

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[50]
№ 2 /2018



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



Марин Бункер



ВАЖНОЕ ЗВЕНО ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ | СТР. 22



2–5 ОКТЯБРЯ 2018

Санкт-Петербург

КВЦ «Экспофорум»

ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ

OFFSHORE MARINTEC RUSSIA

**СУДОСТРОЕНИЕ
ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ
ШЕЛЬФ**

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

www.offshoremarintec-russia.ru

Организатор:



Партнер:



Генеральный спонсор:



Официальный спонсор:





VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

- Наилучшие практики и технологии в области обеспечения транспортной безопасности
- Развитие диалога бизнеса и власти
- Консолидация повестки в области комплексной безопасности на транспорте

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ ТЕРРОРИЗМУ

- Инженерно-технические средства ТБ и их сертификация
- Подготовка и аттестация сил ТБ, аккредитация подразделений ТБ
- Антитеррористическая защищенность транспортной инфраструктуры
- Практический опыт реализации требований законодательства
- Безопасность транспортной системы во время проведения ЧМ FIFA-2018
- Международная практика и сотрудничество.
- Осуществление контрольно-надзорной деятельности

Государственная политика и законодательное регулирование в области комплексной безопасности на транспорте



БЕЗОПАСНОЕ ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И СНИЖЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ

- Информационные технологии в обеспечении безопасности на транспорте
- Обеспечение безопасности городских транспортных систем
- Кибербезопасность транспортной отрасли
- Пожарная безопасность и предупреждение ЧС на транспорте
- Роль человеческого фактора
- Безопасная эксплуатация беспилотных транспортных средств
- Обеспечение безопасных условий перевозок грузов

30 мая - 1 июня 2018 г
Санкт-Петербург

Отель «Hilton», Петербургское шоссе, 62 стр.1





Выпуск подготовлен при финансовой поддержке ООО «ОНЕГО ШИПИНГ»

Итоги и прогнозы

Новая линейка круизников. *Александр Белый* 5
 Природное наказание. *Александр Белый* 6

Транспорт и логистика

По министерскому счету. *Виктор Цукер* 8
 ФГУП «Росморпорт» - 15 лет. *Марина Дерябина* 12
 Санкции не помеха. *Марина Дерябина* 15

Железнодорожный транспорт

Содержательный контракт. *Виктор Цукер* 16

Морской и речной транспорт

Порты в плюс. *Алексей Лисовский* 18
 Важное звено транспортной инфраструктуры.
 По материалам журнала «Газпром» 22
 Ставка на зерновые..... 25
 Извлечь пользу. *Андрей Нелогов* 28
 Рисковая логистика. *Виктор Цукер* 32

Морской туризм

Море туристов. *Екатерина Пиляева, Татьяна Пролеско*..... 34

Судостроение

Тылы флота. *Алексей Лисовский* 37
 Баланс отсутствует. *Виктор Цукер* 38
 Замена дрейфующим станциям. *Павел Шибанов* 41
 60 лет атомному подводному флоту. *Виктор Цукер* 42
 Пэб отправилась в Мурманск. *Павел Шибанов*..... 44

Морская история

Юбилейный фестиваль ледоколов. *Марина Дерябина* 45



Содержание



НОВАЯ ЛИНЕЙКА КРУИЗНИКОВ

Первое круизное колесное судно «Золотое кольцо» заложено на заводе «Лотос». Тем самым положено начало новой линейке судов для пассажирского круизного флота России, остро нуждающегося в обновлении.

Александр Белый

В середине января на АО «Судостроительный завод «Лотос» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК)) состоялась закладка головного пассажирского колесного судна проекта ПКС180 «Золотое кольцо». Согласно заключенному в декабре 2017 года контракту, два судна этого проекта строятся для группы «Гама». Первый круизный лайнер передается заказчику в 2019 году.

Создание судов осуществляется в рамках программы ОСК по лизингу морских и речных гражданских судов с привлечением компании «Гознак-лизинг» (входит в состав ОСК).

На новых судах применяется новое технологическое решение - колесный движительно-рулевой комплекс, обеспечивающее повышенную надежность и эффективную работу на предельном мелководье - до 1,2 метра. Малая осадка и габарит по высоте 8,6 метров дают возможность безопасного движения по неглубоким рекам, под мостами, что

является заметным преимуществом перед существующим речным туристическим флотом.

Кроме того, компьютерное управление движением и системами судна дает возможность причаливания к необорудованному берегу. За счет этого пассажирские суда нового проекта позволят расширить географию речных круизов не только в европейской части страны, но и в Сибири, и на Дальнем Востоке.

При постройке судна предполагается использовать преимущественно отечественные материалы, механизмы и оборудование. Колесные суда - это «плавающая гостиница» уровня 5 звезд, которая призвана обеспечить высокий комфорт 180 пассажирам в каютах «Люкс» и первого класса.

В настоящее время в России строится три круизных лайнера для внутреннего туризма: один теплоход проекта ПКС180 «Золотое кольцо» и два круизных судна проекта PV300 (одно из них - на «Лотосе»). Этого не достаточно для удовлетворения спроса на речные круизы, и в целом отражает невеселую картину состояния отечественного пассажирского флота, добрая половина которого ждет списания.

Как ранее отмечал генеральный директор ООО «Морское инженерное бюро» Геннадий Егоров, ежегодно речные круизные суда по внутренним водным путям России перевозят около 400 тыс. туристов, из них примерно 100 тыс. иностранцев.

Средний возраст российских судов

составляет 43 года, при этом половине из 90 существующих судов уже за 50-60 лет. В ближайшее десятилетие этот флот, скорее всего, будет списан, и в стране останется всего порядка 40-50 судов. Поэтому к 2030 году их услугами смогут воспользоваться до 0,2 млн туристов. При этом по некоторым экспертным оценкам потенциально объем рынка составит к тому времени до 1,0 млн туристов. «Оценка рынка, в том числе опыт по работе судов проекта PV08 «Александр Грин» и «Виктория» с отечественными туристами, позволяет сделать вывод, что с учетом прогнозируемого сокращения числа находящихся в эксплуатации судов старых серий, требуется к 2025 году не менее восьми новых круизных судов концептов PV300VD и PV300», - отмечал Геннадий Егоров.

Основные технические характеристики судна проекта ПКС 180 «Золотое кольцо»:

- длина габаритная - 81,6 м;
- ширина - 13,8 м;
- мощность главных дизель-генераторов - 3 x 320 кВт;
- скорость экономического хода на глубокой воде - 18 км/ч;
- тип движительно-рулевого комплекса - колесный;
- привод гребных валов - электромеханический.

ПРИРОДНОЕ НАКАЗАНИЕ

Ущерб от стихийных бедствий в мире в 2017 году достиг 314 млрд долларов.
Наибольшие разрушения несут ураганы.

Александр Белый



Природные катастрофы в 2017 году нанесли ущерб в 314 млрд долларов. Как отмечается в докладе Лувенского католического университета, прошлый год оказался одним из самых значительных в материальном выражении - он стал вторым с 1900 года по размеру нанесенного ущерба.

Из 318 бедствий, от которых пострадали 96 млн человек в мире, исследователи указывают на три особенно разрушительных урагана: «Харви», «Ирма», «Мария». В августе и сентябре 2017 года они обрушились на Карибский бассейн, достигнув побережья США. Наиболее существенный ущерб экономике в 2017 году нанес ураган «Харви», который достиг побережья Техаса в августе. Munich Re оценивает совокупные экономические потери от него в 85 млрд

долларов, за всю историю наблюдений по этому показателю он уступает лишь урагану «Катрина» (август 2005 года).

Наводнения и ураганы, а также оползни и ряд других стихийных бедствий унесли 9 503 жизни. По данным университета, это явно значительно меньше средней годовой цифры в 68 тыс. жизней в период с 2007 года по 2016 год. Например, чрезвычайно смертоносное землетрясение на Гаити в 2010 году повлекло смерть более 225 тыс. человек.

Наибольшее число стихийных бедствий в 2017 году произошло в Азии - 136 (43% от общего числа в мире). От 25 из них только в Китае пострадали 15 млн человек. В Индии 15 стихийных бедствий привели к 2,3 тыс. жертв и затронули 22,5 млн человек.

В Атлантике штормит

Штормовая активность в Атлантике в 2018 году, как и в 2017 году, будет выше долгосрочных средних показателей, прогнозируют эксперты Университета штата Колорадо, который публикует такие материалы уже 35 лет. При этом метеорологи рассчитывают, что в этом году обойдется без таких разрушительных ураганов, как в прошлом сезоне, который был рекордным по многим параметрам.

По оценкам университета, над Атлантическим океаном в предстоящем сезоне может зародиться до семи ураганов, которые могут оказать существенное влияние на погодные условия, сельское хозяйство

и рынки энергоносителей. Вероятность того, что хотя бы один серьезный ураган достигнет побережья США, оценивается в 63%. В то время как некоторые регионы США и часть стран Карибского бассейна все еще продолжают восстановление после прошлогодних штормов

Подготовка к урагану - дело затратное, а наиболее уязвимыми являются регионы Атлантического побережья США со сравнительно низким (в рамках страны) подушевым доходом.

В среднем за 30 лет с 1981 по 2010 год над Атлантикой формировалось 12 «именных» штормов и 6 ураганов в год. Сезон официально длится с 1 июня по 30 ноября, хотя может выходить за эти рамки, наи-

более разрушительные ураганы обычно наблюдаются с 20 августа до начала октября.

В 2016 году Университета штата Колорадо прогнозировал 15 ураганов на сезон, и его ожидания оправдались. В 2017 году прогноз предполагал не более 9 ураганов, но их оказалось 10.

По данным Munich Re, убытки от сезона ураганов в 2017 году стали максимальными за все время наблюдений - 215 млрд долларов, из них застрахованы менее 43% - 92 млрд.



БАЛТИЙСКИЙ ПОРТ

Санкт-Петербург
ул. Маршала Говорова, 49
arenda@balticport.ru
www.balticport.ru
+7 (901) 975-90-90

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

ПО МИНИСТЕРСКОМУ СЧЕТУ



Для поддержания темпа развития российской транспортной отрасли необходимо совершенствовать инфраструктуру, обеспечить конкурентоспособность отечественных перевозчиков на всех видах транспорта, создать условия для роста транзитных перевозок, расширить перечень вспомогательных и дополнительных услуг в морских портах и аэропортах.

Виктор Цукер по материалам выступления министра транспорта РФ Максима Соколова

По итогам 2017 года транспортная отрасль России демонстрирует динамичное развитие. Ее вклад в валовый внутренний продукт (ВВП) превысил 5%. Свыше 11% всех инвестиций в стране направляется в транспортный комплекс (1,8 трлн рублей, всего по стране - 15,9 трлн рублей).

В 2017 году объем инвестиций вырос к уровню 2016 года на 7% и составил по предварительной оценке 1,8 трлн рублей. Это – почти 2% ВВП.

Численность работающих в отрасли по данным Росстата составляет около 6% от всех занятых. Средняя заработная плата на 23% выше, чем в целом по экономике. Рост производительности труда превысил показатель по экономике в целом (2,0%) и составил 2,5% к уровню 2016 года.

Продолжается рост объема экспорта транспортных услуг. По предварительным данным он составил почти 17 млрд долларов, что на 13% превышает уровень 2016 года. Это примерно половина доходов от экспорта российского газа.

Авиация на подъеме

На воздушном транспорте объем перевозок вырос к уровню 2011 года в 1,6 раза. В прошлом году российская гражданская авиация достигла нового рекордного показателя по количеству перевезенных пассажиров – 105 млн.

Основную долю – 59,6% (62,6 млн человек) от общего объема составили внутренние перевозки, что тоже является рекордом. Этот результат стал возможен благодаря комплексу мер по государственной поддержке.

Например, в рамках программ субсидирования по внутренним маршрутам перевезено 7,5 млн пассажиров.

Пятимиллионный рубеж по перевозкам пассажиров в прошлом году, помимо аэропортов Московского узла и петербургского Пулково, перешагнули сразу четыре региональных аэропорта в городах: Екатеринбург, Новосибирск, Сочи и Симферополь (5,2 млн пассажиров против 1,2 млн в 2013 году). В середине апреля в Крыму

начал работу новый терминал аэропорта «Симферополь». Его площадь превышает 78 тыс. м². Общий объем инвестиций в проект – 32 млрд рублей. Новый терминал аэропорта «Симферополь» сможет обслуживать 3650 пассажиров в час или 6,5 млн в год.

В декабре прошлого в Ростовской области состоялось знаковое событие – открытие нового современного аэропорта «Платов», который ежегодно сможет принимать порядка 5 млн пассажиров. Аэропорт является одной из первых в истории современной России новых воздушных гаваней, построенных «с нуля».

Кроме того, введены в эксплуатацию новые аэровокзальные комплексы в аэропортах: Анапы (Витязево), Перми (Большое Савино), Красноярска (Емельяново), Тюмени (Рошино) и Калининграда (Храброво). Подготовлена аэродромная инфраструктура в аэропортах Волгограда, Екатеринбурга, Нижнего Новгорода, Самары, Саранска, реконструирована взлетно-посадочная полоса в Кызыле Республики Тыва.

Дорогие дороги

Благодаря созданию дорожных фондов за последние шесть лет (с 2012 по 2017 год) удалось практически вдвое

увеличить протяженность федеральных дорог, соответствующих нормативным требованиям: в 2012 году – 43,0% (21865 км) в 2017 году – 77,8% (41246 км).

В прошлом году открыт первый участок новой Центральной кольцевой автомобильной дороги – обход Звенигорода.

В 2018 году должно быть завершено на всем протяжении (669 км) строительство скоростной автодороги М-11 Москва – Санкт-Петербург, а также продолжено строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области.

За счет средств от системы «Платон» введены в эксплуатацию мосты в Нижнем Новгороде (Борский мост), Ростове-на-Дону (Ворошиловский мост), Пензе (Свердловский мост), Петрозаводске (Гоголевский путепровод), а также в Республике Бурятия, Удмуртской Республике, Кировской, Самарской и Тамбовской областях.

Заработал приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги». В 39 крупнейших городах уже приведено в нормативное состояние более половины дорожной сети (26 тыс. км), ликвидировано почти 1,5 тысячи мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Весь прошедший год ударными темпами шло строительство Крымского моста и подходов к нему. В мае этого года по автодорожной части моста запущено движение легкового транспорта и автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки.

