

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[46]
№ 2 /2017



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



Марин Бункер



Офис WWL в Санкт-Петербурге:
190103 Санкт-Петербург
10-ая Красноармейская, 22. Тел.
Тел. +7 (812) 458-57-87



www.zwglobal.com
zwusmcommercial@zwglobal.com

Офис WWL в Москве
121170 Москва
Кутузовский пр. 38, стр. 6, офис 604
Тел. +7 (495) 648-61-78

CONSTRUCTOR

ООО «КОНСТРАКТОР-РФ»

- Производство Steel Factor Group в России на рынке с 1993 года
- С 1999 года работает собственный завод по производству стальных конструкций и т. Карелия Ленинградской области
- Российские производства соответствуют внутренним стандартам Steel Factor Group AG и европейским сертификатам ISO 9001 по качеству и безопасности
- Вся продукция имеет сертификаты соответствия по международным стандартам
- Гарантия работы: безопасность, требования заказчика, надежность и оптимальная стоимость квадратного пространства
- Гарантийные и послегарантийные обслуживания, профессиональный сервис

www.constructor-ru.com
Адрес склада: 121148, Россия, Лен. обл., Курортный р-он, г. Курорт, ул. Набережная, д. 1

Телефон: +7 (812) 400 30 25
Телефон отдела продаж: +7 (926) 515 87 52
Факс: +7 (812) 147 71 87

Электрические погрузчики Jungheinrich

Высокопроизводительная немецкая техника для склада

Разгрузка и погрузка, подъем и перемещение грузов – быстро, надежно и эффективно

Контакты офиса в Санкт-Петербурге:
Тел.: +7 812 600 13 00
E-mail: spb@jungheinrich.ru
Адрес: Измайловский проспект 29 лит. И,
БЦ «Маркс», офис D42, 190005
www.jungheinrich.ru



Итоги и прогнозы

- Первые по СПГ. Виктор Цукер 5
- Больше оружия. Виктор Цукер 6

Транспорт и логистика

- Вопрос приоритета. Сергей Бресткин, начальник Центра ледовой и гидрометеорологической информации ГНЦ РФ ААНИИ (Центр «Север»), Олег Девятаев, главный специалист Центр «Север», Андрей Масанов, главный специалист Центр «Север» 8
- Транспортный подход. Виктор Цукер 10
- Своими руками. Сергей Буянов 14
- Линейная зависимость. Андрей Нелогов 18
- «Работа с «Бронкой» открывает новые Возможности». Виктор Цукер 20
- Рамки сдерживают. Светлана Воронцова 22
- Устойчивый рост. Александр Белый 24

Железнодорожный транспорт

- Новая партия вагонов. Алексей Лисовский 27
- Миллиарды на дорогу. Мария Сметанина 28
- Второй экспресс. Алексей Лисовский 29

Судостроение

- Первый универсал. Валерия Белячкова 30
- Прорыв по турбинам. Виктор Цукер 32
- Спасатель «Воевода». Александр Белый 35
- Смена подрастает. Мария Сметанина 36
- Новый тральщик для ВМФ. Виктор Цукер 37
- «Афрамакс» на газу. Александр Белый 38
- Пять к двум. Виктор Цукер 40
- Есть контракт! Виктор Цукер 41

Морская экология

- Риф погибает. Александр Белый 42
- Братьев меньших под нож. Виктор Цукер 43

Морская история

- Тайны Сейшел. Татьяна Пролеско 44



ПЕРВЫЕ ПО СПГ

По данным Международного газового союза (IGU), к 2021 году в мире будет введено в строй 141,5 млн тонн/год новых мощностей по производству сжиженного природного газа (СПГ).

Из них Австралия введет 53,8 млн тонн/год дополнительных мощностей СПГ (38% мирового прироста), при этом превысив объемы мощностей нынешнего лидера - Катара.

Прирост мощностей в США к 2021 году составит 62 млн тонн/год (44% мирового прироста). Таким образом, США и Австралия вместе обеспечат 82% общемирового прироста мощностей СПГ к 2021 году, большая часть объемов которых будет реали-

К 2021 году Австралия станет мировым лидером по производству сжиженного природного газа.

Виктор Цукер

зовываться по долгосрочным контрактам в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Что касается России, то до 2020 года в стране полностью завершится строительство трех линий завода «Ямал СПГ» суммарной мощностью 16,5 млн тонн/год.

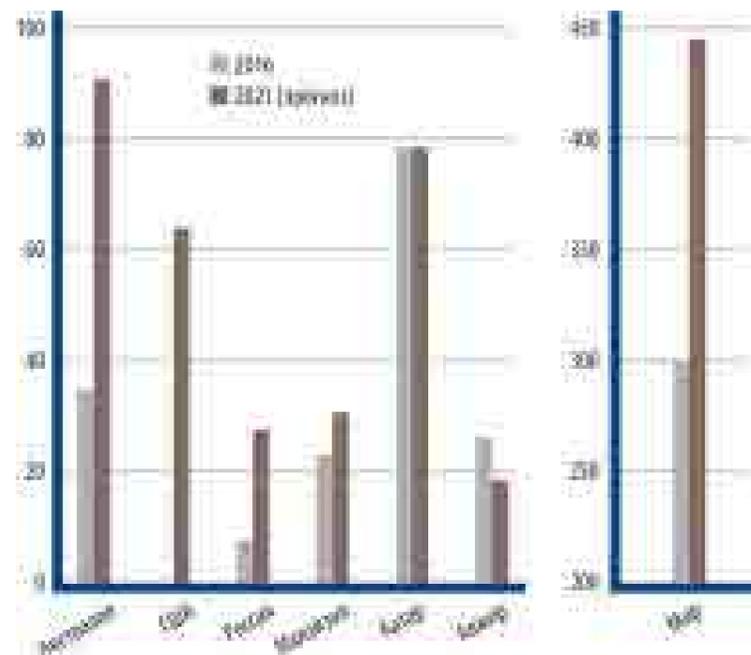
Поднебесная на газу

Китай – один из крупнейших покупателей СПГ в мире – планирует увеличить потребление газа до 347 млрд м³ к 2020 году (прирост 76% к 2016 году).

Согласно новому пятилетнему плану (на 2016-2020 годы) добыча газа в Китае повысится до 220 млрд м³, а спрос на импортный газ вырастет на 67,7 млрд м³ (в 2015 году импорт составил 59,6 млрд м³). При этом, по мнению Оксфордского института энергетических исследований, планируемый прирост спроса может удовлетворяться уже действующими контрактами и спотовыми поставками, к примеру с Туркменистаном (дополнительные 30 млрд м³), Мьянмой (11 млрд м³), проектом «Ямал СПГ» (3,5 млрд м³), а также поставками СПГ из США, Катара и Австралии во время пикового сезонного спроса.

Таким образом, практически весь спрос на газ в Китае до 2020 года является законтрактованным. В 2019-2021 годах планируется начать поставки газа из России в Китай по газопроводу «Сила Сибири».

МОЩНОСТИ СПГ В СТРАНАХ МИРА В 2016 И 2021 ГОДАХ



Источник:
 IMF, Thomson Reuters,
 China Energy Commission, IGU



БОЛЬШЕ ОРУЖИЯ

Россия вошла в тройку стран с самыми большими военными расходами: в 2016 году ею потрачено свыше 69 млрд. долларов, несмотря на падение цен на нефть. Впереди только США и Китай.

Виктор Цукер

Согласно новым данным Стокгольмского международного института исследования проблем мира (SIPRI), мировые военные расходы росли, начиная с 2015 года, и в 2016 году составили 1686 млрд долларов. Такой рост наблюдался впервые с 2011 года, когда расходы достигли своего пика в 1699 млрд долларов. Общемировые затраты на вооружение в прошлом году составили 2,2% мирового ВВП.

Тенденции роста или снижения военных расходов значительно различаются между регионами. Военные бюджеты продолжали расти в Азии и Океании, Северной Африке, Центральной и Восточной Европе. Напротив, в Центральной Америке, странах Карибского бассейна, на Ближнем Востоке, Южной Америке и в странах Африки к югу от Сахары расходы сократились.

Безусловный лидер

США остаются страной с самыми высокими в мире ежегодными военными расходами. В 2016 году они выросли на 1,7% по сравнению с 2015 годом и составили 611 млрд долларов. Рост военного бюджета США в прошлом году может означать конец тенденции сокращения расходов, которая была вызвана экономическим кризисом и выводом американских войск из Афганистана и Ирака. «Несмотря на сохраняющиеся законодательные ограничения на размер общего бюджета США, увеличение военных расходов было согласовано Конгрессом, - отметила директор Программы вооружений и военных расходов SIPRI Од Флеран. - Будущее военных затрат остается неопределенным из-за меняющейся политической ситуации в США».

Китай, военный бюджет которого увеличился на 5,4% до 215 млрд долларов в прошлом году, уверенно окупался на втором месте в рейтинге крупнейших стран-

милитаристов. Тем не менее, скорость роста военных расходов существенно снизилась по сравнению с предыдущими годами.

Россия увеличила свои расходы на 5,9% в 2016 году до 69,2 млрд долларов и перешагнула с четвертого места на третье. Как отмечают в SIPRI, 55% российского военного бюджета шло на финансирование госпрограммы вооружений.

Саудовская Аравия занимала третье место по величине военных расходов в 2015 году, но перешла на четвертую позицию в 2016 году, уступив место России. Несмотря на постоянное участие Саудовской Аравии в региональных войнах, в 2016 году ее расходы сократились на 30% до 63,7 млрд долларов.

Военные расходы Индии, замыкающей пятерку, выросли и составили 55,9 млрд долларов.

Новая программа

Как отмечают СМИ со ссылкой на заместителя министра обороны РФ Юрия Борисова, Россия в 2017 году потратит на закупку вооружений и военной техники 1,4 трлн рублей.

Также министерство обороны РФ обещало в мае текущего года направить проект государственной программы вооружения на 2018-2025 годы в коллегию Военно-промышленной комиссии. Программа должна быть сформирована к 1 июля и окончательно утверждена в конце 2017 года.

Один из приоритетов новой госпрограммы - достижение к 2020 году оснащенности Вооруженных сил РФ современным вооружением и техникой до уровня 70%, развитие сил ядерного

сдерживания и средств воздушно-космической обороны. «В числе приоритетов - развитие систем связи, разведки и управления, радиоэлектронной борьбы, комплексов беспилотных летательных аппаратов, роботизированных ударных комплексов, современной транспортной авиации. Среди наиболее важных задач и модернизация высокоточного оружия и средств борьбы с ним, систем индивидуальной защиты военнослужащих», - говорит Юрий Борисов.

Предусмотрено развитие Военно-морского флота, прежде всего в арктической зоне РФ и на Дальнем Востоке, а также совершенствование технической оснащенности Вооруженных сил за счет модернизации существующих и закупок вооружений, в том числе двойного назначения.



Старушка боится

Военные расходы в Западной Европе росли два года подряд и увеличились на 2,6% в прошлом году. Рост наблюдался во всех странах Западной Европы, за исключением трех стран.



Наиболее заметное увеличение зафиксировано в Италии, расходы подскочили на 11% в период с 2015 по 2016 год. «Рост расходов во многих странах Центральной Европы отчасти объясняется восприятием России как страны, представляющей возросшую угрозу, - сообщает Симон Веземан, старший научный сотрудник Программы вооружений и военных расходов SIPRI. - И это несмотря на то, что военные расходы России в 2016 году составили

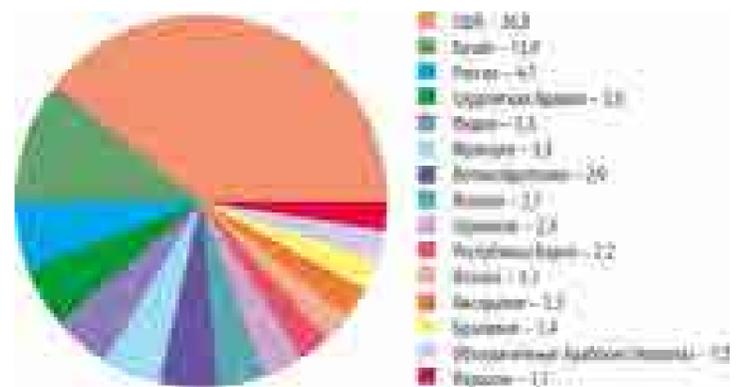
всего 27% от общего объема военных расходов европейских членов НАТО».

Нефть всему голова

Падение цен на нефть привело к сокращению доходов от нефти и к связанным с этим экономическим проблемам. Это вынудило многие страны-экспортеры нефти уменьшить свои военные расходы. Наибольшее сокращение военных расходов в 2016 году, в связи с уменьшением национальных доходов от нефти, было в Венесуэле (падение 56%), Южном Судане (54%), Азербайджане (36%), Ираке (36%) и Саудовской Аравии (30%). Другие заметные сокращения наблюдались в Анголе, Эквадоре, Казахстане, Мексике, Омане и Перу.

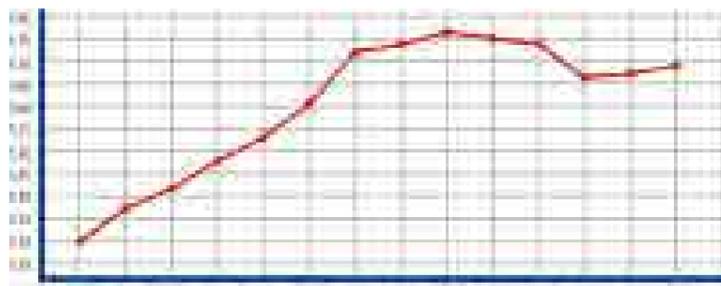
Только некоторые страны-экспортеры нефти, такие как Алжир, Иран, Кувейт и Норвегия, оказались лучше экономически подготовлены к преодолению нефтяного ценового шока и смогли продолжить свои вливания в оборону в 2016 году.

ДОЛИ СТРАН ИЗ ТОП-15 В ОБЩЕМИРОВЫХ РАСХОДАХ НА ОРУЖИЯ В 2016 ГОДУ, В %



Источник: Стокгольмский институт исследования проблем мира

МИРОВЫЕ РАСХОДЫ НА ОРУЖИЯ С 2003 ПО 2016 ГОД, ТРЛН ДОЛЛАРОВ



Источник: Стокгольмский институт исследования проблем мира

ВОПРОС ПРИОРИТЕТА

Мореплавание в акватории Северного морского пути приобретает все большее значение, а темпы его развития ускоряются. Сегодня Россия играет ключевую роль в решении задач мониторинга льда и гидрометеорологического обеспечения арктических морских перевозок. Однако существует риск, что в будущем мореплавание в этом регионе попадет в зависимость от зарубежных информационных систем.

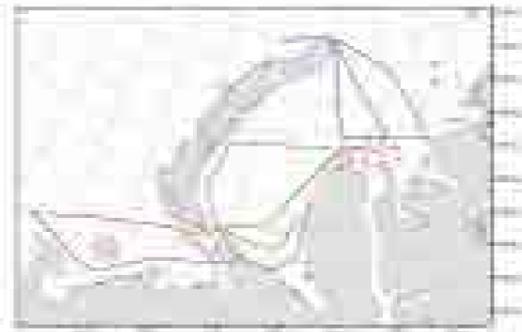
Сергей Бресткин, начальник Центра ледовой и гидрометеорологической информации ГНЦ РФ ААНИИ (Центр «Север»), Олег Девятаев, главный специалист Центр «Север», Андрей Масанов, главный специалист Центр «Север»

В 70-е годы прошлого века начал осуществляться круглогодичный вывоз продукции комбината «Норильский Никель» из порта Дудинка в порты Архангельск и Мурманск. Для этой цели использовались линейные дизельные ледоколы и атомные ледоколы типа «Арктика», а также суда усиленного ледового класса. Начиная с 1982 года были построены новые суда усиленного ледового класса типа SA-15, длиной 177 м, шириной 24,6 м и мощностью 15,4 Мвт. При движении караванов применялась тактика избирательного плавания: по результатам мониторинга ледяного покрова выбирались оптимальные маршруты.

В 80-е годы для решения задач мониторинга льда и гидрометеорологического обеспечения (ГМО) арктических морских перевозок в Арктическом и антарктическом институте (ААНИИ) была создана «Автоматизированная ледово-информационная система для Арктики» (система «Север»).

Во второй половине 2000-х для оптимизации расходов на вывоз своей продукции руководство ГК «Норильский Никель» создало собственный флот в составе пяти контейнеровозов и одного танкера. Отличительной особенностью этих судов является использование движителей нового типа – винто-рулевых колонок типа «Азипод», которые обеспечивают высокую ледопробиваемость и маневренность и позволяют использовать метод движе-

Рис.1. Возможные пути безледокольного плавания в Карском и Печорском морях



ния кормой вперед, что оказалось очень эффективным для преодоления тяжелых льдов и гряд торосов. В сочетании с развитым ГМО это позволило на морском участке трассы Архангельск (Мурманск) – Дудинка полностью отказаться от ледокольного обеспечения (рис. 1).

Для обеспечения самостоятельного плавания транспортных судов в Карском море в зимний период потребовалась глубокая модернизация системы ГМО, в результате которой по своим информационным возможностям она вышла на передовые позиции в мире. В настоящее время система позволяет предоставлять персонализированный информационный сервис десяткам обслуживаемых объектов в виде набора услуг, включающих адресную подготовку, гарантированную доставку и представление информационной продукции в удобном для потребителей виде. Для персонализации информационных услуг при большом числе конечных пользователей была создана оригинальная автоматизированная система диспетчеризации и управления технологическими процессами (АСДУ). Наличие АСДУ – это главное преимущество системы «Север» по сравнению с зарубежными аналогами.

ГМО, предоставляемое системой «Север» (рис. 2), включает передачу потребителям обработанных снимков

ИСЗ, ледовых карт, ледовых, метеорологических и гидрологических прогнозов различной заблаговременности, навигационных рекомендаций (оптимальные маршруты плавания и затраты времени на участках маршрутов).

Информационная продукция передается в форматах, удобных для использования в собственных информационных системах потребителей. Для представления информационной продукции на судах используются электронные картографические навигационно-информационные системы, которые дополнены модулями отображения снимков ИСЗ, диагностических и прогнозических ледовых карт и другой гидрометеорологической информационной продукции. Снимки, ледовые карты и навигационные рекомендации совмещаются на экранах мониторов с электронными навигационными картами, что существенно повышает эффективность учета ледовых условий при управлении морскими операциями (рис.3).

Важным условием эффективного ГМО является наличие обратной связи конечных пользователей с поставщиком информационной продукции. С этой целью в обязательном порядке осуществляется передача с обслуживаемых объектов в адрес ААНИИ диспетчерских сообщений и данных метеорологических и ледовых наблюдений. Специалисты

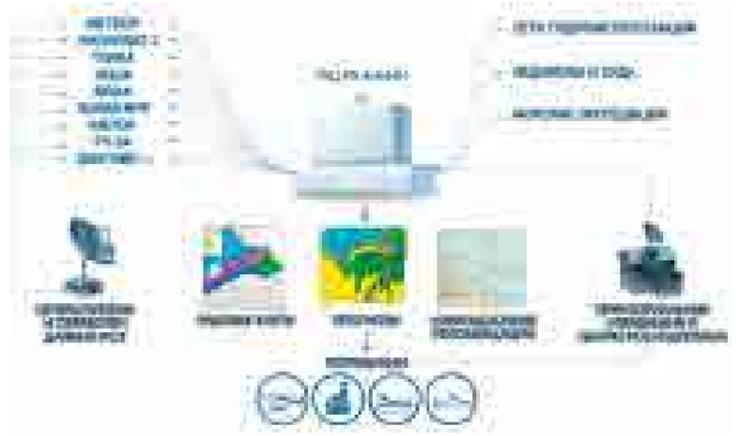


Рис.2. Схема информационных потоков в системе «Север»

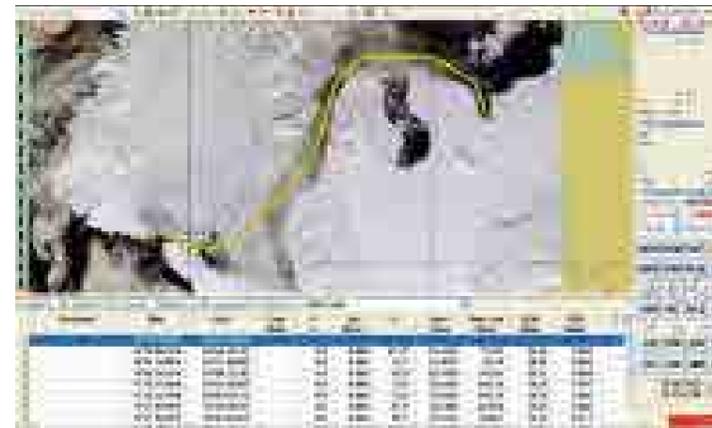


Рис.3. Навигационная рекомендация по маршруту Енисейский залив – Баренцево море (15 мая 2015 года)

института проводят обучающие курсы для администраций и плавсостава организаций-заказчиков, на которых слушатели получают навыки попутных гидрометеорологических наблюдений и грамотной интерпретации поступающей информационной продукции.

