

ВЕСТЬ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[47]
№ 3 /2017



ИНФОРМАЦИОННО - АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

СУПЕРКОМПЬЮТЕР ДЛЯ КОРАБЕЛОВ | СТР. 10

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

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



Стремиться к большему

www.marinebunker.gazprom-neft.ru

На Заводе «Метмаш», г. Бор Нижегородской области, освоен выпуск импортозамещающих якорей ПДС балансированные (ПДСБ и ПБСБ-У), аналог импортных SPEK, DZ и AC, массой от 180 до 10000 кг. Якоря прошли согласование в РМРС и РРР. В декабре 2014 года заключен первый контракт с ОАО Завод «Красное Сормово» на поставку двух типоразмеров якорей ПДСБ.

С 2014 по 2016 гг. изготовлены и отгружены импортозамещающие якоря развесом 495 кг, 855 кг, 1305 кг, 1440 кг, 1710 кг, 3038 кг, 4500 кг, 5610 кг.

Среди заказчиков – Балтийский Завод–Судостроение, Завод Красное Сормово, ТД Красный якорь, Ярославский ССЗ, Окская судостроительная верфь, Сосновский ССЗ, Краншип, Северная верфь, В.Ф.Танкер и т.д.



Лицензия на право изготовления оборудования для ядерных установок № ВО-12-101-3241 от 06.03.2017 г.



Свидетельство о признании предприятия и ЦЛ № 02454 от 14.05.2013 г.



МЕТМАШ

Борский завод машиностроения и металлургии



www.metmash

sales@metmash.com

kopeykin@metmash.com

Якоря Холла, Матросова, ПДС, ПДС балансированные (аналог импортных SPEK, DZ и AC), массой от 180 до 10000 кг.

Якоря чугунные для плавучих предостерегательных знаков, сегментные якоря.

Гребные винты цельнолитые, диаметром до 3000 мм, из сталей марки: 25-Л для речного судоходства и), 08ГДНФЛ – для морского судоходства

Заготовки гребных промежуточных **валов** длиной до 9500 мм, баллеры

Чистовые гребные и промежуточные **валы** длиной до 8000 мм

Клюза якорные, обделка палубная якорных клюзов

Кронштейны гребных валов из стали марки 08ГДНФЛ

СЗД к порталным кранам типов «Альбрехт», «Альбатрос», «Сокол», «Кондор», «Ганц».

Соединения шаровые для плавучих грунтопроводов ДУ300-ДУ900

Автоматические сцепные устройства для толкания судов и большегрузных составов в бассейнах рек разряда «Р» и «О»: Р100Т-6, О150Т-7, О200Б-7, О200БН-7, УДР100-3, СЗД к ним.

Автоматические сцепные устройства М-5000 и УМ-6500 для составов судов класса «О», «М», «МСП».

Изготовление СЗД для плавкранов КПЛ 5-30 проектов 81040 и Р99, КПЛ 16-3- проектов 81050 и Р108, в т.ч. редукторов к ним.

Рефулерные помпы и СЗД к ним

Лебедки станковые, папильонажные; свайные, грунтозаборные устройства, устройства перемещения.

Гидроцилиндры в сборе и подетально.

Изготовление деталей для рефулерных и черпаковых земснарядов.

Стальное и чугунное **литье**, массой до 3500 кг, в т.ч. по чертежам Заказчиков.

Поковки массой до 3500 кг с любыми требованиями к поковкам

Мехобработка, в т.ч. зубонарезка диаметром до 3000 мм.

Звенья Кентера

Изготовление продукции по документации Заказчиков.

Приемная: (83159) 361-00; факс (83159) 361-21

Отдел продаж: (83159) 361-18, 361-22, 361-25; факс (83159) 361-24



Выпуск подготовлен
при финансовой поддержке
ООО «ОНЕГО ШИПИНГ»

Итоги и прогнозы

Надежда на промышленность. <i>Виктор Цукер</i>	5
Shell примеряется к заводу. <i>Виктор Цукер</i>	6
Задел на будущее <i>Виктор Цукер</i>	9

Судостроение

Суперкомпьютер для корабелов. <i>Валерия Белячкова</i>	10
Кластер ширится. <i>Виктор Цукер</i>	11
Будем с крабом. <i>Александр Белый</i>	12
Готов строить для рыбаков. <i>Александр Белый</i>	13
Уникальный катамаран. <i>Виктор Цукер</i>	14
Для надежной связи. <i>Алексей Лисовский</i>	15
Майский задел. <i>Виктор Цукер</i>	16
Испытания под нагрузкой. <i>Александр Белый</i>	17
Разведчик для черноморцев. <i>Алексей Лисовский</i>	18

Кораблестроение

Осилили первый фрегат. <i>Александр Белый</i>	20
Новое редукторное производство. <i>Виктор Цукер</i>	22
Адмиралтейцы заложили подлодки. <i>Александр Белый</i>	23

Транспорт и логистика

Море портов. <i>Марина Дерябина</i>	24
Полгода: рост нормальный. <i>Марина Дерябина</i>	26
Ускорим и расширим. <i>Алексей Лисовский</i>	27

Бункерный рынок

Бункерный рынок требует оптимальных решений. <i>Редакция журнала «Вести морского Петербурга»</i>	28
--	----

Морской и речной транспорт

Стратегическая задача — сохранить лидерство. <i>Виктор Цукер</i> ...	30
Sealift: флот двойного назначения. <i>Андрей Нелогов</i>	34
Симбиоз конгресса и выставки дает максимальный эффект... <i>Марина Дерябина</i>	38

Экология

Цветущая химия. <i>Александр Белый</i>	41
Это другой мир. <i>Татьяна Пролеско</i>	42

Морская история

Флот на тысячу лет. <i>Виктор Цукер, по материалам Президентской библиотеки</i>	44
---	----



Редационный совет: Олерский В.А., Паринов П.П., Ходырев В.Я., Чекалова Т.И.

ИЗДАТЕЛЬ: ООО «Морской Петербург»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН: Управлением Федеральной службы по надзору
за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуника-
ций и охране культурного наследия по СЗФО Рег.№ ПИ №ФС2-8842

ИЗДАЕТСЯ с 2007 года

ТИРАЖ: 5 000 экз.

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЯ:

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

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

РЕДАКЦИЯ:

Дерябина Марина — генеральный директор; Алексей Лисовский — менеджер;

Цукер Виктор — главный редактор;

Тарас Синошкин — дизайн и верстка

ОТПЕЧАТАНО: в ООО «Акрос», ул. Самойловой, д. 5

Снижение цен на нефть и слабый внутренний спрос препятствуют ускорению роста российской экономики. Стране необходим комплекс мер по поддержанию роста, которые в условиях стабильно высоких инфляционных ожиданий не могут быть связаны с резким смягчением денежно-кредитной политики.

Виктор Цукер



НАДЕЖДА НА ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Начиная с 2017 года, внутренний спрос в России остается слабым, динамика новых заказов и уровня запасов готовой продукции дают разнонаправленные сигналы при небольшой их положительной результирующей. В совокупности с негативной динамикой нефтяных цен это говорит о том, что в ближайшие месяцы скорее последует замедление роста российской экономики, чем его ускорение. К такому выводу пришли эксперты института «Центр развития» НИУ «Высшая школа экономики» (ВШЭ).

На протяжении последнего года повышается экономическая активность в промышленности. Заметный рост наблюдался также в других секторах экономики: оптовая торговля и платные услуги; в розничной торговле экономическая активность выросла впервые с начала 2015 года. Единственный сектор, где ситуация по-прежнему хуже, чем она была в прошлом году – это строительство. Казалось бы, все не так уж плохо, но нужно помнить, что важнейшие инвестиционные предпосылки долгосрочного роста формируются именно в строительном секторе.

Росстат сообщает о продолжении роста выпуска в промышленности на фоне снижения спроса и недостаточности запасов. Рост выпуска на фоне снижения спроса выглядит парадоксальным лишь на первый взгляд, так как частично увеличе-

ние объемов производства может быть направлено на пополнение товарно-материальных запасов.

При этом фактор запасов, согласно новым прогнозам международных организаций, перестанет поддерживать рост российской экономики уже в 2018 году, что ограничит его величиной около 1,5% в год в ближайшие год-два. Это более чем в два раза ниже прогнозируемых темпов роста мировой экономики, которая по новой (июньской) оценке Банка международных расчетов (БМР) вырастет на 3,5%.

Необходимо учитывать, что доля быстро увеличивавшего выпуск в последние годы сельского хозяйства, которое в 2013-2016 гг. росло в среднем на 3,1% за год, невелика (около 4% ВВП в 2016 году), а его динамика в силу тяжелого российского климата и недостаточного уровня технологического развития все еще неустойчива. Поэтому остается надеяться только на промышленность, но ее перспективы в условиях слабого внутреннего спроса зависят от динамики экспортной активности несырьевых секторов, для ускорения которых необходимы значительные инвестиционные вложения в обновление производства и повышение качества продукции.

В докладах международных организаций отмечается, что российская экономика, благодаря адекватной макро-

экономической политике, прошла кризис, связанный с падением цен на нефть, лучше многих нефтеориентированных экономик, несмотря на санкции и геополитические трения.

Впрочем, перспективы роста российской экономики пока не впечатляют. Уровень неопределенности в экономике страны (впрочем, как и в мировой) находится на максимумах за весь период наблюдений. Для России с этой точки зрения повторяется ситуация 90-х годов.

На фоне сохранения нерешенными долговых проблем мировой экономики, ставших причинами мирового кризиса 2007-2009 гг., можно говорить о продолжении переходного процесса в развитии мирового хозяйства, нацеленного на формирование новой модели роста. Проявив на этом фоне инициативу и лидерство в организации решения проблем мировой экономической системы, Россия может постараться изменить «международную повестку дня», что косвенно облегчит привлечение в страну новых инвестиций. Такого рода позитивное изменение повестки, на взгляд экспертов ВШЭ, может послужить дополнительным (к модернизации институтов, технологий и систем управления) фактором экономического роста и ухода от продолжительной стагнации.



SHELL

Схема расположения завода «Балтийский СПГ» (фото: «Газпром»)

ПРИМЕРЯЕТСЯ К ЗАВОДУ

Проект «Балтийский СПГ» вышел на новый этап – определены основные условия соглашения о совместном предприятии между «Газпромом» и Shell.

Виктор Цукер

В июне 2017 года «Газпром» и британско-нидерландский нефтегазовый концерн Royal Dutch Shell подписали Основные условия соглашения о совместном предприятии (СП), которое будет проектировать, привлекать финансирование, строить и эксплуатировать завод по производству сжиженного природного газа (СПГ) в Ленинградской области. В документе определены принципы функционирования СП; стороны также заключили Рамочное соглашение о совместных технико-экономических исследованиях по проекту «Балтийский СПГ».

Напомним, решение о строительстве завода в Ленобласти принято руководством «Газпрома» в январе 2013 года. Весной того же года Межведомственная комиссия по размещению производительных сил на территории Ленинградской области одобрила размещение завода «Балтийский СПГ» на участке площадью 364 га севернее границ морского

торгового порта Усть-Луга. Его ежегодная мощность составит 10 млн тонн СПГ с возможностью расширения до 15 млн тонн. Природный газ поступит на завод по Единой системе газоснабжения России, однако для этого необходимо проложить газопровод от Волхова до Усть-Луги протяженностью около 360 км.

«Балтийский СПГ» – первый крупный СПГ-проект в Балтийском регионе России. Он нацелен, прежде всего, на европейские рынки. В том числе, рассматривается возможность проведения разменных операций СПГ-СПГ. В качестве целевого рынка выступают также страны Латинской Америки, демонстрирующие заинтересованность в увеличении и диверсификации поставок СПГ. Кроме того, планируется использование продукции завода для газоснабжения Калининградской области, а также для обслуживания рынка бункеровки и осуществления малотоннажных поставок на Балтике.

Проекты «Газпрома»

В планах «Газпрома» стоит увеличение доли на глобальном рынке СПГ с нынешних 5% до 15% за счет реализации ряда проектов в России («Балтийский СПГ», «Владивосток-СПГ», III очередь завода СПГ «Сахалин-2»). Впрочем, сроки их реализации перманентно сдвигаются.

Так, весной 2014 года «Газпром» заявлял о том, что запустить «Балтийский СПГ» в срок не получится из-за неопределенности с площадкой для строительства. Затем, зимой 2015 года объявлено о сдвиге срока запуска завода (стоимость 10 млрд долларов) на 2021 год, а ввод третьей очереди СПГ-завода «Сахалин-2» (7,4 млрд долларов) – на 2022 год. Ранее оба проекта планировалось запустить в 2018–2019 годах.

Также в конце 2018–2019 годов компания планировала ввести в строй завод «Владивосток-СПГ», но затем было заявлено, что от этого проекта могут отказаться вовсе. Последний перенос сроков связан с санкциями в отношении российской нефтегазовой сферы и зависимостью от иностранных поставок оборудования и технологий, а также с необходимостью зарубежного финансирования. Не случайно «Газпром» начал поиск иностранных партнеров для совместной реализации новых СПГ-проектов и первым из них, похоже, стал концерн Shell.

Новая волна

Показатели развития мирового рынка СПГ за 2016 год подтверждают: стагнация на рынке СПГ подошла к концу, и на рынок приходит новая волна поставок. Так, по данным Международной группы импор-

теров СПГ (GIIGNL), прирост поставок СПГ на мировых рынках в 2016 году превысил 5%, или 16,3 млрд м³, что вдвое больше, чем прирост поставок в 2015 году.

что Ближний Восток станет «определять погоду» на рынке СПГ как потребитель, но его роль может состоять в поглощении дополнительных объемов ближневосточ-

мерно 30 млрд м³ в год.

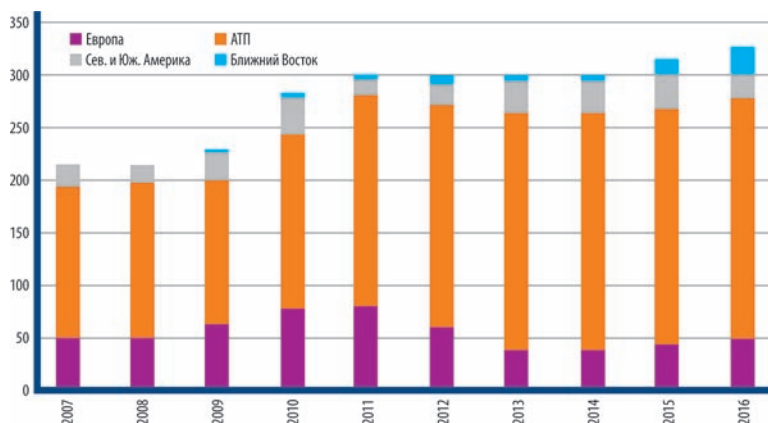
Повышение продаж СПГ из США (за счет старта поставок с первого экспортного СПГ - проекта в Мексиканском заливе Sabine Pass), Индонезии, Катара составило по 1–3 млрд м³. Начало поставок с Sabine Pass, совпавшее по времени с завершением расширения Панамского канала, который открывает дорогу для экспорта газа из США в АТР, пока оказалось неожиданным: почти 60% газа отправилось не в Азию и не в Европу, а в Латинскую Америку. Впрочем, пока с проекта были поставлены минимальные объемы.

В 2017 году планируется ввод новых мощностей по производству СПГ, который отразится на росте предложения СПГ в 2017–2018 годах. В Австралии прогнозируется ввод почти 25 млрд м³ в год в 2017 году и свыше 10 млрд м³ в год в последующее время. В США объемы планируемых вводов еще больше: уже строятся и до конца десятилетия будут введены около 75 млрд м³ в год новых мощностей для производства и экспорта СПГ, а в последующие годы сохранится потенциал роста производства еще примерно в таких же масштабах.

Наконец, свою роль в развитии рынка сыграет и Россия с проектом «Ямал СПГ», готовность первой очереди которого в марте–апреле текущего года составляла около 90%. До конца года эта очередь будет введена в строй, а к 2020 году производство СПГ на проекте должно превысить 20 млрд м³ ежегодно.

Новая волна предложения делает все более осязаемым риск избытка предложения на рынке СПГ в 2020-х годах, который скажется и на поставках трубопроводного газа. Но мрачность картины для экспортеров не стоит преувеличивать: до сих пор поставки российского газа по газопроводам оказывались вполне конкурентоспособными относительно СПГ, а растущая конкуренция между потребителями на глобальном рынке СПГ ограничивает их рыночную власть, говорится в отчете Аналитического центра при правительстве РФ.

ИМПОРТ СПГ НА ОСНОВНЫХ РЫНКАХ



Источник: GIIGNL

Вместе с тем географическое распределение изменений на рынках СПГ неравномерно: в 2016 году увеличивались поставки внутри Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и из АТР на Ближний Восток, тогда как Европа осталась на периферии изменений.

Как отмечается в Энергетическом бюллетене Аналитического центра при правительстве РФ, несмотря на снижение темпов экономического роста крупнейших стран АТР, которое являлось одним из факторов стагнации мирового спроса на СПГ, этот регион остался центром развития торговли СПГ, а также роста потребления энергии вообще и газа в частности. Лидером по расширению импорта в 2016 году стал Китай, который увеличил закупки на 9 млрд м³, хотя макроэкономические показатели страны оставались слабыми. Индия увеличила спрос на 6 млрд м³. Обе страны активно импортируют СПГ в том числе и на условиях краткосрочных и спотовых поставок. Вдобавок именно на этот регион пришелся рост производства СПГ.

Внимание привлекает рост спроса на СПГ со стороны стран Ближнего Востока - восходящей звезды рынка СПГ. Эта динамика находится в контексте общей ситуации на газовом рынке региона: в 2000-е годы рост добычи газа происходил параллельно с ростом чистого экспорта газа из региона (в основном за счет Катара), но в 2014–2015 годах региональное потребление увеличивалось опережающим темпом относительно добычи газа.

Одним из мировых лидеров роста потребления газа в 2016 году стал Египет. Также увеличивают закупки Иордания, ОАЭ, Кувейт. Нельзя утверждать,

ных поставок в среднесрочном периоде.