Одновременно планируется запустить движение по сорокакилометровому автоподходу со стороны таманского берега (от федеральной трассы А-290), а также по автоподходу на крымской стороне от моста до трассы «Таврида».

Впрочем, ситуация с региональными и местными дорогами пока остается напряженной. С 2012 года построено и реконструировано при поддержке федерального бюджета более 9 тыс. км региональных и местных дорог.

С учетом того, что даже в административных центрах немногим более 35% дорог отвечают нормативным требованиям, а более 25 тыс. км вовсе не имеют твердого покрытия, текущие объемы дорожного строительства на региональном и муниципальном уровне недостаточны и их требуется наращивать.

Минтрансом подготовлен план по приему региональных дорог в федеральную собственность, на первом этапе он включает порядка 8 тыс. км. Это позволит субъектам высвободить около 3 млрд рублей и направить их на развитие своей сети.

Активное внедрение в последние годы механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) внесло существенный вклад в решение проблем ограниченности бюджетных ресурсов, повышения качества строительства и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры.

В прошлом году успешно завершена реализация ГЧП проектов в отношении участков федеральных автодорог М-11 «Москва – Санкт-Петербург» в Тверской области, М-3 «Украина» в Калужской области, М-4 «Дон» в Ростовской области.

Сегодня государственно-частное партнерство в дорожном хозяйстве выходит на региональный уровень. Начата реализация региональных дорожных ГЧП-проектов в Хабаровском и Пермском краях. В текущем году также планируется реализация региональных ГЧП-проектов в Самаре, Уфе и Новосибирске.

На железнодорожном транспорте

с 2012 по 2017 годы введены в эксплуатацию более 980 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий. В прошлом году открыто движение по новой железнодорожной линии Журавка–Миллерово в южном направлении, которая дала прямой выход из Центральной России на Черноморское побережье.

Увеличение за шесть лет пропускной способности БАМа и Транссиба в полтора раза будет решаться в рамках 2-го этапа проекта модернизации этих линий

с учетом развития месторождений Восточного полигона. Запланированные мероприятия позволят обеспечить вывоз грузов с основных месторождений Восточного полигона по этим магистралям в объеме до 180 млн тонн к 2025 году.

Внимание рекам

В целях обеспечения развития внутренних водных путей в прошлом году продолжены проекты по комплексной реконструкции Волго-Балтийского водного пути, Волго-Донского судоходного канала, гидротехнических сооружений Беломорско-Балтийского канала, Камского и Енисейского бассейнов.

Для снятия ограничений на Единой глубоководной системе (ЕГС) в прошлом году завершено проектирование Багаевского гидроузла и продолжено проектирование Нижегородского. Строительство начнется в текущем году и они должны быть реализованы в полном объеме, поскольку их реализация напрямую влияет на структуру грузооборота и на запуск новых проектов на внутреннем водном транспорте.

Морской транспорт

Задача по усилению позиции России на глобальном рынке транспортных и логистических услуг, а также использованию транзитного потенциала, невозможно решить без развития морской портовой инфраструктуры.

Грузооборот морских портов продолжил рост и достиг рекордной отметки в 786,9 млн тонн. За шесть лет объем перевалки вырос в 1,5 раза (2011 год - 535,5 млн тонн), а производственные мощности морских портов перевалили отметку в 1 млрд тонн.

Прирост производственных мощностей морских портов составил в 2017 году 22 млн тонн, в основном, за счет реализации





мероприятий в морских портах Сабетта и Приморск. В декабре 2017 года с терминала «Ямал СПГ» в порту Сабетта произведена первая отгрузка сжиженного газа и газового конденсата в танкер-газовоз «Кристоф де Маржери».

Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (СМП) вырос за последние пять лет в три раза и составил почти 10 млн тонн.

Возрождается круизное судоходство. В 2017 году организована регулярная круизная линия между портами Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь, которую обслуживает девятипалубный круизный лайнер «Князь Владимир».

В условиях отсутствия прямого наземного сообщения, огромную роль в транспортном обслуживании пассажиров сыграла Керченская паромная переправа, а также первый, реализованный на практике в России мультимодальный сервис, – «единый билет», позволяющий от железнодорожных вокзалов Анапы и Краснодара на автобусах добраться до семи основных курортных городов полуострова.

Одним из самых востребованных видов транспорта остается автомобильный, который перевозит более половины всех грузов (55% в 2017 году). Несмотря на положительную динамику, российские перевозчики занимают лишь 45% российского рынка международных автомобильных перевозок (в начале 2000 года – 25%).

Безопасность

Задача по повышению эффективности и безопасности функционирования транспортного комплекса является одной из важнейших.

В прошедшем году продолжено категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Особый акцент был сделан на объектах, задействованных в предстоящем Чемпионате мира по футболу.

В недавно принятой Стратегии безопасности дорожного движения (утверждена распоряжением Правительства от 8 января 2018 года) показатель погибших к 2024 году должен быть снижен в три раза (до 4 человек на 100 тыс. населения), что потребует скоординированной системной работы всех органов исполнительной власти.

Переход на риск-ориентированную модель способствовал повышению результативности и эффективности надзорной деятельности. В 2017 году количество плановых проверок снизилось более чем на 20%, а показатель устранения нарушений, выявленных при проверках, составил почти 95%.

Перспектива 2024 года

Для дальнейшего развития транспортной отрасли необходимо совершенствовать инфраструктуру, обеспечить конкурентоспособность отечественных перевозчиков на всех видах транспорта, создать условия для роста транзитных перевозок, расширить перечень вспомогательных и дополнительных услуг в морских портах и аэропортах.

Конкурентоспособность транспортных услуг в значительной мере зависит от эффективности функционирования пунктов пропуска через государственную границу.

В прошлом году в РФ функционировало 313 пунктов пропуска. После завершения реконструкции и технического перевооружения в 2017 году открыты 9 пунктов. В рамках подготовки к проведению Чемпионата мира по футболу Минтранс России организована работа по техническому оснащению 14 воздушных пунктов пропуска.

В частности, инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры предполагается с 1,8 трлн рублей (2017 год) до 3,3 трлн (2024 год).

Увеличение практически в два раза в ближайшие шесть лет расходов на автомобильные дороги позволит не только обеспечить значительный прогресс по приведению в порядок региональной и муниципальной сети, но и построить и реконструировать 21 тыс. км автомобильных дорог общего пользования.

До 2024 года должны быть реализованы важнейшие проекты по строительству обходов крупных городов, строительству мостов и путепроводов, подъездов к крупным транспортным узлам и многосторонним пунктам пропуска, развитию скоростных автомобильных дорог, созданию автодорожного маршрута Европа – Азиатско-тихоокеанский регион.

Перспективными проектами развития скоростных и высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок являются: Москва – Казань – Екатеринбург

– Челябинск и Москва – Ростов-на-Дону – Адлер. Строительство этих линий кардинально изменит деловые, туристические и экономические связи между центральными, восточными и южными районами России.

Важнейшей задачей остается развитие опорной сети аэропортов. Получит существенное развитие региональная аэропортовая сеть на территориях Крайнего Севера, Дальнего Востока и Забайкалья.

Будут расти мощности морских портов Сабетта, Высоцк, Восточный, Калининград, Тамань, Мурманск. За три года (2018–2020 гг.) портовые мощности увеличатся на 133,8 млн тонн.

Комплексное развитие транспортных коридоров в направлениях «Запад – Восток» (с использованием Транссиба) и «Север – Юг» (побережье Балтийского моря - Персидский залив) обеспечит реализацию транзитного потенциала страны РФ.

Еще одним ключевым проектом является развитие коридора «Европа – Западный Китай», в скорейшей реализации которого заинтересованы все вовлеченные в общий проект стороны (Россия, Китай и Казахстан). Грузопоток в акватории Северного морского пути должен к 2025 году возрасти до 80 млн тонн.

Необходимым элементом функционирования транспортных коридоров является комплексное развитие транспортных узлов в морских бассейнах. Так, например, ввод Мурманского транспортного узла позволит переориентировать грузы, в первую очередь уголь, на российские порты, при этом затраты грузоотправителей сократятся в полтора раза по сравнению с портами Прибалтики.

Комплексный подход

Задача подготовки комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры должна решаться на основе ряда основных принципов. Во-первых, приоритетность формирования Единой опорной транспортной сети на основе Стратегии пространственного развития. Во-вторых, переход на проектное управление, кото-

рое предусматривает максимальную концентрацию ресурсов на приоритетных проектах и их реализацию в строго запланированные сроки.

Первый шаг в этом направлении уже сделан – принята новая редакция государственной программы «Развитие транспортной системы» до 2021 года, которая сформирована по проектному подходу.

Следующий шаг – разработка государственной программы уже до 2025 года, которая будет включать новые инвестиционные проекты по комплексному развитию магистральной инфраструктуры всех видов транспорта. Внедрение методов проектного управления должно быть распространено на региональный и местный уровень.

Для наращивания качества и объемов дорожного строительства необходимо продолжить реализацию проекта «Безопасные и качественные дороги». Кроме того необходимо начать аналогичный проект в отношении агломераций и городов, не участвующих в проекте.

Цифровой транспорт

Технологическая революция в мире, а также риск технологического отставания на транспорте диктуют необходимость ускоренного внедрения новых цифровых технологий, беспилотных транспортных средств, искусственного интеллекта. В России уже более четырех лет работает Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). К ней подключено более 8 000 перевозчиков и субъектов транспортной инфраструктуры всех видов транспорта из 135 стран. С ее помощью были выявлены и задержаны несколько тысяч лиц, находившихся в розыске, а также представлявших реальные угрозы работе транспорта.

Еще одной современной рабочей системой является Государственная автоматизированная информационная система «ЭРА-ГЛОНАСС». За два года работы в системе зарегистрировано порядка 1,7 млн транспортных средств, системой принято более 800 тыс.

экстренных вызовов, из них свыше 9700 вызовов потребовали реагирования экстренных служб.

Сегодня при планировании и организации транспортных процессов генерируется значительный объем данных. В России создается «Цифровая платформа транспортного комплекса» с помощью которой бизнес и население смогут быстро и безопасно оказывать и получать транспортные услуги, оформлять документы в электронном виде, рассчитывать оптимальные маршруты.

Развитие беспилотных технологий ведется в рамках проекта «Караван». Тестовый проезд отечественных беспилотных автомобилей на подъездах к Крымскому мосту запланирован в мае этого года. Минтрансом совместно с Минпромторгом и ФГУП «НАМИ» под Москвой создается полигон для автомобилей с интеллектуальными системами, в том числе с повышенным уровнем автономного вождения.

Государственная компания «Автодор» до 29 июня текущего года определит пилотный участок скоростной автодороги М11 Москва-Санкт-Петербург и до 30 ноября начнет на нем тестировании технологий и инфраструктуры для движения беспилотного транспорта. Эти мероприятия осуществляются при участии Агентства стратегических инициатив и рабочей группы по разработке и реализации дорожной карты «Автонет».

По информации разработчиков проекта с помощью беспилотных транспортных средств на трассе Москва-Санкт-Петербург можно будет перемещаться к 2025 году. В течение трех лет на 70-километровом участке трассы М11 в обход Вышнего Волочка планируется открыть полосу для перемещения транспортных средств в так называемой беспилотной колонне, только в головной машине которой будет находиться водитель. Проект будет реализовываться с помощью навигационной системы GPS/ГЛОНАСС и специальных систем контроля движения.

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС РОССИИ:

- 5,3% ВВП РФ

- 11,3% всех инвестиций в РФ

- 6,0% от всех занятых в РФ



В настоящее время Северо-Западный бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» является крупнейшим предприятием морского транспорта на Балтийском море, решающим большой спектр задач. Реализованные ФГУП «Росморпорт» инвестиционные проекты обеспечили существенный рост портового сегмента российской экономики.

Марина Дерябина

Сегодня Северо-Западный бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» является крупнейшим предприятием морского транспорта на Балтийском море. Годовой грузооборот морских портов превышает 230 млн тонн.

За филиалом закреплено федеральное имущество: 59 судоходных объектов, 17 автоматизированных радиотехнических постов, 16 районов якорной стоянки, 863 средств навигационного оборудования, 54 судна в т.ч. 17 ледоколов (из них 9 портовых и 8 линейных), парусное учебное судно «Мир», 38 зданий, 174 причала, 2 пассажирских терминала на набережной лейтенанта Шмидта и Английской набережной, 2 автомобильно-железнодорожных паромных комплекса в Балтийске и Усть-Луге и прочие гидротехнические сооружения, системы обеспечения безопасности мореплавания (СУДС) и берегоукрепления.

Филиал предоставляет широкий спектр услуг, в первую очередь, связанных с обеспечением безопасного судоходства

в акваториях морских портов Большой порт Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк, Калининград, Пассажирский порт Санкт-Петербург, Приморск и Усть-Луга и на подходах к ним.

В течение всех лет существования филиал обеспечивает надлежащую эксплуатацию закрепленных за ним гидротехнических сооружений и систем безопасности мореплавания, производит их ремонт, модернизацию и новое строительство, осуществляет ледокольные и лоцманские проводки судов, следующих в российские порты восточной части Финского залива.

В Филиале постоянно проводится модернизация ледокольного и вспомогательного флота, построено много новых судов: в 2008-2009 гг. филиалу переданы новые дизель-электрические ледоколы проекта 21900 «Москва» и «Санкт-Петербург», в 2014-2015 – ледоколы проекта 21900-М «Владивосток», «Новороссийск» и «Мурманск», в период с 2011 по 2017 год для Филиала построены лоцмейстерские суда «Дмитрий Сироткин», «Виктор Кусков», многоцелевой катер «Сириус», рабочий катер «Капитан Беляев», лоцманский катер «Лоцман Баскаков» и другие. С 2016 года Северо-Западный бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» проводит дноуглубительные работы; для этих целей построено два дноуглубительных судна «Соммерс» и «Кроншлот».

В 2014 году Филиалу передано парусное учебное судно «Мир» - самый быстрый парусник в мире, на борту которого еже-

годно проходят практику курсанты ведущих вузов морской отрасли РФ.

Основные инвестпроекты

При участии ФГУП «Росморпорт» реализован ряд крупных портовых проектов, которые существенно расширили возможности России не только по перевалке грузов, но также по приему туристов: Морской порт Пассажирский порт Санкт-Петербург (Пассажирский порт СПб) стал первым в России специализированным комплексом по приему круизных лайнеров.