В ближайшие несколько лет требования к объему, надежности и оперативности ГМО мореплавания в акватории Северного морского пути (СМП) значительно возрастут. Это связано с ожидаемым многократным увеличением состава транспортного флота. Активное освоение месторождений на побережье арктических морей приведет к стремительному росту объемов морской транспортировки углеводородного сырья. Речь идет в первую очередь о круглогодичном вывозе углеводородов как в западном, так и в восточном направлениях из трех портов в Карском море: Сабетта (сжиженный природный газ, СПГ), Диксон (каменный уголь) и Новый Порт (нефть). По существующим оценкам в результате реализации этих проектов к 2022 году грузопоток по СМП составит не менее 30 млн тонн в год. Для сравнения: в 2015 году объем перевозок составил 5,4 млн тонн, а в 2016 году – около 7 млн тонн.

Роль ГМО в системе обеспечения мореплавания по СМП еще более возрастет в результате использования современных крупнотоннажных судов большой мощности и высокой ледовой проходимости.

Для вывоза СПГ из Сабетты строится 15 танкеров-газовозов, не имеющих мировых аналогов. Полное водоизмещение этих судов составит 143,9 тыс. тонн, длина – 300 м, ширина – 50 м и суммарная мощность 3-х азиподов – 45 Мвт. Они способны самостоятельно двигаться в ровном льду толщиной до 2,1 м. Головное судно серии – «Кристоф де Маржери»

(рис.4) – в феврале-марте 2017 года успешно прошло ледовые испытания в Карском море. В ровном припайном льду толщиной 130-145 см судно двигалось как носом, так и кормой вперед со скоростями 2-7 узлов. Кормой вперед за 40 минут была пройдена гряда торосов с высотой паруса – 5 м и осадкой киля – 15 м. Для сравнения, атомному ледоколу «Ямал» для преодоления этой гряды потребовалось бы несколько часов.

Также в апреле-мае 2017 года были выполнены успешные ледовые испытания крупнотоннажного танкера «Штурман Альбанов» (первого в серии из 6 судов, строящихся для вывоза нефти с Новопротоцкого месторождения на Ямале), имеющего полное водоизмещение 63,2 тыс. тонн, длину 250 м, ширину 34 м и суммарную мощность 2-х азиподов – 22 Мвт. Во время испытаний судно двигалось в припайных льдах Обской губы толщиной 145 см как носом, так и кормой вперед со скоростями 1,5-4,5 узлов.

В пользу ледоколов

По результатам проведенных испытаний газовоза «Кристоф де Маржери» и танкера «Штурман Альбанов» можно заключить, что они имеют уникальные возможности для ледового плавания, сравнимые с возможностями эксплуатируемых в настоящее время атомных ледоколов.

Их использование в Арктике приведет к принципиальным изменениям в тактике взаимодействия между судном и ледоколом и обеспечит расширение практики безледокольного плавания. Атомные ледоколы всегда будут необходимы на лимитирующих участках маршрутов, но потребность в них, при обеспечении плавания крупнотоннажных судов высокой ледовой проходимости, уменьшится. Напротив,

значение ГМО, с появлением на трассах новых судов, значительно вырастет, так как возрастет цена ошибок при учете ледовых условий в процессе планирования и управления, вероятность ледовых повреждений и риск попадания в ледовый плен будут всецело зависеть от правильного выбора оптимальных вариантов и маршрутов плавания.

В настоящее время система «Север» позволяет удовлетворять потребности в ГМО морской деятельности в Арктике. Для того, чтобы система соответствовала будущим требованиям, необходима ее модернизация. В условиях многократного увеличения объема перевозок по СМП и использования десятков крупнотоннажных судов система в ее нынешнем состоянии уже не сможет удовлетворить возросшие потребности в ГМО.

ААНИИ разработал предложения по модернизации системы «Север», которые включают усовершенствование существующего и создание нового программного обеспечения (АСДУ, автоматизированные рабочие места), развитие территориальных центров системы и ряд других мероприя-



Рис.4. Газовоз «Кристоф де Маржери» движется кормой вперед в припайном льду Карского моря (20 февраля 2017 года)

тий. Несмотря на одобрение Росгидромета и Минприроды, средства необходимые для модернизации системы не выделяются. Приоритет отдается развитию ледокольного флота.

В будущем это может привести к вытеснению национальной системы ГМО с рынка информационных услуг иностранными ледовыми службами, которые быстро развиваются за счет государственного финансирования. Это тем более вероятно, что операторами 14 из 15 газовозов типа «Кристоф де Маржери» будут зарубежные судоходные компании. Если ситуация не изменится, мореплавание на СМП рискует попасть в зависимость от зарубежных информационных систем.



ТРАНСПОРТНЫЙ ПОДХОД

Несмотря на то, что прошедший год прошел в непростых экономических условиях, для транспортной отрасли наступает оживление, наблюдается рост перевозок. В этой связи необходимо удовлетворить растущий спрос на транспортные услуги с новыми технологическими условиями их обеспечения, в том числе и безопасности.

Виктор Цукер, по материалам доклада министра транспорта РФ Максима Соколова «О результатах деятельности министерства транспорта РФ за 2016 год, целях и задачах на 2017 год и плановый период до 2019 года»

Транспортная отрасль в 2016 году работала стабильно, несмотря на непростые экономические условия. Прирост перевозок составил 2%. Ежедневно транспортом пользуются более 100 млн человек – это две трети населения страны, и перевозится 26 млн тонн грузов.

Обеспечение роста несырьевого экспорта является одним из приоритетных направлений экономической политики страны. У транспортной отрасли есть значительный потенциал в этой области. Несмотря на снижение экспорта российских товаров и услуг в целом, экспорт транспортных услуг сохранился на уровне 2015 года и в стоимостном выражении составил порядка 15 млрд долларов, что составляет почти половину доходов РФ от экспорта природного газа.

В морских портах России рост объемов перевалки грузов составил порядка 7%, что позволило достигнуть очередного рекордного уровня, превышающего 720 млн тонн.

Пассажирооборот транспорта общего

пользования по сравнению с 2015 годом сократился примерно на 2%. В первую очередь на это повлияло снижение показателей на международных воздушных линиях почти на 13%. Однако, благодаря мерам по поддержке социально значимых перевозок и внутреннего туризма, был обеспечен прирост пассажирооборота порядка 5% на внутренних воздушных линиях и более чем на 3% на железнодорожном транспорте. Аэропорты страны обслужили рекордные 160 млн человек.

В 2016 году на развитие транспортной инфраструктуры из федерального бюджета направлено на 20% меньше средств, чем годом ранее. Вместе с тем, благодаря принятым мерам по привлечению инвестиций из региональных бюджетов, внебюджетных источников, а также развитию механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП), общий объем инвестиций вырос почти на 5% и превысил 1,5 трлн рублей. Это примерно 2% ВВП страны, что сопоставимо по уровню с докризисными показателями.

На железнодорожном транспорте впервые за несколько лет растет перевозка пассажиров. Объем перевозок вырос на 1,5%, в том числе в пригородном сообщении. Растет популярность скоростных маршрутов: за год количество перевезенных пассажиров на поездах «Сапсан» увеличилось более чем на треть.

В прошлом году приняты ключевые решения по долгосрочной поддержке пассажирских железнодорожных перевозок. До 2030 года установлена нулевая ставка НДС на дальние и пригородные перевозки, а также льготный тариф на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении.

В целом, за год субсидии из федерального бюджета для поддержки пассажирских перевозок составили 54 млрд рублей. В 2017 году, с учетом снижения ставки НДС, планируется направить порядка 48 млрд рублей.

Эти меры позволят железнодорожным пассажирским компаниям не только вести безубыточную деятельность, но



и обновлять подвижной состав. За год было закуплено 500 единиц моторвагонного подвижного состава, в том числе 150 вагонов для электропоездов «Ласточка» и порядка 300 пассажирских вагонов.

В 2016 году продолжалась работа по формированию и расширению транспортных связей Крымского полуострова с остальной территорией страны. Объем перевозок через Керченскую паромную переправу превысил отметку в 6 млн человек, что более чем на 30% превышает прошлогодние показатели.

В сфере пассажирских перевозок в 2016 году сделан ряд важных системных шагов. С целью повышения доступности услуг автомобильного и городского наземного электротранспорта Минтрансом разработан и утвержден социальный стандарт транспортного обслуживания населения, которым устанавливается базовый уровень качества транспортных услуг. Применение данного стандарта позволит повысить качество обслуживания.

Задача обновления пассажирского подвижного состава, в том числе на основе лизинга, является одной из приоритетных. Так, по заказу Государственной транспортной лизинговой компании в прошлом году было произведено 18 самолетов «Сухой Суперджет 100». Компанией закуплены семь новых комфортабельных электропоездов отечественного производства, а также свыше 7 тыс. инновационных вагонов. Транспортникам Крыма и Севастополя передано в лизинг 230 автобусов и 69 троллейбусов. Для других субъектов профинансирована поставка в лизинг более 400 единиц техники на газомоторном топливе. В сегменте водного транспорта заключены договоры на постройку 18 судов на отечественных верях, а также двух паромов для сообщения с островом Сахалин.

Несмотря на эти важные позитивные

шаги, пока не удаётся переломить негативную тенденцию, связанную с высоким уровнем износа подвижного состава пассажирского транспорта в регионах.

Ключевые цели

Среди ключевых целей Минтранса: повышение качества и работоспособности транспортной инфраструктуры, а также реализация стратегически важных для страны инфраструктурных проектов.

За прошедший год доля федеральных дорог, соответствующих нормативным требованиям, доведена до рекордного уровня, превышающего 71% от их общей протяженности.

Построено и реконструировано более 300 км автомобильных дорог федерального значения. Введены в эксплуатацию участки на восьми крупнейших трассах, а также завершены обходы населенных пунктов в Рязанской и Воронежской областях, Алтайском крае, Республике Мордовия.

В прошлом году дан старт приоритетному проекту «Безопасные и качественные дороги». По итогам реализации проекта в 36 крупнейших городских агломерациях страны, с населением свыше 500 тыс. человек в каждой, доля дорог, отвечающих нормативным требованиям, в этих агломерациях по итогам 2017 года должна составить не менее 44%, а к 2025 году – не менее 85%.

На реализацию проекта бюджетам субъектов в этом и следующем году будет выделено по 30 млрд рублей. Данные средства предоставляются при условии 50-ти процентного софинансирования.

Опыт последних лет показал, что активное внедрение механизмов ГЧП позволяет успешно решать проблемы ограниченности бюджетных ресурсов, повышения качества строительства и экс-

плуатации объектов транспортной инфраструктуры.

В прошлом году завершен самый масштабный в Европе проект строительства инфраструктуры на принципах ГЧП – Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге. Реализация этого проекта осуществлена с привлечением частных инвестиций и государственных гарантий в объеме 25 млрд рублей.

Среди крупнейших реализуемых дорожных ГЧП-проектов: строительство участков скоростных автомобильных дорог «Украина», «Дон», «Москва - Санкт-Петербург», а также Центральной кольцевой автомобильной (ЦКА) дороги в Московской области.

Вместе с тем, при реализации вышеуказанных проектов пришлось столкнуться с рядом проблемных вопросов. Падение инвестиционной активности негативным образом сказалось на конкуренции при проведении конкурсных процедур. Несмотря на все принятые меры, количество потенциальных участников проектов существенно снизилось. Примером может являться сокращение, по сравнению с 2014 годом, с пяти до одного участника конкурсов по пусковым комплексам ЦКА.

Вместе с тем, несмотря на снижение инвестиционной активности, необходимо поддержать инициативы по региональным проектам ГЧП.

Такие разные дороги

Снижение прогнозных объемов доходов от акцизов на нефтепродукты оказало существенное влияние на сокращение объемов поддержки субъектов РФ в сфере дорожного хозяйства. В 2016 году на региональной и местной дорожной сети с использованием средств федерального бюджета завершено строительство и реконструкция около 3 тыс. км, отремонтировано почти 14 тыс. км автомобильных дорог. Введены в эксплуатацию мосты в Новгородской и Калининградской областях, в Республике Удмуртия, Республике Татарстан, Чеченской Республике.

За счет средств от системы «Платон» отремонтировано более 1 тыс. км дорог в 40 городах и регионах, построены мосты в Алтайском крае, Уфе, Карачаево-Черкесской Республике. В общей сложности строительные и ремонтные работы выполнялись в 18 регионах на 30 мостах общей протяженностью более 3 км.

На железнодорожном транспорте введены в эксплуатацию 440 км дополнительных главных путей и новых железно-



дорожных линий, капитальный ремонт и реконструкция выполнены почти на 6 тыс. км путей.

Реализуются проекты по модернизации и развитию БАМа и Транссиба, развитию подходов к портам Азово-Черноморского бассейна, строительству обхода Украины, инфраструктуры Западной Сибири, проектированию высокоскоростной магистрали «Москва-Казань», строительству железнодорожных подходов на Северо-Западном направлении к российским портам на Балтике.

Все реализуемые проекты являются необходимым условием обеспечения сбалансированного экономического развития, связанности территории, реализации транзитного потенциала и безопасности страны.

Знаковым событием в развитии отрасли и Московского мегаполиса стал запуск Московского центрального кольца (МЦК), который по своим характеристикам не имеет аналогов в мире. Впервые в РФ железнодорожный транспорт стал важной частью городской транспортной системы. За полгода с момента запуска МЦК его услугами воспользовались почти 50 млн пассажиров.

Вместе с тем, уменьшение объемов бюджетных ассигнований повлияло на резкое снижение темпов реализации ряда ключевых для отрасли проектов, таких как развитие Мурманского транспортного узла и транспортного узла Восточный-Находка, а также ряда проектов в Азово-Черноморском бассейне.

В целях снижения нагрузки на федеральный бюджет на практике начинают применяться новые механизмы реализации проектов. Так, дан старт первому транспортному проекту с применением механизма частной концессионной инициативы. Заключено концессионное соглашение по строительству и эксплуатации

объектов железнодорожной инфраструктуры, обеспечивающей возможность провоза грузов в порт Тамань.

На воздушном транспорте продолжается строительство и реконструкция объектов инфраструктуры. Введены в эксплуатацию новые международные терминалы в Нижнем Новгороде, Тюмени, Волгограде и Екатеринбурге. Открыт новый гражданский аэропорт «Раменское» в подмосковном Жуковском. Завершается строительство нового аэропорта в Ростове-на-Дону, а также пассажирских терминалов международных аэропортов Анапы и Калининграда. Закончена реконструкция аэродромной инфраструктуры гражданского сектора аэропорта Петрозаводска. Введена в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочная полоса в аэропорту Уфы.

Также завершена реконструкция объектов аэродромного комплекса международного аэропорта «Елизово» в Петропавловск-Камчатском. Теперь аэропорт может принимать практически любые типы воздушных судов. Реализуются проекты по реконструкции аэропортов и аэродромной инфраструктуры в воздушных гаванях: Саранска, Самары, Норильска, Хабаровска, Нижнекамска, Воронежа, Зеи, Кызыла, Ульяновска.

Синхронно модернизируется аэронавигационная система РФ. Одним из ключевых мероприятий является создание 15-ти укрупненных центров единой системы организации воздушного движения. В декабре 2016 года введен в эксплуатацию Красноярский центр. Создаются такие центры в Новосибирске, Тюмени, Якутске. В апреле переведено управление воздушным движением, который будет обслуживать порядка 150 млн пассажиров в год.

Внимание – реки

В прошлом году утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2030 года. Приняты ключевые решения о поэтапном переходе с 2018 года на нормативное содержание внутренних водных путей (ВВП) и судоходных гидротехнических сооружений (СГТС), а также о долгосрочной государственной поддержке строительства гражданских судов. Также принят федеральный закон, дающий возможность субъектам участвовать в софинансировании ВВП федерального значения и содержать ВВП регионального значения.

Таким образом, созданы все необходимые предпосылки для улучшения инфраструктуры ВВП, увеличения объемов перевозки пассажиров и грузов и обновления флота.

В прошлом году завершены работы по вторым этапам реконструкции гидросооружений Беломорско-Балтийского канала и Азово-Донского бассейна. Продолжаются работы по строительству, реконструкции и поддержанию уровня безопасности гидротехнических сооружений на Единой глубоководной системе европейской части страны, а также в Енисейском бассейне.

Завершены инженерные изыскания для строительства Нижегородского низконапорного гидроузла на Волге, а также заключен госконтракт на проектирование Багаевского гидроузла на Дону.

Перевалочные мощности растут

Планомерное наращивание мощностей морских портов - приносит свои результаты, что подтверждается стабильными темпами роста объемов перевалки грузов. Прирост перегрузочных мощностей составил 32 млн тонн в 2016 году.

Продолжает развиваться инфраструктура в морских портах: Мурманск, Калининград, Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Луга, Петропавловск-Камчатский, Ванино, Восточный, Новороссийск, Тамань. Началась эксплуатация порта «Бронка» в Петербурге. Завершена реконструкция здания морского вокзала в порту Мурманск и строительство морского вокзала в Петропавловск-Камчатском. За год объем частных инвестиций в развитие инфраструктуры морского транспорта превысил 46 млрд рублей.

Обновляется российский ледокольный флот. Поднят государственный флаг над дизель-электрическим ледоколом «Ново-

росийск» мощностью 18 МВт. Спущен на воду самый современный на сегодня неатомный ледокол «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт.

Планы на будущее

В дорожном хозяйстве РФ продолжится реализация таких проектов, как строительство Крымского моста и подходов к нему для планового ввода его автодорожной части в следующем году, а также важнейших участков коридора «Европа-Западный Китай», в том числе ЦКА и скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург.

Планируется введение в эксплуатацию участков дорог на территориях Дальнего Востока, Северного Кавказа, Республики Татарстан, Московской, Ленинградской, Калужской, Тверской, Новгородской и Мурманской областей. Будет построено почти 330 км федеральных трасс, еще на 9 тыс. км будут проведены ремонтные работы. Продолжится реконструкция лимитирующих движение участков федеральных дорог. Все эти мероприятия позволят довести долю федеральных

автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, с 71% до 77% от их общей протяженности.

Продолжится оказание поддержки регионам как в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги», так и в рамках предоставления федеральных субсидий и иных межбюджетных трансфертов.

Продолжится развитие железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба, подходов к портам, расположенным в Западной Арктике, Балтийском море и в Азово-Черноморском бассейне, а также завершится строительство обхода Украины. Ввод в эксплуатацию дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий составит почти 720 км. Продолжится развитие крупных транспортных узлов: Московского железнодорожного узла и, прежде всего, его радиальных линий, Новороссийского, Мурманского, а также узла «Восточный - Находка».