Дело в том, что поставки из Австралии (основного источника дополнительного СПГ в мире на данный момент) не рассматриваются как серьезный источник газа для европейских рынков из-за чрезмерных транспортных издержек. В то же время вытесненный австралийцами из АТР ближневосточный и африканский газ мог бы найти себе применение до последнего времени только на европейском рынке. Однако теперь у европейских потребителей появилась ощутимая конкуренция на Ближнем Востоке еще более выгодном с точки зрения транспортировки, так что поставки того же катарского газа пока оказались более «регионализированными».

Европейское потребление СПГ практически не менялось в 2016 году, что несколько контрастирует с риторикой развития независимости от российского газа и ажиотажа вокруг поставок СПГ из США. Объяснить это можно относительно высокой конкурентоспособностью трубопроводного газа в том числе из России: на протяжении всего 2016 года цены на российский газ в Европе находились близко к ценам на газовых хабах, а осенью и вовсе были заметно ниже.

Лидером роста предложения и одной из движущих сил трансформации рынка, как и ожидалось, стала Австралия: прирост экспорта СПГ из страны в 2016 году достиг 17 млрд м³, или 46%. В прошлом году вошли в строй долгожданные проекты на шестом континенте: Gorgon, Australia Pacific и Gladstone, которые суммарно обеспечили 2/3 прироста мировых мощностей по сжиганию, то есть при-

При реализации проекта «Балтийский СПГ» планируется использовать передовые технологии и новейшие разработки (в первую очередь, российского производства), обеспечивающие минимальное воздействие на окружающую среду.

ПОРТАЛЬНЫЕ КРАНЫ ЗУБР



ПОРТАЛЬНЫЙ КРАН "ЗУБР-550" ПРОИЗВОДСТВА РОССИЙСКОЙ КОМПАНИИ "ТЕХНОРОС" В ПОРТУ "ВУНГТАУ" (ВЬЕТНАМ)



с 19 по 22 сентября
павильон F, стенд F5028

192029, Россия, г. Санкт-Петербург,
Пр. Обуховской обороны, д. 70/2, Лит. А.
Телефон: +7 (812) 718-82-28
E-mail: adm@tehnoros.ru
TEHNOROS.RU

 **технорос**
tehnoros.ru

Энергомашиностроительный концерн «Силовые машины» и германская инжиниринговая фирма Linde Group запустили в России новое производство теплообменного оборудования для установок сжижения и переработки природного газа.

Виктор Цукер

В мае в Санкт-Петербурге на мощностях концерна «Силовые машины» (входит в «Северсталь») запущено предприятие по выпуску спиральнового теплообменного оборудования для установок сжижения и переработки природного газа. Производство теплообменников организовано совместным предприятием «Силовых машин» и Linde AG. При этом Linde является поставщиком технологий, а «Силовые машины» обеспечивают локализацию производства оборудования.

Напомним, сотрудничество российской и германской компаний стартовало в июне 2016 года, когда было подписано соглашение о намерениях, предусматривающее возможность создания на территории РФ производства оборудования для сжижения и переработки природного газа.

Спиральный теплообменник является основным технологическим оборудованием для криогенного разделения газов. Это уникальное оборудование в настоящее время выпускают только две компании в мире, включая Linde. Локализация производства теплообменников на производственной базе «Силовых машин» позволит в перспективе реализовывать на территории России крупные проекты сжижения и переработки газа с применением отечественного оборудования.

Первая продукция российско-немецкого СП будет произведена в 2017 году и предназначена для строящегося Амурского газоперерабатывающего завода (ГПЗ) «Газпрома». Амурский ГПЗ станет крупнейшим в России предприятием по переработке природного газа; проектная мощность завода составит 42 млрд м³ газа в год. ГПЗ будет включать крупнейшее в мире производство гелия.

Привлекательный газ

Потребление природного газа в мире постоянно увеличивается. Так, объем поставок газа «Газпрома» на европейский рынок в 2016 году составил рекордные 179 млрд м³. В первой половине 2017 года

спрос на российский газ в Европе продолжает расти.

Как отмечают в «Газпроме», позитивной динамике европейского газопотребления во многом способствует возвращение «голубого топлива» в электроэнергетику и замена газом экологически грязного угля. Яркий пример — Великобритания, где за 2016 год доля угольной электрогенерации снизилась с 23% до 9% (в том числе благодаря введенному налогу на выбросы). Согласно плану Лондона, в 2025 году в стране будет закрыта последняя угольная электростанция.

Также члены европейской ассоциации электрогенерирующих компаний Eurelectric из 26 стран ЕС обязались не вводить в эксплуатацию новые мощности угольных электростанций после 2020 года. Все это открывает значительные перспективы для газовой отрасли.

Газ и транспорт

Однако устойчивое развитие газовой отрасли обусловлено не только выходом из электрогенерации конкурирующих энергоносителей. Газовая промышленность продолжает открывать новые ниши на рынке. Так, значительные перспективы имеет применение природного газа в качестве моторного топлива. Одним из главных преимуществ газового двигателя является его экологичность. Сейчас газовые технологии позволяют сократить уровень выбросов CO₂ на транспорте по сравнению с традиционными видами топлива на 25%. При этом природный газ может применяться для наземного и морского транспорта и позволит сократить не только выбросы вредных веществ, но и затраты на топливо.

Активное внедрение нового топливного решения — актуальная задача и для поставщиков энергоносителей, и для производителей транспортных средств, и для создателей инфраструктуры, которая уже активно развивается. Например, в Германии есть планы удвоить количество газовых заправок в ближайшие 2–3 года.

Большими перспективами обладает и природный газ в качестве топлива для бункеровки. Сегодня под эгидой Европейского Союза реализуется целый ряд проектов по заправке речных и морских судов сжиженным природным газом (СПГ).

Один из таких проектов — программа «СПГ в портах Балтийского моря», цель которой — разработка согласованного подхода к созданию инфраструктуры бункеровки судов на СПГ. Разработка данной

ЗАДЕЛ НА БУДУЩЕЕ



программы была инициирована Организацией балтийских портов, она распространяется на порты Орхус, Хельсингборг, Хельсинки, Мальме-Копенгаген, Таллин, Турку, Рига и Стокгольм. В каждом из перечисленных портов планируется развитие портовой инфраструктуры для заправки судов СПГ.

Главной составляющей спиральнового теплообменника являются пучки труб малого диаметра, закрученные в виде спирали и соединенные специальными трубными решетками. Благодаря такой конструкции обеспечивается большая поверхность теплообмена и высокий коэффициент теплопередачи. Другими преимуществами спиральнового теплообменника является способность выдерживать значительные перепады температур и давления, работать с агрессивными и неоднородными средами. Теплообменники применяются на нефтехимических производствах, установках криогенного разделения природного и технологических газов, на воздухо-разделительных установках, а также на установках сжижения природного газа. Габариты: длина до 60 метров, вес до 550 тонн.

СУПЕРКОМПЬЮТЕР ДЛЯ КОРАБЕЛОВ



На Дальнем Востоке в партнерстве с компаниями IBM и NVIDIA введен в эксплуатацию уникальный вычислительный комплекс. Его потенциал будет востребован в судостроении.

Валерия Белячкова

Ученые Вычислительного центра Дальневосточного отделения Российской академии наук (РАН) в Хабаровске при поддержке Федерального агентства научных организаций (ФАНО) ввели в эксплуатацию уникальный вычислительный комплекс.

Как говорится в сообщении ФАНО, это первая специализированная вычислительная система подобного уровня в секторе науки и образования России, ориентированная на решение задач в области искусственного интеллекта и машинного обучения. Она установлена в Центре коллективного пользования «Центр данных ДВО РАН» (ЦКП).

Новый суперкомпьютер создан на базе новейшей гибридной архитектуры с пиковой производительностью 55 трлн операций в секунду. Его ресурсы будут нацелены на исследования и разработку алгоритмов компьютерного зрения и обработки изображений, а также на выполнение численных расчетов пользователей ЦКП с применением авторских алгоритмов и

существующих пакетов прикладных программ, которые уже адаптированы под новую архитектуру.

Возросшая производительность вычислительных систем ЦКП в разы сократит время ожидания необходимых ресурсов и ускорит проведение численных расчетов. Это позволит повысить эффективность научных исследований и приведет к росту числа публикаций, как по информационно-вычислительным технологиям, так и по другим тематическим направлениям исследований институтов ФАНО России.

Кроме этого, в процессе эксплуатации оборудования будет накоплен ценный опыт практического применения подобных вычислительных систем, что позволит выработать рекомендации по его использованию в других суперкомпьютерных центрах России.

Интеграция нового кластера с системами хранения данных и поддержки информационных сервисов, также входящих в состав ЦКП, даст мультипликативный эффект, возникающий за счет предоставления необходимых вычислительных ресурсов для нужд научных информационных систем и проектов ученых, ранее уже получивших поддержку ФАНО России.

Для освоения современных технологий и систем подписаны соглашения о сотрудничестве с двумя крупными мировыми игроками IT-отрасли - IBM и NVIDIA.

Планируется, что совместно с IBM будет создан центр компетенции в сфере развития и использования вычислительных и аналитических платформ на основе открытых технологических стандартов, развиваемых международным консорциумом OpenPOWER. «Это крайне важная задача, решение которой должно минимизировать преграды для ученых при использовании гибридных вычислительных систем и таких технологий, как машинное обучение, искусственный интеллект и многое другое», - сообщил директор Вычислительного центра ДВО РАН Сергей Смагин.

Кроме того отмечено, что Вычислительный центр является участником Инновационного территориального кластера авиастроения и судостроения Хабаровского края, в состав которого также входят Амурский и Хабаровский судостроительные заводы. Институт планирует задействовать полученные знания и ресурсы в производстве морской техники и оборудования.





КЛАСТЕР ШИРИТСЯ

Концерн «Роснефть» подписал ряд соглашений по развитию судостроительных технологий в России. Это стало важным этапом реализации программы по созданию судостроительного кластера в Приморье на базе Судостроительного комплекса «Звезда».

Виктор Цукер

В мае ПАО «НК «Роснефть» подписало ряд соглашений, которые касаются развития судостроительных технологий на предприятиях в России, в первую очередь применительно к Судостроительному комплексу (ССК) «Звезда». Проект комплекса предполагает строительство тяжелого докостроительного стапеля, сухого дока и производственных цехов полного цикла для строительства крупнотоннажных судов и морской техники, а также цехов для офшорной морской техники. Напомним, «Роснефть» является одним из членов консорциума, развивающего СК «Звезда» на базе Дальневосточного завода «Звезда». Кроме «Роснефти» в консорциум входят АО «Роснефтегаз» и АО «Газпромбанк».

Так, при поддержке «Роснефти» ССК «Звезда» подписал с французской инженеринговой компанией Gaztransport & Technigaz (GTT) меморандум о взаимопонимании по вопросу проектирования и строительства грузовых систем для танкеров-газовозов СПГ (сжиженного природного газа). Документ предусматривает развитие уникальных для РФ технологий строительства газозовозов. Строительство газозовозов является одним из приоритетных направлений производственной про-

граммы судовой «Звезда». Газовозы востребованы при реализации ряда проектов по освоению шельфовых месторождений, а также для транспортировки добытого на территории РФ природного газа.

В рамках сотрудничества стороны намерены также оценить возможности строительства на судовой систем хранения СПГ, соответствующих стандартам GTT, и выбрать наиболее подходящую технологию создания таких систем.

Также «Роснефть» и Китайская национальная нефтехимическая корпорация ChemChina подписали соглашение о развитии проекта по строительству завода полимерных покрытий и красок мощностью до 50 тысяч тонн продукции в год. Совместное предприятие создается на территории опережающего развития «Большой Камень» в Приморском крае России.

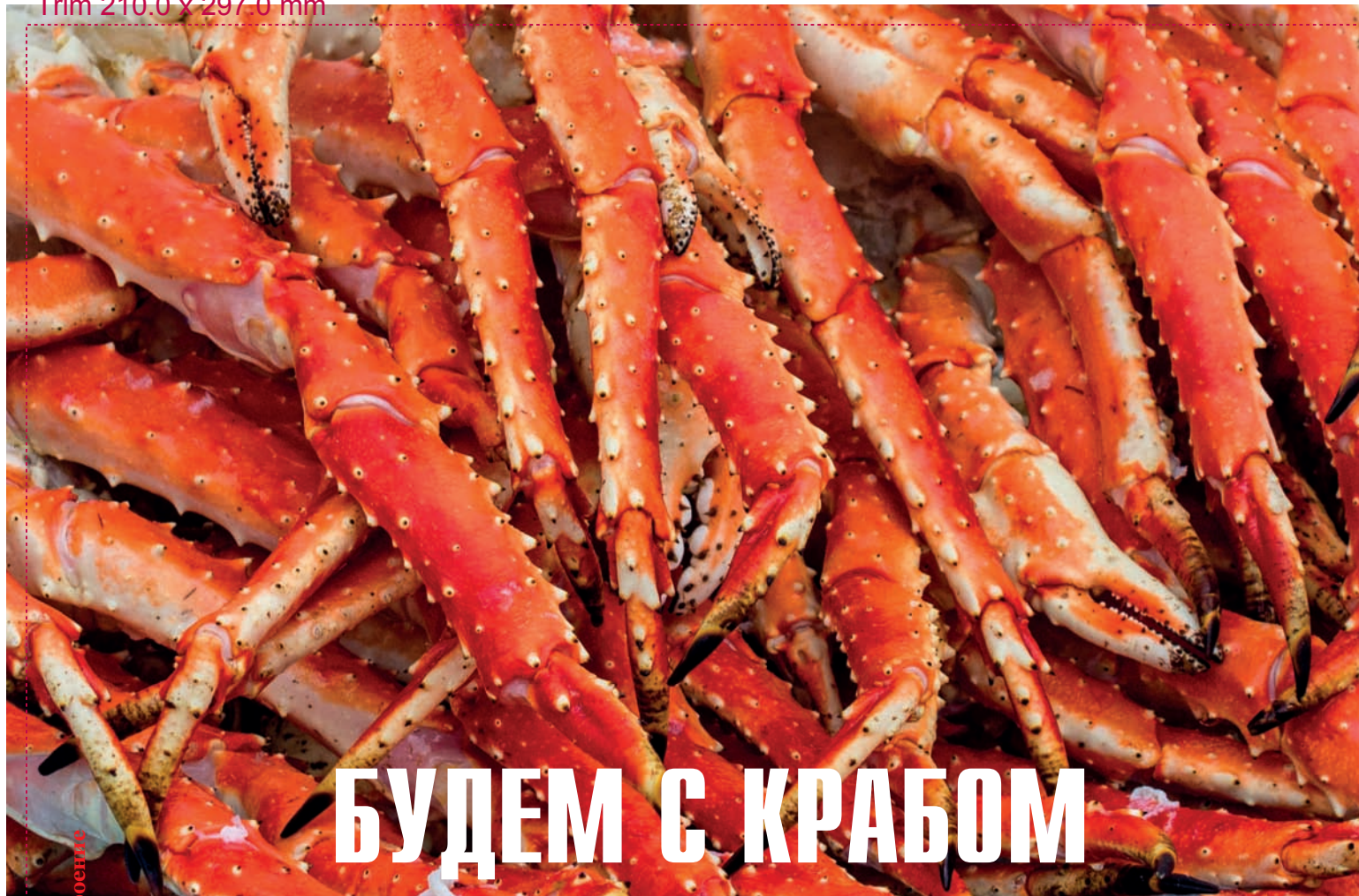
Документ определяет условия создания совместного предприятия и этапы дальнейшей реализации проекта по строительству завода, который будет производить полимерные покрытия и специальные краски.

В результате реализации проекта в России будет создано крупнейшее предприятие по выпуску специальных поли-

мерных покрытий для морских судов различного класса, в том числе арктического. Продукция, которую планируется производить на заводе, найдет свое применение в работе ССК «Звезда».

Еще одним направлением развития современных технологий стал договор между «Роснефтью» и General Electric о начале совместной разработки морских пропульсивных систем повышенной мощности.

Договор предполагает выполнение научно-исследовательских работ и проектирование винто-рулевой колонки (ВРК) повышенной мощности для использования на крупнотоннажных танкерах и газозовозах, востребованных при реализации проектов по освоению шельфовых месторождений и транспортировке нефти и природного газа. Как отмечают в «Роснефти», подписанный документ является важным этапом реализации программы по созданию судостроительного кластера в Приморье, где компании совместно локализуют производство систем электропривода судов гражданского морского флота на основе технологии GE, включая ВРК, судовое электрооборудование и системы динамического позиционирования судов.



БУДЕМ С КРАБОМ

Выборгский судостроительный завод пострит серию краболовных судов для российского заказчика.

Александр Белый

В конце весны ПАО «Выборгский судостроительный завод» (ВСЗ) и Некоммерческое партнерство «Северо-Западный рыбопромышленный консорциум» (СЗРК) подписали контракты на строительство шести краболовных судов проекта ST-184AS.

Как отмечают на ВСЗ, заключение контрактов состоялось в рамках опционного соглашения на расширение серии судов, которое подписано между компаниями в январе 2017 года.

Проект краболовных судов разработан норвежской компании Skipsteknisk. Суда предназначены для ловли королевского, снежного и других видов краба и будут иметь ледовый класс Ice3.

Подписание контрактов на строительство судов-краболовов прошло в рамках закладки головного траулера-процессора проекта ST-118L-ATF. Напомним, контракт на поставку «под ключ» четырех судов (плюс 8-10 в опционе) подписан между ВСЗ и компанией «Архангельский траловый флот» (входит в СЗРК).

Проект краболовных судов разработан норвежской компании Skipsteknisk. Суда

предназначены для ловли королевского, снежного и других видов краба и будут иметь ледовый класс Ice3.

Проекты по строительству судов для вылова биоресурсов не ограничиваются вышеуказанными контрактами. В середине мая ВСЗ и компании «Атлантриб-флот» и «Компания ЛКТ» (входят в группу «ФОР») подписали контракты на строительство двух рыболовных траулеров проекта ST-116XL-FOR.