Морской порт Усть-Луга

Морской порт Усть-Луга расположен в юго-восточной части Лужской губы Финского залива Балтийского моря и устьевой части реки Луга. Навигация в морском порту осуществляется круглогодично.

История создания порта берет свое начало с апреля 1993 года, когда распоряжением Совета Министров-Правительства РФ принято предложение Минтранса России, Администрации Ленинградской области и мэрии Санкт-Петербурга о строительстве транспортно-технологических портовых комплексов в Финском заливе в Кингисеппском районе (Лужская губа). Функции государственного заказчика по строительству портовых комплексов были возложены на Минтранс РФ. Однако строительство порта началось только в 2000 году.

В 2004 году в порту Усть-Луга соз-

дано обособленное подразделение Санкт-Петербургского филиала ФГУП «Росморпорт», которое осуществляло технический надзор за строительством объектов федеральной собственности в морском торговом порту Усть-Луга, заказчиком-застройщиком по которым выступал «Росморпорт».

Уже в 2005 году силами ФГУП «Росморпорт» завершено строительство радиобашен СУДС на островах Финского залива: Гогланд, Сескар и Соммерс.

В период 2008-2010 гг. введены в эксплуатацию гидротехнические сооружения, здания и сооружения пусковых комплексов автомобильно-железнодорожного паромного комплекса, предназначенные для приема и обработки железнодорожных паромов и судов типа ро-ро, обслуживающих каботажные линии «Усть-Луга – Балтийск» и линии заграничного плаванья «Усть-Луга – порты Германии».

В 2011 начато строительство Базы обеспечивающего флота, которое предназначено для комплексного портового обеспечения транспортных судов и терминалов на полное развитие морского порта Усть-Луга.

В 2012 Филиал приступил к I этапу строительства портового оградительного сооружения акватории Южного района протяженностью 1057 метров.

Портовое оградительное сооружение общей протяженностью 2350 метров строится в виде волнолома (без связи с берегом) и предполагает обеспечение защиты акватории.

Одной из основных задач предприятия в данном проекте является строительство акватории морского порта

Усть-Луга. С 2004 года ФГУП «Росморпорт» завершено строительство операционной акватории пусковых перегрузочных комплексов (универсального, минеральных удобрений, наливных грузов и части угольного терминала), введены в эксплуатацию: реконструированный «Южный» подходной канал, первая очередь акватории контейнерного терминала, подходной канал в «Новой Гавани Ручьи», 2 причала и западная рампа 1-й очереди многопрофильного перегрузочного комплекса «Юг-2», операционная акватория комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов, ограждающее гидротехническое сооружение (берегоукрепление) южной части территории базы обеспечивающего флота, северный подходной канал.

Сегодня в морском порту Усть-Луга работают следующие терминалы: комплекс по перегрузке угля, универсальный перегрузочный комплекс, терминал по перевалке технической серы, автомобильно-железнодорожный паромный комплекс, многопрофильный перегрузочный комплекс «Юг-2», контейнерный терминал, комплекс наливных грузов, терминал сжиженных углеводородных газов, терминал для приема накатных и генеральных грузов, комплекс перевалки и фракционирования стабильного газового конденсата и продуктов его переработки.

ММПК «Бронка»

Многофункциональный морской перегрузочный комплекс (ММПК) «Бронка» морского порта Большой порт Санкт-

Петербург (БПСПб) расположен на южном берегу Невской губы Финского залива Балтийского моря. Навигация в морском порту осуществляется круглогодично.

Работы по проектированию ММПК «Бронка» начались в 2008 году. В июне 2014 года распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта утверждены проекты планировки и межевания, а также градостроительные планы земельных участков территории зон планируемого размещения объектов капитального строительства федерального значения многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» БПСПб.

В период 2016-2017 гг. введены в эксплуатацию построенные ФГУП «Росморпорт» подходной канала и акватория ММПК «Бронка». Реализация проекта позволила обеспечить безопасное движение судов длиной до 210,0 м, шириной до 32,2 м и осадкой в грузу до 11,5 м от Кронштадского корабельного фарватера по подходному каналу к причалам ММПК «Бронка», а также безопасное маневрирование судов с такими размерениями непосредственно в акватории перегрузочного комплекса.

Сегодня ММПК «Бронка» предоставляет полный спектр услуг по обработке контейнерных, накатных, генеральных, тяжеловесных и негабаритных грузов.

Пассажирский порт

Пассажирский порт СПб расположен на намывных территориях в западной части Васильевского острова в восточной части



Схема морского порта Усть-Луга. Фото: ПАО «Газпром»

Финского залива Балтийского моря. Навигация в морском порту осуществляется круглогодично.

История создания Пассажирского порта СПб берет свое начало с июля 2004 года, когда распоряжением Правительства города Санкт-Петербурга принят комплекс мероприятий по концепции строительства морского пассажирского терминала в западной части Васильевского острова, в частности, разработана концепция проекта дноуглубительных работ в западной части Васильевского острова, заказчиком-застройщиком по которым выступило

ФГУП «Росморпорт». Функции по управлению в целом проектом по строительству и развитию пассажирского морского порта возложены на компанию ООО «Управляющая компания «Морской фасад».

В сентябре 2008 года в рамках торжественной церемонии открытия в Пассажирский порт СПб зашло первое круизное судно «Costa Mediterranea» с 2100 пассажирами на борту.

В период 2008-2009 гг. введены в эксплуатацию построенный силами ФГУП «Росморпорт» подходной канал к акватории Пассажирского порта СПб, предназначенный для входа и выхода судов, следующих от «Петровского фарватера» до границ акватории морского порта, и операционная акватория Пассажирского порта СПб, предназначенная для выполнения маневров судов при постановке и швартовке.

В период с 2007 по 2011 гг. построены и введены в эксплуатацию гидротехнические сооружения, створные и плавучие предостерегательные знаки, светящиеся навигационные знаки на северном и южном берегоукреплениях.

В 2011 году завершено строительство пассажирского пункта пропуска через государственную границу РФ в составе морского пассажирского терминала на Васильевском острове Санкт-Петербурга. Пропускная способность пункта пропуска позволяет осуществлять обработку ежегодно более 2 млн пассажиров и 58 тыс.

автотранспортных средств, пребывающих на парамах в Пассажирский порт СПб.

На сегодняшний день комплекс Пассажирского порта СПб включает семь причалов для приема океанских лайнеров длиной до 340 м, три круизных и один специализированный круизно-паромный терминал.

Морской порт Калининград

В 2017 году начато строительство нового Международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский, Калининградской области. Данный проект позволит обеспечить максимальный пассажиропоток в объеме до 305 тыс. человек в год, а также максимальный грузопоток в объеме до 80 тыс. единиц грузового транспорта в год, что в конечном итоге будет способствовать динамичному развитию Калининградского региона в области морских паромных и круизных перевозок.

Северо-Западный бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» создан приказом ФГУП «Росморпорт» от 26.08.2003 №11/ОД. Распоряжениями Министерства имущественных отношений РФ от 20.11.2003 федеральное имущество, закрепленное на праве оперативного управления за ФГУ «Морская администрация порта Санкт-Петербург», передано на праве хозяйственного ведения ФГУП «Росморпорт». В декабре 2010 года в структуре Санкт-Петербургского филиала созданы Выборгско-Высоцкое, Калининградское и Усть-Лужское управления в целях осуществления деятельности в морских портах Выборг, Высоцк, Калининград и Усть-Луга с использованием имущества ликвидируемых Выборгско-Высоцкого, Калининградского и Усть-Лужского филиалов. В 2011 году Филиал приобрел свое современное название - Северо-Западный бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт».

Калининградский морской порт





САНКЦИИ НЕ ПОМЕХА

Гамбург и Санкт-Петербург - города побратимы, связанные давними традициями торгово-экономического и культурного сотрудничества. О перспективах одной из сфер делового сотрудничества – морской торговле в контексте развития портового комплекса Гамбурга рассказывает государственный секретарь Министерства экономики, транспорта и инноваций Вольного и Ганзейского г. Гамбург д-р Торстен Зевеке.

Марина Дерябина

- Между портами Санкт-Петербург и Гамбург существуют многолетние деловые связи, как вы оцениваете потенциал дальнейшего расширения сотрудничества в транспортной отрасли между Россией и Германией, между Санкт-Петербургом и Гамбургом?

- Хочу сосредоточиться на сотрудничестве с точки зрения Гамбурга. На протяжении многих лет мы поддерживаем хорошие торговые отношения с нашим городом-побратимом Санкт-Петербургом.

Многие годы Россия является важнейшим партнером порта Гамбург после Китая. После моего недавнего визита в Москву и Санкт-Петербург, я могу с уверенностью сказать, что экономические отношения между Гамбургом и РФ будут продолжать развиваться в ближайшие годы в позитивном ключе, несмотря на существующие санкции.

Благодаря Новому Шелковому пути транспортная индустрия создала дополнительное предложение для перевозки грузов между Азией и Европой в дополнение к воздушным и морским маршрутам. Это уже очень хорошо воспринято и предоставляет дополнительный потенциал для расширения существующих деловых отношений и сотрудничества.

- Порт Гамбург с точки зрения внедрения новых технологий является одним из передовых. Каковы результаты внедрения цифровизации в порту?

- Благодаря цифровизации, операции в порту Гамбург стали более эффективными, а также выросла эффективность использования инфраструктуры порта. В качестве примера могу привести Центр по координации движения судов Гамбурга (Hamburg Vessel Coordination Center), который с помощью цифровых данных организует судозаходы крупных судов в порт Гамбург. Примером более эффективного использования инфраструктуры

можно назвать виртуальное депо или «умные» стрелочные механизмы. Цифровизация позволяет избежать внутри-портовых передвижений и улучшить обслуживание железнодорожных путей за счет использования датчиков. И то и другое способствует более рациональному использованию инфраструктуры.

- Каковы основные направления дальнейшего развития порта Гамбург - по строительству новых терминалов, расширению номенклатуры грузов?

- Конечно, мы будем продолжать развивать порт Гамбург как универсальный порт и как крупный международный контейнерный порт. Прогнозируемый рост мы также хотим превратить в увеличение занятости и добавленной стоимости для Гамбурга. Поэтому мы постоянно инвестируем в улучшение инфраструктуры.

В водном секторе самое значительное место на повестке дня занимает вопрос расширения фарватера нижнего и верхнего участков р. Эльбы. Мы с оптимизмом верим, что еще в этом году мы получим право на строительство после многолетних процедур по планированию и получению одобрений и сможем наконец-то начать процесс реализации этого важнейшего проекта.

В железнодорожном секторе, благодаря новому разводному мосту Rethelklappbrücke, стало возможно разделение железнодорожного и автомобильного движения, что способствует улучшению железнодорожного сообщения.

В автомобильной сфере мы начинаем планирование замены структуры Кёльбрандского моста. Новое решение должно быть, несомненно, надежным и достаточно мощным, чтобы его можно было использовать в течение нескольких поколений.

Наряду с развитием инфраструктуры, мы также продолжаем дальнейшее вне-

дрение дигитализации в порту Гамбург. Для современного порта крайне важно не только отображать предыдущие процессы в цифровом виде, но также использовать новые технические возможности для того, чтобы мыслить совершенно новыми бизнес-моделями.

Я убежден, что благодаря реализации этих проектов, а также превосходно налаженному железнодорожному сообщению с внутренними районами и доставке больших объемов грузов, Гамбург останется значимым и растущим логистическим и портовым хабом.

- Судходство по Северному морскому пути - транспортному коридору между Европой в Азией – постепенно активизируется. Как вы оцениваете его перспективы?

- Есть факторы, которые явно указывают на возможности более широкого использования Северного морского пути (СМП): в частности, это гораздо более короткое расстояние между Азией и Европой по сравнению с Южным морским путем. Тем не менее, судходство, как с точки зрения времени, так и с точки зрения ширины, глубины и технических требований к судам, строго ограничено. Поэтому я не могу себе представить, что СМП заменит Южный в краткосрочной перспективе. Посмотрим, насколько эффективно российская сторона сможет осуществить регулярное судходство с учетом ужесточающихся экологических требований. В конечном счете, окончательное решение будет принимать судовладелец, какой маршрут для него экономически более выгоден.



Двухсекционный магистральный тепловоз 2ТЭ25КМ

СОДЕРЖАТЕЛЬНЫЙ КонтРАКТ

Компания «Трансмашхолдинг» заключил с «Российскими железными дорогами» контракты на поставку 327 локомотивов с сервисным обслуживанием.

Виктор Цукер

АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) заключило с ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) два контракта на поставку магистральных локомотивов с обязательством обеспечения их сервисного обслуживания. Об этом сообщили в дирекции по внешним связям ТМХ.

Впервые в практике сотрудничества «Трансмашхолдинга» с крупнейшим потребителем продукции холдинга в договорах применены принципы полной ответственности изготовителя за техническое состояние локомотивов, которые компания производит по заказам РЖД в течение длительного срока их эксплуатации; причем эта прак-

тика распространена на все выпускаемые серии.

Первый контракт предусматривает поставку 222 электровозов производства «Новочеркасского электровозостроительного завода» и «Коломенского завода». В части обязательств сервисного обслуживания контракт будет действовать до 31 декабря 2046 года, таким образом, срок сервисного обслуживания по договору составит 28 лет. В адрес «РЖД» будут отправлены 34 пассажирских электровоза (30 ЭП2К, 4 ЭП1М) и 188 грузовых электровозов серий «Дончак» и «Ермак».

Второй контракт предусматривает поставку 105 магистральных тепловозов производства «Брянского машиностроительного завода» и «Коломенского завода», в том числе 97 двухсекционных магистральных тепловозов 2ТЭ25КМ и 8 пассажирских ТЭП70БС. Контракт определяет, что их сервисное обслуживание будет осуществляться в период до конца 2036 года.

Практика работы «Трансмашхолдинга» по контрактам, предусматривающим

фирменное сервисное обслуживание, свидетельствует, что затраты эксплуатанта в условиях такого сотрудничества снижаются, а уровень технической готовности парка – растет.