На воздушном транспорте будет введено девять взлетно-посадочных полос. Планируется завершение строительства новых пассажирских терминалов международных аэропортов Перми, Анапы и

первого этапа строительства международного терминала Калининграда, а также открытие в Ростове-на-Дону нового аэропорта «Платов».

На морском транспорте ввод в 2017 году портовых мощностей составит порядка 27 млн тонн. Планируется развитие портов Тамань, Восточный, Мурманск. Начнет полномасштабную эксплуатацию порт Сабетта.

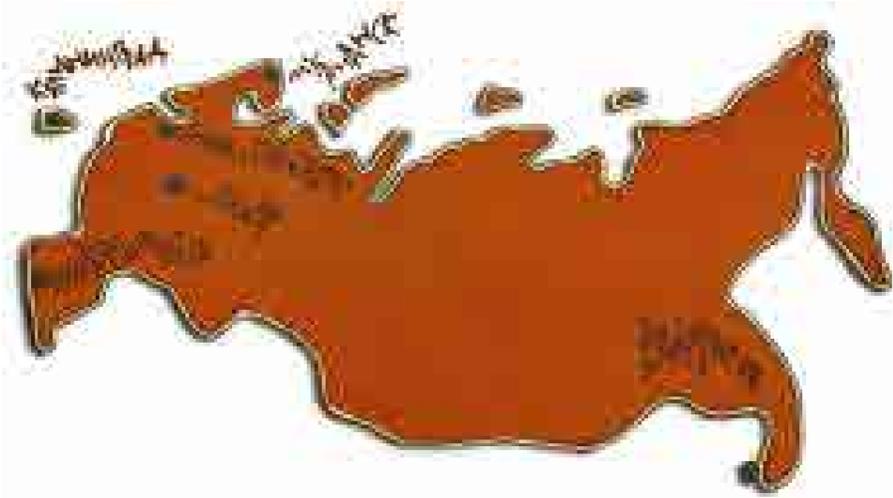
На внутреннем водном транспорте будут реконструированы гидротехнические сооружения в Самарской, Вологодской, Саратовской, Новосибирской областях и Республике Карелия.

Финансирование инфраструктурных проектов будет осуществляться в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных в бюджете на 2017-2019 годы. Однако для завершения в установленные сроки таких важных и имеющих общегосударственное значение проектов, как БАМ, Трансиб, подходы к Крымскому мосту, железнодорожный обход Краснодар, порт Тамань, Багаевский и Нижегородский гидроузлы в 2018-2020 годах необходимо выделить дополнительные средства в размере 200 млрд рублей.

ГТН
ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
ИНОВАЦИОННЫХ СИСТЕМ

**ИНЖЕНЕРНЫЕ РАБОТЫ
НА МОРСКИХ И
РЕЧНЫХ ПОРТОВЫХ
СООРУЖЕНИЯХ:**

- Инженерные изыскания
- Проектирование
- Ремонтные и строительномонтажные работы
- Подводно-технические работы
- Дноуглубительные работы
- Инженерные обследования, паспортизация и сопровождение при эксплуатации ГТС



СВОИМИ РУКАМИ

Задача по переключению российских внешнеторговых грузопотоков в российские порты успешно решается, а выявленные проблемы в этом процессе не являются непреодолимыми. Однако сразу перестроить логистику грузопотоков невозможно, поскольку это требует создания соответствующих портовых мощностей, подъездных путей, резервуаров, складских помещений, сервисных предприятий, а в отдельных случаях и административных решений.

Сергей Буянов, генеральный директор АО «ЦНИИМФ»

Задача по переключению части внешнеторговых грузопотоков России в отечественные порты из морских терминалов стран Балтии, Украины и Финляндии конкретизирована в 2012 году в Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. В соответствии с данным документом объем перевалки российских грузов через порты сопредельных стран в общем объеме перевалки внешнеторговых российских грузов к 2030 году планируется снизить до 4% (по консервативному варианту развития портовой инфраструктуры). С тех пор прошло пять лет, объемы перевалки грузов через порты сопредельных стран постепенно снижаются (таблицы 1-2, рисунки 1-2).

Анализируя представленные данные, можно сделать следующие выводы: при ежегодном увеличении объемов перевалки грузов через порты РФ происходит устойчивое снижение объемов перевалки российских внешнеторговых грузов через порты сопредельных стран; доля портов сопредельных стран в объеме перевалки внешнеторговых грузов РФ в 2016 году уменьшилась в 2,5 раза по сравнению с 2011 годом; объем перевалки внешнеторговых грузов через порты сопредельных стран в 2016 году снизился по сравнению с 2011 годом на 56,7 млн тонн (падение 45%), при этом объем перевалки сухих грузов снизился на 38%, а наливных – на 76%; через порты сопредельных стран существенно снизились объемы пере-

валки следующих сухих грузов: руда – на 72%, уголь – на 33%, минеральные удобрения – на 33%, наибольшую долю в общем объеме грузов, перегружаемых через порты сопредельных стран в 2016 году, составляют следующие грузы: уголь – 39%, наливные – 23%, минеральные удобрения – 16%.

Основные факторы

Достижению вышеперечисленных результатов способствовали два фактора. Во-первых, наращивание мощностей

российских морских портов. В 2011-2016 гг. развитие портовой инфраструктуры в рамках подпрограммы «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.)» проводилось в портах Мурманск, Высоцк, Усть-Луга, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Кавказ, Тамань, Новороссийск, Сочи, Оля, Владивосток, Восточный, Петропавловск-Камчатский.

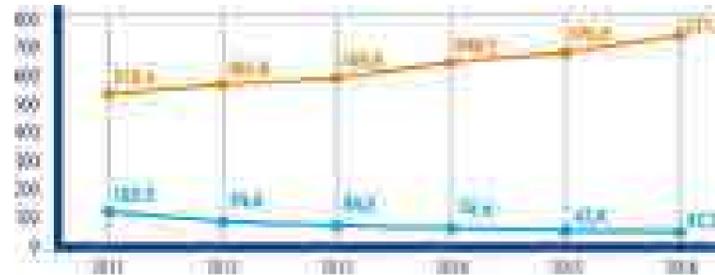
Реализация программных мероприятий в 2011 году позволила обеспечить увеличение портовых мощностей на 29,3 млн тонн и довести перегрузоч-

ТАБЛИЦА 1. ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ И СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ, МЛН ТОНН

Виды перевозок / Страны	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Всего грузов	639,5	661,6	674,5	716,9	739,2	769,1
через порты России:	535,6	567,0	589,8	640,3	676,8	721,9
Каботажные	32,1	31,1	36,0	48,5	56,1	71,9
Внешнеторговые	503,5	535,3	553,8	591,8	620,7	650,0
через порты сопредельных стран:	103,9	94,6	84,8	76,6	62,4	47,2
порты Балтии	69,6	67,3	65,7	62,7	53,3	42,5
порты Украины	34,2	27,3	19,1	13,9	9,1	4,7
Всего внешнеторговых грузов России	607,4	629,9	638,6	668,4	683,1	697,2
Доля портов сопредельных стран в объеме перевалки внешнеторговых грузов, %	17,1	15,0	13,3	11,5	9,1	6,8

Источник: АО «ЦНИИМФ»

РИСУНОК 1. ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ И СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ, МЛН ТОНН



Источник: АО «ЦНИИМФ»

ные мощности до 792,6 млн тонн в год. Основные объекты морского транспорта, введенные в эксплуатацию в 2011 году портах: Высоцк - реконструкция причалов и дноуглубление акватории и подходного канала для развития угольного комплекса (прирост производственной мощности 4,7 млн тонн); Новороссийск - прирост мощности 1,1 млн тонн; Тамань – ввод в эксплуатацию первой очереди зернового терминала в мощностью 3,6 млн тонн с выносными морскими причалами, а также первой очереди комплекса по перевалке нефти, нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов мощностью до 10,5 млн тонн; Усть-Луга – строительство первой очереди комплекса наливных грузов и первой очереди контейнерного терминала (прирост производственной мощности 11,5 млн тонн); Туапсе – ввод в эксплуатацию терминала минеральных удобрений (прирост 2,3 млн тонн).

Реализация программных мероприятий в 2012 году позволила обеспечить увеличение портовых мощностей на

72,5 млн тонн. Введены в эксплуатацию в порту Усть-Луга терминал для отгрузки нефти «БТС-2» (ОАО «АК «Транснефть») мощностью 30 млн тонн в год и вторая очередь нефтеналивного терминала в бухте Козьмино (ОАО «АК «Транснефть») мощностью 15 млн тонн в год. Кроме того, завершено строительство морских терминалов для обслуживания пассажиров в морских портах Сочи и Владивосток. Объем финансирования в портовую инфраструктуру из федерального бюджета составил 17 млрд рублей.

По состоянию на 1 января 2013 года проектные мощности 63 морских портов России с учетом ввода мощностей составляли 863 млн тонн в год. В 2013 году введены новые портовые мощности на 30 млн тонн. Основные объекты морского транспорта, введенные в эксплуатацию в 2013 году: Усть-Луга - вторая очередь комплекса наливных грузов мощностью 7 млн тонн в год, первая очередь комплекса для отгрузки газоконденсата мощностью 6 млн тонн в год, а также

ТАБЛИЦА 2. ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ ГРУЗОВ

Виды грузов	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Всего грузов, тыс. т	103 868,0	94 557,0	84 775,4	76 578,9	62 419,7	47 208,1
в том числе:						
Сухие грузы:	58 977,8	57 303,4	48 606,0	47 232,0	40 945,1	36 361,5
из них:						
руда	8 627,4	7 054,2	5 284,6	3 981,3	2 393,7	2443,2
уголь, кокс	27 518,9	28 478,9	24 759,9	23 701,7	21 911,3	18 566,2
мин. удобрения	11 437,9	9 174,4	8 327,1	9 254,5	7 724,7	7 710,1
зерно	1 347,0	2 361,9	563,5	1 068,4	1 027,2	1 026,4
черные металлы	2 626,4	2 743,0	2 576,5	2 812,6	2 565,7	1 980,1
цветные металлы	19,6	7,2	5,4	6,2	4,5	4,5
прочие	7 400,8	7 492,2	7 089,0	6 407,3	5 317,9	4 749,2
Наливные грузы	44 890,2	37 253,6	36 169,3	29 346,8	21 474,6	10 846,6

Источник: АО «ЦНИИМФ»

терминал для отгрузки нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов мощностью 4 млн тонн в год; Тамань – ввод в эксплуатацию терминала по перевалке мазута мощностью 4,5 млн тонн в год; Новороссийск - строительство второй очереди зернового терминала мощностью 2,5 млн тонн в год; Калининград - вторая очередь терминального комплекса по глубокой переработке маслосодержащих культур мощностью 2 млн тонн в год.

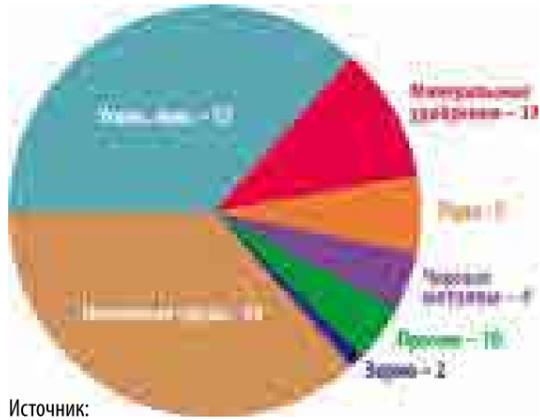
В 2014 году введено в строй портовых мощностей на 22,5 млн тонн, в том числе комплекс наливных грузов в порту Усть-Луга, угольный комплекс в Высоцке, зерновой и насыпной терминалы в Калининграде. Объем финансирования из федерального бюджета составил 28,6 млрд рублей.

В 2015 году прирост производственных мощностей морских портов страны составил более 23 млн тонн. Введены в эксплуатацию первая очередь многофункционального перегрузочного комплекса Бронка, рейдовый перегрузочный комплекс в порту Мурманск, реконструированы причалы в Анадыре. Продолжались мероприятия по развитию инфраструктуры в морских портах: Мурманск, Сабетта, Калининград, Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Луга, Петропавловск-Камчатский, Ванино, Восточный, Новороссийск, Тамань, Темрюк.

В 2016 году прирост пропускной мощности российских морских портов составил 32 млн тонн. Значимыми проектами этого года являются: ввод в эксплуатации второй очереди порта Бронка; запуск выносного терминала «Ворота Арктики» (Новопортовское нефтегазоконденсатное месторождение) с мощностью в перспективе ближайших двух лет более 6 млн тонн нефти в год; ввод в эксплуатацию в Мурманской области на рейдовом перевалочном комплексе «Норд» танкера-накопителя Umba грузоподъемностью около 300 тыс. тонн (танкер осуществляет рейдовую перевалку грузов компании «Газпром нефть», экспортируемых с проектов Новопортовское и Приразломное). Планируемый грузооборот комплекса составляет около 12 млн тонн в год.

В целом за период с 2011 по 2017 годы суммарный прирост производственных мощностей морских портов составил 209,3 млн тонн, что позволило в совокупности с другими факторами осуществить переключение отдельных грузопотоков с морских портов сопредельных стран.

РИСУНОК 2. СТРУКТУРА ОБЪЕМА ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ ЗА 2016 ГОД, %



Источник:
АО «ЦНИИМФ»

Роль Усть-Луги

Существенное снижение по объемам перевалки наливных грузов через страны Балтии связано с запуском терминалов в порту Усть-Луга.

Первая очередь терминала АО «Усть-Луга Ойл» введена в эксплуатацию в 2011 году с пропускной способностью 7 млн тонн. Через терминал осуществляется перевалка нефтепродуктов с железнодорожного транспорта в морские танкеры. К настоящему времени введены в эксплуатацию четыре очереди терминала. Суммарная пропускная способность терминала составляет 30 млн тонн в год (20 млн тонн темных и 10 млн тонн светлых нефтепродуктов).

В порту Усть-Луга терминал ООО «Невская трубопроводная компания» введен в эксплуатацию в 2011 году, через него осуществляется погрузка сырой нефти в танкеры с припортовой нефтебазы ОАО «АК «Транснефть». Терминал является конечной точкой БТС-2 («Балтийская трубопроводная система»). Реализация этого проекта позволила переключить часть грузопотоков с порта Приморск на порт Усть-Луга. Освободившиеся мощности нефтепровода в Приморске были перепрофилированы под перекачку нефтепродуктов. С 2015 года «Транснефть» осуществляет мероприятия по переключению дизельного топлива, доставляемого в порты Рига и Вентспилс по трубопроводам, на порт Приморск и Новороссийск. Переключение нефтепродуктов в порт Приморск будет продолжено после ввода в эксплуатацию проекта «Север-25».

Из портов Прибалтики грузопотоки

угля перенаправлены на порт Усть-Луга, через причалы которого в 2016 году перегружено 18,0 млн тонн угля. Это стало возможно за счет того, что АО «Ростерминалуголь» осуществляет постоянную модернизацию оборудования, автоматизацию производственных и логистических процессов.

Кроме того, снижение объемов перевалки угля в Риге объясняется реконструкцией и увеличением мощности угольного терминала в порту Высоцк.

Одной из причин снижения объемов перевалки руды через порты Украины является частичный переход российской горно-металлургической компании «Металлоинвест» в порт Новороссийск.

Снижение объемов перевалки минеральных удобрений в портах Прибалтики произошло за счет переключения части грузов в Усть-Лугу и Туапсе (балкерный терминал ОАО «МХК «ЕвроХим»).

В Усть-Луге терминал «Смарт Балк Терминал» компании «ФосАгро», введенный в эксплуатацию в июне 2015 года, позволяет переваливать до 2,0 млн тонн продукции в год (1,4 млн тонн в 2016 году). Кроме этого, компания «ФосАгро» в Усть-Луге на мощностях «Европейского серного терминала» переваливает около 1,5 млн тонн удобрений в год.

В ответ на санкции

Экономические санкции стран Евросоюза вызвали ответные меры со стороны российских грузовладельцев. Так, в соответствии с поручением Правительства РФ АО «Транснефть» осуществляет переориентацию наливных грузов с прибалтийских портов Вентспилса и Риги на порты Усть-Луга и Приморск, Новороссийск.

Для реализации данного поручения производственные мощности, которые не востребованы для транспортировки нефти, используются для транспортировки нефтепродуктов в направлении Приморска – до 25 млн тонн дизельного топлива, и в направлении Новороссийска с Волгоградского завода и группы НПЗ Краснодарского края.

Реализация комплекса мероприятий позволила переключить за последние шесть лет 56,7 млн тонн грузов с портов сопредельных стран на российские морские порты. Тем не менее, по итогам 2016 года 47,2 млн тонн внешнеторговых грузов России перегружается через причалы портов стран Балтии (42,5 млн тонн) и Украины (4,7 млн тонн). Отсюда следует, что работа по переключению грузопотоков должна

быть продолжена.

Решить проблемы

Выполненные Центральным научно-исследовательским и проектно-конструкторским институтом морского флота аналитические исследования позволили выявить основные проблемы, препятствующие переориентации российского грузопотока, и разработать мероприятия по их устранению.

Во-первых, речь идет о недостатке портовых мощностей и отсутствие в портах РФ специализированных терминалов для перевалки некоторых видов грузов. Переключению в порты подлежат следующие грузы: руда (2,4 млн тонн), уголь (18,6 млн тонн), минеральные удобрения (7,7 млн тонн), зерно (1,0 млн тонн), черные металлы (2,0 млн тонн), прочие сухие грузы (4,8 млн тонн), наливные грузы (10,8 млн тонн). Однако в настоящее время не для всех указанных грузов в российских портах есть свободные производственные мощности.

По руде: в порту Новороссийск универсальный терминал навалочных грузов имеет резерв свободных мощностей 2,7 млн тонн; в Тамани планируется строительство нового терминала мощностью 5 млн тонн (ориентировочный срок 2021-2023 гг.).

По углю: в порту Новороссийск универсальный терминал навалочных грузов имеет резерв свободных мощностей 2,7 млн тонн; в Мурманске планируется строительство нового терминала мощностью 18 млн тонн (ориентировочный срок 2019-2021 гг.).

По минеральным удобрениям следующие порты имеют резервы свободных мощностей: универсальный терминал навалочных грузов в Новороссийске – 2,7 млн тонн; терминал ЗАО «Агростера» в Мурманске – 1,1 млн тонн; универсальные причалы АО «Морской порт Санкт-Петербург» – 1,8 млн тонн; «Балтийский балкерный терминал» в Петербурге – 0,9 млн тонн; «Европейский серный терминал» в Усть-Луге – 5,8 млн т; «Туапсинский балкерный терминал» – 0,5 млн тонн; планируется не ранее 2020 года строительство нового терминала МХК «Еврохим» мощностью 5 млн тонн.

По черным металлам следующие порты имеют резервы свободных мощностей: универсальный терминал навалочных грузов в Новороссийске 2,7 млн тонн; планируется строительство нового терминала не ранее 2019 года на террито-

рии АО «Новороссийский СРЗ» мощностью 10 млн тонн; универсальные причалы АО «Морской порт Санкт-Петербург» – 1,8 млн тонн; терминал ЗАО «Нева-Металл» в Петербурге – 0,3 млн тонн; многопрофильный перегрузочный комплекс «Юг-2» АО «МТП Усть-Луга» 4,8 млн тонн.

Применительно к нефтепродуктам следующие порты имеют резервы свободных мощностей: «Петербургский нефтяной терминал» – 9,8 млн тонн; планируется к 2020 г. строительство нового терминала ООО «Балтийской топливной компании» мощностью 4 млн тонн; терминал ОАО «Усть-Луга Ойл» – 8,9 млн тонн; терминал АО «Туапсинский МТП» – 13,0 млн тонн.