Суда построят по проекту Skipsteknisk; они предназначены для лова в Баренцевом море. В соответствии с текущей загрузкой верфи первое судно планируется заложить в 2021 году. Сдача траулеров предполагается в 2022 году.

Ранее ВСЗ подписал контракт на постройку двух средних траулеров проекта ST-116XL для компании «Норд Пилигрим».

Для России

По данным Федерального агентства по рыболовству (Росрыболовство) к 2030 году России необходимо более 400 новых судов (свыше 220 малых и 180 средних и крупных), в том числе около 100 судов для работы на севере и в Балтийском регионе: 20 крупных, 60 средних и 20 малых прибрежных судов.

Совокупный объем инвестиций, требуемый для удовлетворения потребностей в рыбопромысловых судах до 2030 года

В июне подписан контракт между верфью «Пелла» и промысловой компанией «Антей» на строительство судна для ловли краба. Судно предназначено для добычи краба конусными ловушками с последующей сортировкой, перегрузкой в решётчатые корзины и транспортировкой живого краба в танках с охлаждённой морской водой.

превышает 739 млрд рублей, из них бюджетных средств — 128 млрд рублей.

Российские верфи способны поставить 90% судов среднего и малого размеров и 60% крупных судов. С учетом возможностей российских судостроительных верфей в течение 5-10 лет может быть построено около 35 крупно- и среднетоннажных и около 50 малотоннажных судов.

За последние три года (2013-2016 гг.) российские компании построили шесть рыбопромысловых судов, но только одно из них в России. Пять из шести судов ведут вылов на севере РФ, одно — на Дальнем Востоке.

По состоянию на середину года на отечественных верфях запланировано к постройке порядка 50 судов (24 из них уже заказано). Помимо ВСЗ активно строит рыбопромысловые суда калининградский ПСЗ «Янтарь».

ГОТОВ СТРОИТЬ ДЛЯ РЫБАКОВ

Введение «квот под киль» стимулирует отечественные рыбопромысловые компании заказывать суда в России. Очередной контракт на постройку малого траулера заключил судостроительный завод «Вымпел».

Александр Белый



Ряд отечественных судостроительных предприятий, готовых включиться в строительство рыбопромысловых судов, растет. В июле АО «Судостроительный завод «Вымпел» (Рыбинск) и ООО «Производственно-торговая фирма «Карел-рыба» (Мурманск) заключили контракт на строительство траулера-свежевика (малый рыболовный траулер рефрижераторный, МРТР) длиной 35 метров. МРТР-35 предназначен для прибрежного лова рыбы траловым методом, ее обработки и охлаждения, а также доставки на берег. Основные характеристики судна: длина - 35,4 м, ширина - 8,4 м, осадка - 2,9 м, скорость - 11 узлов, автономность - 10 суток, экипаж - 12 человек.

Как отмечают на СЗ «Вымпел», в 2016 году судостроительный завод и Ассоциация прибрежных рыбопромышленников и фермерских хозяйств Мурманска заклю-

чили соглашение о взаимодействии по вопросам строительства рыбопромыслового флота для нужд предприятий-членов отраслевого объединения. Согласно пожеланиям рыбаков, отделом перспективного судостроения «Вымпела» разработан ряд проектов рыболовных рефрижераторных траулеров.

Усилия отечественных корабелов (Пелла, ПСЗ «Янтарь», Выборгский судостроительный завод, СЗ «Вымпел») по развитию компетенций в сегменте рыбопромыслового флота активизировались после подписания правительственного постановления о так называемых «квотах под киль».

Напомним, в начале 2019 года в России вступят в силу новые правила работы российской рыболовной отрасли, а также новая система распределения квот на вылов морских ресурсов. Существующая

система квот принята в 2008 году на срок 10 лет. Главным нововведением является появление квот добычи на инвестиционные цели. Посредством их власти планируют стимулировать строительство на отечественных верфях судов рыбопромыслового флота и создание в стране предприятий по переработке рыбы.

Обязательным условием получения инвестиционных квот является строительство новых судов на российских верфях. Распределять квоты добычи на инвестиционные цели будет федеральный орган исполнительной власти в области рыболовства в долевым соотношении по итогам отбора инвестиционных проектов. В результате будет заключаться договор о закреплении и предоставлении квоты на инвестиционные цели. По новому закону квоты добычи закрепляются за компаниями на 15 лет (сейчас - 10 лет).

Окская судоверфь спустила на воду уникальное
многофункциональное морское водолазное
судно-катамаран.

Виктор Цукер



УНИКАЛЬНЫЙ КАТАМАРАН

Строящееся на Окской судоверфи (входит в состав UCL Holding) по заказу ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» многофункциональное морское водолазное судно-катамаран «Игорь Ильин» проекта SDS18 спущено на воду. Контракт на строительство заключен 31 августа 2016 года.

Судно представляет собой однопалубный стальной двухкорпусный с соединительным мостом катамаран с надстройкой и рулевой рубкой из алюминиево-магниевого сплава, с удлиненным баком, с носовым расположением надстройки и рулевой рубки, с открытой грузовой палубой в корме, с двумя полноповоротными винторулевыми колонками и двумя носовыми подруливающими устройствами, с

расположением машинных отделений в боковых корпусах катамарана.

Проектантом катамарана выступила компания «Морское Инженерное Бюро». Он предназначено для обеспечения водолазных и подводно-технических работ на глубинах до 60 метров при волнении моря до 3-х баллов. Судно может участвовать в аварийно-спасательных и судоподъемных операциях, а также использоваться для размещения и обеспечения работы научно-исследовательских партий, обследования дна акваторий, затонувших объектов, подводной части корпусов судов и гидротехнических сооружений.

По словам генерального директора АО «Окская судоверфь» Владимира Куликова,

в прошлом году на предприятии прошла масштабная модернизация: закуплено новое современное оборудование, реконструированы производственные объекты. В 2017 году компания продолжает модернизацию производства, направленную на повышение производительности труда и снижение энергозатрат. Благодаря проделанной работе, Окская судоверфь способна выпускать уникальные, технологически сложные суда, такие как судно-катамаран «Игорь Ильин». Причем Окская судоверфь стала первым в России предприятием, которое начало строительство судов данного проекта.

Основные характеристики
судна-катамарана проекта SDS18:

- Длина максимальная – 46 м;
- Ширина максимальная – 14 м;
- Высота борта – 4 м;
- Осадка по КВЛ – 2 м;
- Автономность – 25 суток;
- Экипаж/спецперсонал – 7/18;
- Скорость – 11 узлов.



ДЛЯ НАДЕЖНОЙ СВЯЗИ



Два грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов заложены на стапелях Амурского судостроительного завода. Суда необходимы для обновления действующего паромного флота на Дальнем Востоке.

Алексей Лисовский

В середине июня на Амурском судостроительном заводе (входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация») заложены два грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов ледокольного типа неограниченного района плавания для линии «Ванино – Холмск». Заказчик строительства – ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК).

В отличие от ныне эксплуатируемых паромов типа «Сахалин», новые суда будут иметь неограниченный район плавания вне зависимости от погодных условий и станут связующим звеном между Сахалином и материковой частью России.

Как отмечают на Амурском судостроительном заводе, назначение судов проекта CNF11CPD — перевозка железнодорожных составов российского стандарта с шириной колеи 1520 мм, всех видов автомобилей, включая грузовые автопоезда, различной колесной техники и контейнеров на ролл-трейлерах, рефконтейнеров с кормовой и бортовой схемой грузообработки для автотранспорта. На судне имеются места для размещения и перевозки 200 пассажиров.

Концепт паромов проекта CNF11CPD для линии «Ванино – Холмск» с двухвальной четырехдвигательной силовой установкой и тремя подруливающими устройствами, учитывающий опыт работы существующих судов и условия линии, разработан по заказу Росморречфлота Морским инженерным бюро (МИБ). Рабоче-конструкторская и технологическая документация выполнена ЦКБ «Вымпел». Выбранное в новом проекте количество пассажиров

отражает пиковую потребность линии в сезон отпусков и назначено по предложению правительства Сахалинской области, которому принципиально важно обеспечить решение социальной задачи по отдыху населения региона. Паромы строятся на класс Российского Морского Регистра Судоходства.

Как отмечают в МИБ, более 75% всех грузовых перевозок и около 25% пассажирских между островом Сахалин и материковой частью РФ обеспечивает морская железнодорожная грузопассажирская паромная переправа «Ванино – Холмск». Протяженность расположенной в Татарском проливе линии – 140 морских миль. Поскольку ширина сахалинской железнодорожной колеи 1067 мм отличается от общероссийской, в порту Холмск осуществляется замена тележек.

Сегодня на линии «Ванино – Холмск» работают три паромов ограниченного района плавания проекта 1809 «Сахалин-8», «Сахалин-9» и «Сахалин-10». На калининградском заводе «Янтарь» в период с 1972 по 1992 год всего построено десять таких паромов, но семь из них после полной выработки ресурса были списаны.

С конца 1990-х годов, с открытием автомобильного сообщения Ванино с городами Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре, Сахалинское пароходство приступило к перевозкам на линии не только железнодорожных вагонов, но и автотранспорта, в первую очередь автопоездов со скоропортящимися и другими потребительскими грузами, доля которых неуклонно растет. По оценкам экспертов, к 2025 году потребность в перевозках

грузов между Сахалином и материком составит около 9,2 млн тонн груза за счет увеличения сбыта угля из Углегорского района, а также завоза строительных материалов для новых объектов электроэнергетики и перерабатывающей промышленности.

При этом оставшихся трех паромов проекта 1809 с учетом их ограничений по мореходности периодически не хватает для обработки заявленного объема груза уже сейчас.

Основные технические характеристики паромов проекта CNF11CPD:

- Длина максимальная 131,0 м;
- Ширина 22,2 м;
- Дедвейт 7250 тонн;
- Дальность плавания – 1500 миль;
- Скорость полного хода – 18 узлов;
- Мощность ГД – 4 x 4640 кВт.



МАЙСКИЙ ЗАДЕЛ



Невский судостроительно-судоремонтный завод приступил к строительству серии из пяти сухогрузных судов для компании «Пола Райз».

Виктор Цукер

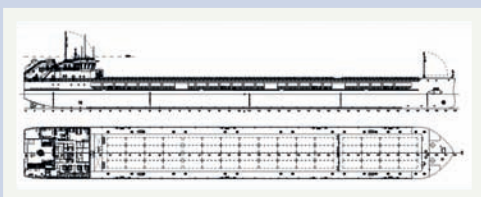
В мае на Невском судостроительно-судоремонтном заводе (НССЗ) заложили головное, а также первое серийное судно дедвейтом 7500/5200 тонн класса «Волго-Дон макс» проекта RSD59. Напомним, контракты на строительство пяти сухогрузов подписаны в декабре 2016 между НССЗ, Государственной лизинговой транспортной компанией и судоходной компанией «Пола Райз». До окончания 2019 года все они должны быть переданы заказчику.

Суда строятся на класс Российского морского регистра судоходства; проектантом выступает Морское инженерное бюро. По водоизмещению теплоходы проекта RSD59 являются на сегодняшний день самыми большими из сухогрузных судов, удовлетворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала.

Одним из главных преимуществ проекта RSD59 перед предыдущими проектами является наличие большого трюма

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

Как ранее отмечал генеральный директор Морского Инженерного Бюро Геннадий Егоров, российский гражданский флот характеризуется высокими показателями среднего возраста судов. Например, средний возраст сухогрузных судов - 41 год при нормативных сроках их службы 25-35 лет. В целом за прошедшие



Основные характеристики сухогрузного судна проекта RSD59:

- Длина – 141,0 м;
- Ширина – 17,0 м;
- Высота борта – 6,0 м;
- Осадка в море – 4,5 м,
- В реке 3,6 м;
- Дедвейт при осадке 4,5 м – 7 445 т,
- при осадке 3,6 м – 5 112 т;
- Автономность (море/река) – 20/12 суток;
- Количество трюмов – 2.
- Контейнероёмкость (трюм/палуба) – 252 (192/60) TEU;
- Мощность ГД – 2х1200 кВт;
- Экипаж – 11 человек + лоцман;
- Скорость при осадке 4,5 м - около 10,2 узлов.



длиной 77,4 м, который позволяет перевозить в прямых рейсах Европа - Каспий негабаритные проектные грузы, что должно существенно повлиять на совокупный финансовый результат работы.

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

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 объективно будут списаны более 50% эксплуатируемого в настоящее время флота, что приведет к обвалу объемов перевозок на водном транспорте.



ИСПЫТАНИЯ ПОД НАГРУЗКОЙ

На Кировском заводе в Санкт-Петербурге открыт единственный в России универсальный испытательный стенд для паровых турбин мощностью до 75 МВт. Он позволит сократить время запуска турбин в серию, снизит риск их поломки во время ходовых испытаний, что в конечном итоге позволит жестче выдерживать график постройки и сдачи морской техники заказчикам.

Александр Белый

Кировский завод запустил в строй универсальный испытательный стенд для паротурбинных установок (ПТУ). Он предназначен для испытаний ПТУ различных конструкций и мощностей, которыми оснащаются атомные ледоколы и другая

надводная и подводная морская техника. Благодаря испытаниям сокращается время подготовки опытных образцов к серийному производству, а также устраняется риск выхода турбин из строя во время ходовых испытаний в море.

Как отмечают на Кировском заводе, ни одно предприятие в России к сегодняшнему дню такой испытательной базы не имеет. Строительство стенда в Санкт-Петербурге позволило снять зависимость от импорта услуг по стендовым испытаниям паротурбинных установок, которые ранее проводились за границей. «Стенд способен принимать агрегаты мощностью до 75 МВт. Такая мощность перекрывает все существующие и перспективные турбины для отечественного флота», — сказал генеральный директор ОАО «Кировский завод» Георгий Семененко. Первой на новом стенде будет протестирована паротурбинная установка для ледокола «Арктика» проекта 22220, который строится на Балтийском заводе.

Напомним, модернизация универсального испытательного стенда для ПТУ на производственной площадке

дочернего общества Кировского завода — «Завод «Киров-Энергомаш» — велась с 2013 года. Вложения в проект превысили 1,3 млрд рублей, из них 0,5 млрд — заем Фонда развития промышленности Минпромторга РФ.

На производственной площадке завода «Киров-Энергомаш», помимо строительства ПТУ для «Арктики», в течение этих лет создавались турбоагрегатные агрегаты для противообледенительных устройств головного и серийных ледоколов. Также выполняется договор на поставку еще двух ПТУ для серийных универсальных атомных ледоколов «Сибирь» и «Урал» проекта 22220.

В будущем (к 2020 году) на базе запущенного стенда Кировский завод планирует создать центр компетенций турбостроения для производства судовых паротурбинных установок.

Компания «Киров-энергомаш» (принадлежит ОАО «Кировский завод») получила право на поставку паротурбинной установки (ПТУ) для головного ледокола проекта 22220 «Арктика» весной 2013 года и по условиям контракта должна была выполнить его до 29 мая 2015 года. Однако по состоянию на момент сдачи номера установка на ООО «Балтийский завод-Судостроение» не доставлена: проходят заводские испытания одного из главных турбогенераторов ПТУ. Новый срок поставки ПТУ на Балтийский завод — осень 2017 года, отмечают в «Балтийском заводе-Судостроение».

Вследствие срыва сроков поставки оборудования руководство «Балтийского завода-Судостроение» совместно с АО «Объединенная судостроительная корпорация» и ГК «Росатом» направила в Правительство РФ обращение о переносе сроков сдачи головного атомного ледокола «Арктика» проекта 22220 на май 2019 года.

В августе арбитражный суд Санкт-Петербурга постановил взыскать с ЗАО «Завод «Киров-энергомаш» 89 млн рублей неустойки за срыв сроков поставки ПТУ на ледокол «Арктика», сообщили в «Балтийском заводе-Судостроение».





РАЗВЕДЧИК ДЛЯ ЧЕРНОМОРЦЕВ

Российский ВМФ до конца года пополнится вторым современным судном связи проекта 18280 «Иван Хурс».

Алексей Лисовский

Основные характеристики судна связи проекта 18280:

- Водоизмещение – 4 000 т;
- Длина – 95 м;
- Ширина – 16 м;
- Скорость – 16 узлов;
- Дальность плавания – 8 000 морских миль;
- Экипаж – 131 человек.

В мае на судостроительном предприятии «Северная верфь» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, (ОСК)) состоялся спуск на воду судна связи проекта 18280 «Иван Хурс». Заводские ходовые испытания намечены на сентябрь. До конца года «Иван Хурс» должен быть передан ВМФ РФ: он войдет в состав Черноморского флота.

Как отмечают СМИ, прибытие нового судна на юг России компенсирует недавнюю потерю среднего разведывательного корабля (СРК) «Лиман» и позволит обеспечить постоянное присутствие разведывательных кораблей флота в Средиземном море.

Проектант судна-разведчика - «ЦКБ «Айсберг». Флагман этого проекта, судно «Юрий Иванов», передан Северному

флоту в 2014 году.

В течение 2017 года, как отметил контр-адмирал Владимир Тряпичников, кроме судна связи «Иван Хурс» отечественный ВМФ примет в свой состав от корабелов «Северной верфи» судно обеспечения «Эльбрус» и головной фрегат «Адмирал Флота Советского Союза Сергей Горшков» проекта 22350.

Что касается фрегатов, то до 2025 года ВМФ ожидает получить от «Северной верфи» четыре фрегата типа «Адмирал Горшков», после чего планируется осуществить модернизацию кораблей проекта 22350. Численность модернизированных фрегатов этого типа будет определена позднее.



НАДЕЖНОСТЬ
НА МОРЕ И НА СУШЕ

www.nordweg.ru

19 - 22 СЕНТЯБРЯ 2017
НЕВА
2017
СТЕНД F5004



ОСИЛИЛИ ПЕРВЫЙ ФРЕГАТ

Основные характеристики фрегата проекта 22350:

- Водоизмещение – 5000 т;
 - Длина – 135 м;
 - Ширина – 16 м;
 - Скорость – до 29 узлов;
 - Дальность плавания – 4500 миль;
 - Автономность – 30 суток;
 - Экипаж – 180-210 человек;
- Главная энергетическая установка:*
- ГТДА общей мощностью 65 тыс. л. с.
- Вооружение:*
- Артиллерийское – 130-мм артиллерийская установка А-192;
 - Ракетное – ЗРК «Редут», пусковые установки для 16 противокорабельных ракет «Оникс» или «Калибр-НКЭ»;
 - Противолодочное – комплекс «Пакет-НК»;
 - Авиационное – противолодочный вертолет Ка-27.