Инвестиции в развитие

Компания «Трансмашхолдинг» реализует инвестиционные проекты, направленные на создание высокотехнологичного производства на предприятиях, входящих в его состав. Так, на Брянском машиностроительном заводе (БМЗ) в прошлом году объем финансирования на приобретение нового оборудования превысил 200 млн рублей. В 2018 году на эти цели предусмотрено свыше 1 млрд рублей.

Модернизация производства, проводимая на БМЗ, способствует повышению качества и конкурентоспособности выпускаемой продукции, в том числе основной – маневровых и магистральных тепловозов.



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 Порты, Галсальские ворота Морского Порты 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. Галсальская, 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
З С Д Р Я Д О М**

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-тиэтажное 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@bcmperial.ru
www.bcmperial.ru





ПОРТЫ В ПЛЮСЕ

Погрузка СПГ-танкера в порту Пригородное

18

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА №2 / 2018

Грузооборот морских портов России за 2017 год увеличился на 9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил порядка 787 млн тонн. Позитивная динамика в текущем году сохраняется, что в целом соотносится с умеренным ростом отечественной экономики. Однако основной риск 2018 года для российской экономики – санкции США, способны изменить текущий ход событий.

Алексей Лисовский

По данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), в российских морских портах за прошлый год перевалено 786,9 млн тонн грузов.

Успехи в перевалке грузов в целом отражают итоги прошлого года, который,

Рынки металлургического сырья смотрят в сторону Китая: власти страны объявили о планах закрыть около 800 млн тонн угольных мощностей до 2020 года, уже к концу 2017 года план был выполнен более чем наполовину. В результате импорт коксующегося угля в Китай стремительно растет.

несмотря на всю их неоднозначность и явное торможение к концу года, экономистами оценивается позитивно. При этом эксперты обращают внимание на низкую инфляцию, всплеск инвестиций во втором квартале и в целом рост экономики, который оказался несколько выше ожиданий.

Прошлый период

В 2017 году объем перевалки сухогрузов составил 372,9 млн тонн (прирост 11%), в том числе: угля – 154,4 млн тонн (13%), грузов в контейнерах – 48,2 млн тонн (13%), зерна – 47,8 млн тонн (35%), минеральных удобрений – 17,6 млн тонн (9%).

Объем перевалки наливных грузов увеличился до 414,0 млн тонн (прирост 7%), в том числе сырой нефти – до 253,2 млн тонн (11%), нефтепродуктов – до 141,5 млн тонн (1%) и сжиженного природного газа (СПГ) – до 14,7 млн тонн (9%).

Экспортных грузов перегружено 606,5 млн тонн (прирост 7%), импортных грузов – 36,1 млн тонн (14%), транзитных – 58,2 млн тонн (14%), каботажных – 86,0 млн тонн (20%).

Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 74,2 млн тонн (увеличение 49%). Вырос объем перевалки сухих грузов до 29,1 млн

тонн (10%), наливных грузов до 45,0 млн тонн (95%). Грузооборот порта Мурманск составил 51,7 млн тонн (прирост 55%), Варандей – 8,2 млн тонн (3%).

В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов увеличился до 247,5 млн тонн (5%), из них объем сухогрузов увеличился до 105,1 млн тонн (17%), наливных грузов – до 142,4 млн тонн (падение 3%). Порты Усть-Луга перевалил 103,3 млн тонн (прирост 11%), Приморск – 57,6 млн тонн (падение 11%), Большой порт Санкт-Петербург – 53,6 млн тонн (плюс 10%), Высоцк 17,5 млн т (3%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 269,5 млн тонн (увеличение 10%), в том числе перевалка сухогрузов увеличилась до 118,4 млн тонн (12%), наливных – до 151,1 млн тонн (9%). Увеличили объем перевалки грузов операторы морских терминалов портов Новороссийск – до 147,4 млн тонн (12%), Туапсе – до 26,6 млн тонн (6%), Кавказ – до 35,3 млн тонн (6%), Тамань – до 14,9 млн тонн (11%), Ростов-на-Дону – до 14,9 млн тонн (16%). Снизился по отношению к аналогичному периоду прошлого года грузооборот порта Керчь – до 9,5 млн тонн (минус 1%).

В морских портах Каспийского бассейна перегружено 3,9 млн тонн грузов (снижение на 34%), из них сухогрузов – 2,8 млн т (9%), наливных – 1,1 млн тонн

(64%). Объем перевалки грузов в порту Махачкала упал до 1,4 млн тонн (сокращение 57%), Астрахань – 2,3 млн тонн (10%), а в порту Оля вырос на 43%, до 268 тыс. тонн.

В морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 191,7 млн тонн (3%), их них сухогрузов – 117,4 млн тонн (6%), наливных грузов – 74,3 млн тонн (уровень прошлого года). Грузооборот порта Восточный вырос до 69,2 млн тонн (плюс 1%), Находка – до 24,2 млн тонн (4%), Пригородное – 17,4 млн тонн (6%), Владивосток – 16,9 млн тонн (18%). Снизили обороты стивидоры порта Посыет до 7,7 млн тонн (падение 6%), Де-Кастри – до 10,8 млн тонн (7%). Ванино – до 29,2 млн тонн (3%).

Динамика сохраняется

С начала текущего года положительная динамика в перевалке грузов сохраняется: грузооборот морских портов за январь–март месяцы 2018 года увеличился на 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 189,6 млн тонн.

Объем перевалки сухогрузов составил 88,1 млн тонн (прирост 10%), в том числе: угля – 35,5 млн тонн (5%), грузов в контейнерах – 12,5 млн тонн (13%), зерна – 12,3 млн тонн (рост в 1,5 раза), черных металлов – 7,9 млн тонн (11%), минеральных удобрений – 4,3 млн тонн (5%), руды – 1,6 млн тонн (20%).

Объем перевалки наливных грузов уменьшился до 101,5 млн тонн (падение 2%), в том числе сырой нефти – до 59,0 млн тонн (5%), нефтепродуктов – до 35,8 млн тонн (1%), в тоже время перевалка СПГ увеличилась до 5,3 млн т (42%).

Экспортных грузов перегружено 147,1 млн тонн (плюс 2%), импортных грузов – 8,7 млн тонн (10%), транзит-

ных – 15,7 млн тонн (13%), каботажных – 18,1 млн тонн (5%).

Операторы морских терминалов Арктического бассейна увеличили перегрузку на 19% до 19,1 млн тонн грузов, Азово-Черноморского бассейна – на 9% до 64,3 млн тонн, Каспийского бассейна – на 43% до 1,3 млн тонн, Дальневосточного бассейна – на 1% до 46,3 млн тонн. В минусе только портовики Балтийского бассейна, которые снизили перевалку на 5% до 58,6 млн тонн.

Несбыточная мечта

На динамику перевалки грузов в портах оказывает существенное влияние целый ряд факторов, в том числе – состояние внутренней экономики. Ее состояние в текущем году эксперты оценивают как устойчивое, а рост «умеренный». По мнению главного экономиста Sberbank CIB Антона Струченевского, драйверами роста является экспорт, внутреннее потребление, инвестиции.

Увы, но ожидания российских властей и бизнеса в отношении отмены санкций США с приходом нового президента США Дональда Трампа, с которым российские элиты связывали столько надежд на улучшение двусторонних отношений, остались несбыточной мечтой.

Практически все эксперты видят основной риск для российской экономики в новых американских санкциях. Так, в начале апреля Олег Дерипаска и восемь его компаний, включая UC Rusal, попали в санкционный список Минфина США. Одним из последствий этого шага стало резкое снижение экспорта алюминия из России.

Кроме того, среднесрочные риски несет выход из соглашения ОПЕК+, сохраняющаяся высокая доля государственного участия в экономике, отсут-

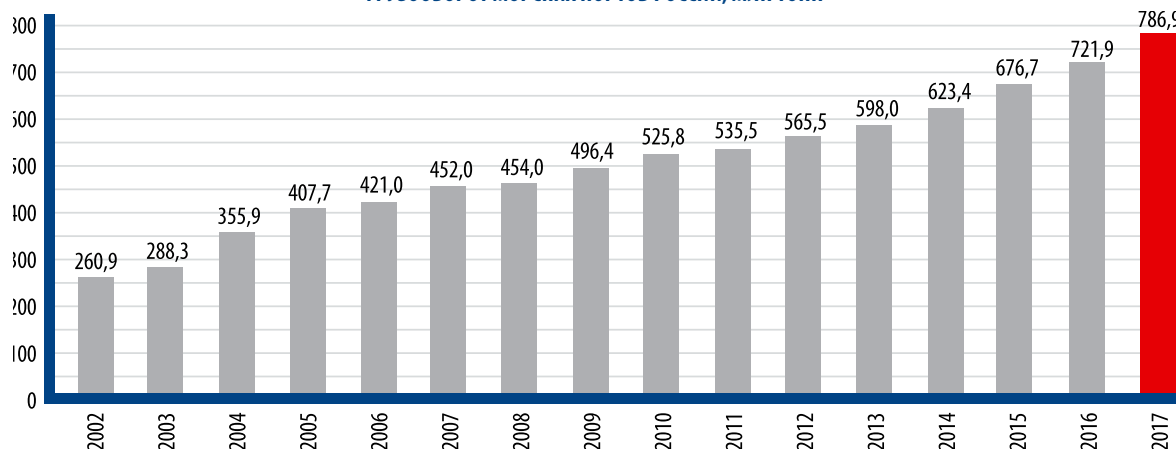
ствие структурных реформ.

«Последние три года основной целью российского правительства была защита страны от внешних шоков, и в этом отношении был достигнут существенный прогресс», говорит Антон Струченевский. По его мнению, пришло время в большей степени сфокусироваться на экономическом росте, поскольку в современном мире сложно занимать прочные позиции на мировой арене, если экономика страны растет медленнее, чем в среднем по миру».

В 2017 году вновь с воодушевлением звучала риторика об очередных рекордах, прежде всего, на зерновом рынке, и сохранении мирового лидерства в экспорте пшеницы. Урожай за прошлый год составил порядка 115 млн тонн. По данным Минсельхоза США, в 2018 году Россия сможет собрать 117 млн тонн зерновых.



ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ, МЛН ТОНН



Источник: Минтранс РФ, АСОП

**ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ
 САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПРИМОРСК, ВЫБОРГ, УСТЬ-ЛУГА, ВЫСОЦК И КАЛИНИНГРАД за 12 МЕСЯЦЕВ 2017 года**

Наименование компании	Специализация	Грузооборот за 2016 г., тыс. тонн	Грузооборот за 2017 г., тыс. тонн	2017 г. в % к 2016 г.
ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	ВСЕГО:	48 624,3	53648,7	110%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	7 604,1	8 834,1	116%
	<i>Руда</i>	854,2	672,2	79%
	<i>Уголь, кокс</i>	0,0	77,8	Рост
	<i>Минеральные удобрения</i>	6 746,0	8 080,2	120%
	<i>Прочие навалочные</i>	4,0	3,9	98%
	НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:	227,2	305,2	134%
	<i>Зерно</i>	193,6	277,1	143%
	<i>Прочие насыпные</i>	33,6	28,2	84%
	ЛЕСНЫЕ	213,5	190,8	89%
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	12 130,0	12 577,7	104%
	<i>Черные металлы</i>	5 142,7	5 672,8	110%
	<i>Цветные металлы</i>	1 609,0	1 484,1	92%
	<i>Металлолом</i>	1 644,6	1 555,1	95%
	<i>Тарно-штучные</i>	683,6	885,8	130%
	<i>Рефгрузы</i>	1 821,9	1 671,3	92%
	<i>Прочие генеральные</i>	1 228,2	1 308,5	107%
	КОНТЕЙНЕРЫ	20 811,0	23 013,9	111%
	<i>teus</i>	1 745 182	1 920 650	
	ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	377,7	79,6	21%
	НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (Ро-Ро)	712,8	1 248,1	175%
НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	6 548,0	7 399,3	113%	
<i>Нефтепродукты</i>	6 523,4	7 399,3	113%	
<i>Пищевые</i>	24,6	0,0	сниж.	
ПОРТ УСТЬ-ЛУГА	ВСЕГО:	93 362,5	103294,2	111%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	27 703,1	36121,1	130%
	<i>Руда</i>	245,3	54,8	22%
	<i>Уголь, кокс</i>	22 328,1	30572,3	137%
	<i>Минеральные удобрения</i>	3 015,5	3 196,7	106%
	<i>Прочие навалочные</i>	2 114,2	2297,3	109%
	НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:	8,6	15,6	181%
	<i>Прочие насыпные</i>	8,6	15,6	рост
	ЛЕСНЫЕ	309,2	303,9	98%
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	756,9	835,2	110%
	<i>Черные металлы</i>	594,0	591,4	100%
	<i>Прочие генеральные</i>	162,9	219,5	135%
	КОНТЕЙНЕРЫ	760,2	641,2	84%
	<i>teus</i>	83 934	75 262	
	ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	1 321,4	1494,1	113%
	НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (Ро-Ро)	16,0	4,2	26%
	НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	62 487,1	63878,9	102%
	<i>Нефть</i>	30 146,0	32744,1	109%
	<i>Нефтепродукты</i>	30 483,1	28958,4	95%
	<i>Сжиженный газ</i>	1 858,0	2176,3	117%
	ПОРТ ПРИМОРСК	ВСЕГО:	64 428,6	57606,9
<i>Нефть</i>		50 679,1	44 040,9	89%
<i>Нефтепродукты</i>		13 749,5	13 566,0	99%