Кроме того, отечественные порты испытывают недостаток мощностей для перевалки некоторых видов нефтепродуктов и химических наливных грузов (метанол, кислоты), поставляемых мелкими партиями. Для хранения таких грузов требуются отдельные резервуары, поэтому порты РФ не стремятся к перевалке этих грузов, в отличие от прибалтийских портов.

Полностью отсутствуют мощности для перевалки аммиака. Жидкие минеральные удобрения (карбамидно-аммиачная смесь) переваливаются только в порту Новороссийск на терминале ОАО «ИПП».

В части контейнеров значительный запас мощности имеется на всех основных контейнерных терминалах (Петербург, Усть-Луга, Новороссийск).

Во-вторых, ряд крупных российских производителей нефтепродуктов, угля, минеральных удобрений имеют в собственности терминалы в портах сопредельных государств (Рига, Вентспилс, Таллин, Силламяэ), что позволяет им оптимизировать суммарные расходы по доставке грузов. Отказ от использования собственных терминалов в портах сопредельных стран может привести к дополнительным инвестициям и финансовым потерям грузовладельцев.

Из вышеизложенного следует, что решение вопроса переключения грузопотоков угля и минеральных удобрений с портов сопредельных государств на порты России, с учетом отсутствия свободных мощностей в отечественных портах, возможно при наличии экономической целесообразности для экспортирующих компаний.

В-третьих, наличие разницы в стоимости погрузо-разгрузочных работ в российских портах по сравнению с портами сопредельных стран. В настоящее время в РФ тарифы на услуги по перевалке груза в морских портах не регулируются государством. По принятой практике тарифы

В Прибалтике широко применяется практика использования «единого тарифа», включающего стоимость доставки груза железнодорожным транспортом в порт по территории страны и стоимость его перевалки в порту. Ставка за перевалку груза в порту является «комплексной» и включает в себя все дополнительные операции с грузом в порту.

устанавливаются в долларах за тонну или единицу перегружаемого груза (контейнера). Если в европейских странах и странах Прибалтики процесс перевалки груза в порту рассматривается как одна из составляющих транспортного процесса по доставке груза от отправителя к получателю с учетом ее доли в общей стоимости доставки, то российские стивидорные компании выделяют процесс перевалки груза в отдельный высокодоходный бизнес.

Таким образом, в некоторых случаях, когда стоимость доставки груза по железной дороге в российский порт или порт сопредельного государства отличаются незначительно, уровень тарифа на перевалку груза в порту становится одним из основополагающих факторов выбора маршрута доставки груза потребителю.

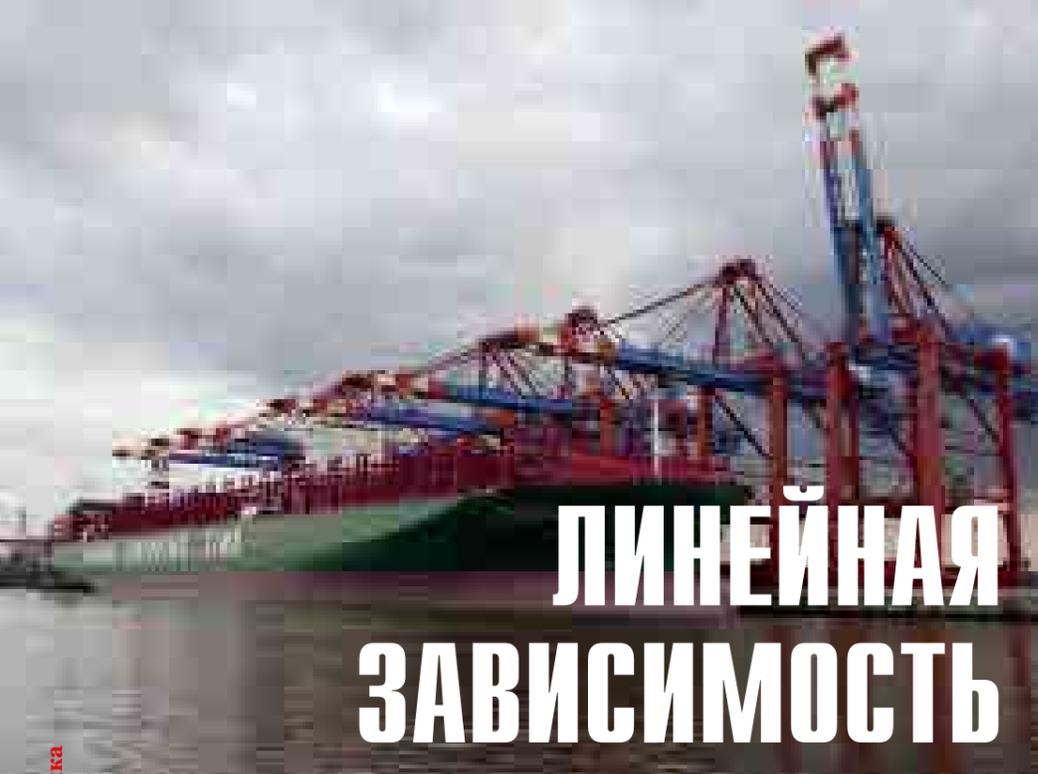
Одним из решений проблемы высоких тарифов на погрузочно-разгрузочные работы (ПРР) мог бы стать возврат к государственному регулированию стивидорного рынка. Однако по мнению участников транспортного рынка, предложение Федеральной антимонопольной службы РФ по снижению рентабельности деятельности стивидорных компаний не учитывают реалии российской экономики. Отечественные банки выдают кредиты под высокие процентные ставки, а долгосрочные кредиты отсутствуют, поэтому при низкой рентабельности коммерческие предприятия не смогут обслуживать заемные средства. По данным участников рынка, в стоимости тарифа средства на обслуживание кредитов занимают значительную долю. Если средняя себестоимость перевалки навалочных грузов в российских портах составляет 2-3 доллара за тонну, то обеспечить возврат «короткого» кредита под 15% годовых можно только при уровне ставки не менее 10 долларов за тонну. Если бы в России выдавали кредиты на «западных» условиях (на 30 лет под 3% годовых), то российские стивидорные компании могли бы работать по более низким ставкам.

В-четвертых, экспорт продукции на условиях «FOB», как обязательное условие заключения договора на поставку груза, а также наличие долгосрочных соглашений на перевалку грузов между транзитными портами и грузовладельцами.

При экспорте грузов из РФ цена контракта чаще всего формируется на базе поставки FOB («FreeOnBoard»). Торговый термин «Свободно на борту» (указанный порт отгрузки) означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в указанном порту отгрузки, и с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. Продавец несет расходы по таможенной очистке товара для экспорта. Такие условия поставки требуют максимально слаженной логистической цепочки и минимизации затрат по доставке, перевалке и хранению груза в порту. Таким образом, указанный порт в долгосрочном контракте на экспорт груза на базе поставки FOB может создавать определенные препятствия для переключения грузопотоков на отечественные порты.

Кроме того, анализируя сложившуюся ситуацию на сырьевых рынках в сфере экспортных операций, можно констатировать, что многие трейдеры для обеспечения себе гарантированных грузопотоков прибегают к практике долгосрочных договоров на перевалку грузов, тем самым привязывая российского грузовладельца или транспортного оператора к данному порту.

Кроме того, при принятии решения по переключению российских внешнеторговых грузов из портов сопредельных стран в отечественные порты следует учесть возможность появления отрицательных последствий для российской экономики и населения: переключение грузопотоков аммиака из порта Силламяэ в российские порты существенно увеличит риск возникновения техногенной катастрофы, так как аммиак является токсичным элементом и при проникновении в организм человека вызывает немедленную реакцию; переключение грузопотоков угля и минеральных удобрений в порты РФ при отсутствии в них специализированных комплексов может существенно снизить экологическую обстановку на прилегающих к портам территориях, а строительство защитных систем потребует дополнительных капиталовложений; загрузка свободных портовых мощностей переключаемыми грузами способно нарушить стратегические планы добывающих компаний (особенно если уже осуществляется реализация крупных инвестиционных проектов).



ЛИНЕЙНАЯ ЗАВИСИМОСТЬ

Для обеспечения внешнеэкономической деятельности Россия нуждается в эффективном нормативно-правовом регулировании линейного судоходства и развитии национального торгового флота.

Андрей Нелогов, генеральный директор ООО «Объединенная транспортная компания»

Морской транспорт существует для обслуживания внешней торговли. Потребности торговли должны определять количественные и качественные показатели развития национального торгового флота. Флот, в свою очередь, системно связан с другими областями деятельности: судостроением, судоремонтом, развитием портов и терминалов, агентской и транспортно-экспедиционной деятельностью, морским образованием.

Отдельно заниматься вопросом организации линейного судоходства в России без представления о том, кому это нужно, уповая лишь на призрачные «рыночные принципы», неразумно. Об этом свидетельствует опыт современного линейного судоходства и его нормативно-правовое регулирование в развитых морских странах.

Назад в будущее

По данным UNCTAD, годовой контейнерный оборот всех российских портов немного превышает 4 млн TEU. В мире за год перевозится 160 млн TEU. То есть российский рынок составляет 2,5% от мирового. Согласно информации Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России,

среди 50 крупнейших контейнерных перевозчиков нет ни одной российской компании. Российские потребители услуг линейных контейнерных перевозчиков вынуждены импортировать транспортные услуги общей стоимостью свыше 5 млрд долларов ежегодно. Более того, они находятся на периферии основных отраслевых процессов. Будут ли глобальные контейнерные перевозчики думать о том, как обеспечить российских участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) адекватным сервисом?

История морских линейных перевозок – это история слияний и поглощений, а также увеличения размеров тоннажа. Считается, что чем крупнее компания и больше пароклад, тем меньше расходы на единицу произведённой продукции. Эти универсальные правила действовали на протяжении двух веков. Наконец, вместо сотен линейных перевозчиков на основных направлениях остался десяток компаний, объединённых в три глобальных альянса. Появились контейнеровозы вместимостью свыше 20000 TEU. Таким образом, традиционные ресурсы были почти полностью исчерпаны. Никаких новых решений не предлагается. Это свидетельствует об интеллектуальном кризисе линейного судоходства.

В такой ситуации РФ уже в ближайшее время может столкнуться с острой необходимостью самостоятельно решать транспортные задачи, связанные с внешнеторговой деятельностью.

В связи с этим полезно вспомнить: в СССР внешняя торговля была полностью обеспечена услугами собственного морского флота, который успешно экспорти-

ровал их, перевозя грузы иностранных фрахтователей. Позднее, в 1991-1993 годах, Балтийское морское пароходство (БМП) входило в число 20 крупнейших линейных операторов. Рыночная доля БМП на основных океанских направлениях составляла около 4-5%. В современном мире это уровень известных японских или китайских линий до их недавнего объединения.

Впрочем, построить заново российскую компанию по образу и подобию любого глобального контейнерного перевозчика или советского пароходства не получится. Требуется принципиально иные решения, соответствующие актуальным потребностям и возможностям.

Современные судоходные компании не являются рыночными. Они представляют собой адаптированные к реалиям глобальной экономики технологии, преследующие цели, отличные от простого получения прибыли. Цель этих компаний – плановое обслуживание глобальной торговли. Масштаб деятельности каждой компании определяется размером консолидированной для неё грузовой базы и учитывает международное разделение труда. Изменения глобальной торговли могут привести к дроблению мирового рынка морских линейных перевозок, то есть к процессу обратному тому, что наблюдалось два десятилетия. Тем не менее, принципиальная связь линейных перевозчиков и крупнейших мировых компаний сохранится.

В России нет никакой консолидированной грузовой базы грузов линейного судоходства. Наивно считать, что сначала надо выйти «на рынок», осмотреться и подобрать там что-то. Также ошибочно считать, что этот рынок в принципе не может быть консолидирован.

Вместе с тем в списке крупнейших морских линейных перевозчиков отсутствуют не только российские компании, но также американские и английские перевозчики. Для США и Великобритании оказалось вполне достаточным правильно управлять существующей системой морских линейных перевозок через современную и эффективную нормативно-правовую базу. Например, отрасль линейных перевозок полностью изменилась после принятия в США Закона OSRA (Ocean Shipping Regulation Act) в 1998 году.

Эти страны успешно используют передовые IT-технологии, формируют глобальные таможенные требования, запускают экономически выгодные для них экологические конвенции, используют иные инструменты,двигающие рынок в «пра-

вильном» направлении.

Поэтому, не имея собственного флота, в России, как минимум, следует разумно регулировать деятельность тех, кто оказывает услуги на её территории.

Между тем, нормативно-правовая база торгового судоходства в России – это Кодекс торгового мореплавания (КТМ), который в части договора перевозки представляет собой Гаагские правила 1924 года (с изменениями 1968 года), относящиеся к трамповому судоходству. Очевидно, что от КТМ в принципе невозможно ожидать эффекта, аналогичного американскому OSRA или китайскому RIMT.

Обращаясь к новому Федеральному закону о линейном судоходстве (о внесении изменений в КТМ), можно отметить, что объективным показателем его эффективности являются действующие процедуры агентов линейных перевозчиков и, в конечном итоге, возможность отправить (получить) груз быстро, качественно и за разумные деньги. Если это сделать можно, то закон работает. Если нет – не работает.

Сегодня, принимая коносамент глобального контейнерного перевозчика, российский грузоотправитель «обязуется выполнять положения применимых законов об антикоррупционной деятельности, включая Конвенцию ООН против коррупции (2005 год), Закон США о коррупции в иностранных государствах (1977), Закон Соединённого королевства о взяточничестве (2010) и пр. То есть клиент утверждает и гарантирует, что не включён в санкционные списки и не имеет отношения к лицам, которых в США, Европейском союзе или ООН рассматривают как лиц, находящихся под санкциями...» (СМА CGM B/L 2017, р.24).

Российские агенты иностранных перевозчиков усердно выполняют инструкции принципалов, направляют им полную информацию об экспортных грузах. Не секрет, что эта информация попадает в европейские санкционные отделы. Игнорируя принципы общественного перевозчика, принятые в РФ, вводятся ограничения на перевозку определённой номенклатуры грузов. Как долго могла бы работать такая компания в ЕС или в США? Представьте себе российского перевозчика, действующего, например, в США и заявляющего об ограничениях, которые он применяет в отношении американской внешней торговли, руководствуясь решениями санкционного отдела, находящегося в РФ.

Ситуация абсурдная и опасная для всех. Заложниками такой ситуации становятся участники ВЭД, линейные перевоз-

чики и агентские компании.

Давайте вспомним и будем руководствоваться принципом, о котором говорил известный русский генерал и этнограф А.Ф. Риттих в 1896 году: «Свое для своих, а иностранное только на свою пользу». Местный рынок должен иметь единую позитивную цель. Всё должно работать для создания и поддержания благоприятных условий ВЭД в стране. Они, в свою очередь, должны возвращаться благоприятными условиями для работы каждого.

Прецедент ФАС

В 2015 году ФАС завершила расследование деятельности линейных перевозчиков. В опубликованном Решении отмечены многие проблемы линейного судоходства. Напомним, что расследование было начато в 2013 году в отношении морских линейных контейнерных перевозчиков в связи с увеличением ими ставок фрахта (GRI). ФАС проявила завидную последовательность и целеустремлённость при определении продуктовых и географических границ товарного рынка, участников рынка на направлении Дальний Восток, Юго-Восточная Азия – Санкт-Петербург и их рыночных долей. Статистика ФАС учитывала не только количество TEU или тонны, но и типы контейнеров, количество по каждому судозаходу, включая собственные и с использованием фидерного сервиса других компаний.

Определение долей линий позволило перейти к расчёту коэффициентов концентрации (CR) и индекса Герфиндаля-Гиршмана (НИ) по методике, которая ничем не отличается от применяемой повсеместно, в том числе и за границей. Пять линий, каждая из которых имела не менее 8% на рынке и пара которых (в любом сочетании) давала не менее 20%, были признаны виновными в совместных действиях, негативно влияющих на ВЭД, так как в значительном количестве случаев совпали сроки и суммы вводимых надбавок. Это A.P.Maersk-Moller, CMA CGM, Evergreen Marine Corporation, Hyundai Merchant Marine и OOCL.

Решение ФАС основывается на математике, его просто понять и сложно оспорить. В конечном итоге линиям был выписан штраф в сумме 1,5 млрд рублей, но затем стороны подписали мировое соглашение, по которому сумма штрафа была значительно уменьшена (приблизительно в 100 раз). Несмотря на уменьшение штрафа, результат, по всей видимости, является успехом ФАС в деле, где ответчиками явля-

лись крупнейшие иностранные морские перевозчики. Для многих очевидно, что проблема GRI переоценена, она не является ключевой, а конкуренция на исследуемом направлении значительно выше, чем на других. Поэтому важно другое. На рынке впервые проявился регулятор, действия которого основывались на всестороннем изучении линейных перевозок.

Практические шаги

Подводя итоги можно отметить: нет никаких оснований считать, что обслуживание российской внешней торговли является приоритетной задачей для иностранных линейных перевозчиков. Для решения практических задач, связанных с обслуживанием внешнеэкономической деятельности требуется правильно определить и консолидировать грузовую базу. Нормативно-правовое регулирование должно учитывать передовой иностранный опыт. Цели такого регулирования хорошо сформулированы в Законе о судоходстве США. В нём отражены универсальные потребности любого государства, заинтересованного в развитии внешней торговли:

- Установить справедливое регулирование морских линейных перевозок грузов национальной внешней торговли;
- Обеспечить действенную и экономичную систему морской перевозки национальных внешнеторговых грузов, насколько это возможно, в гармонии и соответствии с принятой международной практикой;
- Поощрять развитие экономической оправданного и эффективного морского торгового флота под национальным контролем (флагом), способного удовлетворить потребности государственной безопасности.

Такие цели актуальны и для России; в этом направлении требуется корректировать нормативно-правовую базу.





Владислав Аськов, директор ООО «Рималь» и Александр Воскресенский, менеджер ООО «Рималь»

«РАБОТА С «БРОНКОЙ» ОТКРЫВАЕТ НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ»

Возможности Многофункционального морского перегрузочного комплекса (ММПК) «Бронка» все шире используются отечественными компаниями при построении транспортно-логистических схем. Одним из таких крупных клиентов «Бронки» стала логистическая компания «Рималь», которая входит в группу компаний «Максидом» и отвечает за осуществление внешнеэкономической деятельности ритейлера. О перспективах сотрудничества с ММПК «Бронка», путях повышения его эффективности, а также о будущем рынка логистики в ритейле рассказали Владислав Аськов, директор ООО «Рималь» и Александр Воскресенский, менеджер ООО «Рималь».

Виктор Цукер

- Компания «Рималь» в своих логистических схемах начинает использовать возможности порта «Бронка». Почему возникла такая необходимость?

- В своей внешнеэкономической деятельности мы контролируем выпол-

нение всех правил логистики или, как еще их называют, логистического микса. Подготовка к поставке товара начинается с проверки условий производства, изготовления образцов и сравнения их с серийными изделиями, оценки финансовой стабильности производителя и его

репутации на рынке. Далее прорабатываются и реализуются оптимальные пути доставки товара на наши распределительные центры. Для нас одним из основных приоритетов является своевременное поступление товара на склад, так как каждая поставка планируется заранее и имеет

сезонную необходимость.

При доставке товаров из Юго-Восточной Азии оптимальным, с точки зрения затрат, является морской путь через транзитные европейские порты, где контейнеры перегружаются на фидерные суда. Порт «Бронка» привлек наше внимание, предложив оптимальные условия работы с контейнерными грузами: это, прежде всего, ставки на хранение и перемещение в порту. Немаловажное значение имеет инфраструктура порта – современное оборудование, сервисное обслуживание, компетентный персонал, удобное месторасположение, близость к Кольцевой автодороге (КАД).

- Какие новые возможности открылись для компании в работе через Бронку?