В ноябре текущего года головной фрегат проекта 22350 «Адмирал Горшков» передадут флоту. В перспективе модернизированные корабли данного проекта составят основу надводных сил ВМФ России.

Александр Белый

Затянувшееся строительство головного фрегата проекта 22350 «Адмирал Горшков» близится к концу: передача корабля флоту намечена на ноябрь этого года. По плану, корабль должен был вступить в строй еще в 2011 году и отправиться на Черноморский флот. Однако после переноса сроков предельной датой сдачи был определен конец 2016 года, который тоже сорван.

Напомним, «Адмирал Горшков» – головной корабль проекта 22350 заложен на «Северной верфи» (СВ) в начале 2006

года, спущен на воду через четыре года. В ноябре 2014 года корабль впервые вышел на испытания, заключительный этап государственных испытаний начался весной 2017 года.

Как ранее отмечал вице-премьер РФ Дмитрий Rogozin, сложность испытаний «Адмирала Горшкова» состоит в том, что приходится одновременно проверять работу нескольких десятков новейших комплексов, в частности, радиоэлектроники, артиллерийского вооружения, различных корабельных систем, систем ПРО.

По данным СМИ, на ввод в строй фрегатов непосредственно повлияли неготовность нового морского зенитного ракетного комплекса «Полимент-Редут» (основная система ПВО корабля) и ракет 9М96 к нему.

Свою негативную лепту также внесло ухудшение взаимоотношений между Россией и Украиной: до начала 2014 года все морские газотурбинные двигатели для отечественных кораблей приобретались в готовом виде на Украине у предприятия «Зоря-Машпроект», либо Украина делала их для России в кооперации с рыбинским НПО «Сатурн». После прекращения кооперационных связей между промышленниками двух стран часть кораблей, строящихся на отечественных верфях (в первую очередь, на СВ в Санкт-Петербурге и ПСЗ «Янтарь» в Калининграде) осталась без силовых агрегатов. Это поставило под удар реализацию российской Государственной программы развития вооружений.

Фрегаты проекта 22350 (разработан Северным ПКБ) – самые современные корабли ВМФ России в своем классе. Благодаря оригинальной архитектуре надстройки (стелс) у них снижена отражающая поверхность, что понижает их радиоло-

кационную заметность. Фрегаты предназначены для ведения боевых действий в дальней океанской зоне против надводных кораблей и подводных лодок противника, отражения атак средств воздушного нападения как самостоятельно, так и в составе соединения кораблей.

В постройке на СВ четыре фрегата. Как отмечают на предприятии, первый серийный корабль «Адмирал флота Касатонов» проходит испытания, строительство еще двух фрегатов серии – «Адмирал флота Головкин» и «Адмирал флота Советского Союза Исаков» – продолжается на стапелях верфи. В Минобороны ожидают, что до 2020 года получат только первые два фрегата данного проекта, хотя военным морякам их необходимо как минимум в два раза больше.

В перспективе фрегаты станут ключевыми кораблями отечественного надводного флота. За основу будущего фрегата возьмут проект 22350, однако он получит более мощное вооружение, а его размеры скорее всего увеличатся.

В конце апреля 2017 года на новом сборочно-испытательном комплексе газотурбинных двигателей и агрегатов (ГТД и ГТА) НПО «Сатурн» дан старт испытаниям корабельного ГТА МЗ5Р-1 с двигателем М70ФРУ-2. «Сатурн» является единственным в России производителем газотурбинных двигателей для военно-морского флота РФ. Открытие комплекса позволит наладить серийное производство и обслуживание силовых установок для ВМФ РФ к 2018 году.

БАЛТИЙСКИЙ ПОРТ

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

ОФИСЫ КЛАССА В+
Эффективность · Дизайн · Комфорт

Аренда офисов от 50 до 1000 кв.м.

- Балтийская и Нарвская в пешей доступности
- Авторский дизайн входной группы и холлов
- Разнообразная палитра отделки помещений
- Специальное предложение до конца года



НОВОЕ РЕДУКТОРНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

В середине марта ПАО «ЗВЕЗДА» открыло новый участок редукторного производства. Это позволило создать на базе предприятия единый центр реализации государственного оборонного заказа по изготовлению редукторов для силовых установок отечественного ВМФ.

Виктор Цукер

Модернизированный современный производственный участок общей площадью 11 500 кв.м. расширяет производственно-технологические компетенции ПАО «ЗВЕЗДА» как головного российского разработчика и производителя тяжелых редукторных передач для российского военного и гражданского флота.

Как отмечают в ПАО «Звезда», на сегодняшний день завершена первая очередь проекта (в январе 2017 года участок запущен в промышленную эксплуатацию). В рамках второй очереди предусматрива-

ется дооснащение уникального испытательного стенда для редукторов.

Напомним, более 70 лет завод «ЗВЕЗДА» производит редукторные передачи и реверсивные муфты для создания дизель-редукторных агрегатов различного назначения на базе дизельных двигателей собственного производства размерности ЧН16/17 и ЧН18/20.

В 2002 году Российское Агентство по судостроению совместно с отделом кораблестроения, вооружения и эксплуатации ВМФ признало необходимым дальнейшее развитие на предприятии специализированного редукторного производства для судовых энергетических установок в интересах Министерства обороны РФ.

С тех пор заводом была разработана и освоена в производстве линейка много-скоростных автоматических реверсивных передач для кораблей различных классов, обеспечивающих передаваемую мощность до 12 000 л.с.

С 2014 года в связи с политической и экономической ситуацией и реализацией государственной политики импортозамещения значительно увеличивается государственный заказ на продукцию редукторного направления. Предприятию было поручено освоить выпуск новых

типов редукторных передач в рамках импортозамещения продукции, ранее поставлявшейся из Украины для десантных кораблей на воздушной подушке проектов 12322 и 12061, фрегатов проекта 22350 и других кораблей.

Для выполнения этой задачи в рамках ФЦП «Развитие ОПК РФ на 2011-2020 годы» и программы «Импортозамещение» «ЗВЕЗДА» приступила к реализации инвестпроекта по развитию производственных мощностей редукторного производства.

С 2014 по 2016 год предприятие совместно со своими партнерами провело работу по созданию нового производственного участка, не имеющего аналогов в РФ и странах ближнего зарубежья по уровню сосредоточенных в нем технологических компетенций. Общая стоимость инвестиций составила около 4 млрд рублей, из них финансирование со стороны государства – 3 млрд. руб., собственные средства «ЗВЕЗДЫ» – 1 млрд рублей.

Таким образом, сегодня на базе «ЗВЕЗДЫ» создана единая производственно-технологическая цепочка с обеспечением централизованного управления при реализации государственного оборонного заказа по изготовлению редукторов для силовых установок отечественного военно-морского флота.

Инженерно-конструкторский, производственный, инфраструктурный потенциал «ЗВЕЗДЫ», усиленный технологическими возможностями нового участка редукторного производства, позволяет полностью обеспечить все имеющиеся и перспективные потребности российского флота в редукторных передачах и независимость отечественного судостроения от зарубежных поставок.

В 2017 году «ЗВЕЗДА» планирует увеличить объем выполненного государственного оборонного заказа более чем на 60%. Помимо серийной продукции (дизельные двигатели, редукторы и дизель-генераторы) ведется изготовление новых редукторов для судовых газотурбинных агрегатов по программе импортозамещения. Первое изделие отгружено в марте 2017 года.



На «Адмиралтейских верфях» заложены две подводные лодки для Тихоокеанского флота России. Контракт рассчитан на шесть субмарин.

Александр Белый

АДМИРАЛТЕЙЦЫ ЗАЛОЖИЛИ ПОДЛОДКИ

Две большие дизель-электрические подводные лодки проекта 636.3 «Петропавловск-Камчатский» и «Волхов» заложены в Санкт-Петербурге на АО «Адмиралтейские верфи». Это - две из шести ДЭПЛ для Тихоокеанского флота России, которые согласно контракту (подписан в сентябре 2016 года в рамках Международного военно-технического форума «Армия-2016») с Минобороны РФ построят АО «Адмиралтейские верфи». По условиям контракта первый корабль будет передан заказчику в 2019 году, строительство всей серии планируется завершить в 2022 году.

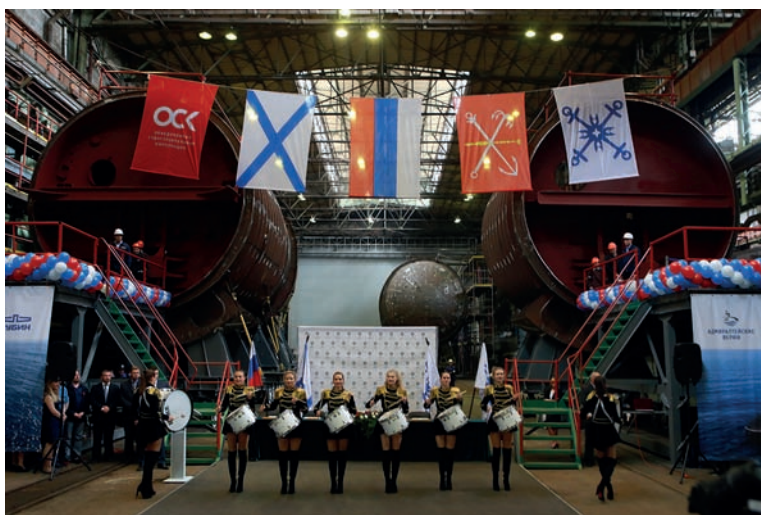
Подлодки проекта 636.3 относятся к третьему поколению и являются развитием проектов 636 и 877 получившие в НАТО классификацию «Kilo-class». Они считаются одними из самых малозумных в мире, за что получили название «Черная дыра». Скорость подводного хода составляет 20 узлов, предельная глубина погружения - 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, современная автоматизированная информационно-управляющая система, мощное быстродействующее торпедно-ракетное вооружение. Особенностью подлодок является их оснащение комплексом ударного ракетного вооружения «Калибр-ПЛ», а также обновленным радиоэлектронным оборудованием.

Напомним, в 2016 году АО «Адмиралтейские верфи» завершило строительство серии из шести подлодок проекта 636.3

для Черноморского флота. Их строительство стало важным событием в реализации долгосрочного плана Минобороны России по восстановлению боевой готовности Черноморского флота и программы совершенствования дизель-электрических подводных лодок для ВМФ РФ.



МОРЕ ПОРТОВ

Начиная с 2010 года в развитие портовой отрасли вложено свыше 240 млрд рублей государственных и частных инвестиций. Совокупный профицит перевалочных мощностей растет, однако ощущается нехватка специализированных терминалов по целому ряду грузов.

Марина Дерябина

В начале июня в Санкт-Петербурге состоялась традиционная международная конференция «Перспективы развития Большого порта Санкт-Петербург», которая была посвящена особенностям функционирования морского бизнеса в современных экономических условиях.

Мощности растут

Планомерное наращивание перегрузочных мощностей в отечественных морских портах приносит ощутимые результаты: перевалка грузов стабильно растет. Так прирост перегрузочных мощностей в 2016 году составил 32 млн тонн, а грузооборот портов за этот же период вырос до 722 млн тонн.

Как отметил на конференции исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов РФ (АСОП) Серик Жусупов, за последние пять лет мощность морских перегрузочных комплексов в России выросла на 30%, при этом грузооборот увеличился более чем на 35%. «Портовые мощности стали более эффективно использоваться, повышается производительность труда по перегрузке внешнеторговых грузов. Прирост производственных мощностей стал следствием широкомасштабных инвестиций, прежде всего по линии государства в рамках федеральных целевых программ развития транспортной системы России», - сказал он.

Морские порты продолжают расширяться в текущем году. Министерство транспорта России ожидает ввода мощностей еще на 27 млн тонн в год. Планируется развитие портов Тамань, Восточный, Мурманск. Начнется полномасштабная

эксплуатация порта Сабетта на п-ве Ямал. Отгрузочный терминал в Сабетте является составной частью проекта «Ямал СПГ» - единственного из новых в стране крупнотоннажных проектов по производству сжиженного природного газа (СПГ), который находится в стадии практической реализации.

Своими руками

Увеличение мощностей морских терминальных комплексов кроме обеспечения экспортно-импортной деятельности отечественных грузовладельцев решает задачу по переключению части внешнеторговых грузопотоков России на собственные мощности из Балтии, Украины и Финляндии. Так, по данным ЦНИИ морского флота (ЦНИИМФ), 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 упал на 38%, а наливных - на 76%.

Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года определяет, что объем перевалки российских грузов через порты сопредельных стран в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов РФ к 2030 году планируется снизить до 4% (по консервативному варианту развития портовой инфраструктуры). Для сравнения, в 2011 году эта доля составляла 17%, в 2016 - почти 7%.

В 2016 году наибольшую долю в общем объеме грузов, перегружаемых через порты сопредельных стран, составляли: уголь - 39%, наливные - 23%, минеральные удобрения - 16%.

Планируемые к вводу новые терминалы снизят зависимость от соседей. По словам директора направления «Логистика и аналитика» ООО «Морстройтехнология» Александра Головинина, применительно к перевалке угля на Северо-Западе страны ожидается увеличение пропускной способности угольного терминала в Высоцке до 7 млн тонн (в перспективе - строительство нового терминала мощностью до 12 млн тонн в год). Проектом Комплексного развития Мурманского транспортного узла предусматривается реконструкция 1 и 2 грузовых районов Мурманского морского торгового порта с увеличением пропускной способности на 2-4 млн тонн угля, а также строительство на западном берегу Кольского залива нового угольного терминала - «МТП Лавна».

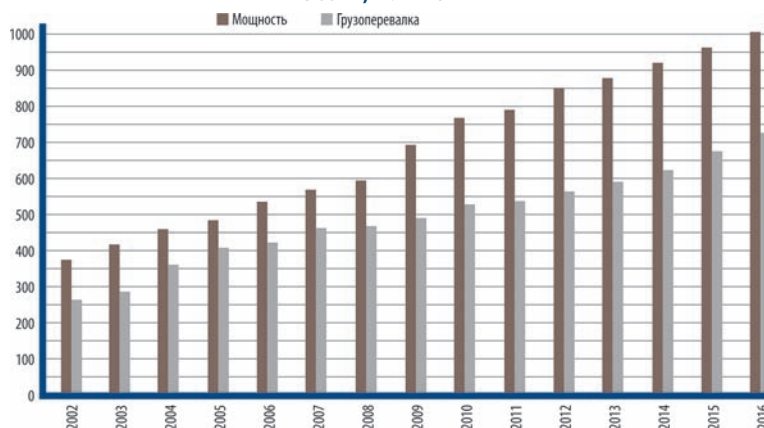
По оценке экспертов, при общем профиците портовых мощностей (около 280 млн тонн в год) Россия испытывает недостаток специализированных терминалов, которые способны обрабатывать уголь, удобрения, руду, черные металлы.

Перспективный рынок

Как отмечали участники конференции «Перспективы развития Большого порта Санкт-Петербург», новым перспективным грузом для перевалки в портах Северо-Западного региона должен стать СПГ. В настоящее время в России действует только один крупный СПГ-завод - на Сахалине в рамках проекта «Сахалин-2» (две технологические линии сжижают ежегодно 14,9 млрд м³ газа, производя 10,8 млн тонн СПГ, который экспортируется в страны Азиатско-Тихоокеанского региона).

На Северо-Западе РФ подобных крупных объектов нет, однако планы по их созданию существуют. Кроме усть-лужского

**ДИНАМИКА ГРУЗОПЕРЕВАЛКИ И РАЗВИТИЯ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ
РОССИИ, МЛН ТОНН**



Источник: Министерство транспорта России, Ассоциация морских торговых портов России

проекта «Балтийский СПГ» в морском порту Высоцк планируется реализовать два менее масштабных СПГ-проекта. Как отметила в своем выступлении заместитель директора по экономике и финансам Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Надежда Калашник, первый проект – запуск терминала по производству и перегрузке СПГ производительностью 660 тыс. тонн в год. Участники проекта ЗАО «Криогаз» и ФГУП «Росморпорт»; между ними заключено соглашение на проектирование. Второй – комплекс по производству, хранению и отгрузке СПГ мощностью 1,5 млн тонн в год в районе КС «Портовая». Между участниками проекта – ООО «Газпром инвест» и ФГУП «Росморпорт» – заключено соглашение на проектирование.

Также к концу текущего года в Калининградской области запланирован к сдаче в эксплуатацию регазификационный терминал СПГ мощностью 2,7 млрд м³ газа в год. Рабочий процесс будет осуществляться на плавучей регазификационной установке.

Бой проволокам

На привлекательность отечественных

портов для грузовладельцев существенно влияют не только инфраструктурные вопросы, но и эффективная работа государственных контролирующих органов. Участники конференции отметили улучшение качества таможенных процедур, сокращение сроков оформления деклараций (среднее время выпуска по данным Федеральной таможенной службы РФ составляет восемь часов). В частности, за последние четыре года в два раза сократился перечень документов, представляемых участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД) при таможенном декларировании товаров: до четырех в импорте и до трех в экспорте. Сейчас не требуется представлять в таможенные органы: паспорт сделки; документы, подтверждающие полномочия лица, подающего декларацию на товары, в т.ч. учредительные документы; документы, подтверждающие уплату и (или) обеспечение уплаты таможенных платежей; транспортные (перевозочные) документы (при экспорте товаров, не облагаемых вывозными таможенными пошлинами); контракт (договор) купли-продажи; более 20 разрешительных документов.

Выступление и.о. начальника службы организации таможенного контроля Балтийской таможни Ирины Ковиной

было посвящено экспериментам, которые направлены на сокращение сроков совершения таможенных операций. В настоящее время на Балтийской таможне проводится ряд экспериментов: единая проверка в одном месте; выпуск товаров до выгрузки; прямая выгрузка на транзит; информационное взаимодействие стивидора и стационарного инспекционно-досмотрового комплекса (ИДК); электронное судовое дело; электронное представление сертификатов «А».