Наименование компании	Специализация	Грузооборот за 2016 г., тыс. тонн	Грузооборот за 2017 г., тыс. тонн	2017 г. в % к 2016 г.
ПОРТ КАЛИНИНГРАД	ВСЕГО:	11 700,1	13 844,4	118%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	1 486,4	3044,6	ув.в 2,1 р.
	<i>Уголь, кокс</i>	579,2	927,8	160%
	<i>Минеральные удобрения</i>	18,5	2,8	15%
	<i>Прочие навалочные</i>	888,7	927,8	ув.в 2,4 р.
	НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:	4 134,0	3773,0	91%
	<i>Зерно</i>	1 035,8	993,6	96%
	<i>Сахар</i>	65,1	23,9	37%
	<i>Прочие насыпные</i>	3 033,1	2755,5	91%
	ЛЕСНЫЕ	50,3	36,9	73%
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	1 413,6	1298,6	92%
	<i>Черные металлы</i>	951,8	758,0	80%
	<i>Цветные металлы</i>	19,9	10,5	53%
	<i>Металлолом</i>	117,8	150,9	128%
	<i>Тарно-штучные</i>	67,7	70,2	104%
	<i>Рефгрузы</i>	16,6	54,3	ув.в 3,3 р.
	<i>Прочие генеральные</i>	239,8	254,7	106%
	КОНТЕЙНЕРЫ	945,5	1 101,1	101%
	<i>teus</i>	189 180	239 198	
	ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	1 246,7	1482,5	68%
	НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	741,4	3 107,7	95%
<i>Нефть</i>	1 097,0	666,9	67%	
<i>Нефтепродукты</i>	1097,0	1759,0	160%	
<i>Пищевые</i>	543,4	626,5	96%	
<i>Химические</i>	41,8	55,3	96%	
ПОРТ ВЫБОРГ	ВСЕГО:	1 381,7	1 548,7	112%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	1 233,9	1418,0	115%
	<i>Уголь, кокс</i>	615,2	717,8	117%
	<i>Минеральные удобрения</i>	524,9	472,9	90%
	<i>Прочие навалочные</i>	93,9	227,3	ув.в 2,4 р.
	ЛЕСНЫЕ	37,7	26,3	70%
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	73,0	83,8	115%
	<i>Металлолом</i>	8,7	15,6	180%
	<i>Тарно-штучные</i>	64,3	67,8	105%
	<i>Прочие генеральные</i>	0,0	0,3	рост
	НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	37,0	20,7	56%
<i>Пищевые</i>	3,7	0,0	сниж.	
<i>Химические</i>	33,3	20,7	62%	
ПОРТ ВЫСОЦК	ВСЕГО:	17 101,5	17 551,0	103%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	6 144,7	7129,1	116%
	<i>Уголь, кокс</i>	6 144,7	7129,1	
	НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	10 956,8	10421,9	95%
<i>Нефтепродукты</i>	10 956,8	10421,9		
ВСЕГО ПО ПОРТАМ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПРИМОРСК, УСТЬ-ЛУГА, ВЫБОРГ, ВЫСОЦК И КАЛИНИНГРАД		236 598,6	247 494,0	105%

ООО «Морской Петербург»

Выпустило
справочники

По вопросам приобретения
обращаться:

(812) 230-9443
(812) 230-9453

«СУДОСТРОЕНИЕ. ПРОИЗВОДСТВО В РОССИИ» объединяет информацию об основных отечественных действующих судостроительных и судоремонтных предприятиях, производителях судового комплектующего оборудования и материалов, научно-исследовательских и проектных организациях, а также отраслевые статистические данные и прогнозы. Издание позволяет консолидировать и систематизировать разрозненную информацию о продукции и услугах компаний судостроительного профиля для широкой аудитории потребителей в России, что способствует установлению перспективных контактов и поиску партнеров.



«ПОРТЫ И ТЕРМИНАЛЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ»

объединяет всю информацию о морской, портовой и транзитной составляющих экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Собранная в справочнике уникальная информация, карты и схемы портовых комплексов, схем железнодорожных путей и автомагистралей сделала ежегодник информационным проектом, способствующим осознанию роли Санкт-Петербурга как центра, определяющего структуру транспортного и логистического бизнеса страны.



Бункеровка пассажирского лайнера *Serenade of the Seas* в порту «Морской фасад». Фото: Александр Зубков



ВАЖНОЕ ЗВЕНО ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



— **Андрей Петрович, как компания изменилась за десять лет своего существования?**

— Мы прошли путь от небольшого предприятия до лидера бункерного рынка России. В 2007 году начинали с 18 человек, теперь в периметре компании работает около 800 человек. На сегодняшний день «Газпромнефть Марин Бункер» — крупная

За прошедшие десять лет компания «Газпромнефть Марин Бункер» стала одним из лидеров российского бункерного рынка. О перспективах развития компании, шагах повышения эффективности бизнеса рассказывает генеральный директор ООО «Газпромнефть Марин Бункер» Андрей Васильев.

По материалам журнала «Газпром»

компания, обеспечивающая круглогодичные поставки судового топлива и смазочных материалов для морского и речного транспорта по всей стране и за рубежом.

Десять лет мы шаг за шагом создавали новое сбытовое направление «Газпромнефти»: в декабре 2008 года появился оператор нашего бункерного флота — «Газпромнефть Шиппинг». Спустя несколько месяцев, в марте 2009 года был создан «Газпромнефть Терминал СПб», в задачи которого вошло оперативное управление бункерным терминалом в порту Санкт-Петербурга. В декабре 2013 года закрыли

делку по приобретению терминала на Черном море. Перевалку и хранение судового топлива в Черноморском регионе теперь осуществляют припортовый терминал «Новороснефтесервис» и морской терминал «Новороссийский нефтеперевалочный комплекс». В прошлом году в целях повышения эффективности было решено объединить все наши российские терминальные активы под единым управлением петербургского офиса «Газпромнефть Терминал СПб».

В России «Газпромнефть Марин Бункер» представлен в основных морских пор-

тах от Калининграда до Сахалина, а также речных и устьевых портах. В 2013–2014 годах в портфеле компании появились иностранные активы: GazpromneftMarine Bunker Balkan в румынской Констанце и BalticMarine Bunker – в порту Таллина.

Наш бункерный флот состоит из девяти судов общей грузоподъемностью более 36,5 тыс. тонн. В активах компании также три арктических танкера, которые работают на проекте «Ворота Арктики» на Ямале.

Резюмируя итоги первых десяти лет, можно сказать, что главная задача – стать эффективным сбытовым предприятием, бункерующим везде и всех, выполнена. «Газпромнефть Марин Бункер» стал важным звеном транспортной инфраструктуры страны. Наша компания – один из лидеров российского рынка бункеровки с долей 18%.

– А если посмотреть на развитие предприятия в контексте развития рынка? Ведь за эти десять лет случилось два кризиса, усилилась межтопливная конкуренция и проводилась модернизация портов.

– Действительно, за истекшие годы произошли значительные события, безусловно, повлиявшие на наш бизнес. Оба кризиса отразились на отрасли достаточно сильно. Последний пережили не все, потрясло всех: и бункеровщиков, и судовладельцев.

«Газпромнефть Марин Бункер» стал важным звеном транспортной инфраструктуры страны. Наша компания – один из лидеров российского рынка бункеровки с долей 18%

Бункерный рынок сократился за два года на треть. В 2014 году он составлял 16 млн тонн, а по итогам 2016 года – уже около 11 млн тонн. На это сокращение повлияли как мировой кризис, который конечно же, не обошел стороной судоводные компании, так и налоговый маневр нашего Правительства, который на фоне падающих цен на нефть снизил ценовую привлекательность наших портов.

Помимо этих обстоятельств, было еще одно: введение акциза на средние дистилляты с 1 января 2016 года. Под определение средних дистиллятов, к которым относится наше судовое маловязкое топливо, попали не все производители. Более того, на рынке появился контрафакт с поддельными сертификатами качества.

На начальном этапе была неопределенность с возмещением акциза судовладельцам и бункерным компаниям при одновременном наличии на рынке безакцизного топлива. Все это также поменяло ландшафт рынка.

В начале 2016 года нефтяные котировки настолько упали, что цены на рынке не покрывали расходов по транспортировке топлива с НПЗ. Пришлось снижать переработку нефти на заводах, чтобы минимизировать убытки.

– А вы цены не поднимали?

– Мы живем в парадигме мирового рынка. Судовладелец сравнивает при заправке цены в порту Роттердама и у нас. Таким образом, весь первый квартал 2016 года рынок диктовал такие условия, которые не давали положительной доходности. Ситуация исправилась к лету, с ростом цены на нефть. Второе полугодие оказалось настолько благоприятным, что год мы закрыли с положительным результатом. Хотя было тяжело.

– А что происходило в 2017 году?

– Начался небольшой рост и восстановление рынка. Данные за 2017 год показывают рост емкости российского рынка до 11,2 млн тонн. Это на 2% больше, чем в 2016-м. Нефтяные индексы выросли и не было перекоса цен.

– С какими показателями ваша компания закончила прошлый год, учитывая непростую ситуацию на рынке?

– Как вы помните, в 2017 году цены на нефть держались на отметке 50 долларов и выше. Это сказалось на цене судового топлива – цены были достаточно высокими, чтобы покрыть расходы предприятия и получить прибыль. Мы также успешно боролись с издержками, сокращали административные и операционные расходы. Реализовав программу оптимизации производства, нам удалось повысить мощность по перевалке терминала в Санкт-Петербурге, что дало положительный эффект и позволило реализовать дополнительные объемы. Из существенных событий стоит также добавить выпуск в обращение на рынке нового вида топлива производства Омского НПЗ – мазута ТСУ-80 ультранизким содержанием серы (всего 0,1%).

Также в Мурманске мы наладили бункеровку с рейдового перегрузочного комплекса «Норд» судов Арктического флота, перевозящего нефть с Новопортовского и Приразломного месторождений.

Что касается натуральных показателей 2017 года, то наш объем реализации превысил 2,6 млн тонн судового топлива, что позитивно сказалось на финансовых показателях компании.

– Какие инвестиционные проекты пришлось пересмотреть?

– Мы отложили строительство бункеровочного терминала в Мурманске, пока пользуемся услугами сторонних терминалов. Отложена до лучших времен реализация проекта строительства бункеровщика СПГ.

С другой стороны, мы активно развиваемся на арктическом направлении. Это и непосредственно Мурманск, и новые нефтепромыслы. Наша компания проводит бункеровку в летний период в Баренцевом море и в море Лаптевых. У нас есть контракты с геологоразведчиками Группы «Газпром» и Росгеологии, которые изучают арктический шельф России.

Наш бункерный флот состоит из девяти судов. В активах компании также три арктических танкера, которые работают на проекте «Ворота Арктики» на Ямале

Мы заключили контракты на бункеровку судов шельфовых проектов «Газпрома» не только в Арктике, но и на шельфе острова Сахалин, а также в Черном море. Благодаря такому партнерству мы не только получаем новые каналы сбыта, но и вносим значимый вклад в реализацию стратегических проектов Группы «Газпром».

– Правильно ли я понимаю, что в развитии арктического направления основную роль играет Северный морской путь и Новопортовское месторождение?

– Безусловно. Новопортовское месторождение. Здесь круглогодично работают семь танкеров, которые вывозят добытую нефть. Не будем забывать о месторождении Приразломное – два танкера и суда снабжения. Заправка всех этих судов возложена на нас. Помимо этого, есть дополнительные проекты. Например, снабжение «Ямал СПГ» НОВАТЭЖа.

Рост бункеровок в 2017 году в Арктике составил 30%. Емкость порта Мурманск выросла на 50% и составила 450 тыс. тонн.

Компания «Газпромнефть Шиппинг» приступила к эксплуатации новейших арктических танкеров «Штурман Скуратов», «Штурман Щербинин» и «Штурман Кошелев», построенных по заказу «Газпром нефти» для вывоза нефти с Новопортовского месторождения. Общая грузоподъемность трех танкеров свыше 114 тыс. тонн.

– А Северный морской путь?

– Вклад Северного морского пути (СМП) пока не очень велик. Этот маршрут действует три месяца в году. Судов

по нему пока проходит относительно немного. Тем не менее, данное направление является очень перспективным. На 2018 год запланирован ввод в эксплуатацию двух судов обеспечения для работы на Северном морском пути – ледоколов «Александр Санников» и «Андрей Вилькицкий». Они будут использованы для обеспечения круглогодичной работы отгрузочного нефтетерминала «Ворота Арктики». Помимо непосредственно ледокольной проводки танкеров, в их функции будет входить помощь при проведении швартовых и погрузочных работ, спасательных операций, буксировка судов, пожаротушение и участие в операциях по ликвидации аварийных разливов нефти.

– По вашим планам, какое влияние на деятельность компании окажет СМП в среднесрочной перспективе?

– Конечно же, развитие этого маршрута учтено в нашей стратегии. Мы предполагаем, что потребности рынка северных перевозок увеличатся с 450 тыс. тонн до 680–700 тыс. тонн в год к 2030 году.

На нашу деятельность большое воздействие оказывает Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (конвенция MARPOL). Она меняет топливный ландшафт, так как ужесточает требования к судовому топливу.

Сейчас мы имеем небольшие локальные зоны контроля выбросов и ограничения качества топлива по сере, а новое Положение конвенции MARPOL, которое вступит в силу с 2020 года, окажет влияние на весь мир. Содержание серы в топливе не должно будет превышать 0,5%. Мазута соответствующего качества на всех не хватит.

На Новопортовском месторождении круглогодично работают семь танкеров, которые вывозят добытую нефть. Не будем забывать о месторождении Приразломное – два танкера и суда снабжения. Рост бункеровок в 2017 году в Арктике составил 30%. Емкость порта Мурманск выросла на 50%.

Мы на развилке, где выбирается топливо будущего. Мы, как и все коллеги, рассматриваем несколько вариантов: сжиженный природный газ (СПГ), дизельное топливо, установка очистных устройств на суда. Разрабатывая стратегию, наша компания учла все тренды. В той или иной мере будут использоваться все варианты. Особую ставку мы делаем на СПГ, но также планируем использовать и дистилляты. Бункеровку мазутом в перспективе десяти лет мы уже не рассматриваем. Выпускать его компания не будет,

а покупать на рынке не имеет смысла.

Сейчас наша компания внимательно изучает планы развития среднетоннажного производства СПГ «Газпрома» на Дальнем Востоке. На Балтике будем развивать бункеровку и дизельным топливом, и сжиженным природным газом. В Арктике также будет применяться дизельное топливо. Развитие НПЗ компании в Сербии позволит усилить позиции балканской «дочки».

– А как корзина топлив изменилась к настоящему моменту, учитывая, что вы все-таки работаете на Балтике, где уже действуют жесткие экологические ограничения?

– У нас появились новые виды топлив. Московский НПЗ полностью ориентирован на выпуск экологичного маловязкого судового топлива. Как я уже говорил, в 2017 году на рынок выведен новый экологический продукт производства Омского НПЗ – мазут ТСУ-80.