- Порт Бронка является самым передовым логистическим центром РФ, он активно использует европейский опыт организации грузоперевозок.

В частности для нас открылась возможность «внутрипортовой дистрибуции», когда грузы выгружаются на территории порта, проходят все процедуры таможенного оформления, комплектуются необходимым образом и доставляются малыми партиями до адресатов, минуя распределительные центры. Эта возможность позволила разгрузить наш основной склад и сократить время доставки груза до конечного адресата.

- В чем основные минусы данной схемы?

- При такой схеме требуется «соединить» учет товара в нашей складской системе с системой таможенной отчетности. Это легко выполняется на однородных партиях товара. Многопартийные поставки требуют особого учета и определенного опыта работы с конкретным товаром при формировании мини-партий для вывоза.

Также необходимо учитывать особенности процедуры получения пропусков в зону ПЗТК (Постоянная зона таможенного контроля).

- Какие шаги могли бы повысить конкурентоспособность Бронки по отношению к другим терминалам петербургского порта для логистических фирм?

- При планировании своей деятельности логистическая фирма обращает внимание на совокупность факторов, влияющих на вид и маршрут доставки, причем не только цена является решающим параметром. Оценивается, скорее, соотношение «цена-качество».

На терминале некоторые операции с грузом имеют вероятностный характер

– это связано с таможенным оформлением и требованиями контролирующих органов. Оперативное оказание запланированных и возникающих услуг является важной составляющей частью работы терминала, для этого должно быть техническое современное надежное оборудование.

Порт Бронка имеет большой потенциал; важно донести это до участников логистического рынка.

- Устраивают ли Вас сроки оформления импортных грузов в порту?

- ООО «Рималь» является участником ВЭД уже почти 10 лет. За это время накоплен большой опыт. Подготовка к таможенному оформлению начинается задолго до прибытия контейнера в порт: формируется необходимый пакет документов. Сроки оформления напрямую зависят от компетентности персонала и его наработок.

- В чем главные особенности работы с такими крупными компаниями как «Максидом»?

- Как таковых особенностей нет; они едины для всех бизнес-процессов на территории России и полностью сопряжены с законодательством. Если компания дорожит своей репутацией, ориентирована на запросы клиента, имеет прозрачную отчетность и обеспечивает оперативный документооборот, выполняет свои договорные обязательства, то эта компания является надежным партнером, которому можно доверять. Условия работы очевидны для всех участников рынка.

- Основные задачи в области международной логистики для компании «Рималь» на ближайшую перспективу, пути их решения?

- Основные пути решения всегда просты и лаконичны, перечислять их можно до бесконечности. Мы же, прежде всего, ориентированы на экономическую составляющую и от нее уже делаем свой выбор. Главное – цена, сроки, сервис. В таком порядке расставляются приоритеты при выборе этих решений.

В данный момент «Рималь» прорабатывает вопрос консолидации грузов на терминалах в Юго-Восточной Азии. Речь идет о доставке небольших партий товара сборными контейнерами для реализации в короткий период времени. Эти поставки будут осуществляться чаще, чем мы традиционно осуществляем, но размер партии – меньше. Важно реализовать эту задачу без снижения достигнутых параметров выполнения заказов.

- А до сих пор как выстраивались поставки из-за рубежа?

- При работе с импортными грузами мы решаем задачу обеспечения бездефицитной торговли в гипермаркетах «Максидом» до прихода следующей партии товара, которая в подавляющем большинстве случаев кратна контейнеру. Соответственно размер партий больше, а доставляются они реже.

- Используйте ли вы в построении логистических схем в России возможности железнодорожного транспорта или отдаете предпочтение автомобильному?

- Конечно, некоторая часть наших грузов идет автотранспортом; в основном это товары из Австрии, Польши и других европейских стран. Также для сокращения транзитного времени для «горящих» грузов мы порой используем железнодорожный транспорт: груз идет до порта Владивосток, а оттуда уже к нам в Санкт-Петербург. Срок транзита составляет примерно 27-32 дня.

- Ваше мнение о текущем состоянии и ближайшем будущем рынка логистики в ритейле, каким вы его видите?

- За последние годы с рынка ушли мелкие логистические компании – мы видим явное укрупнение этого рынка. Этот процесс продолжится, так как небольшим компаниям все сложнее выживать на рынке.

Что касается взаимоотношений между ритейлерами и логистическими компаниями, то они выстраиваются по трем основным направлениям. Во-первых, ритейлер может выбрать одного стратегического партнера, который будет осуществлять для него всю внутреннюю и внешнюю логистику. Во-вторых, тендерная система. В соответствии с ней ритейлер работает с целым пулом компаний, каждая из которых отвечает за свою часть транспортно-логистического процесса: таможенное оформление, внутрироссийское экспедирование, ВЭД, использование морских терминалов, фрахт и прочее. В-третьих, ритейлер развивает собственные складские мощности, автотранспорт и другие активы.

В зависимости от целей, задач и возможностей компания реализует одну из этих стратегий. Каждый вариант имеет свои плюсы и минусы, поэтому нет единого «правильного» сценария развития.

В среднесрочной перспективе ООО «Рималь» продолжит свою работу по тендерной системе, стараясь найти оптимальное решение на каждом этапе.



РАМКИ СДЕРЖИВАЮТ

По заказу АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» ГК «Транспортная интеграция» разработала Стратегию развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года.

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

Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года (далее - Стратегия) определяет цели, задачи и механизмы реализации госполитики в сфере развития транспортной системы двух субъектов на федеральном, региональном и муниципальных уровнях, содержит инвестиционные и организационные мероприятия, предусматривающие согласованное развитие всех видов транспорта, транспортной и терминально-логистической инфраструктуры. В Стратегии значительное внимание уделено развитию морских портов и подходов к ним.

Основные положения Стратегии найдут отражение в новой редакции Транспортной стратегии РФ на период до 2035 года, которая должна быть представлена Минтрансом РФ в Правительство РФ в июне 2018 года.

Важная роль

Транспортная система Петербурга и Ленобласти играет важную роль в транспортном комплексе РФ. Благодаря выго-

ному географическому положению на побережье Балтики и удобному выходу на основные торговые пути Северной Европы, она обеспечивает четвертую часть от общего объема перевозок внешнеторговых грузов РФ. Основные грузопотоки сконцентрированы по направлениям международных транспортных коридоров, на подходах к морским портам и к международным пунктам пропуска, расположенным на госгранице РФ.

За период 2011-2015 гг. грузооборот морских портов Петербурга и Ленобласти увеличился со 172,3 млн тонн до 218,1 млн тонн (на 26,6%). Доля их грузооборота в общем грузообороте морских портов России составила 32% в 2015 году.

Порты Петербурга и Ленобласти принимают основной объем импортных грузов (44,4% от совокупного объема импорта морем), а также более трети экспорта (36,8%).

Через них проходит основной поток минеральных удобрений (64% от общего объема перевалки минудобрений в морских портах РФ в 2015 году), грузов в контейнерах (52%), рефгрузов (52%), металлолома (49%), нефтепродуктов (46%), цветных металлов (41%), нефти (36%), накатных грузов (26%), угля и кокса (23%), черных металлов (20%).

В 2014-2015 гг. в товарной структуре грузооборота портов Петербурга и Ленобласти преобладали наливные грузы, их доля составила 62-64% (в том числе на нефть и нефтепродукты пришлось 61-63%), а доля сухогрузов не превысила 36-38%.

В настоящее время железнодорожный транспорт проигрывает конкуренцию автомобильному по перевозке импортных грузов в контейнерах, следующих через

порты. Свыше 90% импорта в контейнерах перевозится на расстоянии до 1000 км, где преимущества автотранспорта связаны с меньшими тарифами и затратами времени на транспортировку. Кроме того, импортные контейнеры поступают в порты небольшими партиями в адрес российских получателей, что предопределяет целесообразность использования автотранспорта для их перевозки. В целом в Большом порту Санкт-Петербург (БПСПб) и в порту Усть-Луга доля перевозок экспортных и импортных грузов в контейнерах на железнодорожном транспорте составляет около 25%, а на автомобильном транспорте - 75%.

Наибольшая доля контейнерных грузов, следующих через морские порты, доставляется на автотранспорте в регионы, находящиеся в зоне 12-часовой транспортной доступности портовых комплексов (около 700 км от морских портов, расположенных на территории Петербурга и Ленобласти). Именно в этой зоне сконцентрированы основные отправители и получатели грузов в контейнерах, следующих через морские порты. Такая дальность маршрутов доставки грузов позволяет минимизировать затраты времени на возврат контейнеров в морские порты и плату за их использование.

Объем грузов БПСПб, перевозимых на автотранспорте, сопоставим с объемом международных автомобильных перевозок через все международные автомобильные пункты пропуска, расположенные на границе РФ. В 2014-2015 гг. доля автомобильного транспорта в перевозке грузов БПСПб составила 46%. На автотранспорте перевозятся грузы в контейнерах, металлы и металлолом, лесные грузы, рефгрузы, нефтепродукты.

Наибольший объем автоперевозок приходится на грузы в контейнерах (17,3 млн тонн в 2014 году и 14,5 млн тонн в 2015 году).

К основным проблемам, сдерживающим развитие морского транспорта и морских портов Петербурга и Ленобласти, относятся следующие:

- Ухудшение экономической ситуации и введение санкций привело к недозагруженности портовых мощностей: на начало 2016 года профицит составил 67,5 млн тонн, в том числе по сухогрузам - 33 млн, по наливным грузам - 34,5 млн тонн. При этом в 2015 году через зарубежные порты перевалено 62,4 млн тонн российских грузов. Их переключение на отечественные региональные порты позволит загрузить перегрузочные мощности, повысить эффективность их работы, создать новые рабочие места и увеличить налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

- К инфраструктурным проблемам относятся: недостаточные глубины восточной части Балтики ограничивают прием океанских судов и вынуждают их перегружать грузы на фидерные линии, что увеличивает стоимость и время доставки товаров; недостаточные площади складирования; недостаточная пропускная способность подходов каналов, автодорожных и железнодорожных подходов к БПСПб; ограниченность территории его развития из-за нахождения в границах плотной застройки города; недостаточная пропускная способность автодорожных и железнодорожных подходов к ряду морских портов Ленобласти.

- В настоящее время свыше 90% грузов, следующих через порты Петербурга и Ленобласти, перевозятся судами под иностранными флагами, что приводит к суммарным потерям доходов в размере нескольких миллиардов долларов в год. Для увеличения доходов от морских перевозок и налоговых поступлений в бюджетную систему страны необходимо обеспечить перевозку российских грузов судами под российским флагом.

- Эффективность работы портов снижается из-за значительной длительности прохождения пограничных и таможенных процедур: сохраняются многочасовые задержки грузовых операций при прибытии судов в порты и при их убытии из портов; отсутствуют единые требования к составу документов, представляемых перевозчиками в государственные контрольные органы при прибытии и убытии судов; в морских портах сохраняется громоздкий бумажный документооборот и значительное количество ведомственных

информационных систем, данные в которых дублируются.

Технологии передачи информации, используемые в портах, характеризуются множественностью и разрозненностью, отсутствием общего унифицированного подхода, позволяющего на принципах интеграции обеспечить оптимизацию информационного взаимодействия между всеми заинтересованными участниками перевозочного и терминально-логистического процесса и государственными контрольными органами по единым стандартам и правилам.

В связи с этим требуется создание единой системы электронного взаимодействия всех участников перевозки и обработки грузов в портах Петербурга и Ленобласти с учетом включения в нее всех заинтересованных сторон.

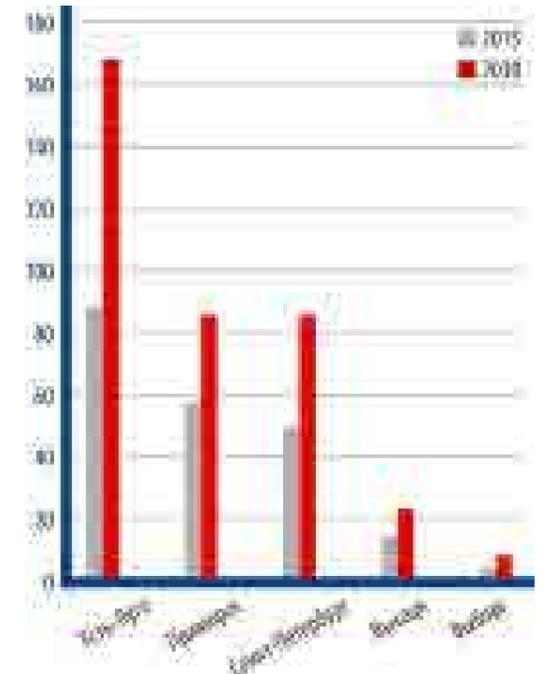
К приоритетным направлениям развития морского транспорта и морских портов Петербурга и Ленобласти относятся следующие: формирование полицентрической портовой агломерации, ориентированной на обработку широкой номенклатуры экспортно-импортных грузов страны, имеющей необходимую инфраструктуру для приема современных типов судов, развитые железнодорожные и автодорожные подходы для минимизации затрат времени на доставку грузов; увеличение портовых мощностей и объемов перевалки грузов в соответствии с потребностями экономики и внешней торговли РФ; стимулирование роста объемов перевалки наиболее технологичных, высокоходных грузов в контейнерах, на парамах и накатных грузах (ро-ро) в морских портах, ориентированных на создание добавленной стоимости; развитие железнодорожных и автодорожных подходов к портам; повышение конкурентоспособности портов за счет улучшения качества оказываемых услуг, эффективного развития портовой инфраструктуры, внедрения системы предварительного информирования и механизма «Единого окна»; увеличение доли российских парокорпусов в общем объеме морских перевозок, проходящих через порты Петербурга и Ленобласти; оптимизация доставки и вывоза грузов из портов; создание портово-промышленных зон в зоне тяготения портов; развитие инфраструктуры для морских пассажирских перевозок; внедрение современных RFID-технологий для повышения скорости обработки судов, снижения затрат времени для перевалки их на автомобильный и железнодорожный виды транспорта в морских портах; повышение уровня безопасности судоходства и транспортной без-

ТАБЛИЦА: ПРОГНОЗ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ СПБ И ЛЕНОБЛАСТИ

Показатели	2015 г.	2020 г. консервативный вариант	2030 г. консервативный вариант
Объем перевалки грузов, млн т, в том числе:	218,1	260,8	329,3
- в Санкт-Петербурге	51,5	69,0	73,0
- в Ленобласти	166,6	191,8	251,3
Объем перевалки контейнеров, млн т, в том числе:	20,6	35,0	73,1
- в Санкт-Петербурге	19,8	30,4	50,6
- в Ленобласти	0,8	4,6	22,5

Источник: ГК «Транспортная интеграция»

ПРОГНОЗ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ, МЛН ТОНН (КОНСЕРВАТИВНЫЙ ВАРИАНТ)



Источник: ГК «Транспортная интеграция»

опасности на территориях и в акваториях портов; снижение негативного влияния морского транспорта на состояние окружающей среды; повышение уровня профессиональной подготовки специалистов, развитие научного потенциала отрасли, стимулирование внедрения инноваций.



УСТОЙЧИВЫЙ РОСТ

Объем перевалки грузов в морских портах России в 2016 году увеличился почти на 7%. Положительная динамика с начала года сохраняется.

Александр Белый

По данным Министерства транспорта России, объем перевалки грузов в морских портах в 2016 году составил 721,9 млн тонн, что почти на 7% больше, чем за 2015 год.

Объем перевалки сухих грузов составил 335,8 млн тонн (прирост 7%), наливных грузов – увеличился до 386,1 млн тонн (6%). Экспортных грузов перегружено 567,3 млн тонн (увеличение 5%), импортных грузов – 31,7 млн тонн (снижение 5%), транзитных – 51,0 млн тонн (прирост 6%), каботажных – 71,9 млн тонн (27%).

В текущем году позитивная тенденция сохраняется: грузооборот портов за январь-апрель увеличился на 11% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 250,3 млн тонн.

Объем перевалки сухогрузов составил 110,9 млн тонн (прирост 10%), в том числе: угля – 47,3 млн (19%), грузов в контейнерах – 15,2 млн (12%), зерна – 11,5 млн (19%), минеральных удобрений – 5,5 млн (6%), рефрижераторных грузов – 1,0 млн (1%), черных металлов –

9,6 млн тонн (падение 2%).

К примеру, Минэнерго РФ ожидает, что рост экспорта угля по итогам 2017 года составит 2,7-3,3%, а добыча возрастет на 3% (за счет энергетического угля). На дальнейшую поддержку отечественного угольного экспорта направлено распоряжение Правительства РФ от 13 марта 2017 г. № 435-р, закрепляющее расширение морского порта Ванино на Дальнем Востоке.

Объем перевалки наливных грузов увеличился до 139,4 млн тонн (прирост

12%), в том числе сырой нефти – до 85,5 млн (15%), нефтепродуктов – до 47,3 млн (6,2%) и сжиженного природного газа – до 5,0 млн (+13%).

Текущая ситуация с экспортом нефти повторяет прошлый год, который стал рекордным в постсоветский период по добыче нефти (547 млн тонн). При этом ее экспорт в 2016 году вырос на 5%, а переработка на отечественных НПЗ снизилась на 1%.

Экспортных грузов перегружено 197,1 млн тонн (прирост 8%), импортных грузов – 10,9 млн (9%), транзитных – 18,5 млн (13%), каботажных – 23,7 млн т (44%).

Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 22,5 млн тонн (прирост 65%). Увеличился объем перевалки наливных грузов до 14,5 млн (161,8%), сухогрузов – 8,3 млн (2%). Грузооборот порта Мурманск составил 16,4 млн тонн (прирост 82%), Варандей – 2,9 млн (16%).

В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов увеличился до 82,8 млн тонн (прирост 7%), из них объем сухогрузов увеличился до 31,7 млн (13%), наливных грузов – до 51,1 млн (4%). Увеличился объем перевалки грузов в портах: в Усть-Луге до 33 млн тонн (прирост 10%), в Приморске до 22,2 млн (4%), в Большом порту Санкт-Петербург до 16,8 млн (6%), в Высоцке до 6,2 млн (15%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 80,7 млн тонн (увеличение 9%), в том числе перевалка сухогрузов увеличилась до 32,5 млн тонн (9%), наливных – до 48,2 млн (8%). Нарастили перевалку грузов операторы морских терминалов портов Новороссийск – до 48,0 млн тонн (прирост 7%), Туапсе – до 8,8 млн тонн (8%), Кавказ – до 6,6 млн тонн (14%), Тамань – до 5,2 млн (27%), Керчь – до 2,9 млн (16%), Ростов-на-Дону – до 3,8 млн (9%).

В морских портах Каспийского бассейна перегружено 1,1 млн тонн грузов



(снижение на 48%), из них сухогрузов – 0,8 млн (28%), наливных – 0,3 млн (70%). Объем перевалки грузов портов: Махачкала – 0,3 млн тонн (падение 74%), Астрахань – 0,7 млн (18%) и Оля – 53,1 тыс. тонн (19%).

В морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 63,1 млн тонн (прирост 8%), из них сухогрузов – до 37,5 млн (12%), наливных грузов – до 25,6 млн (3%). Увеличили грузооборот порты Восточный – до 23,3 млн тонн (прирост 9%), Ванино – до 9,8 млн (1%), Находка – до 8,2 млн (8%), Пригородное – до 6,1 млн (12%), Владивосток – до 5,3 млн (18%), снизился по отношению к аналогичному периоду прошлого года грузооборот портов Де-Кастри – до 4,0 млн (падение 2%) и Посыет – до 2,7 млн (1%).