По ожиданиям таможенников, в результате внедрения нововведений в повседневную практику повысится эффективность процессов оформления грузов, сократятся временные и финансовые затраты участников ВЭД, снизятся коррупционные риски. Так, среднее время доставки контейнера оператором порта на площадку ИДК до эксперимента занимало 6-12 часов, а после начала эксперимента – полтора часа. Среднее время осуществления контроля в форме таможенного осмотра с применением ИДК составляет 12 минут. Впрочем, как отмечали участники ВЭД, более активному контролю грузов с помощью ИДК препятствует недостаточное количество этих современных дорогостоящих комплексов у таможенников.

ПОРТАЛЬНЫЕ И КОНТЕЙНЕРНЫЕ КРАНЫ

192029, Россия, г. Санкт-Петербург,
Пр. Обуховской обороны, д. 70/2, Лит. А
Телефон: +7 (812) 718-82-28
E-mail: adm@tehnoros.ru
TEHNOROS.RU

с 19 по 22 сентября
павильон F, стенд F5028

ТЕХНОРОС
tehnoros.ru

NEVA 2017



ПОЛГОДА: РОСТ НОРМАЛЬНЫЙ

Морские порты продолжают наращивать грузооборот. В минусе только стивидоры Каспийского бассейна.

Марина Дерябина

Грузооборот морских портов России за январь-июнь 2017 года увеличился на 11% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 384 млн тонн.

Как говорится в сообщении Ассоциации морских торговых портов (АСОП), объём перевалки сухогрузов составил 174 млн тонн (увеличение 11%), в том числе: угля – 75 млн тонн (16%), грузов в контейнерах – 24 млн тонн (14%), зерна – 16 млн тонн (32%), минеральных удобрений – 8,5 млн тонн (5%), рефрижераторных грузов – 1,4 млн тонн (падение 5%).

Объём перевалки наливных грузов увеличился до 210 млн тонн (прирост 12%), в том числе сырой нефти – до 129 млн тонн (16%), нефтепродуктов – до 72 млн тонн (5%) и сжиженного природного газа – до 7 млн тонн (10%).

Экспортных грузов перегружено 299 млн тонн (прирост 8%), импортных грузов – 17 млн тонн (13%), транзитных – 29 млн тонн (17%), каботажных – 39 млн тонн (37%).

Операторы морских терминалов

Арктического бассейна перегрузили 36 млн тонн (прирост 68%). Увеличился объём перевалки наливных грузов до 22 млн тонн (159%), сухогрузов – до 14 млн тонн (8%). Грузооборот порта Мурманск составил 26 млн тонн (плюс 79%), Варандей – до 4 млн тонн (10%).

В портах Балтийского бассейна объём перевалки грузов увеличился до 125 млн тонн (плюс 7%), из них объём сухогрузов увеличился до 50 млн тонн (15%), наливных грузов – до 75 млн тонн (2%). Порт Усть-Луга нарастил грузооборот до 51 млн тонн (13%), Большой порт Санкт-Петербург – до 26 млн тонн (7%), Высоцк – до 9 млн тонн (10%), Приморск снизил обороты на 4% до 31 млн тонн.

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 126 млн тонн (увеличение на 11%), в том числе перевалка сухогрузов увеличилась до 51 млн тонн (11%), наливных – до 75 млн тонн (11%). Увеличили объём перевалки грузов операторы морских терминалов портов Новороссийск – до 73 млн тонн (11%),

Туапсе – до 13 млн тонн (9%), Кавказ – до 13 млн тонн (10%), Тамань – до 7 млн тонн (27%), Керчь – до 4 млн тонн (3%), Ростов-на-Дону – до 6 млн тонн (10%).

В морских портах Каспийского бассейна перегружено 1,7 млн тонн грузов (снижение на 41%); из них сухогрузов – 1,2 млн тонн (16%), наливных – 0,5 млн тонн (65%). Снизились объём перевалки грузов в портах: Махачкала – до 0,5 млн тонн (минус 65%), Астрахань – до 1,0 млн тонн (10%) и Оля – 85,5 тыс. тонн (5%).

В морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 96 млн тонн (прирост 5%); из них сухогрузов – до 58 млн тонн (8%), наливных грузов – до 38 млн тонн (1%). Грузооборот портов: Восточный – 34,8 млн тонн (увеличение 6%), Находка – 12 млн тонн (5%), Пригородное – 9 млн т (7%), Владивосток – 8 млн тонн (17%). Снизились по отношению к аналогичному периоду прошлого года грузооборот портов Де-Кастри – до 6 млн тонн (падение 2%), Посыет – до 4 млн тонн (1%), Ванино – до 15 млн тонн (2%).

УСКОРИМ И РАСШИРИМ

Сухогруз китайской компании COSCO доставил специализированное оборудование на терминал «Бронка». Это первый коммерческий рейс по Северному морскому пути из Китая в Санкт-Петербург.

Алексей Лисовский



Китайская судоходная компания COSCO Shipping осуществила транзитный проход по трассе Северного морского пути (СМП) с заходом в российский порт Санкт-Петербург. Напомним, сухогрузное судно Lian Hua Song 1 августа вышло из китайского порта Ляньюньган и прошло вдоль российского побережья по СМП. Ледокольное и навигационное обеспечение рейса взяло на себя ФГУП «Атомфлот».

Обогнув Северную Европу, через Балтийское море в начале сентября оно прибыло в порт Санкт-Петербург на новый глубоководный Многофункциональный морской перегрузочный комплекс (ММПК) «Бронка». Судно имеет длину 180 м, ширину 27 м, осадку 7,9 м; дедвейт составляет 27,5 тыс. тонн. Судно доставило

специальное оборудование (проходческие щиты) для строительства московского метро.

По мнению генерального директора COSCO SHIPPING Lines (Russia) Ту Дэмина, включение СМП в создаваемую единую евразийскую транспортную сеть позволит существенно увеличить товарооборот между Россией и Китаем. «Компания COSCO начала использование Северного морского пути в 2013 году. С тех пор количество судов, следующих этим маршрутом, с каждым годом увеличивается. Первый рейс судна COSCO через Северный морской путь из Китая в Россию с заходом в российский порт — «Большой порт Санкт-Петербург» — станет значительным вкладом в развитие китайско-российских

отношений в духе всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия», — отметил Ту Дэмин.

«Впервые в истории торговых связей двух стран судно китайского контейнерного оператора с грузом для отечественной промышленности зашло в российский порт. Это первый опыт коммерческого рейса по Северному морскому пути из Китая в Санкт-Петербург, — отмечает Алексей Шуклецов, исполнительный директор компании «Феникс» (оператор ММПК «Бронка»). — Это важный проект, который демонстрирует, что кратчайший морской торговый путь, соединяющий Азию и Европу, не менее ценный ресурс, чем нефть или газ».



БУНКЕРНЫЙ РЫНОК ТРЕБУЕТ ОПТИМАЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ

Стартовавшая в 2010 году «топливная революция» на бункерном рынке продолжается – новые ограничения по максимально допустимому содержанию вредных веществ в выбросах с судов вступят в силу менее чем через два с половиной года. В меняющихся условиях ключевой задачей одного из лидеров российского рынка бункеровки судов - компании «Газпромнефть Марин Бункер» остается оперативное обеспечение потребителей качественным топливом.

Редакция журнала «Вести морского Петербурга»

С 1 января 2020 года по всему миру, за исключением зон ECA (Emission Control Areas), предельно допустимая концентрация SOx (окислов серы) в судовых топливах не сможет превышать 0,5%, и влияние, которое окажет новое регулирование на бункерный рынок в целом и на деятельность его участников, окажется значительным.

В этой связи внимание всех заинтересованных сторон к этой теме неуклонно возрастает. На состоявшемся в Санкт-Петербурге крупной отраслевой конференции, которая традиционно собирает ведущих представителей отрасли - X Всероссийском форуме «Современное состо-

яние и перспективы российского рынка бункеровки судов», - вопросы, касающиеся топливных перспектив и грядущих изменений на рынке, были ключевыми.

Один из лидеров российского бункерного рынка компания «Газпромнефть Марин Бункер» (генеральный партнер Форума), еще в 2014 году запустила трехлетний проект по исследованию бункерного рынка. Цель исследования - разработка потенциальных сценариев и стратегических решений для участников отрасли, необходимых в связи с меняющейся под воздействием экологических ограничений рыночной ситуацией.

Основное отличие деятельности бункерного оператора «Газпром нефти» при поисках дополнительной информации и тестировании возможных вариантов развития событий от той работы, которую проводили другие компании - системный подход к анализу текущей и будущей ситуации с позиций как поставщика бункерного топлива, так и его потребителя.

Вред здоровью

Необходимость принятия решений, регламентирующих вредное воздействие судовых выбросов на окружающую среду, признавалась морским сообществом

Нормы по количеству вредных выбросов с судов регулируются Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL). Действие конвенции распространяется на содержание в топливе соединений серы (SOx) и азота (NOx), а также предусматривает организацию особых зон контроля ECA, в которых к выбросам с судов предъявляются более строгие требования. В данный момент эти зоны закреплены на акватории Северного и Балтийского морей, в проливе Ла-Манш, Карибском море и 200-мильных зонах у побережья США и Канады. С течением времени ограничения MARPOL ужесточатся. В 2010 году содержание серы не должно было превышать 1,0% в особых зонах ECA и 4,5% в остальных мировых акваториях. В 2015 году требования к сере в зонах контроля ужесточились - не более 0,1%, а начиная с 2020 года ограничение по выбросам SOx во всем мире установлено на уровне 0,5%.

давно. Морские суда производят существенные объемы вредных выбросов, наиболее опасными в составе которых являются двуокись серы (SO₂), углекислый газ (CO₂), угарный газ (CO), оксид азота (NOx) и черный углерод. По разным

оценкам, около 9% всех выбросов серы с транспорта происходят именно с морских судов. И это обусловлено потреблением ими топлив с высоким содержанием серы.

Данные других исследований, проверок и расчетов свидетельствуют о пагубном влиянии судовых выбросов на состояние здоровья людей, так или иначе с ними взаимодействующих. Сера — источник разнообразных твердых частиц, воздействие которых на организм человека провоцирует легочные заболевания и способствует сокращению продолжительности жизни: около 60 тыс. преждевременных смертей ежегодно связывают с выбросами судов, главным образом, в прибрежных районах Европы и Юго-Восточной Азии.

Цель, преследуемая Международной морской организацией (ИМО) при принятии экологических ограничений, оправдана. Сокращение пагубного влияния на состояние окружающей среды вкупе с улучшением имиджа судоходной отрасли — комплексная задача, успешное решение которой должно принести весомую пользу. Впрочем, с точки зрения бизнеса инициативы ИМО создают ряд сложностей для участников рынка.

Напряжение растет

На первом этапе, в 2010 году, ввод ограничений не принес больших потрясений. Поставщики топлива и судовладельцы сумели оперативно перестроиться на мазут с содержанием серы до 1,0%. Этот продукт был широко доступен и востребован. Но в 2015 году положение изменилось: новые требования по содержанию серы в топливах, используемых судами в зонах контроля, сделали невозможным использование однопроцентного мазута.

Отсутствие в необходимых объемах аналитической информации и рассчитанных на перспективу проработанных прогнозных сценариев привело к возникновению неопределенности на рынке и проблемы выбора для судовладельцев вместе с нерешенными вопросами оценки рисков, дополнительных инвестиций и их окупаемости, а также перспектив доступности топлива.

По большому счету, в качестве наиболее приемлемых рассматривались три подхода к работе в зонах ECA: использование на судах привычных низкосернистых дистиллятов (MGO), установка на суда скрубберов для очистки выхлопов от вредных примесей, использование в судовых двигателях новых ультранизкосерни-

стых топлив (ULSFO). В качестве варианта на более отдаленную перспективу существует переход на заправку судов сжиженным природным газом (СПГ).

В нынешней ситуации интерес судовладельцев к новым экологическим топливам, хоть и достаточно сдержанный, был вполне объясним. По итогам 2016 года, доля ULSFO в структуре бункерного рынка Балтики составила почти 17%. Она могла оказаться больше, если бы не объективные обстоятельства, вызванные снижением нефтяных котировок. Оно привело к уменьшению экономического эффекта от использования ULSFO по сравнению с MGO, что, в комплексе с особенностями эксплуатации ультранизкосернистых топлив, ограничивало свободный выбор судовладельцев и сдерживало распространение ULSFO.

Исследование, проведенное в «Газпромнефть Марин Бункере», выявило постепенное изменение отношения потребителей к ULSFO. В 2017 году оно уже воспринимается как перспективная альтернатива. Но вопросы остаются.

Судовладельцы озабочены ценой, доступностью и решениями в области технических особенностей эксплуатации новых топлив. Поставщики имеют свой набор неопределенностей: выбор рецептуры производства, способность нефтеперерабатывающих заводов производить данное топливо в требуемом объеме, и, конечно, ценовая конъюнктура. Выбор верной топливной стратегии — основной вызов для поставщиков в настоящее время.

«Газпромнефть Марин Бункер», решая эту проблему, использовал данные мировых аналитических агентств, внутренних исследований среди клиентов и собственную экспертизу по прогнозированию — и выработал прогнозный сценарий развития спроса на нефтепродукты на российском бункерном рынке.

Потеря привлекательности

Нынешняя ситуация с ценами на нефть и снижением величины экспортной пошлины привела к заметной потере российским бункерным рынком своей былой привлекательности в сравнении с зарубежными портами. При сохранении текущей макроэкономической ситуации и нефтяных котировок быстрого восстановления рынка эксперты не ожидают.

Что касается изменений структуры спроса в РФ, то они, вероятно, станут повторять основные тренды, прогнози-

руемые аналитиками на мировом рынке бункерного топлива. Так, в 2020 году основная доля мазута будет замещена новым гибридным топливом с содержанием серы 0,5% — оно будет дешевле дистиллятов и ULSFO и окажется привлекательным для потребителей и поэтому способно завоевать до 60% в общей структуре спроса; в зонах ECA будет активно использоваться ULSFO, причем ограничение по мазуту может привести к небольшому росту спроса на ультранизкосернистый продукт; некоторая доля потребителей перейдет с темных топлив на дистилляты; полного исчезновения мазута с рынка ожидать не следует: его будут использовать судовладельцы, флот которых оснащен скрубберами. Доля мазута в структуре потребления судовых топлив по оценкам экспертов установится на уровне около 11%; с 2020 года прогнозируется постепенное развитие сегмента СПГ как единственного вида топлива, соответствующего всем экологическим нормам.

Сохранение эффективности

Структура спроса на бункерном рынке будет все время меняться, полагают аналитики «Газпромнефть Марин Бункера». К примеру, снижение котировок на мазут и соответствующий рост дифференциала с котировками на светлое топливо могут стимулировать развитие популярности скрубберов и, соответственно, привести к возврату части спроса на темное топливо — к 2025 году его доля может составить до 26%.

В меняющихся условиях своей ключевой задачей «Газпромнефть Марин Бункер» считает оперативное обеспечение потребителей качественным топливом и, понимая потребности судовладельцев, ориентируется на них.

Этому принципу в компании следовали на каждом очередном этапе развития ограничений MARPOL, разрабатывая для клиентов комплексную экспертизу для принятия ими оптимальных решений. Глубокое изучение рынка, расширение ресурсной базы и ассортимента топлив имеют целью обеспечение потребителей любой продукцией в зависимости от выбранного ими сценария работы. Помимо этого, опыт и знания, накопленные во время исследований, активный обмен информацией между участниками рынка помогут всей отрасли подойти к 2020 году подготовленными и максимально эффективно продолжить работу.

В январе 2018 года одна из крупнейших судоходных компаний России — Северо-Западное пароходство отметит 95 лет со дня основания. По мнению управляющего директора ПАО «СЗП» Юрия Гильца, работа компании в составе единой транспортной группы UCL Holding и преимущественно новый флот гарантируют ее лидерство на рынке и в последующие десятилетия.

Виктор Цукер



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА — СОХРАНИТЬ ЛИДЕРСТВО

— Юрий Борисович, много лет Вы работали на руководящих постах в крупнейших российских судоходных компаниях — Мурманском, Северном и Дальневосточном пароходствах. Бизнес этих компаний отличается от бизнеса Северо-Западного пароходства. Чем Вас привлекло предложение возглавить СЗП, которое специализируется на трамповых перевозках судами «река-море» и небольшими морскими судами?

— Предложение работы в должности управляющего директора Северо-Западного пароходства привлекло возможностью вернуться в морской бизнес, которому в свое время я отдал почти двадцать лет.

Не последнюю роль в выборе сыграло и то обстоятельство, что СЗП входит в структуру одного из крупнейших транспортных объединений страны — UCL Holding.



У компаний холдинга имеется большой потенциал синергии за счет внедрения совместных технологий по организации доставки грузов.

Пароходство интересно своей уникальной бизнес-моделью, которая связана с оперированием судами класса «река-море». Этот флот обеспечивает бесперевальную доставку грузов между российскими речными портами и морскими портами в России и Европе. Сегодня и в будущем такие суда незаменимы для мелководных портов Азовского моря — Ростова, Таганрога, Темрюка, Ейска. Мелководны и некоторые морские порты Северной Европы, Скандинавии и Великобритании. Так, к причалам металлопрокатной компании Dansteel в датском порту Фредриксверк, куда СЗП возит сталь НЛМК из Калининграда, могут подойти только суда с осадкой до 5,2 м.

Востребованы суда «река-море» и на трассе Северного морского пути (СМП). Например, в строящийся порт Сабетта на Ямале до недавнего времени доставить технику и материалы могли только суда «река-море» и теплоходы проекта DCV36 (головной сухогруз «Аметист») с небольшой осадкой.

Не секрет, что отдельные участки на трассе СМП имеют очень низкие проходимые глубины. Поэтому грузы по программе «Северного завоза» в речные

порты на Енисее и Оби можно доставить только небольшими судами «река-море».