До введения ограничений в Балтике 80% нашей топливной корзины занимал мазут, а 20% – дизельное топливо. Теперь, к примеру, на северо-западном рынке мазут занимает 50%, дизельное топливо – 25% и 25% – экологичное гибридное топливо, нечто среднее между мазутом и дизелем. В Черном море мазут пока доминирует – 70%. Рынок Дальнего Востока – 90% мазут. На реках доминирует дизельное топливо (точнее, дистиллят).

– Как вы видите развитие топливного баланса, учитывая модернизацию НПЗ, рост выхода светлых нефтепродуктов и прекращение производства мазута?

– С 2025 года мазута в нашем балансе не будет. Останутся только дизельное топливо и СПГ. Мы ведем переговоры на предмет приобретения сжиженного природного газа, а также делаем ставку на производство этого энергоносителя, которое будет организовано «Газпромом» на КС «Портовая».

– Как оцениваете емкость рынка СПГ в секторе бункеровки в 2020-х годах?

– С 2020 по 2022 годы – 100 тыс. тонн, затем к 2025 году он поднимется до 300–400 тыс. тонн. Предполагаем, что Северо-Запад к этому моменту будет доминировать по этому топливу.

С интересом смотрим на Дальний Восток. Сейчас на верфях региона заложены гигантские контейнеровозы, которые

будут потреблять за рейс около 20 тыс. тонн СПГ в качестве топлива. Было бы логично подготовить к моменту их пуска на воду собственное производство сжиженного природного газа, чтобы выступить с конкурентным предложением в регионе. Если средняя заправка СПГ на Балтике будет в пределах 300–500 тонн, то разовая заправка на Дальнем Востоке может составить до 15 тыс. тонн. За этот рынок следовало бы побороться. Надеемся на «Владивосток СПГ».

Полагаем, что газовое топливо найдет потребителя и на внутренних водах. Но здесь важно подготовить законодательство, а также организовать производство газовых двигателей для речных судов. Необходимо ужесточать экологические нормы и в то же время поощрять переход на более безопасные для окружающей среды виды топлив. Но это вопрос перспективы десяти лет.

– Каковы ваши планы на 2018 год?

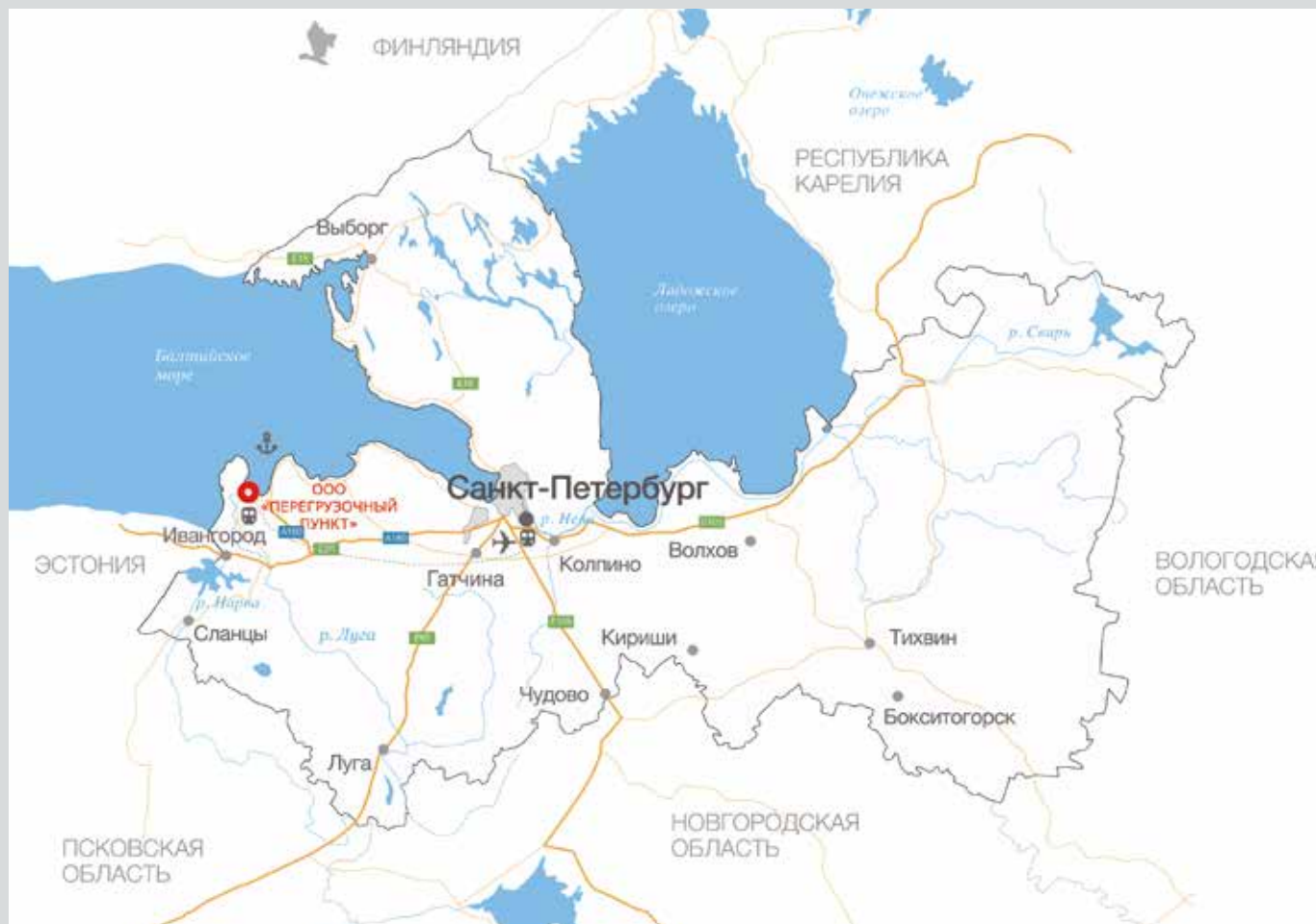
– Собираемся выполнить объем розничных продаж и сохранить операционную прибыль и удельные операционные затраты на уровне 2017 года. Не оставляем работу в области разработки устойчивых рецептур и технологий производства брендированных нефтепродуктов, соответствующих высоким экологическим нормам. Продолжаем заменять устаревающее оборудование и приводим инфраструктуру в соответствие с требованиями времени и российского законодательства, повышаем эффективность производственных и бизнес-процессов. В 2018–2019 годы введем в строй два судна ледокольного обеспечения для Новопортовского месторождения. Собираемся начать строительство бункеровщика СПГ. Планируем реализовать этот проект в кооперации с «Газпромом» в 2018–2020 годы на российских верфях.

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

Клиентская база «Газпромнефть Марин Бункера» насчитывает более 200 фирм, большая часть из которых – иностранные. Клиентами компании является большинство основных российских речных и морских пароходств.

СТАВКА НА МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ

Новый многофункциональный портово-индустриальный комплекс, создаваемый ООО «Перегрузочный пункт» в морском порту Усть-Луга, станет привлекательным для сельхозпроизводителей, так как совместит в себе перевалочные и перерабатывающие мощности.



ООО «Перегрузочный пункт», входящее в группу компаний, контролируемых Алексеем Шупловым, приступило к реализации проекта строительства портово-индустриального комплекса в Речном районе морского порта Усть-Луга на земельном участке площадью 138 га. Проект утвержден Министерством транспорта РФ и включен в Стратегию развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. На региональном уровне проект прошел межведомственную комиссию по размещению производительных сил на территории Ленинградской области, а также публичные слушания.

Проект комплекса включает в себя портовые и производственно-логистические мощности, на территории которых

появится возможность размещения производств, ориентированных на переработку зерновых и продовольственных грузов.

Синергетический эффект совмещения морского терминала и индустриального парка позволит достигнуть ряд целей. Во-первых, увеличить объем перевозок за счет экспорта/импорта сырья и готовой продукции резидентами индустриального парка в Балтийском бассейне. Во-вторых, устранить разрывы и «узкие места» транспортной сети. В-третьих, сформировать добавленную стоимость за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг.

Основная направленность комплекса на зерновые и продовольственные грузы обусловлена рядом факторов: высокими

темпами роста производства отечественных сельскохозяйственных предприятий; недостаточной мощностью зерновых терминалов на Северо-Западе России (это ограничивает экспорт зерновых из европейской и центральной частей страны); достаточной удаленностью от развивающегося в Усть-Луге нефтегазохимического кластера.

Комплекс в устье реки Луги имеет выгодное экономико-географическое положение, так как расположен в непосредственной близости от границы РФ и стран Евросоюза. Круглогодичная эксплуатация с коротким периодом ледовой проводки является несомненным конкурентным преимуществом всех терминалов, расположенных в границах порта Усть-Луга.

ООО «Морской Петербург» при поддержке Ассоциации морских торговых портов, АО «ЦНИ-ИМФ», ФГУП «Росморпорт», АО «РЖД Логистика» выпустила уникальную полноцветную карту-схему «Морские порты России» со всеми морскими портами, крупнейшими проектами развития портов, месторождениями полезных ископаемых, основной транспортной инфраструктурой, крупнейшими предприятиями промышленности и другой полезной информацией.

Размер карты-схемы 1950x1450 мм.

По вопросам приобретения карты обращаться в ООО «Морской Петербург».

Телефон: +7 (812) 230-9457






Наименование	Единица измерения	Значение
...

Наименование	Единица измерения	Значение
...



Теплоход Frederik прибывает в порт Гамбурга. Фото: Андрей Нелогов

ИЗВЛЕЧЬ ПОЛЬЗУ

В последнее время страны Запада активно используют санкции против российских граждан и компаний в разных областях. Недальновидная политика в отношении развития собственного торгового флота привела к полной зависимости от глобальных перевозчиков, через которых санкционная политика реализуется в морской торговле.

Андрей Нелогов

В отношении России ограничения в области транспортного обеспечения внешней торговли присутствовали всегда, даже тогда, когда их никто не объявлял официально.

Остановимся на линейном судоходстве. Известный американский политолог Самюэль Хантингтон так определил место линейного судоходства в современном мире: «Существует две картины, которые описывают соотношение власти Запада и других цивилизаций. Первое — это подавляющее, триумфальное, практически абсолютное могущество Запада. С распадом Советского Союза исчез единственный серьёзный конкурент Запада, и в результате облик этого мира определяется целями, приоритетами и интересами главных европейских наций. Запад — единственная цивилизация, которая имеет значительные интересы во всех других цивилизациях или регионах, а также возможность влиять на их политику, эконо-

мику и безопасность... Западные нации владеют и управляют международной банковской системой, контролируют все твёрдые валюты, являются основными мировыми потребителями, играют роль морального лидера для многих обществ, занимаются наиболее современными техническими исследованиями, доминируют в аэрокосмической индустрии, области коммуникаций и в производстве вооружений, контролируют морские линии. Вторая картина Запада совершенно иная. Она рисует цивилизацию в упадке... Какая из двух картин описывает реальность? Ответ, конечно же, следующий: они обе». Применительно к морским перевозкам это означает — доминирование через контроль.

Кем и как осуществляется контроль морских линий? Контроль осуществляется через симбиоз крупнейших западных компаний и правительств. Здесь можно вспомнить слова президента компании «Дженерал Моторс» Чарльза Вильсона: «Я

привык считать: то, что хорошо для нашей страны, хорошо и для «Дженерал моторс», и наоборот. Это одно и то же». Выдающийся американский учёный Дж. К. Гэлбрейт указывает на то, что современный мир — это не мир рыночной экономики, а мир техноструктур — организаций, занимающих доминирующее положение на рынке, поддерживаемых и поддерживаемых правительствами государств. Регулирование их деятельности становится тонкой игрой, направленной на удовлетворение насущных потребностей обеих сторон. Это сотрудничество допускает «наведение порядка», что в частном случае проявляется через совместную работу, касающуюся различных ограничений и санкций, применяемых к третьим лицам.

Инструменты контроля созданы по понятным причинам. Так, например, соблюдение требований таможенно-торгового партнёрства по борьбе с терроризмом (С-ТРАТ) является обязательным условием сотрудничества между транспортными компаниями и глобальными компаниями-клиентами. В соответствии с этими требованиями перевозчики должны направлять дополнительную информацию о грузе властям США до прибытия судна в американский порт. Подобные требования существуют и в Европейском Союзе. Инструменты универсальны.

Чтобы перекрыть движение грузов для условного террориста, требуется знать все и обо всех. Современные технологии предоставляют такую возможность. Вопрос в том, как распоряжаться полученной информацией. Такая система – это «товар двойного назначения». С ее помощью осуществляется всесторонний контроль над внешнеторговыми грузопотоками.

Неоправданный оптимизм

Россиян огорчают всякого рода ограничения и санкции. Дело в том, что теоретически мы предполагали взаимовыгодное и равноправное партнерство. Выполняя свои обязательства, касающиеся участия в одной части глобальной экономики, например, исправно поставляя углеводороды на мировой рынок, мы считывали на выполнение обязательств нашими «партнерами» в других областях. В том числе в области морских перевозок. Однако для этого должно быть как минимум несколько обязательных условий. А именно, те, кто везет, этого хотят, имеют возможность и не злоупотребляют своим положением.

В отношении злоупотреблений сомнения возникли сразу. Чего иностранные линейные перевозчики хотят добиться на российском рынке? Сами по себе, практически ничего. Но это «крылья» крупнейших глобальных компаний. Они существуют только вместе и пропорционально. Местный офис, включая директора, безусловно заинтересован в росте, но это ничего не значит. Два процента местного рынка в объеме глобальной компании – не базовый элемент, а разменная монета. К сожалению, их разменная монета представляет собой весь наш капитал.

Дело рук самих утопающих

Что могут глобальные линейные перевозчики? Сейчас они могут практически всё. В том числе, могут все потерять, при определенном неблагоприятном стечении обстоятельств. Если Самюэль Хантингтон утверждает о кризисе западного мира вообще, то почему кризис не может случиться в линейном судоходстве, максимально зависимом от глобальной экономики? Поэтому, в некотором смысле, попав под санкции, мы стали невольными счастливыми, которых выставили с обреченного парохода еще до его отплытия.

Обстоятельства сложились таким

образом, что после нескольких лет сомнений наличие проблем от западных санкций стало очевидным. И эти проблемы придется решать нам самим. Впрочем, не первый и, вероятно, не последний раз.