Экономика оживает

Если посмотреть весь 2016 год, то негативные тенденции были в первом полугодии, а во втором экономика вышла в небольшой рост. Подъем мировой экономики постепенно становится более устойчивым, в том числе благодаря увеличивающейся стабильности нефтяных

цен. Указанный фактор начал позитивно сказываться и на экономике РФ. Эксперты также отмечают успешные шаги финансово-экономических властей страны по реализации политики долгосрочной стабильности, которая позволила экономике адаптироваться к изменившейся ситуации и вывела ее на траекторию роста.

Что касается 2017 года, то ситуация тоже складывается позитивно. Как отмечают СМИ со ссылкой на Евростат, по итогам первого квартала 2017 года рост российского экспорта в Европу сделал сильный рывок, он увеличился на 47% в годовом сопоставлении – с 26,7 млрд до 39,3 млрд евро. Фактически, сбываются прогнозы о росте спроса на энергоносители из России, и альтернативные поставки с Ближнего Востока и из США не смогли вытеснить Россию.

В первом квартале года существенно также увеличился объем экспорта из ЕС в Россию: на 28% в годовом исчислении, с 15,5 млрд до 19,9 млрд евро. При этом среди основных торговых партнеров 28 стран Евросоюза Россия занимает второе место после Китая по положительному сальдо торгового баланса, продавая в страны Европы намного больше товаров и услуг, нежели покупая у них.

ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ, МЛН ТОНН



Источник:
Минтранс РФ, АСОП



ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ
 САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПРИМОРСК, ВЫБОРГ, УСТЬ-ЛУГА, ВЫСОЦК И КАЛИНИНГРАД за 12 МЕСЯЦЕВ 2016 года

Наименование компании	Специализация	Грузооборот тыс. тонн за 2015 г.	Грузооборот тыс. тонн за 2016 г.	2016 г. в % к 2015 г.
ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	ВСЕГО:	51 513,48	48 624,3	94%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	8 682,7	7 604,1	88%
	Руда	829,3	854,2	103%
	Минеральные удобрения	7 801,8	6 746,0	86%
	Прочие навалочные	51,5	4,0	8%
	НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:	184,3	227,2	123%
	Зерно	51,9	193,6	ув.в 3,7 р.
	Сахар	54,4	0,0	сниж.
	Прочие насыпные	77,9	33,6	43%
	ЛЕСНЫЕ	373,7	213,5	57%
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	11 840,0	12 130,0	102%
	Черные металлы	4 706,5	5 142,7	109%
	Цветные металлы	1 461,0	1 609,0	110%
	Металлолом	2 065,3	1 644,6	80%
	Тарно-штучные	722,0	683,6	95%
	Рефгрузы	1 646,9	1 821,9	111%
	Прочие генеральные	1 238,3	1 228,2	99%
	КОНТЕЙНЕРЫ	19 840,8	20 811,0	105%
	teus	1 715 139	1 745 182	
	ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	338,3	377,7	112%
НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (Ро-Ро)	616,7	712,8	116%	
НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	9 637,1	6 548,0	68%	
Нефтепродукты	9 580,0	6 523,4	68%	
Пищевые	30,3	24,6	81%	
Химические	26,7	0,0	сниж.	
ПОРТ УСТЬ-ЛУГА	ВСЕГО:	87 868,4	93 362,5	106%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	25 199,9	27 703,1	110%
	Руда	124,9	245,3	196%
	Уголь, кокс	21 543,6	22 328,1	104%
	Минеральные удобрения	1 791,6	3 015,5	168%
	Прочие навалочные	1 739,8	2 114,2	122%
	НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:	3,5	8,6	ув.в 2,5 р.
	Зерно	3,5	0,0	сниж.
	Прочие насыпные	0,0	8,6	рост
	ЛЕСНЫЕ	237,6	309,2	130%
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	769,3	756,9	98%
	Черные металлы	560,5	594,0	106%
	Прочие генеральные	208,8	162,9	78%
	КОНТЕЙНЕРЫ	808,8	760,2	94%
	teus	89 820	83 934	
	ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	2 013,0	1 321,4	66%
	НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (Ро-Ро)	43,4	16,0	37%
	НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	58 792,9	62 487,1	106%
	Нефть	26 814,0	30 146,0	112%
	Нефтепродукты	30 550,5	30 483,1	100%
Сжиженный газ	1 428,3	1 858,0	130%	
ПОРТ ПРИМОРСК	ВСЕГО:	59 606,1	64 428,6	108%
	Нефть	45 141,7	50 679,1	112%
	Нефтепродукты	14 464,4	13 749,5	95%

Наименование компании	Специализация	Грузооборот тыс. тонн за 2015 г.	Грузооборот тыс. тонн за 2016 г.	2016 г. в % к 2015 г.
ПОРТ КАЛИНИНГРАД	ВСЕГО:	12 695,3	11 700,1	92%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	1 380,6	1 486,4	108%
	Руда	418,3	579,2	138%
	Минеральные удобрения	52,9	18,5	35%
	Прочие навалочные	909,4	888,7	98%
	НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:	3 936,7	4 134,0	105%
	Зерно	999,7	1 035,8	104%
	Сахар	15,9	65,1	рост
	Прочие насыпные	2 921,1	3 033,1	104%
	ЛЕСНЫЕ	24,5	50,3	ув.в 2 р.
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	1 543,9	1 413,6	92%
	Черные металлы	1 049,0	951,8	91%
	Цветные металлы	27,1	19,9	73%
	Металлолом	123,4	117,8	95%
	Тарно-штучные	109,9	67,7	62%
	Рефгрузы	26,9	16,6	62%
	Прочие генеральные	207,6	239,8	116%
	КОНТЕЙНЕРЫ	933,8	945,5	101%
	teus	179 378	189 180	
	ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	1 834,9	1 246,7	68%
НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (Ро-Ро)	3 040,9	2 423,6	80%	
НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	782,2	741,4	95%	
Нефтепродукты	1 646,9	1 097,0	67%	
Пищевые	568,3	543,4	96%	
Химические	43,5	41,8	96%	
ПОРТ ВЫБОРГ	ВСЕГО:	1 558,3	1 381,7	89%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	1 196,7	1 233,9	103%
	Уголь, кокс	538,4	615,2	114%
	Минеральные удобрения	623,3	524,9	84%
	Прочие навалочные	35,1	93,9	ув.в 2,7 р.
	НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:	171,0	0,0	сниж.
	Прочие насыпные	171,0	0,0	
	ЛЕСНЫЕ	72,6	37,7	52%
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	64,8	73,0	113%
	Металлолом	9,9	8,7	88%
Тарно-штучные	29,5	64,3	ув.в 2,2 р.	
Прочие генеральные	25,4	0,0	сниж.	
НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	53,3	37,0	69%	
Пищевые	7,3	3,7	51%	
Химические	46,0	33,3	72%	
ПОРТ ВЫСОЦК	ВСЕГО:	17 483,5	17 101,5	98%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	5 679,7	6 144,7	108%
	Уголь, кокс	5 679,7	6 144,7	
	НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	11 803,9	10 956,8	93%
Нефтепродукты	11 803,9	10 956,8		
ВСЕГО ПО ПОРТАМ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПРИМОРСК, УСТЬ-ЛУГА, ВЫБОРГ, ВЫСОЦК И КАЛИНИНГРАД		230 725,1	236 598,6	103%

НОВАЯ ПАРТИЯ ВАГОНОВ

Компания «ТрансКонтейнер» заказала 800 новых вагонов-платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров и лесных грузов. Стоимость контракта 1,7 млрд рублей.

Алексей Лисовский

ОАО «Трансмаш» (г. Энгельс, входит в ГК «Трансмашхолдинг») объявлено победителем открытого конкурса ПАО «ТрансКонтейнер» на поставку 800 единиц вагонов-платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров и лесных грузов.

Общая стоимость подвижного состава – 1,7 млрд. рублей. В соответствии с условиями тендера, платформы будут поставлены заказчику в период с апреля по ноябрь 2017 года.

Платформа модели 13-9744-02 позволяет перевозить как 20 и 40-футовые контейнеры, так и лесоматериалы длиной от 3 до 13,2 м., а также пакеты листового металла. Ведется работа по расширению перечня перевозимых грузов, в том числе стальных труб диаметром от 350-1200 мм

с полиэтиленовым покрытием и без него. Возможность перевозки широкой номенклатуры грузов исключает порожний пробег платформ.

Отличительными моментами в конструкции платформы являются установка гребенок на полу платформы, предназначенных для предотвращения смещения лесоматериалов при соударении, увязочных скоб, а также откидных фитинговых упоров, необходимых для крепления крупнотоннажных контейнеров. В конструкции применены откидные фитинговые упоры сквозной конструкции, которые в отличие от широко распространенных упоров «чашечного» типа (углублений на раме) при загрязнении в летнее время и обледенении зимой не приводят к изломам петель упоров при установке их

в рабочее положение.

Конструкция вагона обеспечивает усталостную прочность в течение всего срока службы – 32 года.

Компании «Трансмаш» и «ТрансКонтейнер» более 10 лет являются стратегическими партнерами. За годы сотрудничества «ТрансКонтейнеру» поставлено более 5 тыс. вагонов-платформ различных моделей.



МИЛЛИАРДЫ НА ДОРОГУ

Инвестиции в развитие инфраструктуры Октябрьской железной дороги в 2017 году составят порядка 37 млрд рублей.

Мария Сметанина

На модернизацию инфраструктуры и развитие Октябрьской железной дороги (ОЖД) в 2017 году планируется направить порядка 37 млрд рублей. Впрочем, в течение года возможны изменения в связи с корректировкой инвестиционного бюджета ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). Для сравнения: общий объем инвестиций в развитие инфраструктуры ОЖД в 2016 году составил порядка 33 млрд рублей.

Так, в текущем году продолжатся работы по комплексной реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и развитию железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива. Объем инвестиций составит порядка 3,2 млрд рублей. Напомним, что РЖД является основным перевозчиком грузов для морского торгового порта Усть-Луга и ключевым партнером по развитию железнодорожной инфраструктуры в Усть-Лужском транспортном узле и на подходах к нему.

В 2017 году планируется завершить реализацию проекта «Реконструкция станции Волховстрой-1. Парк приёма».

Инвестиционные вложения составят порядка 981 млн рублей.

В ближайшей перспективе для увеличения пропускных способностей к порту Усть-Луга на ОЖД будут развиваться и дальние железнодорожные подходы: направление Дмитров – Сонково – Будогощь – Мга. В 2017 году на реализацию проекта «Развитие направления Дмитров – Сонково – Мга» планируется направить порядка 345 млн рублей.

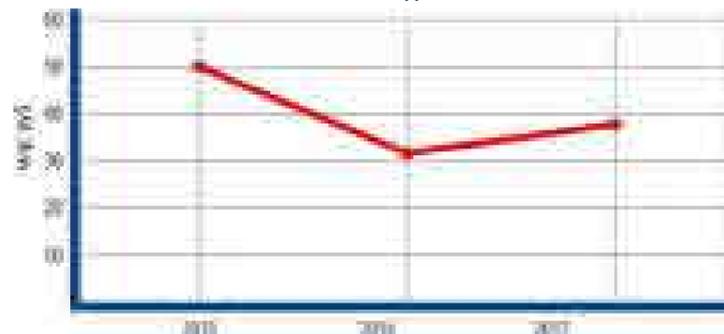
Инвестиции в реконструкцию желез-

нодорожного полотна в границах Октябрьской железной дороги в 2017 году составят порядка 5,4 млрд рублей.

Объем средств на обновление подвижного состава составит порядка 8,5 млрд рублей.

Порядка 4 млрд рублей будет направлено на повышение транспортной доступности для населения (реконструкция железнодорожных вокзалов, развитие пригородного пассажирского комплекса).

ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



Контейнерный поезд «Усть-Лужский Экспресс» курсирует с осени 2013 года

В конце апреля новый железнодорожный сервис «Первый Контейнерный Экспресс» начал регулярную работу по маршруту Первый контейнерный терминал (ПКТ, Большой порт Санкт-Петербурга) – терминал «Фрейт Вилладж Ворсино» (станция Ворсино Московской железной дороги) – ПКТ.

Транзитное время в пути составляет 38 часов. Отправление из Санкт-Петербурга осуществляется по четвергам, из Москвы – по вторникам.

Проект реализован компаниями «АВЕЛАНА ФОРВАРДИНГ» и «ТЭК АВЕЛАНА ЛОГИСТИК», а также Global Ports, Freight Village RU и «Трансконтейнер».

Основное преимущество сервиса «Первый Контейнерный Экспресс» – это возможность перевозить грузы, следующие в режиме таможенного транзита, на регулярной основе в рамках фиксирован-

ного расписания и цены, установленной на длительный период времени.

По состоянию на 18 мая назначением порт Санкт-Петербурга – Москва в рамках нового сервиса был отправлен уже седьмой поезд. Всего за 2 недели работы сервиса сформировано и отправлено 6 контейнерных поездов, три из них ушли из Санкт-Петербурга и три – из Москвы.

Напомним, «Первый Контейнерный Экспресс» является вторым регулярным железнодорожным сервисом по отправке контейнеров в составе контейнерных поездов, организованным компаниями «АВЕЛАНА ФОРВАРДИНГ» и «ТЭК АВЕЛАНА ЛОГИСТИК» с терминалов группы Global Ports. С октября 2013 года успешно работает контейнерный поезд «Усть-Лужский Экспресс», который курсирует по маршруту порт Усть-Луга – Москва – порт Усть-Луга с периодичностью 2 раза в неделю.

«Первый Контейнерный Экспресс» связал Санкт-Петербург и Москву

ВТОРОЙ ЭКСПРЕСС

Новый регулярный ускоренный поезд «Первый Контейнерный Экспресс» связал Санкт-Петербург и Москву.

Алексей Лисовский



ПЕРВЫЙ УНИВЕРСАЛ

АО «Адмиралтейские верфи» заложило головной универсальный патрульный корабль ледового класса для ВМФ России.

Валерия Белячкова

Универсальный корабль проекта 23550 «Иван Папанин», который спроектирован АО «ЦМКБ «Алмаз», относится к перспективным разработкам в интересах российского Военно-морского флота и объединяет функции буксира, патрульного корабля и ледокола (ледопроездимость до 1,5 м).

Напомним, контракт с Минобороны России на строительство двух патрульных кораблей проекта 23550 подписан в апреле прошлого года. АО «Адмирал-

тейские верфи» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) приступило к строительству головного корабля в сентябре 2016 года. В ближайшее время будет заложен второй корабль данного проекта. Оба они будут переданы заказчику после 2020 года.

Ледокол предназначен для охраны и мониторинга арктических водных ресурсов; конвоирования и буксировки в порт задержанных судов; участия в спасательных операциях; для самостоятель-

ного нанесения артиллерийских ударов по морским, береговым и воздушным целям; для сопровождения и поддержки судов обеспечения, а также для перевозки специальных грузов.

Вооружение корабля проекта 23550: артиллерийская установка АК-176МА; два скоростных боевых катера типа «Раптор»; вертолётная площадка и вертолётный ангар для базирования вертолета и беспилотных летательных аппаратов.

Новый многофункциональный корабль способен выполнять задачи в арктической зоне как самостоятельно, так и в составе отрядов кораблей, а также осуществлять эскортные функции на морских коммуникациях.



Основные технические характеристики патрульного корабля «Иван Папанин»: длина – 114 м; ширина – 18 м; водоизмещение – 8,5 тыс. тонн; скорость – 18 узлов; дальность плавания – 6 тыс. миль; автономность – 60 суток; экипаж – 60 человек.

TransLogistica
St. Petersburg
Conference

Конференция ТрансЛогистика Санкт-Петербург

Практические решения
в логистике

27–28 сентября 2017
Санкт-Петербург, СПбГУ

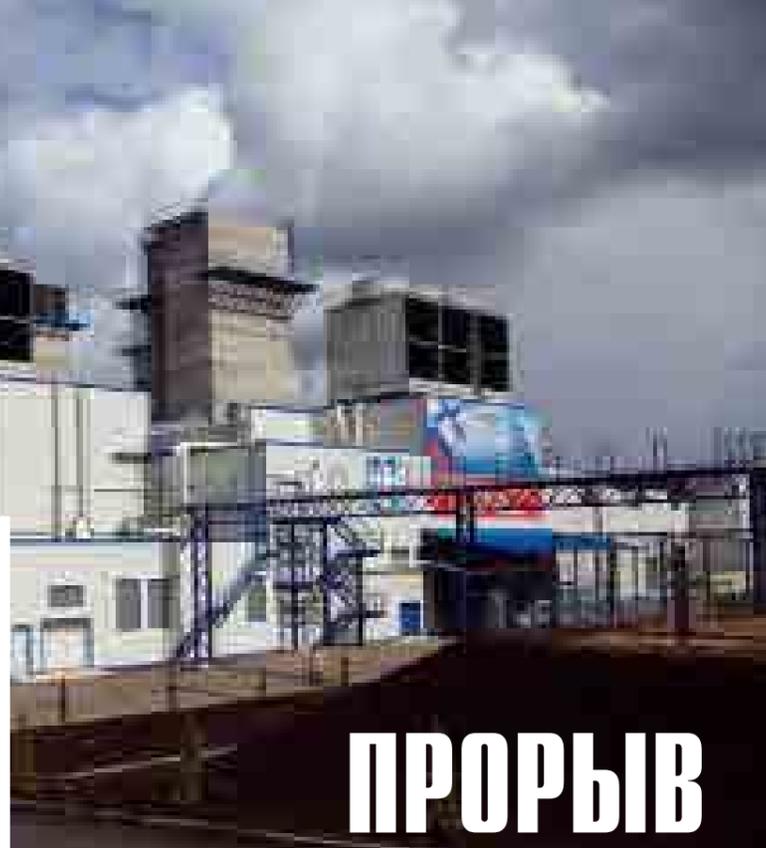


Организаторы:

+7 (812) 380-60-05 / 00.
conference@primexpro.ru

Подробнее о конференции:
translogistica-spb.ru





ПРОРЫВ ПО ТУРБИНАМ

Объединенная двигателестроительная корпорация ввела в эксплуатацию первый в России сборочно-испытательный комплекс газотурбинных двигателей и агрегатов для морских программ на базе рыбинского НПО «Сатурн». Это серьезный рывок в создании полностью импортонезависимого российского производства корабельных газотурбинных энергоустановок.

Виктор Цукер

От успеха проекта по разработке Объединенной двигателестроительной корпорацией (входит в Госкорпорацию «Ростех») морских газотурбинных установок в прямом смысле слова зависит боеспособность как минимум полутора десятков строящихся и проектирующихся фрегатов, корветов и десантных кораблей. Двигатели для них Украина уже не поставляет третий год.

В конце апреля на новом сборочно-испытательном комплексе газотурбинных двигателей и агрегатов (ГТД и ГТА) НПО «Сатурн» дан старт испытаниям корабельного ГТА М35Р-1 с двигателем М70ФРУ-2. «Сатурн» является единственным в России производителем газотур-

бинных двигателей для Военно-морского флота РФ. «Открытие комплекса позволит наладить серийное производство и обслуживание силовых установок для Военно-морского флота РФ к 2018 году», — сказал генеральный директор Госкорпорации «Ростех» Сергей Чemezov.

Как говорится в сообщении «Сатурна», одной из важнейших задач в реализации проекта, помимо опытно-конструкторских работ, технологического перевооружения и подготовки производства, стало создание испытательной базы, позволяющей проводить все виды тестирования корабельных агрегатов с имитацией реальных условий эксплуатации. Сметная стоимость строительства сборочно-испытательного комплекса — около 6,7 млрд рублей.

Основу сборочно-испытательного комплекса составляют два стенда: первый — мощностью до 15 МВт, второй — до 40 МВт. Технологические решения, заложенные при проектировании объекта, позволяют испытывать корабельные агрегаты более чем 20 различных конфигураций. При этом возможно проводить испытания как всей энергетической установки, так и ее составных частей (к примеру, дизель-газотурбинный агрегат включает в себя дизельный двигатель, газотурбинный двигатель, корабельный редуктор, локальные системы управле-

ния). Одной из особенностей уникального комплекса является максимальная автоматизация рабочих процессов, в частности, система сбора измерительной информации.