Моя цель не только сохранить существующую бизнес-модель СЗП, но и развить ее.

— Какие первоочередные задачи поставлены перед Вами акционерами пароходства?

— Кроме стандартных задач, связанных с повышением эффективности коммерческого и технического менеджмента, безопасностью мореплавания, а также с совершенствованием системы оплаты труда и карьерного роста плавсостава, укреплением молодых кадров, омоложением капитанского состава, необходимо разработать стратегию развития пароходства на ближайшую перспективу.

Документ должен быть подготовлен до конца года. Его разработкой занимаются не сторонние консультанты, а менеджмент пароходства, объединенный в рабочую группу.

Исходя из стратегической цели — сохранение за СЗП лидерских позиций на рынке река-море перевозок — менеджмент до конца года должен определиться со структурой и расстановкой флота в привязке к конкретной грузовой базе.

— Предполагается ли увеличение грузовой базы за счет расширения

номенклатуры грузов?

— Не думаю, что структура грузовой базы СЗП существенно изменится. Дело в том, что суда парохозяйства предназначены для перевозок сухих грузов определенного типа: навалочных, насыпных, пакетированных, длинномерных, а также оборудования и угля. В то же время в каждой номенклатуре грузов может быть несколько видов. Например, в этом году наши суда возят пшеницу и ячмень, но могут выполнить контракт на перевозку и другого вида зерновых.

Ориентируясь на традиционную для СЗП номенклатуру грузов, мы планируем увеличивать количество флота.

— О скольких новых судах идет речь?

— Пароходство испытывает дефицит как минимум в 15-20 судах, аналогичных «Нева-Лидер» (проект RSD49), которые

Пароходство интересно своей уникальной бизнес-моделью, связанной с оперированием судами класса «река-море».

хорошо зарекомендовали себя по навигационным и коммерческим качествам. Использование судов данного типа уменьшает суммарное время нахождения груза в пути.

В настоящее время емкость рынка, особенно в южных регионах, гораздо выше наших возможностей по тоннажу флота. Это, в первую очередь, касается перевозок зерна и угля. Мы можем вдвое увеличить контракты на перевозки данной номенклатуры грузов. Поэтому продолжение строительства и введение в эксплуатацию теплоходов RSD49 или строительство нового проекта RSD59 могло бы значительно покрыть потребности парохозяйства в тоннаже. Приоритет при постройке судов будет отдаваться российским судостроительным предприятиям.

Что касается нового проекта RSD59, разработанного Морским инженерным бюро, то этот сухогруз с улучшенными техническими характеристиками — грузоподъемностью свыше 7 тыс. тонн и длиной одного из трюмов в 72 м, — будет незаменим при транспортировке оборудования и крупных партий зерна.

— Как планируете поступить с существующими теплоходами типа «Сормовский», «Омский» постройки 80-х годов, которые менее эффективны в эксплуатации?

— Очевидно, что с учетом требований рынка и международных конвенций, эксплуатация этих судов становится экономически все менее эффективной. Поэтому неизбежно серьезное обновление флота в целом на рынке перевозок река-море в ближайшие пять лет. В случае списания устаревшие суда отправятся в металлолом.

— Обособленным бизнесом в структуре СЗП является перевозка проектных грузов. Каковы перспективы этого направления?

— Перевозки проектных грузов можно назвать «эксклюзивной», стратегически важной для нас деятельностью с высокой доходностью. Для работы с ними требуется серьезная экспертиза, которую может предоставить далеко не каждая компания, а также специальные суда и высококлассные специалисты с большим опытом. Все эти компетенции в СЗП нарабатываются, и мы продолжим их развитие.

За перевозку проектных грузов отвечает компания «Волго-Балтик Логистик» (ВБЛ). Она является частью группы СЗП, но функционирует как независимый экспедитор. При разработке мультимодальных логистических схем специалисты ВБЛ не «завязаны» на флот парохозяйства и принимают решения исходя из потребностей клиентов.

— Расскажите о ситуации на рынках перевозок «река-море» и short-sea. Какие прогнозы можно дать на 2018 год?

— В целом фрахтовый рынок оживает. Наблюдается сезонный рост ставок на рынке перевозок «река-море». Причина — дефицит тоннажа в южном регионе на перевозках зерна и угля.

Ставки на рынке short-sea в силу существенно более высокой конкуренции растут менее активно, но позитивная динамика здесь есть.

Рассчитываю, что в 2018 году и далее «выздоровление» рынка продолжится, хотя возвращение к уровню 2008-2010 годов пока ожидать не стоит. Определенную поддержку шиппингу окажут рост европейской и российской экономик, а также постепенное списание в течение пяти-семи лет старых судов внутри России.

— Основную загрузку судам СЗП обеспечивает экспортный груз. Как складывается ситуация с обратным трафиком?

— Увеличение обратной загрузки судов — одна из важных операционных задач по повышению эффективности рей-



сов. Потенциал для ее роста имеется по тем же комбикормам, металлам, оборудованию и другим видам грузов.

— На ваш взгляд в полной ли мере государство решает проблемы, которые сдерживают развитие внутреннего водного транспорта. Какие из них требуют первоочередного внимания?

— Главная проблема государственного масштаба, которая сдерживает развитие внутреннего водного транспорта и перевозок «река-море» — недостаточная проходимость отдельных участков внутренних водных путей. Впрочем, на государственном уровне принят комплекс мер, который позволяет постепенно снять остроту вопроса.

Как отмечается в Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года, в 2017 г. планируется завершить строительство второй

Цель — не только сохранить существующую бизнес-модель СЗП, но и развить ее.

нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла, Нижегородского гидроузла на Волге — в 2020 году, Багаевского гидроузла на реке Дон — также в 2020 году.

Еще одна важная проблема связана с продолжающимся общим старением грузового флота. Развитие речных перевозок и перевозок «река-море» невозможно без регулярного его обновления. Почти в каждой судоходной компании имеются устаревшие суда, построенные в 80-х годах прошлого века; их эксплуатация требует повышенных расходов на безопасность мореплавания и менее эффективна по сравнению с современными теплоходами.

Отрадно, что на государственном уровне приняты определенные шаги для решения этой проблемы: субсидирование

процентных ставок, формирование механизма предоставления судового утилизационного гранта (СУГ), развитие лизинга морских и речных судов отечественного производства. В частности, СУГ позволяет судоходным компаниям активнее обновлять флот. Однако этот грант ограничивает возраст подлежащих утилизации судов до 30 лет. ЦЗП сможет воспользоваться

Важна вовлеченность работников в управление компанией и в процесс принятия решений. Все должны понимать как общие, так и свои собственные цели и задачи.

им, только когда возраст физически и морально устаревших судов достигнет этой отметки.

Хорошим стимулом обновления флота стал Российский международный реестр судов, предоставляющий судовладельцам налоговые льготы при условии строительства судов на российских верфях. Наш флот зарегистрирован в этом реестре.

Тем не менее должен отметить, что отдельные нормативные документы, принятые на государственном уровне, наоборот — создают проблемы с их реализацией. Например, вступившее в силу в сентябре 2016 года новое постановление Правительства РФ №969 по транспортной безопасности, выполнение которого в полной мере практически невозможно. Например, документ требует организации видео- и аудио наблюдения на судах с применением сертифицированной аппаратуры, которой на сегодняшний день в России просто нет. Надеемся, что в ближайшее время будут внесены изменения в этот закон, гармонизирующие его положения с положениями международной конвенции по охране судов и портовых средств.

Есть проблемы с системой подготовки кадров плавсостава в учебных заведениях в соответствии с требованиями

рынка. Одна из них: для работы на реке выпускники учебных заведений получают диплом третьего помощника, тогда как в парокходствах такой должности просто не существует, есть только второй помощник. Эта проблема должна решаться совместными усилиями парокходств и государства.

— Парокходство пережило непростой период, который был связан с высокой текучестью кадров среди офицерского состава. Как обстоят дела сегодня?

— Это один из самых важных и сложных вопросов. Путем пересмотра системы оплаты труда, остроту проблемы с текучестью плавсостава удалось снять. Но этого мало. Крайне важно добиваться улучшения качества подготовки плавсостава и уменьшения среднего возраста экипажей судов. Для этого должны работать программы по обучению и закреплению в компании молодых специалистов, справедливая и понятная система премирования, прозрачная система кадрового роста, справедливая система оплаты труда. Этим вопросам уделяем самое пристальное и приоритетное внимание.

— Эффективное управление компанией — залог ее будущих успехов. Какие шаги будут вами предприняты для повышения эффективности внутренних бизнес-процессов?

— Должен сказать, что в целом бизнес-процессы в компании построены качественно и в парокходстве работает команда настоящих профессионалов. Обозначу приоритеты: повышение операционной эффективности за счет улучшения показателей рейсооборота, обратной загрузки, процедур топливоиспользования, ценообразования; определение коммерческой политики компании исходя из требований клиентов, существующих возможностей и перспектив развития; улучшение качественного состава экипажей, снижение показателя текучести кадров; грамотная ремонтная политика.

Все обозначенные приоритеты должны быть подчинены неукоснительному соблюдению компанией требований системы управления безопасности мореплавания.

— Расскажите о шагах, которые предпринимаются в парокходстве для обеспечения эксплуатации флота на фоне ужесточающихся экологических требований к судам?

— В соответствии с требованиями

Международной морской организации к 1 января 2016 года все суда ЦЗП, при их эксплуатации в районах ограничения выбросов окислов серы, были переведены на низкосернистые сорта топлива, содержание серы в которых составляет менее 0,1%.

А с 1 января 2018 года вступает в силу регламент ЕС, обязывающий судовладельцев вести обязательный мониторинг выбросов продуктов сгорания. В соответствии с ним в ЦЗП был разработан и 31 августа этого года представлен компании-верификатору проект плана мероприятий мониторинга.

— Вы достаточно долго проработали на руководящих должностях. Какой управленческой модели вы придерживаетесь: авторитарной или делегирование полномочий?

— Очень важна вовлеченность работников в управление компанией и в процесс принятия решений. Все должны понимать как общие, так и свои собственные цели и задачи. Без делегирования нет эффективного управления. Иначе не будет командного духа, у людей пропадает интерес к работе, снижается ответственность за результаты своего труда.

Одна из моих важных задач — поддержание в компании здоровой рабочей атмосферы, чтобы наши работники получали удовольствие от работы в компании с максимальной отдачей.



UCL HOLDING
UNIVERSAL CARGO LOGISTICS HOLDING B.V.
10 ЛЕТ — ТРАДИЦИИ ЛИДЕРСТВА!

Северо-Западное парокходство (ЦЗП) входит в VBTH — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, консолидирующей целый ряд российских судоходных, железнодорожных, стивидорных и логистических компаний.

ЦЗП оперирует 57 морскими и «река-море» грузовыми судами суммарным дедейтом 288 тыс. тонн и тремя «Ro-Ro» баржами «река-море», средний возраст единицы флота — 16,5 лет. Суды парокходства перевозят ежегодно более 5 млн тонн грузов.



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

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

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

БЦ «Балтика» это:

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



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

**ПРЯМАЯ АРЕНДА
 ЗСД РЯДОМ**



БИЗНЕС - ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

«В+»

- Расположен в Кировском районе, на пересечении проспекта Стачек и улицы Возрождения.
- Ближайшая станция метро «Кировский Завод», в 5-ти минутах ходьбы.
- Общая площадь 17 000 кв.м.
- 5-ти этажное здание.
- Офисы от 50 кв.м.
- Современные инженерные системы, лифты KONE.
- Центральная приточно-вытяжная система вентиляции с подогревом/охлаждением воздуха.
- Централизованная система кондиционирования.
- Стандартная отделка включена в арендную ставку.
- Цифровая телефонная связь и высокоскоростной Интернет (на выбор восемь провайдеров).
- Конференц-залы.
- Служба ресепшн.
- Круглосуточная охрана.
- Ресторан.
- Банкомат.
- Кофеаппарат и др. аппараты.
- Круглосуточная, охраняемая парковка.



198097, г. Санкт-Петербург, пр. Стачек, д. 48, корп. 2
 Тел.: (812) 363-00-47, info@bcimperial.ru
 www.bcimperial.ru





*Тенлоход «Hartland Point» во время учений
Министерства обороны Великобритании Cougar 12
в Средиземном море (10.10.2012).
Фото: Joel Rouse*

SEALIFT: ФЛОТ ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Морской транспорт должен обладать высокой мобилизационной способностью. Вместе с тем его основной задачей является обслуживание национальной внешней торговли. Вопрос совмещения этих двух функций стал актуален в связи с принятием Правительством Российской Федерации нескольких распоряжений, которые касаются строительства и эксплуатации специализированных судов.

Андрей Нелогов

Участие десантных кораблей (БДК) ВМФ России в перевозках в Сирию показало не только сильные, но и слабые стороны их эксплуатации при решении этой и подобных задач. Перевозка грузов не является целевой задачей БДК пр.775, которые могут принять не более 500 тонн груза в непригодное, по меркам современного судоходства, грузовое помещение. Министерство морского флота СССР в 1960-е годы отказалось от строительства «гражданского» аналога БДК пр.1171, также участвующего в перевозках, из-за высоких эксплуатационных расходов. Иными словами, с точки зрения торгового флота, это было мало и дорого уже на конструктивном уровне. Безус-

ловно, в сложной и постоянно изменяющейся ситуации сирийского конфликта первоначально существовали другие приоритеты. Появление в составе флота ООО «Оборонлогистика» специализированных судов стало адекватным решением новых масштабных задач. Тем не менее, многие вопросы, касающиеся перспектив развития специализированного флота, ожидают ответа. Поэтому обратимся к отечественному и иностранному опыту.

Не все типы судов с одинаковым успехом могут быть использованы для перевозки военной техники, включая танки и боеприпасы. Суда типа Ро-Ро (ролкеры), характеризующиеся горизонтальным (накатным) способом проведения грузо-

вых операций через аппарат, в большей степени соответствуют современным требованиям воинских перевозок, чем суда других типов. Они способны перевозить накатные грузы, контейнеры и генеральные грузы, размещённые на трейлерах. Обработка практически любого ролкера в порту занимает всего несколько часов; при этом требуется минимальное оборудование причалов и терминалов. Аппарель, как правило, имеет достаточные габаритно-весовые характеристики, чтобы судно могло принять на борт максимально широкую номенклатуру грузов.

В отечественной практике ролкеры использовались для воинских перевозок до середины 90-х годов. Так, специали-

зиранный флот Балтийского морского пароходства принимал участие в перевозках технического имущества из Ленинграда на Кубу, затем обеспечивал вывод Западной группы войск из Германии и зарекомендовал себя с лучшей стороны. Советские пароходства успешно эксплуатировали нескольких десятков судов такого типа, построенных в Финляндии, Польской народной республике, Германской демократической республике, Франции и в СССР.

Важным фактором, говорящим в пользу этого типа судов, является наличие опыта их строительства на отечественных верфях: «Капитан Смирнов» (газотурбоходы пр.1609), «Иван Скуридин» (теплоходы пр.1607), «Шестидесятилетие СССР» (теплоходы пр.16073), «С.Киров» (теплоходы пр.16071), «Кронштадт» (теплоходы пр.16075). Некоторые из них до сих пор используются иностранными перевозчиками на коммерческих маршрутах, а модернизированный газотурбоход «Владимир Васляев» (пр.1609) советского Черноморского морского пароходства в настоящее время известен как «LCPL Roy M. Wheat» ВМФ США.

В связи с первыми шагами по восстановлению отечественного ролкерного флота значительный интерес представляет иностранный опыт строительства и использования судов двойного назначения. Это в равной степени касается как технических, так и коммерческих решений.

Американская программа использования морского торгового флота в военных целях отличается масштабностью и весьма разнообразна. Маловероятно, что в РФ существует или в обозримом будущем будет существовать потребность в перевозках грузов в объёмах, сопоставимых с американской военной логистикой. Поэтому более интересен европейский опыт, который отличается рациональностью и представляет большой практический интерес.

Войны 90-х годов в Персидском заливе

и Боснии показали наличие значительных проблем у Североатлантического альянса при фрахтовании судов, удобных для перевозки военной техники. В основном проблемы возникали не из-за отсутствия тоннажа, а вследствие недостатка времени, необходимого для мобилизации флота, занятого в «бессистемных», с точки зрения военных, коммерческих перевозках. Поэтому с 1998 года началась активная работа по созданию группы судов «коммерческого» флота, способного обслуживать интересы НАТО «по первому требованию». Несколько государств, входящих в НАТО, объединили свои усилия для решения этой задачи. Была принята программа «Си-лифт» (SEALIFT), предусматривающая строительство и эксплуатацию флота, состоящего из 10 специализированных судов Ро-Ро. Несмотря на схожесть названия, флот, полученный Североатлантическим альянсом по этой программе, не является частью американского вспомогательного флота — Military Sealift Command.

Первоначально ведущая роль в программе была отведена Норвегии, которая координировала действия других стран-участниц — Канады, Дании, Венгрии, Италии, Нидерландов, Португалии, Испании и Великобритании. Финансирование проекта обеспечивалось всеми странами за исключением Дании и Соединённого Королевства. В Дании был реализован «Проект ARK», по которому страна предоставила для работы SEALIFT два судна — «Tor Anglia» и «Ark Futura», а в Великобритании построены ролкеры класса Point. Норвегия подписала Договор об использовании одного судна в программе. В начале 2004 года SEALIFT начала свою работу с Агентством по обслуживанию и поставкам НАТО (NAMSA). В 2006 году программа SEALIFT была расширена за счёт присоединения РФ, которая в 2014 году ввела в эксплуатацию ещё два судна.

Наглядным примером использования судов типа Ро-Ро в целях программы



SEALIFT являются перевозки сирийского химического оружия в конце 2013 — начале 2014 годов. Так, тяжёлый атомный ракетный крейсер Северного флота «Пётр Великий» принял участие в обеспечении второго этапа транспортировки сирийского химического оружия, проведя эту операцию вместе с боевыми кораблями Китая, Дании и Норвегии. Корабли обеспечили конвоирование двух специальных транспортных судов «Ark Futura» и «Taiko». Первое из них было предоставлено Данией (оператор — DFDS), второе — Норвегией (Wallenius Wilhelmsen Logistics).