Вспомним, что в 1918 году в отношении молодой советской республики действовали не просто санкции, а настоящая блокада. Английский флот, находившийся в Финском заливе, препятствовал движению любых судов с грузами российской внешней торговли, включая товары первой необходимости и продовольствие. Результатом таких действий стало полное прекращение морской торговли РСФСР с последующим возобновлением ее уже на принципах государственной монополии. Из монополии внешней торговли естественным образом следовала монополия фрахтования тоннажа, а затем и отфрахтования советских судов. Нет смысла говорить о явных преимуществах и столь же явных недостатках такой системы.

В 1930 году, столкнувшись с очередными санкциями иностранных государств под предлогом или по причине вмешательства во внутренние дела через финансирование коммунистических партий, СССР ответил жестко и эффективно. Совет народных комиссаров (СНК) СССР постановил: «в отношении тех стран, которые устанавливают для торговли с СССР особый, не распространяющийся на другие страны, ограничительный режим совершенно прекратить или максимально сократить заказы и закупки, прекратить использование тоннажа этих стран, установить ограничительные правила для

транзитных товаров этих стран, принять меры к прекращению или максимальному сокращению использования портов, транзитных путей для транзитных операций СССР». Санкции закончились через несколько месяцев. В 1937 году, к двадцатой годовщине революции, СССР объявил о полной фрахтовой независимости, впервые в российской истории.

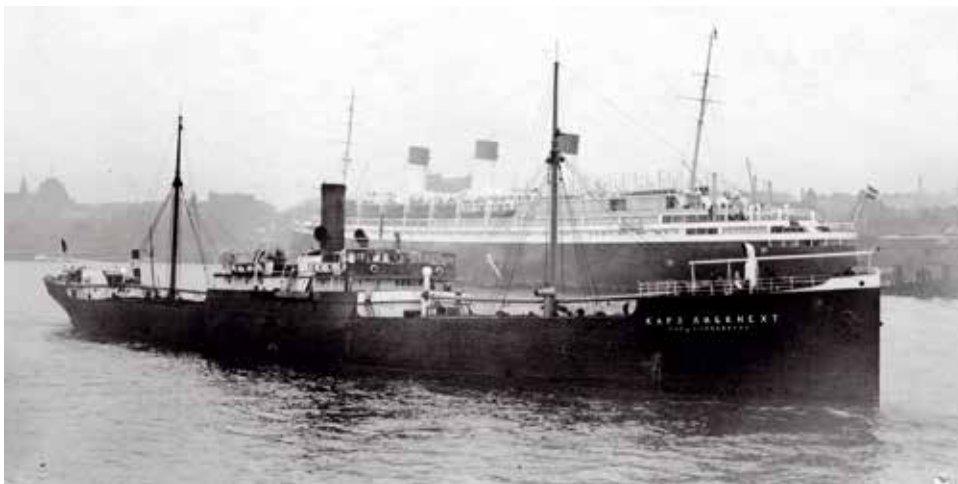
Вплоть до 1991 года, советские граждане не испытывали особого дискомфорта от ограничительных мер и санкций западных стран в области морского транспорта. Любопытно, что на торговый флот СССР не распространялись санкции США, применяемые к тоннажу других стран. Например, советские суда могли свободно посещать порты США после заходов в порты Кубы на основании межправительственного соглашения.

Морской торговый флот СССР далеко не тоже самое, что нынешний флот РФ. По суммарному дедвейту флот, контролируемый Россией, даже превосходит флот СССР в период его наивысшего расцвета. Разница в том, что морской торговый флот СССР был диверсифицирован с учетом разнообразия грузовой базы, а современный флот ориентирован на перевозки углеводородов. Если рассматривать ситуацию с точки зрения «партнерских отношений», о которых было сказано выше, то все остальное «нам привезут». Теперь понятно, что привезут не все. И в этом будет частное проявление «мироустройства», которое воспринимается западной цивилизацией как естественное и разумное.

Несмотря на то, что потеряно много времени, никто не мешает сейчас



Плакат Министерства Морского флота к 50-летию СССР



Линейное судно «Магнитогорск» Балтийского морского пароходства на линии Ленинград - порты Восточного побережья США (1980-е гг.). Фото: Андрей Нелогов.

подумать о том, что кроме углеводородов есть зерно, уголь, металлы, удобрения, оборудование и машины, товары народного потребления, при перевозке которых Россия импортирует услуги, вместо того, чтобы заниматься самообслуживанием и, в перспективе, экспортом транспортных услуг.

Механизм контроля

Санкционная машина универсальна. Сегодня субъектом санкций выступает ряд стран мира, в том числе Россия. Завтра ограничения могут коснуться любой страны, отдельных компаний, лиц или номенклатуры грузов. Машина работает повсеместно. Прежде всего, это система глобального контроля, а санкционные возможности – одна из доступных опций. Однако для ее функционирования применительно к перевозкам требуется первичная информация о грузе.

Читаем коносамент одного из глобальных контейнерных перевозчиков (и так у всех): «Клиент обязуется действовать в соответствии с экономическими санкциями, включая, но не ограничиваясь

санкциями применимыми США, Европейским союзом и Организацией Объединённых Наций. Клиент утверждает и гарантирует, что не включен в санкционные списки и не имеет отношения к лицам, которых в США, Европейском союзе или Организации Объединённых Наций рассматривают как лиц, находящихся под санкциями (SDN, т.н. «заблокированное лицо», «отрицаемое лицо», «особенно обозначенный подданный»). Клиент также подтверждает, что груз, перевозимый по настоящему коносаменту, не имеет какого-либо отношения к лицам, находящимся под указанными санкциями».

Обычная практика

Как наличие таких условий в коносаменте объяснят перевозчики? Скорее всего, они ответят, что покинув порт, судно покинуло территорию России. Затем оно обязательно зайдет в порт перевалки в ЕС и тогда груз будет задержан. Лучше исключить такую ситуацию заранее, не принимая груз к перевозке. В тех же

случаях, когда к грузу появляются претензии, перевозчик и его агент обратятся к условиям договора морской перевозки (коносамента). Однако законодательство РФ определяет, что в случае, если порт погрузки или порт выгрузки находятся в России, услуга по перевозке оказывается на территории России (НК РФ). Кстати, аналогичное представление о территориальности существует, например, в США. Из этого логически следует, что перевозчик и его агент применяют антироссийские санкции, осуществляя услуги на территории самой России. Такая практика естественно запрещена и наказуема в США, ЕС и других странах.

Наконец о тех, кто предоставляет первичную информацию о грузе и формирует базу данных. Это мы с вами. Каждый раз, заглядывая в гипермаркет самообслуживания, называемый глобальным контейнерным перевозчиком, для создания букинга, мы участвуем в процедуре, которую власти США называют «инициатива 10+2». 10 касается нас, 2 – перевозчика. Десять позиций, которые дают заинтересованным лицам всю необходимую информацию о грузе, грузоотправителе, грузополучателе, производителе, конечном потребителе и т.д. Если что-то не указано во время формирования букинга, внимательные сотрудники агентской компании сверят данные с таможенной декларацией и поручением на погрузку экспортного груза. Посмотрят сами, проверят с коллегами из европейских офисов. В конечном итоге там и решат, может ли груз быть отгружен из России или нет. Так, в частности, выполняется режим санкций, а в общем глобальный контроль морских линейных перевозок.

Фидерная система перевозок - не просто гарантированный заработок для европейских компаний, но и основной элемент системы контроля грузопотока в/из России.



Линейное судно «Карл Либкнехт» Балтийского морского пароходства в порту Гамбург (вторая половина 1920-х гг.).

Фото: Андрей Нелогов

КОНГРЕСС И ВЫСТАВКА



АЗОТ СИНТЕЗГАЗ РОССИЯ И СНГ

30–31 мая 2018, Москва

Организатор:

VOSTOCK CAPITAL

Подробнее:

events@vostockcapital.com

+44 207 394 30 90

+7 (499) 505 1 505

Среди докладчиков и почетных гостей 2018:



Валентина Колодинская
Директор проектного офиса, УРАЛХИМ



Вячеслав Курганов
Технический директор, Щекиноазот



Анатолий Афонин
Генеральный директор, Ставролен



Олег Шурупов
Директор по производству, ТАУ НефтеХим



Борис Левин
зам. руководителя аппарата генерального директора ПАО «ФосАгро», советник генерального директора АО «Алатит»



Фёдор Афанасьев
зам. генерального директора по технической политике, Башкирская содовая компания

Ключевые моменты мероприятия:

Представление **60+** инвестиционных проектов по строительству и модернизации производств метанола, аммиака, карбамида, водорода, азота и их продуктов, а также азотных удобрений со сроком реализации 2018-2025 гг. со всех регионов России и из стран СНГ

Дебаты лидеров! Финансирование, сотрудничество, расширение рынков сбыта и обеспечение конкурентоспособности, прогнозы спроса и цен – Правительство, регуляторные органы, инвесторы, инициаторы инвестиционных проектов, производственные предприятия России и СНГ

Важно! **Эффективные стратегии и практические примеры строительства и модернизации производственных мощностей** – Эксплуатация агрегатов, закупка технологий, проектирование технологических процессов и инжиниринга, FEED, EPC и EPCM

подряда – узнайте, как добились успеха ваши коллеги и каких ошибок можно избежать!

50+ авторитетных экспертов: повышение надёжности и производительности производства, экологическая безопасность, снижение материалоемкости и энергоёмкости, расширение продуктовой линейки и многое другое

Технологические презентации от лидеров индустрии и роудшоу инновационных технологий и оборудования

30+ часов беспрецедентного делового общения! Встречи один-на-один, деловые обеды, интерактивные круглые столы с шампанским, коктейльный прием и многое другое.

Спонсоры и партнеры:

Генеральный партнер:



Бронзовый спонсор:



Золотой спонсор:



Спонсоры:



Постоянные участники наших мероприятий:



РИСКОВАЯ ЛОГИСТИКА

Текущая политическая и экономическая ситуация вокруг России не позволяет надеяться, что введённые в отношении ряда российских лиц и компаний санкции будут сняты или отменены в ближайшее время, что делает безусловно важным вопрос возникающих рисков для логистических компаний.

Виктор Цукер по материалам доклада Никиты Космачевского и Никиты Тимашкова – юристов ООО «Ремеди» – на конференции Break Bulk Russia.

Санкции – это особые способы воздействия окружающих на поведение человека или государства в виде воздаяния, поощрения (позитивные санкции) и наказания (негативные санкции) за соблюдение либо несоблюдение определенных норм поведения.

На протяжении уже четырех лет в отношении российских организаций и граждан вводятся новые и продлеваются существующие санкции. Существует ряд рисков, с которыми могут столкнуться российские компании при ведении бизнеса в условиях санкций и продолжающегося их уточнения и ужесточения.

Долгие переводы

Один из ключевых и важных моментов, на которые может повлиять санкционная политика США и ЕС – это длительность совершения платежей через американские и европейские банки. Особенно остро этот риск проявляется при платежах в долларах США.

Например, одна компания – резидент РФ, при расчетах с европейским контрагентом упомянула крымский порт в поле назначения платежа. Это вызвало вопросы

сначала у банка плательщика, которые разрешались около недели. Затем еще две недели ушло на разрешение аналогичных вопросов от банка получателя. Итого на обычный денежный перевод по стандартному, ранее действовавшему договору, ушло около трех недель.

Также в практике были случаи, когда банк получателя в одностороннем порядке просто возвращал полученные деньги без уведомления и объяснения причин. В итоге отправитель знает, что распорядился отправить деньги и сообщает получателю о том, что скоро они должны поступить к нему на счет. Банк получателя несколько дней рассматривает поступление и возвращает деньги банку отправителя, который, в свою очередь, информирует клиента об этом еще через несколько дней.

С третьего раза клиенту удалось убедить всех участников в законности денег и их перевода; средства все же поступили получателю примерно через три недели.

Такие ситуации могут повлечь за собой очень неприятные последствия в виде, например, задержки в оплате фрахта и соответствующей задержки в выдаче груза перевозчиком, который до момента получения фрахта в полном объеме

вправе удерживать груз. А если груз скоропортящийся, то последствия задержек в денежных переводах и связанного с этим удержания груза могут быть и вовсе катастрофическими.

В связке

Еще один риск связан с включением компании в санкционный список из-за ведения бизнеса или имущественного интереса в ее услугах «подсанкционной» компании. Пример – попавшая под санкции известная логистическая фирма Instar Logistics, которая осуществляла перевозку продукции концерна «Калашников» для американских грузополучателей. Согласно обоснованию Казначейства США, Instar Logistics включена в санкционный список за прямое или косвенное совершение действий или за намерение совершить таковые в интересах или от имени концерна «Калашников».

По мнению преподавателя кафедры иностранного права МГУ им. Ломоносова Сергея Гландина, перевозчик (в данном случае компания Instar Logistics) является лицом, посредством которого концерн «Калашников» сохраняет имуществен-



SANCTION

ные права на территории США, например, право требования в случае гибели вещи на территории США. Принимая груз к перевозке или организуя его логистику, транспортная компания оказывает концерну «Калашников» услугу. Если местом назначения выступают США, то такая услуга считается запрещенной. При этом формально, американцам не запрещено покупать продукцию концерна на вторичном рынке, но только при условии, что концерн не сохраняет имущественный интерес в своей продукции (например, при неполной оплате).

При этом надо помнить, что у организации есть возможность обжаловать включение в санкционный список OFAC (Офис по контролю над иностранными активами Минфина США). Для этого надо обращаться в OFAC (курьером или электронной почтой) и доказать, что какими бы ни были мотивы OFAC при включении в соответствующий список, они не соответствуют действительности. Согласно сообщению Instar Logistics, компания таким правом собирались воспользоваться.

Таким образом, у логистических компаний присутствуют риски быть включенными в санкционный список при ведении бизнеса и заключения сделок с лицами или организациями, находящимися под санкциями. Для его снижения требуется при заключении контрактов проверить всю цепочку контрагентов по сделке и, при необходимости, внести соответствующие изменения в структуру сделки, чтобы избежать неприятных последствий.

Санкционные оговорки

При заключении договоров помимо общих условий важно также уделять внимание и специальным оговоркам, в том числе, санкционным. Стандартные оговорки существуют, например, для тайм-чартеров (BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties), договоров страхования (Sanction Limitation and Exclusion Clause (LMA3100)).