Как говорилось выше, в данный момент на новом объекте стартовали предъязывательские испытания агрегата М35Р-1, предназначенного для применения в составе крупнейшего в мире корабля на воздушной подушке в качестве привода ходового воздушного винта. Агрегат включает в себя двигатель М70ФРУ-2, редуктор, соединяющие их трансмиссии, систему управления. Особенность М70ФРУ-2 — увеличенные показатели эффективности и межремонтного ресурса по сравнению с применяемыми ранее аналогами. И агрегат, и двигатель являются разработкой «Сатурна».

В рамках создания российской базы морского газотурбостроения выполняются опытно-конструкторские работы, которые позволят уже в следующем году перейти на серийное производство двигателей М70ФРУ, М70ФРУ-2, М70ФРУ-Р («реверс»), М90ФР, агрегатов М35Р и М70, а также агрегатов на основе перспективных изделий с модернизированными редукторными комплексами и системами.

Напомним, ГТД М70ФРУ максимальной мощностью 14000 л.с. — базовый высо-

коэкономичный автоматизированный корабельный газотурбинный двигатель 4-го поколения стал вторым российским корабельным газотурбинным двигателем разработки НПО «Сатурн». Его Государственные испытания завершились в октябре 2008 года. Два года ранее, в ноябре 2006 года, «Сатурн» завершил Госиспытания первого российского морского газотурбинного двигателя М75РУ максимальной мощностью 7000 л.с. М75РУ и М70ФРУ принадлежат к семейству двигателей, созданных на базе единого унифицированного газогенератора.

Совместно с НПО «Сатурн» в реализации морских программ принимают участие: АО «НПЦ газотурбостроения «Салют», АО «ОДК-СТАР», а также ряд других предприятий и отраслевых институтов — ФГУП «ЦИАМ», АО Завод «Фиолент», ОАО «УНПП «Молния» и другие.

Замена Украине

Развитие российской базы морского газотурбостроения реализуется в рамках программы импортозамещения: обладая компетенциями по разработке судовых двигателей и имея в линейке перспективных изделий опытные образцы по данной тематике, до настоящего времени Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, входит в Госкорпорацию «Ростех») серийно не изготавливала силовые установки для ВМФ.

Как отмечают СМИ, еще несколько лет назад все морские газотурбинные двигатели для отечественных кораблей приобретались в готовом виде на Украине у предприятия «Зоря-Машпроект» (г. Николаев), либо Украина делала их для России в кооперации с НПО «Сатурн». Впрочем, в последнем случае наиболее высокотехнологичные части двигателя, включая газовый генератор и турбину высокого давления, украинцы изготавливали самостоятельно.

Но в начале 2014 года после запрета украинских властей на поставку в Рос-



сию продукции двойного назначения это сотрудничество полностью прекратилось. При этом уже изготовленные и оплаченные установки были законсервированы, их поставка так и не состоялась.

Найти альтернативного поставщика оказалось невозможно: во всем мире такие двигатели, помимо Украины, изготавливает еще несколько компаний, в частности британская Rolls-Royce. В результате часть кораблей, строящихся на отечественных верфях (в первую очередь, в Калининграде и Санкт-Петербурге) осталась без силовых агрегатов. Это поставило под удар реализацию российской Государственной программы развития вооружений.

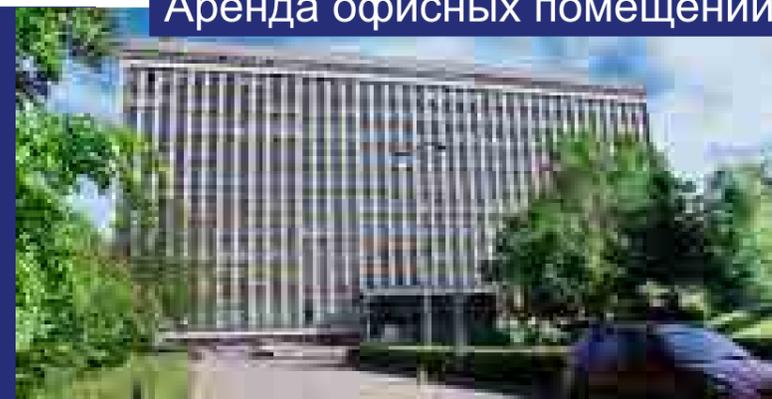


БЦ БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ЦЕНТР

Аренда офисных помещений

www.balticmc.ru

+7 (812) 380 50 94
198035, Санкт-Петербург
Межевой канал, д.5, лит. АХ
arenda@balticmc.ru



Уютное кафе
Салон красоты
Конференц-зал
Переговорная
Парковка
Круглосуточная охрана
Медицинский центр
Аптека

Расположен в Кировском районе у главных ворот Порты
В 100 метрах съезд ЗСД
Почтовые ящики для корреспонденции
Офисы от 22 кв. м.
Платежный терминал
Салон цветов
Мини-маркет
Зеленая зона



RAO/CIS OFFSHORE 2017

13-я Международная выставка и конференция по освоению ресурсов нефти и газа Российской Арктики и континентального шельфа стран СНГ

12-15 СЕНТЯБРЯ 2017 • САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ – Реализация шельфовых проектов – драйвер промышленного и экономического развития

КРУГЛЫЕ СТОЛЫ по приоритетным вопросам развития Арктики и континентального шельфа России и стран СНГ

СПЕЦИАЛЬНАЯ СЕССИЯ – Роль международных проектов в изучении геологического строения и оценки ресурсного потенциала арктических, дальневосточных и внутренних морей Евразии

ВЫСТАВОЧНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ геология, эксплуатация морских нефтегазовых месторождений, подводные работы и подводные трубопроводы, суда и морские сооружения, промышленно-экологическая безопасность, системы связи и навигации, инженеринговые и сервисные услуги

МОЛОДЕЖНЫЙ ФОРУМ

ВЫЕЗДНОЙ СЕМИНАР С ПОСЕЩЕНИЕМ о. ВАЛААМ



**ВЕДУЩИЕ КОМПАНИИ ОТРАСЛИ
УЖЕ ВКЛЮЧИЛИ RAO/CIS OFFSHORE
В СВОЙ КАЛЕНДАРЬ МЕРОПРИЯТИЙ**

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОФИЦИАЛЬНЫЕ СПОНСОРЫ



СПОНСОР КРУГЛОГО СТОЛА



СПОНСОР



СЕКРЕТАРИАТ



Тел.: (812) 320-8663, 307-8883
E-mail: rao@rao-offshore.ru

www.rao-offshore.ru

ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ!



СПАСАТЕЛЬ «ВОЕВОДА»

На Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» заложено головное судно-спасатель «Воевода» проекта 23700. Это совершенно новый проект для калининградских корабелов, дополняющий их компетенции в гражданском судостроении.

Александр Белый

Судно обеспечения аварийно-спасательных работ «Воевода» – головное судно проекта 23700 – строится по заказу Министерства промышленности и торговли РФ. Контракт заключен в декабре 2016 года. По его условиям, судно должно быть передано заказчику в ноябре 2019 года. Эксплуатантом выступит Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот).

По словам генерального директора АО «ПСЗ «Янтарь» Эдуарда Ефимова, развитие гражданского судостроения –

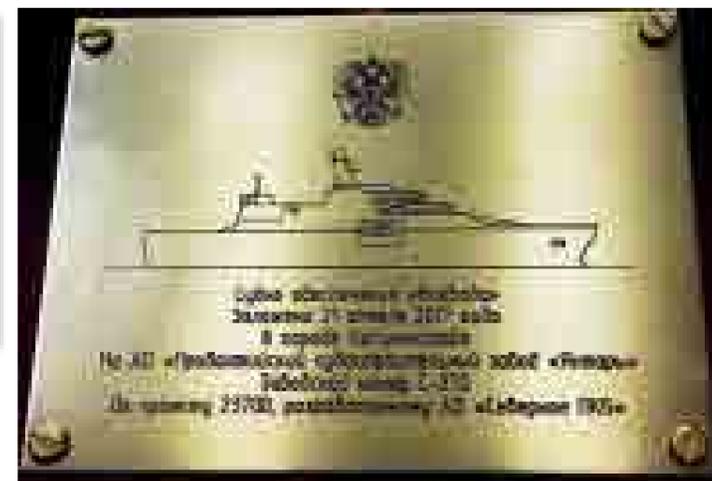
требование времени, которому верфь соответствует: на стапеле завода строятся два исследовательских судна; в марте 2017 года заложен третий траулер для камчатских рыбаков. Напомним, военное кораблестроение – основная послевоенная специализация завода «Янтарь»; в настоящее время предприятие выполняет контракты по строительству больших десантных кораблей проекта 11711 и сторожевых кораблей проекта 11356.

Спроектированный Северным ПКБ спасатель «Воевода» строится на класс Рос-

сийского морского регистра судоходства. Судно предназначено для обеспечения аварийно-спасательных работ, а также транспортировки и снабжения маломерных поисково-спасательных плавательных средств: оно будет укомплектовано водолазным комплексом, четырьмя катерами и двумя вертолетами Ка-226Т.

В соответствии с категорией ледовых усилений Ice1 предполагается круглогодичная эксплуатация судна в прибрежной зоне неарктических морей.

Основные характеристики судна проекта 23700 «Воевода»: водоизмещение – 7500 тонн, длина – 111,0 м; ширина – 24,0 м; осадка – 5,5 м; высота борта – 12,0 м; скорость – 22 узла, экипаж – 51 человек, автономность плавания – 30 суток, дальность плавания – 5000 миль.



СМЕНА ПОДРАСТАЕТ



В 2020 году круизная компания «ВодоходЪ» пополнит свой флот новым речным круизным судном.

Мария Сметанина

В конце января подписан трехсторонний контракт на постройку и поставку круизного лайнера проекта PV300 между заводом «Красное Сормово» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию), компанией «Госзнак-лизинг» и круизной компанией «ВодоходЪ».

Как отмечают на ПАО «Завод «Красное Сормово», согласно контракту работы по строительству и передаче лайнера

Особенностью речных круизных судов является их высокая стоимость и сезонность эксплуатации, что приводят к сверхдлинным срокам окупаемости (свыше 20 лет).

должны завершиться до 1 февраля 2020 года. ЗАО «Госзнак-лизинг» является заказчиком, «ВодоходЪ» — оператором лайнера. Предполагается, что новый круизный лайнер обеспечит речную перевозку пассажиров на дальних круизных линиях Москва-Астрахань, Москва-Санкт-Петербург с переходами по Ладожскому и Онежскому озерам и Москва-Ростов-на-Дону с проходом Волго-Донским судоходным каналом.

Разработчиком проекта PV-300 является ООО «Морское Инженерное бюро-дизайн-СПб». Круизный лайнер проекта PV-300 представляет собой четырехпалубное судно нового поколения, его длина — 141 м, ширина — 16,8 м, общее число человек на судне — 342 пассажира и 144 члена экипажа, эксплуатационная скорость — 22,5 км/час, дальность плавания в автономном режиме — 6000 км.

Судно имеет класс Российского Речного Регистра, позволяющий осуществлять эксплуатацию в морских и прибрежных районах, а также на Ладожском и Онежских озерах при высоте волны до 3 м.

На «Красном Сормово» проект PV-300 реализуется впервые. Однако это уже второй круизный лайнер типа «река-море» данного проекта, строительство которого запланировано на российских верфях в среднесрочной перспективе. Напомним, первый лайнер вместимостью 300 пассажиров заложен в августе 2016 года на судостроительном заводе «Лотос» в Астрахани по заказу Московского речного пароходства, он будет эксплуатироваться в Каспийском бассейне с 2019 года.

В настоящее время средний возраст речных пассажирских теплоходов для местных линий составляет 36 лет, паромов — 30,2 года. Нормативный срок эксплуатации судов составляет 25–35 лет при максимально возможном сроке эксплуатации 40 лет. Таким образом, уже сейчас должно быть списано более 50% эксплуатируемого флота, что, безусловно, приведет к обвалу объемов пассажироперевозок на речном транспорте и для многих регионов страны обернется транспортным коллапсом (регионы, где нет альтернативы речным перевозкам).



Головной тральщик проекта 12700 «Александр Обухов»

НОВЫЙ ТРАЛЬЩИК ДЛЯ ВМФ

В апреле на Средне-Невском судостроительном заводе состоялась закладка корабля противоминной обороны нового поколения для российского военно-морского флота.

Виктор Цукер

Морской тральщик «Владимир Емельянов» — третий корабль серии (четвертый по счету), контракт на строительство которого подписан с Министерством обороны РФ в апреле 2014 года. По словам генерального директора АО «Средне-Невский судостроительный завод» Владимира Середоха, спуск корабля «Владимир Емельянов» запланирован на весну следующего года. В цехах завода продолжается строительство кораблей «Георгий Курбатов» и «Иван Антонов». Также до конца года планируется заложить еще один корабль серии.

Как отмечают на Средне-Невском судостроительном заводе (СНСЗ), при строительстве данных кораблей реализуются новейшие российские технологии и технические решения, не имеющие аналогов в мире. Корабль оснащен новейшими средствами поиска и обнаружения мин, имеет высокие маневренные качества и мореходность.

Корабли противоминной обороны (ПМО) проекта 12700 относятся к новому поколению кораблей минно-тральных сил и предназначены для борьбы с морскими минами, в том числе и с новыми, так называемыми умными морскими минами, которые новые корабли ПМО могут обнаруживать как в воде морских акваторий, так и в морском грунте.

Согласно планам Главного командования ВМФ России корабли ПМО нового поколения в ближнесрочной перспективе будут составлять основу минно-тральных сил флотов ВМФ РФ, существенно повысив эффективность выполнения задач.

На Средне-Невском судостроительном заводе в рамках продолжения реконструкции действующего стеклопластикового производства, устройства новых производственных площадей и обновления парка технологического оборудования в апреле состоялась торжественная церемония открытия второй очереди Цеха стеклопластикового судостроения — нового производственного цеха.



«АФРАМАКС» НА ГАЗУ

ГК «Совкомфлот» и концерн Shell подписали соглашение о поставках сжиженного природного газа в качестве топлива для серии первых в мире танкеров типоразмера «Афрамакс».

Александр Белый

Компания «Совкомфлот» (СКФ) являясь мировым лидером в сегменте танкеров типоразмера «Афрамакс», становится пионером в переводе этого класса судов на сжиженный природный газ (СПГ) в качестве топлива, – говорится в сообщении СКФ. В соответствии с подписанным соглашением компания Shell Western LNG B.V. (Shell) будет обеспечивать газомоторным топливом новое поколение танкеров типоразмера «Афрамакс», которые начнут пополнять флот СКФ с июня 2018 года.

Эти четыре судна станут первыми в мире танкерами подобного типоразмера, специально спроектированными для работы на СПГ, и будут заняты в транспортировке нефти и нефтепродуктов, прежде всего, на Балтике и в Северной Европе. Дедевейт каждого из новых танкеров составит 114 тыс. тонн; они будут иметь ледовый класс 1А, что позволит им в режиме круглогодичной навигации безопасно осуществлять экспортные перевозки из районов с ледовыми условиями, включая субарктические моря.

Поставка СПГ-топлива на танкеры будет производиться у терминала GATE (Gas Access to Europe) в Роттердаме со специализированного бункерного судна, а также на других пунктах заправки судов в акватории Балтийского моря.

Подписание знакового для отрасли бункерного соглашения позволило реализовать Соглашение о намерениях, заключенное между группой «Совкомфлот» и концерном Shell в сентябре 2015 года, целью которого являлся поиск эффективных решений по переводу крупнотоннажных танкеров на использование

газомоторного топлива.

Использование газомоторного топлива при эксплуатации танкеров значительно повышает экологическую безопасность судов и отвечает ожиданиям как судовладельцев, так и фрахтователей, которые стремятся сделать транспортировку грузов все более безопасной для окружающей среды. Двигатель на СПГ выделяет в атмосферу на 90% меньше оксидов серы (SO^x), на 80% меньше оксидов азота (NO^x) и на 15% меньше углекислого газа (CO²), чем двигатель на стандартном тяжелом топливе.

Помимо этого, для нового поколения «Афрамаксов» были выбраны двухтопливные двигатели низкого давления X-DF, которые обеспечивают минимальный выброс низкодисперсных частиц. В судовых энергетических установках будет также использована технология выборочного каталитического восстановления (Selective Catalytic Reduction, SCR), которая позволяет регулировать объем выбросов оксидов азота для соответствия новых танкеров категории Tier III, установленной Приложением VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (Конвенция МАРПОЛ).

Выбранные СКФ инновационные технические решения позволяют ее флоту не просто соответствовать международным нормам выбросов, но и превосходить их. Тем самым, рынку задается новый стандарт безопасности и качества судоходства, что особенно важно для экологически уязвимых регионов мирового океана.

Концептуальный проект новых танкеров разработан техническими специали-

стами СКФ при активном участии ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта», которое совместно с технологическим партнером судостроительного комплекса «Звезда» – концерном Hyundai Heavy Industries – намерено локализовать строительство этих крупнотоннажных судов нового поколения в России и начать их производство уже в 2020 год

«Совкомфлот» прилагает усилия для снижения влияния от эксплуатации флота на окружающую среду. В период с 2011 по 2016 год компания добилась существенного снижения объема газов, выбрасываемых в атмосферу при эксплуатации судов: оксидов серы (SO^x) на 24% на тонно-милю, оксидов азота (NO^x) на 10% на тонно-милю и углекислого газа (CO²) на 4% на тонно-милю.

Компания вкладывает значительные средства в обновление своего флота и замену судов предыдущего поколения на более современные и энергоэффективные, при строительстве которых активно использовались инновационные технологии. Средний возраст судов «Совкомфлота» сегодня составляет около 8,5 лет – один из лучших показателей в мировой судоходной индустрии.

НАУЧНО-ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЙ КОМПАНИЙ ВМП
ВМП-НЕВА
 НАУЧНО-ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Санкт-Петербург
 ☎ +7 (812) 640-05-20, 1719-20-20
 vmp-holding.ru

ПРОИЗВОДСТВО ЛАКОКРАСОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ
 для судостроения и судоремонта, портовых и гидросооружений, объектов нефтегазовой и химической отраслей

- Защита металлических и бетонных конструкций портовых сооружений и различных объектов в гальванной зоне цинкованием сериями ВИННИКОР®, ПОЛАТОН®, ИЗОЛЭКТ® и титаном с использованием цинк-алюминиевых сплавов ЦИНКОЛ®, ЦИНКОТАН® и др.
- Антикоррозионная защита открытых поверхностей надводного и подводного борта, палуб, надстроек и палубного оборудования материалами серии ВИННИКОР®
- Материалы для защиты от коррозии внутренних поверхностей водонепроницаемых помещений под палубой, в трюмах, нефтегазовых, химических подпольях серии НЕВТЭКОР®

БАЛТИЙСКИЙ ПОРТ

Санкт-Петербург
 ул. Маршала Говорова, 40
 +7 (812) 411-93-94
 www.baltport.com

ОФИСЫ КЛАССА В+
 Эффективность. Дизайн. Комфорт



ПЯТЬ К ДВУМ

Невский судостроительно-судоремонтный завод в 2019 году передаст заказчику компании «Пола Райз» пять сухогрузов проекта RSD59.

Виктор Цукер

В конце декабря 2016 года между ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» (НССЗ) и ООО «Пола Райз» подписаны контракты на строительство серии из пяти сухогрузных судов проекта RSD59. Как отметили на НССЗ, закладка первого судна серии состоится в 2017 году, завершение контракта запланировано на 2019 год. Сухогрузы строятся на класс Российского морского регистра судоходства.

Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов (в том числе зерна), пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома,

металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, а также опасных грузов.