Расскажем подробнее о британских ролкерах класса Point, построенных для SEALIFT. Сам проект представляет собой современное морское судно для перевозки накатной техники, трейлеров и контейнеров, построенное под надзором Регистра Ллойда. Ледовый класс 1А соответствует российскому Arc4 (2008). Судно оборудовано для перевозки опасных грузов, включая ИМО 1 класс, в соответствии с требованиями SOLAS 19 II-2. Длина 193 м, ширина — 26 м, осадка — 6,6 м. Дедвейт 9921 т. Максимальная скорость 22 узла. Грузовые устройства — две аппарели грузоподъёмностью 85 и 75 т, а также 40-тонный кран. Ролкер класса Point способен принять на борт одновременно 189 трейлеров длиной по 12,6 м или 668 контейнеров (TEU).

При реализации проекта Point особенно примечательными являются условия финансирования и практика «двойного использования». На момент написания статьи четыре судна («Hurst Point», «Eddystone», «Anvil Point» и «Hartland Point») использовались непосредственно в программе, а два судна переданы в долгосрочные тайм-чартеры коммерческим компаниям. «Longstone» сейчас известен как «Finnmerchant», в чартере у фирмы Finnliness, а «Beachy Head» — как «Massimo Mura» у компании Tirrenia — Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. До 2017 года «Beachy Head» под именем «Williamsborg» работал у DFDS на Балтийском и Северном морях.

При постановке задачи потенциаль-

Судно типа «Инженер Мачульский» (РО-12) Балтийского морского пароходства в порту Ленинград, 1991 год.

Фото: Дмитрий Ловецкий



Теплоход «Сочи» (тип «Кронштадт», проект 16075) у причала Балтийского завода, 1996 год.
Фото: Дмитрий Ловецкий



Теплоход «Академик Купревич»
в Одесском порту.
Фото: Юрий Венгереш

ным подрядчикам, Министерство обороны Великобритании указало, что полная серия должна состоять из шести судов. При этом возможность использования всех их для целей, определенных программой SEALIFT, являлась абсолютным приоритетом. Одновременно, для экономии бюджетных средств, судовладелец мог, по согласованию с Министерством обороны, использовать эти суда для коммерческих рейсов, в то время когда они не требовались военным. По этой причине все заказанные суда предполагалось оборудовать и классифицировать как торговые, что и было сделано.

При строительстве Министерство обороны не использовало мобилизационные ресурсы, так как этого не требовала ситуация. Выбор подрядчика проходил на стандартных условиях, определенных Правилами Европейского Союза о государственных закупках. Контракт предполагал не только строительство, но также комплексное использование и обслуживание серии судов. Отдельное требование Минобороны Великобритании заключалось в том, что четыре претендента, конкурирующих между собой – Novomar, A.P.Maersk-Møller, AWSR и Sealion – должны были предоставить британским верфям приоритетное право на строительство судов. Верфи со своей стороны гарантировали соблюдение сроков строительства и бюджета. Отметим, что это условие не было выполнено, так как только два из шести судов были построены в Великобритании на верфи Harland and Wolff, Belfast, а остальные в Германии, на верфи Flensburger Schiffbau GmbH & Co. KG. Однако строительство однотипных судов на двух верфях позволило своевременно ввести в эксплуатацию все суда, несмотря на задержку в финансировании проекта, которая составила 18 месяцев.

В октябре 2000 года Министр обороны Великобритании Джефф Хун объявил о победе в тендере концерна AWSR, состоящего из известных британских компаний – Houlder Offshore Engineering Ltd, Andrew Weir Shipping Ltd, Bibby Line Ltd, при участии James Fisher & Sons. По итогам конкурса Министерство обороны и AWSR

подписали 25-летний контракт, по которому консорциум должен был выполнить разработку проекта судна, организовать работу флота и обеспечить процесс перевозки, а также управление персоналом. Обязательным условием Контракта явилось то, что при использовании судов для целей Министерства обороны экипажи судов должны полностью комплектоваться из граждан Великобритании, а сами суда нести на борту английский торговый флаг. Во время коммерческого использования экипаж судна, за исключением начальствующего состава, может состоять из моряков любой национальности. Капитан судна и старший механик, в любом случае, должны быть гражданами Великобритании.

Справочник Jane's Ships указывает, что суда класса Point способны перевозить на борту до 220 единиц военной техники, которые составляют стандартную комбинацию, состоящую из танков Challenger 2, БМП Warrior, БМП FV432, эвакуационные и ремонтные машины на базе танка Challenger, самоходные гаубицы AS90 и т.д. Одним судном класса Point можно полностью перевезти технику тяжелого бронетанкового полка или бронетанкового полка 58 типа. Таким образом конструкция судна обеспечивает мобильность серьезного войскового соединения в полном составе.

Отличительной чертой судов класса Point является наличие кают для курсантов, проходящих практику. Суда активно используются в процессе подготовки кадров для британского торгового флота.

История строительства и эксплуатации судов класса Point – прекрасный пример того, что хорошее судно и профессиональный менеджмент в равной степени подходят для перевозки как военных, так и гражданских грузов. Национальные судовладельцы и экипажи являются лояльными и наиболее подготовленными для выполнения ответственных задач,

связанных с обеспечением безопасности. Суда под государственным флагом защищены от всякого рода недоразумений при морской перевозке, подобно трагической истории теплохода «Фаина». Они используются в коммерческом судоходстве, возвращая государству средства, потраченные на строительство флота, как через фрахт, оплачиваемый тайм-чартерными фрахтователями, так и через налогообложение их коммерческой деятельности. Мобилизация этих судов для военных нужд может быть осуществлена в самые короткие сроки. Профессиональная техническая эксплуатация и управление кадрами, выполняемые первоклассными компаниями, постоянно поддерживают суда в должном состоянии.

Интересно, что опыт общения с английским торговым флотом и в прошлом явился ценным уроком для наших соотечественников. В результате Крымской войны появилось Российское Общество Пароходства и Торговли (РОПИТ). В результате русско-турецкой войны 1877-1878 годов был организован «Добровольный флот». В обоих случаях высокая мобилизационная способность и организация английского торгового флота послужила примером для создания крупнейших российских пароходных обществ. Сейчас ситуация также располагает к тому, чтобы со всей ответственностью изучать и использовать современный положительный опыт других стран. Он указывает на возможность коммерческой работы судов, обладающих высокой мобилизационной способностью. Такое совмещение не только возможно, но и целесообразно.

Теплоход «Vinni» (бывший «Новороссийск») компании Wallenius Wilhelmsen под погрузкой в Петролеспорту.
Фото: Андрей Нелогов





Конференция ТрансЛогистика Санкт-Петербург

Практические решения
в логистике

27–28 сентября 2017

Санкт-Петербург, СПбПУ



Организаторы:



primexpo



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

Подробнее о конференции
translogistica-spb.ru

12+

СИМБИОЗ КОНГРЕССА И ВЫСТАВКИ ДАЕТ МАКСИМАЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ...

С 3 по 6 октября ведущие нефтегазовые и энергетические компании примут участие в VII Петербургском Международном Газовом Форуме. О новых перспективных конгрессно-выставочных мероприятиях в рамках Форума рассказывает его руководитель Денис Осадчий.

Марина Дерябина

- За годы проведения мероприятия стало крупнейшей площадкой в России для дискуссии о развитии мировой газовой отрасли. Расскажите подробнее о предстоящем Форуме.

- Действительно, Петербургский Международный Газовый Форум (ПМГФ) стал широко известной площадкой для обсуждения актуальных вопросов энергетики, транспорта, экологии и экономии природных ресурсов. ПМГФ объединяет международных специалистов и профессиональные сообщества в независимости от политических пристрастий для достижения гармонии в развитии человечества.

Что касается конгрессной части, то на сегодняшний день Форум представляет ряд серьезных, интересных и насыщенных деловых мероприятий. В рамках ПМГФ пройдет конгресс по газомоторному топливу, где эксперты обсудят развитие отрасли в части использования природного газа на транспорте, переход на сжиженный природный газ (СПГ), вопросы развития малотоннажного производства СПГ и многое другое. Этой тематике также будет посвящен большой блок в рамках выставочной экспозиции, где международные компании представят оборудование и технологии для заводов по сжижению природного газа, а российский производители продемонстрируют свои ноу-хау для строительства и проектирования заводов СПГ на территории России.

Большой блок обсуждений на Форуме будет посвящен автоматизации и инфор-



матизации. Вопросы безопасности транспортировки и хранения газа обсудят на Форуме по энергетической безопасности.

Важной социальной частью является Молодежный день. За последние годы этот международный проект стал весомым событием, и это не может не радовать ведь он дает возможность молодым специалистам из разных стран мира пообщаться с главами крупнейших корпораций, посетить технические семинары, поучаствовать в бизнес-кейсах и понять насколько верен выбранный ими профессиональный путь.

Ярким событием станет финиш Международного автопробега «Голубой коридор - 2017», который пройдет по территории стран Европы со стартом в Лиссабоне и финишем в Санкт-Петербурге. Во время автопробега экипажи примут уча-

стие в круглых столах и выставках, посвященных газомоторной тематике.

И это только малая часть профильных мероприятий, которые пройдут в рамках ПМГФ. Такой комплекс различных программ собирает на площадке руководителей всех направлений отрасли, а очень грамотно расставленный график конференций и круглых столов позволяет специалистам посетить максимальное количество разных мероприятий.

Отдельно хотелось бы отметить, что в 2017 году ПМГФ пройдет в рамках Международного форума по энергоэффективности и развитию энергетики «Российская энергетическая неделя» — крупнейшего события в области энергетики в стране. Это говорит о серьезном признании и высоком статусе нашего мероприятия.

- Что отличает ПМГФ от аналогичных проектов? В чем его уникальность?

- Одно из главных преимуществ Форума — это консолидация тематик выставочной и конгрессной программ. Данный формат позволяет наладить прямой диалог не только между экспонентами и их заказчиками, но и расширяет взаимодействие между властью и бизнесом, наукой и производством, инвесторами и разработчиками новейших технологий. Обширная выставочная экспозиция ПМГФ включает три международных отраслевых выставки: «InGASStream — Инновации в газовой отрасли», «Газомоторное топливо» и «РОС-ГАЗ-ЭКСПО». Российские технологии продемонстрирует специализированная экспозиция «Импортозамещение в газовой отрасли». В совокупности, на площади более 25 тыс. кв.м будут представлены новейшие разработки и перспективные проекты всей технологической цепи газовой отрасли. Я считаю, такой симбиоз конгресса и выставки дает максимальный эффект для всех представителей, принимающих участие в данных мероприятиях.

- Увеличится ли география участников? Какие крупные международные компании и ассоциации примут участие в ПМГФ-2017?

- Из года в год Форум активно развивает международное участие. На текущий момент подтвердили сотрудничество в рамках конгрессной и выставочной про-

грамм Европейская ассоциация газовых компаний, Ассоциация европейского бизнеса, Национальный газомоторный консорциум Италии, Комитет по НИОКР и инновациям Международного газового союза, ведущие зарубежные организаторы выставок и конференций FCE Groupsrl и Pegasus Consultancy Pvt. Ltd.

Учитывая специфику сложной политической и экономической обстановки, количество иностранных участников растет, но не такими темпами, как хотелось бы. Однако география Форума расширяется. Если в прошлом году было представлено 36 стран, то в этом году мы ожидаем порядка 40. Это касается как экспонентов выставочной программы, так и делегатов, которые приедут на конгресс. В этом году Форум планирует посетить министры энергетики Венесуэлы и Болгарии, представители министерств европейских стран. Будут участвовать специалисты из Германии, Италии, Франции. Они выступят в рамках деловой программы, а также привезут оборудование и технологии, чтобы продемонстрировать мировой промышленный потенциал.

Это еще раз говорит о том, что Форум международный и обсуждаемые вопросы являются актуальными для всего мира и для отрасли в целом.

- Большой интерес для мировой экономики представляет морская тематика. Планируете ли Вы развивать этот сегмент в рамках Форума?

- Как я уже отметил выше, на ПМГФ большой блок конгрессных мероприятий посвящен вопросам СПГ и переходу на использование газомоторного топлива на всех видах транспорта, в том числе и морского. Последний сегмент будет рассматриваться нашими участниками не столь подробно, но мы надеемся в будущем уделить этой тематике гораздо больше внимания. И для этого есть все основания — за последние годы мы наблюдаем как продвигается отрасль, строится инфраструктура внутри страны. Мы надеемся, что тема перевода судов на использование СПГ в качестве моторного топлива также будет активно развиваться, а лучшие предложения и инициативы участники вынесут на обсуждение в рамках Форума.

- То есть, на Ваш взгляд, это тематика в перспективе будет расширена в рамках конгрессных мероприятий?

- Конечно. Об этом говорит и то, что Санкт-Петербург и «Экспофорум» в 2022 году примут одно из крупнейших мероприятий отрасли — Международную конференцию и выставку по СПГ (LNG International Conference&Exhibition). Мы надеемся, что Санкт-Петербург с достоинством примет это масштабное отраслевое событие, а мы со своей стороны уже начинаем активно к нему готовиться, развивая и расширяя в рамках мероприятий ПМГФ вопросы в области СПГ, включая морскую тематику.



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

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

ANNUSHKA HOTEL

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

Командировки в Санкт-Петербург
напрямую в отель

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



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

ЦВЕТУЩАЯ ХИМИЯ

Роспотребнадзор добивается снижения количества фосфатосодержащих соединений в синтетических моющих и водосмягчающих средствах, оказывающих негативное влияние на водоемы.

Александр Белый

Роспотребнадзор ведет работу по внедрению комплексных мер, направленных как на максимальное снижение потерь фосфора при переработке, ограничение использования фосфатосодержащих удобрений, уменьшения содержания фосфора в потребительской продукции (синтетические моющие средства), так и на недопущение загрязнения окружающей среды соединениями фосфора через стоки и выбросы.

В последнее десятилетие ухудшилось состояние российских водных объектов, используемых в питьевых и хозяйственно-бытовых целях, связанное с процессами эвтрофикации. Антропогенная эвтрофикация водоемов и водотоков возникает в результате избыточного поступления в них биогенов (фосфора, азота) и сопровождается изменениями, из-за которых становится невозможным использование их в хозяйственной деятельности (питьевое водоснабжение, рекреационные цели). При «цветении» воды в результате

отмирания размножившихся водорослей и развития сопутствующей микрофлоры ухудшается качество природной воды по санитарным и токсикологическим показателям. Кроме того, последующая гибель разрастающихся сине-зеленых водорослей приводит к образованию в воде устойчивых к разрушению токсических веществ.

Большая часть фосфатов, содержащихся в коммунальных стоках, является следствием использования синтетических моющих средств, в которых содержание фосфатов доходит до 30%.

В России требования к товарам бытовой химии (в том числе предназначенных для мытья и товаров детского ассортимента) установлены Едиными санитарно-эпидемиологическими и гигиеническими требованиями к товарам, подлежащим санитарно-эпидемиологическому надзору, утвержденными Решением Комиссии Таможенного союза. В отношении указанной продукции предусмотрена оценка массовой доли фосфорнокислых соединений в пересчете на пятиокись фосфора. Действующий норматив допускает содержание «фосфорнокислых соединений в пересчете на P_2O_5 » не более 17% (кроме водосмягчающих средств, в водосмягчающих средствах – не более 30%).

В то же время европейским законодательством запрещается продажа моющих средств с содержанием фосфора, равном или больше чем 0,5 грамма в рекомендуемом количестве моющего средства, которое будет использоваться в основном

цикле процесса стирки.

Для снижения негативного воздействия на окружающую среду Роспотребнадзором подготовлены изменения в нормативы Евразийского экономического союза в части снижения количества фосфатосодержащих соединений в составе рецептуры синтетических моющих и водосмягчающих средств до 1%. Пакет документов направлен в 2017 году в Евразийскую экономическую комиссию на рассмотрение.

Как заявляют в Роспотребнадзоре, крупный бизнес, производящий в РФ моющие и чистящие средства, поддержал инициативу по снижению фосфатов в моющих средствах, а также сообщил о готовности переходить к производству концентрированных моющих средств для экономии электроэнергии и воды и снижения негативного воздействия на окружающую среду.





Более 50% Сейшельского архипелага – заповедники, при этом с развитием страны их число увеличивается, а не сокращается, как этого можно было бы ожидать.

Какие образы всплывают в сознании человека, когда он слышит слова «экология», «защита окружающей среды»? Скорее всего, первыми ассоциациями станут водоемы с прозрачной водой, красивые пейзажи, разнообразие животного и растительного мира.

Затем у вдумчивого человека может возникнуть внутренний дискомфорт от осознания степени ущерба, который планете нанес и продолжает безрассудно наносить ее хозяин.

На первый взгляд может показаться, что от конкретного человека мало что зависит. Ведь лично мы не можем повлиять на качество воды в кране, на прекращение истребления редких животных, на развитие технологий утилизации отходов и на многое другое. Кажется, что можно жить отдельно от всех этих экологических вопросов, оставив их решения государству, законодательству, ЮНЕСКО и профильным организациям.

Однако любому человеку по силам внести свою минимальную лепту в охрану окружающей среды.

Первые шаги

Сразу же за пределами международного аэропорта на острове Маэ туристов поражает уровень чистоты, полное отсутствие мусора вдоль дорог, свалок из пластиковых бутылок, целлофановых пакетов и других бытовых отходов.

На этикетках местной питьевой воды любознательный турист прочитает «Просим выбрасывать пластиковые бутылки только в урны, с целью сохранения природы наших красивых Сейшельских островов».

ЭТО ДРУГОЙ МИР

Первозданная природа Сейшельских островов поддерживается усилиями множества неправительственных и государственных организаций, а также каждого отдельного человека. Причем с малого возраста.

Татьяна Пролеско, генеральный директор SeyClub

Клубы природы на любой вкус

По мере роста уровня загрязнения окружающей среды вопросы экологии выходят на повестку дня во многих странах мира.

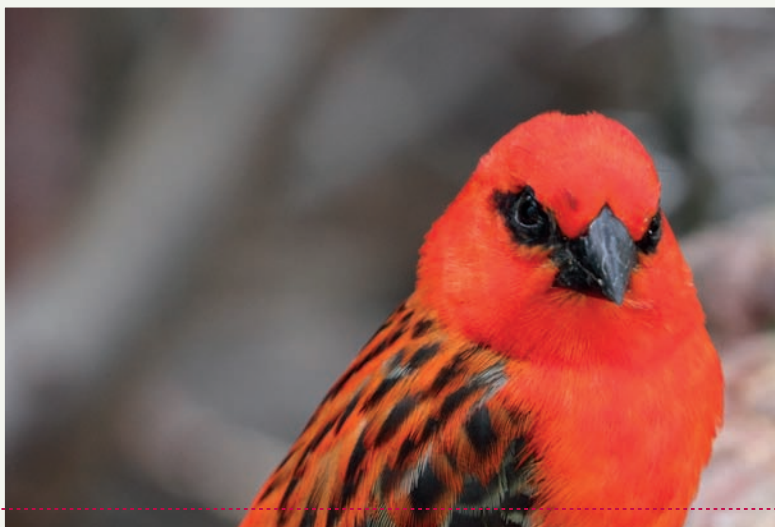
В 1994 году на Сейшелах основан Клуб Дикой Природы (Wildlife Clubs of Seychelles, WCS). Это неправительственная организация (НПО), деятельность которой направлена на привлечения детей и молодежи к вопросам экологии. В настоящее время WCS состоит примерно из 600 участников, имеет свои клубы почти во всех школах страны. Регулярно проводятся мероприятия, экскурсии, позволяющие ближе познакомиться с дикой природой и ее хрупкими экосистемами. Учащиеся принимают посильное участие в экологических акциях, например, уборке территорий, посадке деревьев и садов, устранению инвазивных растений, опросах населения. WCS тесно сотрудничает с Министерством окружающей среды и энергетики, церковными и всеми образовательными учреждениями от школ до университетов.

Неправительственная организация

S4S (Sustainability for Seychelles) с 2007 года является связующим звеном всех процессов между гражданами, правительством, другими НПО и частным сектором с целью сохранения окружающей среды на Сейшелах.

Деятельность Морского общества охраны Сейшельских островов Marine Conservation Society Seychelles (MCSS) — направлена на сохранение морской среды путем проведения исследований, постоянного мониторинга передвижения китовых акул и черепах, реализации ряда программ, финансируемых грантами. Большинство проектов фонда поддерживаются усилиями волонтеров. Некоторые из них спонсируются местными предприятиями, ассоциациями и частными лицами. В настоящее время фонд привлекает волонтеров для участия в исследовании Морского заповедника Святой Анны и острова Серф, а также курорта Banyan Tree, инициировавшего ветеринарную поддержку и спасение диких животных.

Фонд Зеленые острова (Green Islands Foundation) основан в 2006 году и всеми силами стремится преодолеть разрыв между частными интересами и наци-





ональными экологическими программами. Страна ограничена в человеческих ресурсах, в связи с этим ведется активное сотрудничество с зарубежными исследовательскими центрами и университетами.

Природа Сейшел (Nature Seychelles) с 1998 года является ведущей организацией в западной части Индийского океана. Это крупнейшая и старейшая экологическая НПО в Сейшельском архипелаге. Она состоит в партнерстве с BirdLife (охрана птиц), Международным союзом охраны природы и природных ресурсов, а также является членом Морской Научной Ассоциации западной части Индийского океана. Основной целью организации считается сохранение биологического разнообразия при помощи внедрения ряда научных, управленческих, образовательных и учебных программ.

НПО «Сохранение островов» (Island Conservation Society) владеет и управляет заповедником Арид, а также по договору с НПО «Развитие островов» (Islands Development Company) создала центр по развитию территорий - заповедников Альфонс, Дерош и Силуэт.

Организация для привлечения граждан Сейшельских островов - Citizens Engagement Platform Seychelles занимается повышением потенциала гражданского общества и его участия во всех процессах и инициативах, связанных с защитой экосистем и не только.

Правительство Республики проводит целенаправленную политику, подписывает международные соглашения и предлагает законодательные акты по совершенствованию в управлении биоразнообразия островов. Существуют организации, которым поручено заниматься защитой особенно хрупких экологических объектов. Например: Управление национальных парков отвечает за морские и наземные территории архипелага, а Фонд Сейшельских островов заведует охраной объектами всемирного наследия ЮНЕСКО: самым большим в мире коралловым атоллom - Альдабра и единственным доисторическим лесом на планете - Майской долиной на острове Праслин.

Ряд исследовательских проектов направлен на восстановление кораллов, определение степени их обесцвечивания, вызванного Эль-Ниньо - колебанием температуры поверхностного слоя воды.

Чистые технологии

На Сейшелах распространены ветряные турбины, солнечные фотоэлектрические установки, а также резервуары для сбора дождевой воды. Совершенствуется специальная система очистки сточных вод в северном и центральном районах острова Маэ.

На Сейшелах все чаще можно увидеть электромобили.

Многие отели применяют собственные инновации в виде систем повторного использования серы или воды, применяемой для поддержания ландшафтного дизайна. Местный отель Banyan Tree лидирует в переработке отработанного масла с кухонь. Оно превращается в биодизельное топливо и используется в транспортных средствах, тем самым снижая зависимость от углеводородного сырья.

ОТЕЛЬ Constance Lemuria Resort использует систему очистки сточных вод для поддержания 18-луночного гольф-поля.

Многие большие и малые курорты вносят свой вклад в сохранение природы и соревнуются между собой, получая различного рода поощрения от государства.

На заметку инвестору

Гармонизация развития гостиничного сектора и одновременное поддержание окружающей среды в первозданном виде являются приоритетными на Сейшельских островах.

Считается, что здания в стране не должны быть выше кокосового дерева. Любые крупные проекты оцениваются с точки зрения степени их будущего воздействия на природу.

Местное население очень активно выражает свои взгляды на такие проекты. Так, за

последние три года строительство домов, а также заправка автомобилей и других нужд отелей на островах Маэ и Праслин в заповеднике (La Vanille Forest) - в Foile Bay.

Страна активно работает с получением разрешения на строительство на острове Ля Диг. Новые большие отели - с номерным фондом свыше 25 номеров - возводятся на острове запрещено, несмотря на высокий спрос со стороны туристов на размещение, который значительно превышает предложение. Бронирования на Ля Диге растут, и для оформления минимум за 3-5 месяцев до заезда. Найти и купить землю по желаемым параметрам крайне трудно, хотя и возможно.

Инвестиционный Комитет Республики заинтересован в привлечении средств к развитию ряда проектов. При этом иностранному гражданину, который внес значительный вклад в развитие страны и улучшение технических сфер ее жизни, имеет шансы на получение гражданства Сейшельских островов.

Существует ряд решений для инвесторов, желающих владеть большим или малым отелем на Сейшелах. Первым решением может стать покупка участка земли с уже одобренным проектом на строительство. Для государства приоритетно развитие таких объектов вместо выдачи новых разрешений.

Вторым вариантом является покупка и / или реконструкция действующего отеля.

Совмещение различных подходов к охране окружающей среды - от привития молодому поколению бережного отношения к природе до разумного ограничения деловой активности позволяет Сейшелах оставаться экологически чистым местом на планете. Именно поэтому каждый путешественник может найти здесь пляж, где он будет кормить птиц с руки, погружаться в потрясающий подводный мир, рассматривать диковинные растения и испытывать ни на что не похожие ощущения.



ФЛОТ НА ТЫСЯЧУ ЛЕТ

Военно-морской флот России отметил свою очередную годовщину. Важнейшие страницы его истории - в электронных материалах Президентской библиотеки в Санкт-Петербурге.

Виктор Цукер, по материалам Президентской библиотеки



«Кронштадтская ночь», Пен С.В.



Первые упоминания о прообразе военного флота у славян относятся к I веку: «Первый морской поход в Грецию совершён был овладевшими Киевом дружинниками Рюрика, явившимися перед Константинополем в 865 году, в числе 200 судов». Потом успешные походы в Грецию совершены князьями Олегом, Игорем и Святославом, завоевавшим приданайскую Болгарию и временно утвердившимся в ней.

Сын Святослава, Владимир, ходил по Волге против камских болгар и завоевал у греков Херсонес, сообщает Ф.Ф. Веселаго в своей работе 1893 года «Краткая история Русского флота». Он отмечает: «Эти плаванья, сопровождавшиеся разорением берегов и захватом богатой добычи, навели ужас на прибрежных жителей, и признанное греками господство русских на Чёрном море выразилось названием этого моря — Русским морем».

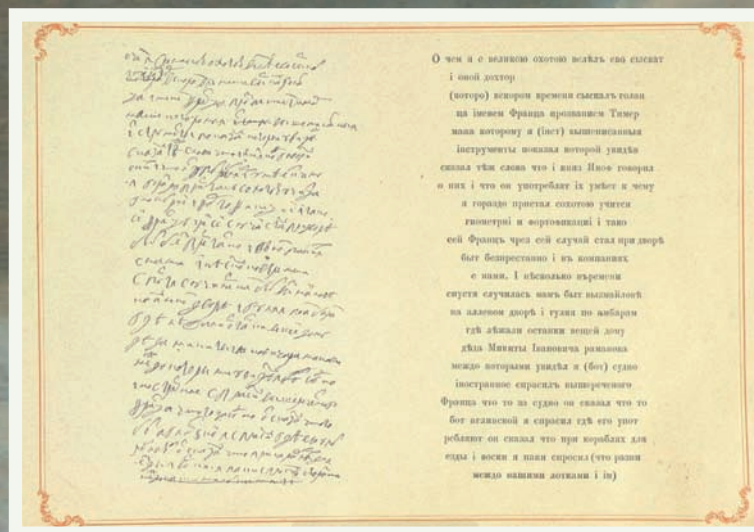
Во времена царствования Михаила Фёдоровича — основателя династии

Романовых — сделана первая попытка заложить настоящий военный корабль по европейскому образцу, оснащённый пушками. Строился он не для военных походов, а для охраны торговых судов, но, «выйдя в Каспийское море, «Фридерик» погиб там у берегов Дагестана».

При Алексее Михайловиче предпринята вторая попытка создания военной силы на море, пишет Ф.Ф. Веселаго, «по ходатайству одной персидской купеческой компании, которая желала перевозить персидские товары в Западную Европу через Россию, и наше правительство, за определённое вознаграждение, обязывалось доставлять и охранять эти товары во время пути. С этой целью в дворцовом селе Дединове в 1667 году заложен корабль «Орёл» и, кроме того, яхта, бот и две шлюпки». Этот флот тоже постигла печальная участь: «Конечным пунктом, до которого дошли они, оказалась Астрахань, где «Орёл» сожжён разбойником Стенькою Разиным, а команда разбежалась»,

— сообщает «Краткая история Русского флота».

В электронной копии издания 1904 года «Русский военный флот» можно найти уникальный документ — «Снимок с собственноручной записки Государя Петра Великого о находке ботика и первых плаваниях Его Величества». Буквально своими глазами читатель видит, как начиналась история регулярного русского флота: «...случилось нам быть в Измайлове... и, гуляя по амбарам, где лежали останки вещей дома деда Микиты Ивановича Романова, между которыми увидел я (бот) судно иностранное. Спросил вышеречённого Франца, что то за судно, он сказал, что то бот английский. Спросил, где его употребляют, он сказал, что при кораблях для езды и воски. Я... спросил... какое преимущество имеет перед



Записка
Петра Великого

достоинства русского флага», читаем в разделе устава «Общие обязанности чинов флота».

1860-х гг. двух русских крейсерских эскадр к берегам США. Вошедшие в подборку документальные фильмы, подготовленные Президентской библиотекой, рассказывают об одной из ярких и интересных страниц в истории взаимоотношений двух стран. Благодаря этому походу сорвано вооружённое выступление коалиции европейских государств против России. Кроме того, русский флот внёс заметный вклад в перелом Гражданской войны Севера и Юга, во многом предопределив победу Авраама Линкольна и создание Соединённых Штатов Америки. В электронную коллекцию включены отдельные статьи и обзоры, опубликованные в отечественной печати с момента события по настоящее время, а также очерк, изданный Военно-морским историческим фондом США.



нашими судами... Он мне сказал, что бот ходит... на парусах не только по ветру, но и против ветру, которое слово меня в великое удивление привело... — пишет Пётр. — Вышеречённый Франц сыскал голландца ж Карштен Брандта, который призван при отце моем в компании морских людей для делания морских судов на Каспийское море, оный бот починил и сделал мачты и паруса...».

В фонде Президентской библиотеки хранится цифровая копия издания 1871 года «Дедушка Русского флота, ботик Петра Великого. 1688—1872», которая наиболее полно рассказывает историю этого корабля.

Пётр I не только стал отцом-основателем военно-морского флота Российской империи, он также выступил автором Морского устава — документа, в котором изложены основные законы, касающиеся всех сторон флотской жизни. «Все чины флота во всякое время и при всех обстоятельствах должны вести себя так, чтобы поддерживать честь русского имени и

Отдельного упоминания заслуживает электронная коллекция «Экспедиция Русского флота к берегам Северной Америки (1863—1864)», посвящённая походу в

В фонде Президентской библиотеки хранятся десятки различных материалов, рассказывающих как о развитии и становлении флота в России, так и о важнейших событиях, навсегда оставивших имена русских моряков в истории мирового мореплавания. Это электронные копии документов, редких книг, энциклопедий, исследований, биографий, альбомов, периодических изданий, оцифрованные документальные фильмы и многое другое.

История российского ВМФ подробно представлена в таких изданиях из электронного фонда Президентской библиотеки, как «Краткия сведения о русских морских сражениях за два столетия с 1656 по 1856 год» Ф.Ф. Веселаго 1871 года, «Русский флот в царствование императрицы Екатерины II с 1772 г. по 1783 год» А.С. Кроткова 1889 года, «К последним событиям. Т.1: Современный флот» А.Г. Авчинникова 1905 года, сборник «Российский императорский флот» 1915 года, воспоминания вице-адмирала А.Г. фон Нидермиллера «От Севастополя до Цусимы: воспоминания;Русский флот за время с 1866 по 1906 гг.» 1930 года и многих других.

Также на портале Президентской библиотеки можно ознакомиться с оцифрованными копиями нескольких редакций Морского устава: 1778 года, 1853 года, 1885 года.

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



X МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ **ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ**

- Профильное законодательство и правоприменительная практика
- Развитие рынка внутренних перевозок грузов
- Транзитные возможности России и совершенствование ВЭД
- Развитие транспортной системы и механизмы ГЧП
- Инновационные технологии в отрасли

www.forumrtp.ru

5-6 октября 2017 года

Crowne Plaza St.Petersburg Airport
Санкт-Петербург
ул. Стартовая, д. 6 литер А

ОПЕРАТОР ФОРУМА:



ConferencePoint
www.confspb.ru

Телефон/факс:
+7 (812) 327-93-70

ОРГАНИЗАТОР ФОРУМА:
АНО «Развитие транспортного потенциала»

Организатор **VOSTOCK CAPITAL**

Oil TERMINAL 2017

23–24 ноября, Санкт-Петербург

XII техническая конференция

Нефтебазы и нефтяные терминалы: от современного проектирования до эффективной эксплуатации

Среди докладчиков и почетных гостей:



**Камбиев
Зандиев,**
Генеральный
директор,
Dunlop Oil & Marine



**Сергей
Мироненко,**
Генеральный
директор,
**Газпромнефть
Терминал СПб**



**Фарит
Шафеев,**
заместитель
исполнительного
директора —
главный инженер,
Лукойл-КНТ



**Александр
Мороз,**
Региональный
менеджер
по России и Казах-
стану
HMT Rubbaglas



**Антон
Ницин,**
Первый заместитель
главного инженера —
главный инженер,
**РПК-Высоцк
Лукойл П**



**Михаил
Лисанов,**
Директор Центра
анализа риска,
**НТЦ
исследований
проблем
промышленной
безопасности**

- Познакомьтесь с **300+ лидерами отрасли**, в том числе с более чем **70 руководителями** международных и российских нефтегазовых, трейдинговых и транспортных компаний, нефтяных терминалов и нефтебаз, ведущих морских портов
- Получите **информацию о текущих и перспективных проектах** в области проектирования, строительства и реконструкции нефтебаз и нефтяных терминалов
- Встретьтесь с **главными инженерами, технологами, метрологами** таких компаний как Транснефть, КазТрансОйл, Татнефть, Сургутнефтегаз, РН-Тупаснефтепродукт и многих других
- **НОВОЕ!** Технический визит на ПТК-Терминал

Зарегистрируйтесь сейчас:

www.oilterminal.org

events@vostockcapital.com

+44 207 394 30 90

+7 (499) 505 1 505

Золотые
спонсоры:



Серебряный
спонсор:

Endress+Hauser 
People for Process Automation

Бронзовый
спонсор:





2017

19 **ОКТАБРЯ**

International
Conference

Международная конференция

Контейнерные и Ro-Ro перевозки: Россия, Балтия, СНГ

Санкт-Петербург

Приглашаем Вас принять участие в работе конференции «Контейнерные и Ro-Ro перевозки: Россия, Балтия, СНГ 2017», которая пройдет в AZIMUT Отель Санкт-Петербург.

В ходе конференции мы обсудим перспективы и сдерживающие факторы развития рынка контейнерных перевозок в России, технические вопросы, состояние нормативной базы.

Среди тем конференции:

- прогноз развития контейнерного рынка на 2018 год;
- железнодорожные контейнерные перевозки в России и перспективы маршрутов «Нового Шёлкового Пути»;
- роль и перспективы прибалтийских портов в работе с транзитными грузами; развитие припортовой инфраструктуры;
- эффективные логистические модели в условиях жесткой экономической ситуации;
- расширение номенклатуры контейнерных грузов; состояние логистики рефрижераторных грузов; особенности работы с флекси-танками и танк-контейнерами в портах РФ.

+7 (495) 2595517
+7 (926) 3772080

www.ibforum.ru
info@ibforum.ru