Напомним, ранее между НССЗ и «Пола Райз» подписан контракт на строительство двух сухогрузных судов смешанного «река-море» плавания проекта RSD49.

Суда проектов RSD59 и RSD49 спроектированы Морским инженерным бюро. Как отмечает генеральный директор Морского Инженерного Бюро Геннадий Егоров, российский гражданский флот характеризуется высокими показателями среднего возраста судов. Например, сред-

ний возраст сухогрузных судов 41 год при нормативных сроках их службы 25-35 лет. В целом за прошедшие годы корпуса существующего флота судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания во многом выработали свой износный и усталостный ресурс.

Поэтому через 5-10 лет вполне активно будут списаны более 50% эксплуатируемого в настоящее время флота, что приведет к обвалу объемов перевозок на водном транспорте.

Основные характеристики сухогрузного судна проекта RSD59:
 Длина максимальная - 141,0 м;
 Ширина габаритная - 17,0 м;
 Высота борта - 6,0 м;
 Осадка в море - 4,5 м, в реке - 3,6 м;
 Дедвейт в море при осадке 4,5 м - 7445 тонн;
 Автономность (море/река) - 20/12 суток;
 Количество трюмов - 2;
 Объем грузовых трюмов - 11200 м³;
 Контейнероёмкость (трюм/палуба) - 252 (192/60) TEU;
 Мощность ГД - 2x1200 кВт;
 Экипаж/мест - 11/14 человек + лоцман;
 Скорость при осадке 4,5 м - около 10,2 узлов;



ЕСТЬ КОНТРАКТ!

К 2021 году «Адмиралтейские верфи» построят шесть подводных лодок проекта 636.3 для Тихоокеанского флота России.

Виктор Цукер

Петербургское предприятие «Адмиралтейские верфи» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) продолжает серийное строительство дизель-электрических подводных лодок (ДЭПЛ) для военно-морского флота России. Вслед за завершающейся серией из шести ДЭПЛ проекта 636.3 для Черноморского флота (в 2016 году последние

две субмарины – «Великий Новгород» и «Колпино» – передадут флоту) предприятие заключило контракт на подлодки для Тихоокеанского региона.

Согласно условиям контракта с Министерством обороны РФ, «Адмиралтейские верфи» завершат серию из шести кораблей проекта 636.6 до 2021 года.

Подлодки проекта 636.3 относятся к третьему поколению и являются развитием проектов 636 и 877, получивших в НАТО классификацию «Kilo-class». Они считаются одними из самых малошумных в мире, за что на Западе получили название «Черная дыра». Скорость подводного хода составляет 20 узлов, предельная глубина погружения – 300 метров, автономность

плавания – 45 суток, экипаж – 52 человека, подводное водоизмещение – около 4 тыс. тонн.

Подводные лодки модифицированного 636 проекта имеют более высокую (по сравнению с предыдущими проектами) боевую эффективность, а именно сочетание акустической скрытности и дальности обнаружения целей, новейший инерциальный навигационный комплекс, современную автоматизированную информационно-управляющую систему, мощное быстродействующее торпедно-ракетное вооружение. Особенностью подлодок является их оснащение комплексом ударного ракетного вооружения «Калибр-ПЛ», а также обновленным радиоэлектронным оборудованием.

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

Санкт-Петербург,
 ул. Апсальская, д. 7
 22 автобус
 от Московского вокзала

ANNUSHKA HOTEL

РЕСТОРАН
 СПОРТ-БАР
 БИЛЬЯРД
 КОНФЕРЕНЦ-ЗАЛ
 ТРЕНАЖЕРНЫЙ ЗАЛ
 САУНА
 Бассейн
 WI-FI

Командировки в Санкт-Петербург
 напрямую в отель

Доступные Цены

Отдел бронирования: (812) 703-30-91 Круглосуточно



РИФ ПОГИБАЕТ

Глобальное потепление оказывает катастрофическое воздействие на Большой Барьерный риф в Австралии, который внесен в список Всемирного наследия ЮНЕСКО.

Александр Белый

Обесцвечивание кораллов Большого Барьерного рифа в связи с изменениями климата может стоить экономике Австралии до 760 млн долларов. Об этом сообщают СМИ со ссылкой на независимый австралийский совет по климату. Также, по словам председателя совета Лесли Хьюс, Большой Барьерный риф обеспечивает работой около 70 тыс. человек. «Это не просто проблема окружающей среды, Большой Барьерный риф является одним из важнейших экономических активов Австралии», - добавила Хьюс.

Ранее австралийские ученые сообщили, что Большой Барьерный риф может никогда не восстановиться после обесцвечивания, вызванного массовым вымиранием водорослей по причине глобального потепления и повышения температуры воды. Согласно их данным, случаи массового обесцвечивания, зафиксированные в 1998, 2002 и 2016 годах, имели катастрофическое воздействие на риф и привели к снижению его способности к самовосстановлению (населяющие кораллы водоросли восстанавливаются при

снижении температуры, но длительная жара их уничтожает).

Обесцвечиванию сопутствует процесс разрушения кораллов, что в свою очередь, ведет к снижению биологического разнообразия океанов и, в частности, к исчезновению многих видов животных.

Согласно исследованию, проведенному при поддержке совета, в случае продолжения обесцвечивания зоны туризма, связанные с

рифом, уменьшатся, что приведет к резкому снижению туристического потока в страну и, соответственно, резкому падению прибыли, а также сокращению количества рабочих мест в сфере туризма.



Барьерный риф (Большой) - один из самых больших коралловых рифов тянется вдоль северо-восточного берега Австралии; считая по прямой линии, он имеет 1725 км в длину.



БРАТЬЕВ МЕНЬШИХ ПОД НОЖ

Мировая популяция млекопитающих, птиц, рыб, амфибий и рептилий стремительно сокращается. Причиной стала деятельность людей. Предпосылок для изменения негативной тенденции нет.

Виктор Цукер

Индекс численности различных видов животных, который рассчитан Всемирным фондом дикой природы (WWF) и Зоологическим обществом Лондона, демонстрирует снижение популяции на 58% в период с 1970 по 2012 год. Такие данные приводятся в докладе WWF. В документе прогнозируется дальнейшее ухудшение ситуации с животным миром: к 2020 году индекс снизится еще на 9%.

Наибольшие потери несут животные, живущие в озерах, реках и на болотах. Так, за 40 лет популяции животных, проживающих в пресной воде, сократились на 81%. В WWF отмечают значительное сокращение численности слонов в Африке, а также акул из-за слишком активного вылова рыбы.

Главной угрозой для диких животных является потеря и деградация среды обитания, за счет увеличения спроса на продукты питания, энергоносители, разрастания городов. Согласно отчету, объем мирового производства продуктов питания является основной причиной для разрушения мест обитания и чрезмерной эксплуатации дикой природы. Сельское хозяйство в настоящее время занимает примерно одну треть от общей площади суши Земли и составляет 70% всего потребления пресной воды.

Свою негативную лепту вносят загрязнение окружающей среды, изменение климата, охота, а также внесение в среду человеком нетипичных для данной местности растений и животных.

Уничтожая природу, человечество фактически копает могилу себе: биологическое разнообразие является основой здоровых лесов, рек и океанов. От состояния последних зависит дальнейшая судьба всего живого на Земле, включая человека разумного (лат. Homo sapiens).

Впрочем, как отмечают ученые, ситуация не безнадежна. Ее еще можно изменить к лучшему, если будет осознана тесная взаимосвязь между человеком и природой. Очевидно, что это потребует кардинального изменения подхода к питанию, энергетике, транспорту.

ТАЙНЫ СЕЙШЕЛ

Проведя взглядом от Аравийского полуострова на юг в сторону Мадагаскара, можно заметить на карте маленькие острова, названные в честь французского министра финансов Моро де Сейшеля. Интересно, что с Сейшельским архипелагом связана определенная часть истории России. Журнал «Вести морского Петербурга» и туристическая компания SeyClub, специализирующаяся на Сейшельских островах, предлагает читателям цикл публикаций об истории, природе, экономике архипелага.

Татьяна Пролеско, генеральный директор туристической компании SeyClub

В мире есть уникальный памятник под названием Twa Zwazo («три птицы»). Он символизирует единство между Европой, Африкой и Азией. Twa Zwazo находится в Виктории. Это столица крошечного государства, которое подает яркий пример того, как можно сохранить дружелюбные отношения со всеми странами, с какими только оказалась связана его давняя и необычная история.

Орех Соломона

Когда-то в древности к берегам Индии, Цейлона, Мальдивских островов и даже Малайзии океанские волны прибывали огромные орехи пикантной формы. Никто не знал, что это: плод или минерал? Где он растет и откуда берется? Это чудо природы назвали «орехом Соломона» или «морским кокосом», который растет в океане, приписав ему лечебные свойства. Стоимость гигантских орехов оказалась баснословной: правители были готовы обменять один орех на целое купеческое судно. Император Священной Римской империи Рудольф II мечтал заполучить такой орех посредством выкупа за захваченный город.

Только в середине 18 века на острове Праслин были обнаружены пальмы, усы-

панные этими орехами. Тайна Коко де Мер раскрылась.

Самые первые упоминания о Сейшелах датируются 851 годом нашей эры. Тогда одного арабского мореплавателя, благодаря муссонным ветрам, на одномачтовом каботажном судне вынесло и повело из Индии по направлению к Африке. Он назвал острова Seaof Zanj что в переводе означает «Море черных». В 916 году географ Абу Заид аль Хассан стал первым сослаться на острова с горами в Индийском океане, где-то «далеко за Мальдивами», что уже более четко выри-



совывает появляющийся на горизонте образ Сейшел – гранитных островов. Арабы назвали их Zarin, то есть «Сестры».

Гораздо позднее - в 1502 году - открыл Сейшелы Васко да Гама, а первое их посещение европейцами датируется 1609 годом. На португальских картах 1544 года острова называются «Семь Сестер». Острова «Petite Soeur» и «Grande Soeur» сохраняют эти названия и сегодня.

Сейшелы долгие годы служили при-

станцией морских разбойников. Среди наиболее известных стали имена двух знаменитых пиратов. В самом начале 17-го века это был Оливье Левассер, а на рубеже 18-19 веков — корсар Жан-Франсуа Одуль. Сейшельский архипелаг стал «пиратским раем» на земле: изолированность, отсутствие поселений, большое число удобных бухт для укрытия от шторма или погони, теплый климат, наличие источников пресной воды, изобилие пищи и древесины для починки кораблей — все это влекло сюда пиратов.

Однажды пираты осмелились напасть на корабль с вице-королем Индии и казной на борту. После этой выходки Париж и Лондон решили объединить усилия против морских разбойников и обуздать их.

Французы стали первыми поселенцами на Сейшелах. В 1756 году во главе с Корнелем-Никола Морфеем на Сейшелы была снаряжена экспедиция с целью присоединить их к Франции. Церемония поднятия французского флага состоялась 1 ноября на

острове Маэ. И уже спустя два года острова назвали в честь министра финансов Франции - Жана Моро де Сешеля.

Отец Сейшельских островов

История Сейшел конца 18 - начала 19 века тесно переплеталась с именем губернатора Кео де Кенси, которого и ныне зовут «отцом Сейшельских островов». В

тот непростой период между Британией и Францией шла война.

В 1794 году британцы отправили корабли на штурм Маэ. Располагая лишь горсткой солдат и несколькими пушками, Кенси решил сдаться противникам, поскольку их силы явно превосходили. Затем в течение долгих 17 лет по приказу Кенси над портом поднимали по очереди то британский, то французский флаг в зависимости от того, какие военные суда заходили, а после ухода кораблей флаг немедленно опускали. Выходит, что в то время остров Маэ был то французским, то английским и Кенси удалось избежать возможных столкновений и кровопролитий.

В 1814 году вместе с Маврикием Сейшелы были провозглашены владениями Англии. Именно тогда в названии островов появилась буква «у», до этого название выглядело как Sechelles.

С 1861 по 1874 год на острова прибывает около 3000 освобожденных рабов, которых британцы спасли с судов арабских работорговцев. Эти люди становятся новыми жителями Сейшельского архипелага. В 1897 году Сейшельские острова административно отделились от Англии и получили статус колонии Британской короны.

Огромный хозяйственный ущерб Сейшелах нанесла Первая мировая война. Улучшение экономической ситуации наступило только к 1936 году.

После Второй мировой войны британское руководство пришло к мысли, что было бы разумнее предоставить африканским колониям независимость и избавиться от огромных финансовых затрат на их содержание. Сейшелы же, неожиданно для британцев, совсем неохотно приняли эту новость.

Пример провозглашения независимости Сейшельских островов стал уникальным в истории: значительная часть политической и экономической элиты до последнего сопротивлялась обретению суверенитета. Договориться удалось лишь в январе 1976 году после того, как Великобритания согласилась выплачивать Сейшелах по 10 млн фунтов стерлингов первые два года независимости и по 1,7 млн в течение последующих еще четырех лет.

29 июня 1976 года была провозглашена государственная независимость Республики Сейшельские острова.

Сейшельскими островами, как регионом Индийского океана в определенный момент заинтересовался Советский Союз, остро нуждавшийся в военной базе в районе Восточной Африки. Тесное сотрудничество стало возможным в 1977 году после прихода к власти Франса-Альбера Рене,

называвшего себя «социалистом Индийского океана». До этого у правления находился пробританский политик Джеймс Мэнчем.

Осенью 1977 года на Сейшельские острова прибыл с визитом большой десантный корабль «50 лет шестства ВЛКСМ» ВМФ СССР. Он стал первым советским военным кораблем, посетившим республику.

Летом 1984 года на Сейшелы отправилась советская делегация. В ходе переговоров стороны договорились о заходе кораблей и судов в порт Виктория и посадках советских самолетов на острове Маэ. При этом в процессе переговоров дипломатично было упомянуто о том, что Сейшелы поддерживают углубление контактов с СССР, но страна также значительно зависит от Западной Европы и США. Поэтому решили не афишировать договор.

Советский Союз оказывал Сейшелах финансовую и военную помощь. На острова отправилась группа военных специалистов, которые впоследствии обучали сейшельских солдат. Пентагон возмутило то, что советские корабли могли заходить в порт Виктории бесплатно, в то время как ВМС США приходилось оплачивать стоянку.

В конце 1980-х годов на Сейшелах разместились военные советники из СССР. Их было всего 19 человек, однако именно на их плечи выпала задача по созданию военно-морского флота Сейшельских островов.

В середине 1980-х Великобритания и Португалия передали Виктории несколько катеров, квалифицированных специалистов для которых не оказалось. В результате часть местных моряков было решено отправить для обучения в советский учебный центр в Потти. Параллельно небольшое количество сейшельских военных проходило обучение в американских военных центрах.

Властям страны удалось наладить добрые отношения со всеми ведущими державами мира. Можно сказать, что им удалось добиться невероятного. Помимо присутствия на островах американской базы, которую обслуживали 120 специалистов из США, в стране были танзанийские и северокорейские военные, которые инструкторов вооруженные силы Сейшел.

После развала СССР связи между двумя государствами практически прервались. Лишь в 2009 году республику посетил с визитом российский БПК «Адмирал Трибуц».

Секрет Коко де Мер

Основа экономики Сейшел - туризм (приносит 70% доходов), рыболовство, а



также финансовый сектор. Ряд законов создали благоприятные условия для притока иностранных инвестиций.

Сейшельские острова стабильно привлекают туристов из разных стран. Это неудивительно, ведь мало какая еще страна сочетает в себе столько преимуществ для отдыха и жизни:

- продолжительность сезона 365 дней в году. Температура воздуха + 29-31°C, воды + 27-28°C;

- разница с Москвой - плюс 1 час;
- отсутствие визового режима;
- развитая инфраструктура транспорта и связи;

- основная религия — христианство, при этом остальные вероисповедания не притесняются;

- богатейшая природа, уникальная флора и фауна сохранены в первозданном виде;

- отсутствие опасных насекомых, животных, рыб, птиц. Нет угрожающих здоровью болезней и необходимости прививаться перед поездкой;

- нет стихийных бедствий (цунами, землетрясения, наводнения);

- огромный выбор программ для досуга: разнообразные экскурсии, лучшая рыбалка в Индийском океане, дайвинг, различные виды спорта, походы в горы;

- большой выбор вариантов размещения от экономичного сегмента (от 80 евро в сутки за двоих с завтраком) до самого роскошного. Обычно это направление позиционируется как очень затратное, но есть ряд способов избежать лишних расходов без ущерба качеству отдыха. В этом случае понадобится помощь эксперта.

- более 60% туристов возвращаются на Сейшелы повторно и неоднократно.

Уникальная красота, краски и цвета, энергетика, теплый и безопасный океан, сам воздух на островах создают невероятное ощущение спокойствия и радости. Возможно именно в этом заключается секрет того, что Сейшелы стали образцом в выстраивании дипломатических отношений в непростой мировой истории. На островах так хорошо, что просто невозможно пребывать в плохом настроении. По крайней мере, дольше одной минуты.



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

БЦ «Балтика» — бизнес-комплекс
Современный 8-этажный офисный комплекс класса B+

Адрес: 190007, г. Санкт-Петербург, Муниципальный район Адмиралтейский, Административный район «Морской порт», ул. Морской Порт, д. 1, литера А, корпус 1

- 8-этажный офисный комплекс
- Современная инженерная система
- Кондиционирование
- Система «Умный дом» и управление на базе
- Системы безопасности
- Современная отделка
- Просторные помещения, отличная архитектурная
- Видовая панорама

190007, г. Санкт-Петербург

П Р И М А Р А Б A L T I K A
+ 7 (812) 335-66-36

190007, г. Санкт-Петербург,
ул. Балтийская, д. 5, литер А
Тел./Факс: +7 (812) 335-66-36
web: +7 (812) 335-66-36
e-mail: info@balticabc.com
http://www.balticabc.com



РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

Наше агентство — это более 20 лет опыта в предоставлении услуг «Бункерный отдел» Марине Бункер. Мы предлагаем комплексные решения в области поставки топлива, технического обслуживания и ремонта судов.



БИЗНЕС-ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

- Расположен в Центральном районе, на территории исторической застройки Васильевского
- Классовый статус «премиум» — «Биржевой Центр» и 5-этажный корпус
- Общая площадь — 17 000 кв.м.
- 5-этажный корпус
- Фасад из камня
- Современная инженерная система класса B+BB
- Премиальное качество отделки и высокая стоимость
- Шикарные интерьеры и дизайнерские решения
- Центральная зона с отличными видами на город
- Современная отделка помещений и коридоров



190007, г. Санкт-Петербург, пр. Стачек, д. 48, корпус 3
Тел.: +7 (812) 363-00-47, info@bcdimperial.ru
www.bcdimperial.ru

- Современная инженерная система
- Кондиционирование
- Система «Умный дом» и управление на базе
- Системы безопасности
- Современная отделка
- Просторные помещения, отличная архитектурная
- Видовая панорама





С 2015 ГОДА ВЫСТАВКИ «НЕВА»
ПРОВЕДУТСЯ ПО РАБОТАЮЩЕЙ
ПРАВИТЕЛЬСТВУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
№ 2000-П/ОП, ДАТЫВАЕМЫМ 2015 ГОДА

ВЫСТАВКИ «НЕВА»
ОСЪЕДИЛИ В СЕБЕ ГОЛОС
СЕРВЕЦИОННО-ИНЖЕНЕРНОГО
И УНИВЕРСИТЕТСКОГО СЕКТОРА



14-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ, СУДОХОДСТВУ,
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ И ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА

НЕВА 2017

РОССИЯ ■ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ■ 19 – 22 СЕНТЯБРЯ 2017



КОНГРЕССНО-ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР ЭКСПОФОРУМ
ПАВИЛЬОНЫ F, G • ПЕТЕРБУРГСКОЕ ШОССЕ, 64/1



+7 812 321 2676, 321 2677 • tin@peterlink.ru

АО «Транстек-Нева Экспозиция»



www.transtec-neva.ru