В частности, страховые компании, обычно, включают в свои договоры страхования Оговорку об ограничении страхового покрытия в связи с санкциями: «По настоящему Договору Страховщик не предоставляет покрытие и не оплачивает убытки по тем рискам, предоставление покрытия по которым и/или оплата убытков может привести к применению к Страховщику каких-либо санкций, запретов или ограничений в соответствии с резолюциями ООН или торговыми или экономическими санкци-

ями, законами или нормами Евросоюза, Великобритании или США».

Очевидно, что страховщики не имеют никакого желания попасть под санкции США или ЕС при осуществлении выплаты страхового возмещения. Страхователь, в отношении которого действуют санкции, имеет значительно меньшие шансы на получение страховой выплаты, чем любой другой (даже при наличии всех оснований для выплаты).

Также может быть отказано в выплате

Во многих видах гражданско-правовых договоров действие санкций можно минимизировать путем согласования отдельной оговорки. Особенно это важно в договорах, действие которых растянуто во времени.

возмещения по случаям, связанным с заходом морских судов в страны, в отношении которых действуют санкции (Сирия, Иран, Северная Корея и др.) или перевозка грузов от/для компаний из санкционного списка.

Как вывод: следует учитывать позицию страховых компаний при выборе страховщика. Европейские страховщики следят за соблюдением этих положений намного более тщательно. Любые страховщики внимательно обдумывают решения о выплатах и скрывают от них обстоятельства, которые могут привести к действию санкционной оговорки, представляется маловероятным.

После Крыма

В контексте санкций возможны проблемы, с которыми может столкнуться судно, зашедшее в порты Украины, если оно перед этим посетило Крым.

Случаи задержания судов, посетивших Крым, в портах Украины и связанные

с этим проблемы как судовладельца, так и экипажа, носят не единичный характер, что показывает и недавний инцидент с задержанием траулера «Норд».

Также известны случаи, когда Украина уведомляла Port State Control европейских стран о судах, которые ранее заходили в порты Крыма, в связи с тем, что Украина не может обеспечить безопасность таких судов и в этой связи требует их проверки. Однако Россия оперативно отреагировала на это и объявила в ИМО, что гарантирует безопасность судоходства в Крыму.

Тем не менее, последующие заходы в порты Украины для таких судов крайне нежелательны – с большой вероятностью судно будет задержано или, как минимум, проверено «с пристрастием», а капитан судна или весь экипаж задержан.

Проработка арбитражной оговорки

Часто стороны договора не уделяют должного внимания арбитражной оговорке. До сих пор в различных договорах может встречаться формулировка «арбитражный суд города Лондона».

Может показаться удивительным, но рассмотрение дела в российских арбитражных учреждениях гарантирует большую конфиденциальность, чем в иностранных. Это может быть особенно важно в отношении вопроса о действии санкций в отношении одной из сторон.

Кроме того, рассмотрение спора в российском арбитраже обычно дешевле и влечет меньшие риски получить «политически верное» решение. При этом решения российских арбитражных учреждений свободно исполняются почти по всему миру (в отличие от решений государственных арбитражных судов, для исполнения которых требуется наличие международного договора о взаимной правовой помощи или применение принципа взаимности).

Шаги по снижению санкционных рисков

При осуществлении банковских переводов необходима правильная формулировка для графы «назначение платежа»

Учет рисков невыплаты страхового возмещения даже при наличии доказанного страхового случая, если такая выплата может повлечь применение санкций к страховщику

Минимизировать риск негативных последствий от санкций можно, в том числе, путем тщательной работы над санкционной и арбитражной оговорками и их включением в текст договоров

Тщательная проверка перед покупкой самого судна и истории его заходов в порты, особенно в черноморском регионе

Источник: ООО «Ремеди».



МОРЕ ТУРИСТОВ

Круизный туризм является одним из самых популярных и быстрорастущих сегментов международного туристического рынка, обладающих значительным инвестиционным потенциалом.

Екатерина Пиляева, Татьяна Пролеско, генеральный директор SeyClub

Количество туристов в круизной отрасли постоянно растет, а среди путешественников можно увидеть людей различных возрастов - от младенцев до пенсионеров. Согласно данным Всемирной ассоциации круизных компаний (CLIA), общее количество пассажиров, совершающих круизы, может достичь в 2018 году 27,2 млн человек, что примерно в два раза превышает показатели, зафиксированные десятью годами ранее.

Как отмечают аналитики ГК «ФИНАМ», постоянное совершенствование технологий, используемых на борту круизных лайнеров, предоставление все большего количества новых услуг, включая внедрение новых маршрутов по всему миру, является гарантом стабильного роста.

Несмотря на высокий уровень конкуренции между представителями круизной отрасли, большинство круизных компаний имеет ярко выраженные отличительные черты (они могут формировать собственную целевую аудиторию, не пересекающуюся с клиентурой других компаний).

Крупнейшим круизным оператором в мире является компания Carnival. Ей

принадлежат в общей сложности десять брендов и около ста круизных лайнеров.

Индийский океан

Если рассматривать Индийский океан и Восточное побережье Африки, то последние годы здесь наблюдается значительное повышение активности в сфере круизного туризма.

Остров Маврикий ежегодно принимает более одного миллиона туристов, сохраняя статус популярного туристического направления для путешественников из различных стран мира. При этом предпринимаются дальнейшие действия по развитию круизного бизнеса. Порту-Луи отводится в этом особая роль развития объектов для приема круизных лайнеров. Причал для них был создан еще в 2009 году, расположившись на полуострове Ле Салин Порты-Луи.

Круизные маршруты в Индийском океане имеют сезонность, в частности, Costa Crociere (входит в Carnival Group) отправляет суда в этот регион на протяжении пяти месяцев в году.

При взаимодействии с Costa Crociere в Порт-Луи прибыло примерно 35 тыс. пассажиров в 2016-2017 гг. Ожидается, что их число возрастет в 2018 году, благодаря приходу круизной компании Aida, которая уже запланировала 4 захода в сезоне 2017-2018 гг.

Также норвежская круизная компания Fred Olsen, базируясь в Порт-Луи, внедрила круизные программы в этом сезоне.

В общей сложности в главном пассажирском порту Маврикия ожидается около 35 круизных судов с общим пассажиропотоком более 40 тыс. человек в сезоне 2017-2018 и еще плюс 20 тыс. туристов к 2025 году.

В 2018 году управление портов Маврикия приступает к строительству нового здания круизного терминала в Порту-Луи.

В Намибии ведется существенное расширение порта Уолфиш-Бей - практически в десять раз, до 1130 га. Ранее Уолфиш-Бей редко посещался пассажирскими лайнерами. Но государство поставило задачу превратить порт в один из основных круизных и грузовых портов в регионе. В план развития включено строительство нового пассажирского терминала, судо-

ремонтного завода и базы нефтедобычи. Завершение работ планируется в течение пяти лет.

Момбаса (Кения) стала неожиданно новым и привлекательным местом для пляжного отдыха на Восточном побережье Африки. Здесь появились не только отличные отели, но и полным ходом ведется строительство нового круизного терминала. К концу 2018 года ожидается его ввод в строй. Новый терминал поставит порт Момбаса наравне со многими средиземноморскими гаванями по критериям обслуживания пассажиров.

Министерство туризма считает круизный сегмент одним из самых эффективных инструментов, способствующих развитию туристической отрасли. Наибольший интерес к Кении в этом отношении наблюдается со стороны путешественников из США, Великобритании, Ближнего Востока и Азии.

Индия

В Мумбаи власти порта инвестируют в строительство нового круизного терминала, который откроется в 2018-2020 годах. В порту создан специальный центр, который изучает и определяет дальнейшие пути развития круизного туризма.

В Ченнаи ведется реконструкция круизного терминала, принимаются меры по повышению безопасности, создаются сервисы для пассажиров, например такие, как фуд-корты, кафе, лаунжи для комфортного ожидания.

На Сейшельских островах 2017 год стал самым удачным по всем показателям: количество туристов возросло на 37% по сравнению с 2016 годом и в этом нельзя недооценить роль круизного туризма.

Лайнеры Costa neoRiviera и MSC Sinfonia перевозят по 1900 и 1400 пассажиров за рейс соответственно по маршруту, затрагивающему сразу несколько стран: Маврикий, Реюньон, Мадагаскар, Сейшелы.

В течение последних семи лет Порт Виктория (Сейшелы) стал пятикратным обладателем наград «Лучший круизный порт Индийского океана», закрепив за собой статус наиболее конкурентно способного и эффективного порта в регионе. С января по май 2018 года количество круизных судов увеличилось еще на 10% по сравнению с аналогичным периодом в 2017 году, что способствует развитию большого количества возможностей для предпринимательства и инвестиций в стране.



Город Виктория - столица Сейшельских островов



Круизный катамаран у острова Альфонс (Сейшельский архипелаг)

Выставка и конференция

ТрансЛогистика Санкт-Петербург

**Практические решения
в логистике**

26–27 сентября 2018

Санкт-Петербург
КЦ «ПетроКонгресс»



Организаторы:



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

Подробнее о конференции
translogistica-spb.ru

12+



ТЫЛЫ ФЛОТА

В апреле по завершению государственных испытаний в состав вспомогательного флота ВМФ РФ вошло головное судно тылового обеспечения «Эльбрус» проекта 23120. В настоящее время «Северная верфь» продолжает строительство следующего судна этого проекта – «Всеволод Бобров».

Алексей Лисовский

Контракт на строительство серии судов тылового обеспечения с высоким ледовым классом ARC4 на базе проекта 23120 для Министерства обороны РФ между Судостроительным заводом «Северная верфь» и Федеральным агентством по поставкам вооружения, военной, специальной техники (Рособоронпоставка) подписан 29 июня 2012 года. Закладка киля первого судна состоялась 14 ноября 2012 года.

«Эльбрус» - универсальное судно, предназначенное для перевозки грузов, буксировки, проведения гидрографических исследований, оказания помощи кораблям, попавшим в бедствие. Благодаря крановому оборудованию (два электрогидравлических крана грузоподъемностью 50 тонн, буксирные лебедки с тяговым усилием 120 и 25 тонн) и системе динамического позиционирования «снабженец» может выполнять погрузочные операции у необорудованных причальных стенок и в открытом море. Как отмечают на «Северной верфи», «Эльбрус» отправляется работать на Северный флот.

Проект судна разработан ЗАО «Спецсудопроект». Конструктивные решения, заложенные в проект 23120, позволяют

осуществлять его модернизацию в широких пределах под конкретные требования заказчиков.

«Эльбрус» имеет водолазный комплекс с барокамерой для обеспечения глубоководных водолазных погружений. Корпус с ледовым классом ARC4 рассчитан на преодоление льда толщиной 0,6 м. Благодаря классу автоматизации А1 на корабле обеспечено безвахтенное обслуживание.

Основные характеристики проекта 23120:

- длина - 95 м;
- ширина - 22 м;
- осадка - 9 м;
- скорость - 18 узлов
- водоизмещение - 9 500 т;
- дальность плавания - 5 000 морских миль;
- автономность - около 60 суток.





БАЛАНС ОТСУТСТВУЕТ

Ситуация в отечественной судостроительной промышленности характеризуется высоким спросом на гражданские суда и продукцию судового машиностроения и низкой готовностью российской промышленности обеспечить данный спрос.

Виктор Цукер по материалам доклада Александра Наволоцкого, директора департамента развития поставщиков и координации ОКР АО «Объединенная судостроительная корпорация»

За последние годы наметился явный рост заказов на строительство новых судов на верфях России. Речь идет о рыбопромысловых, грузопассажирских и дноуглубительных судах, ледоколах, судах технического флота, которые строятся по современным проектам и имеют высокое насыщение наукоемким, сложным судовым комплекующим оборудованием (СКО).

Количество отечественных верфей и их техническое и технологическое состояние, квалификация персонала позволяют удовлетворять запросы

заказчиков в части строительства корпуса судна и его насыщения СКО.

Однако технологическая база отечественного судового машиностроения не позволяет поставлять оборудование по конкурентным ценам, срокам и качеству. Как следствие - неисполнение сроков исполнения контрактов на постройку судов и морской техники верфями.

Значительная часть номенклатуры изделий судового машиностроения в России не производится. При этом предприятия отрасли зачастую не в состоянии предложить продукцию судового машиностроения способную на равных конкурировать с продукцией стран Азии и Европы.

Отдельные типы гражданских судов строятся по иностранным проектам (рыбопромысловые, пассажирские и пр.),

в то время как результаты ОКР в России часто не востребованы заказчиками.

Крупнейший холдинг

АО «Объединенная судостроительная корпорация» является самым крупным холдингом отрасли: 45 предприятий и организации отрасли: 34 основные судостроительные верфи и судоремонтные заводы, 9 проектно-конструкторские бюро военного и гражданского назначения, более 80 тыс. человек, занятых в производстве во всех судостроительных регионах России.

Верфи ОСК могут сдавать до 20 гражданских заказов ежегодно. В настоящий момент стоимость портфеля заказов ОСК превышает 1 трлн рублей, из которых гражданские заказы составляют – 330 млрд рублей,

За 2017 год выручка ОСК составила 401,0 млрд рублей, чистая прибыль - 7,6 млрд рублей.

военные – свыше 670 млрд рублей.

В ОСК с целью повышения качества строительства кораблей и судов проводится модернизация производственных мощностей. Так, в период с 2011 по 2017 гг. в рамках Федеральных целевых программ (ФЦП) инвестировано более 35 млрд рублей на техническое перевооружение и модернизацию предприятий группы ОСК (11 промышленных предприятий и 2 ПКБ). Реализовано и находится в стадии реализации более 40 мероприятий по развитию предприятий группы ОСК (новые слипы, причальные стенки, доки, крановое оборудование, сварочное оборудование, оборудование для резки металла и т.д.).

Реализация мероприятий по модернизации позволит восстановить утраченные технологии, снизить износ производственных фондов с 60-70% до 40-45%, увеличить производительность труда на 15-25% и сократить сроки строительства на 25-30%.

ОСК создает на базе ведущих верфей «центры компетенций» по судовому

комплектующему оборудованию для гражданского судостроения. Задачи центров компетенций: развитие продуктовых групп (насосное оборудование, судовая арматура, палубно-швартовое, грузоподъемное, электрооборудование и пр.) Центры компетенций сосредотачивают все информацию по продуктовой группе, проводят бэнчмаркинг (сравнение с лучшими образцами), аудит поставщиков, мониторинг развития и появления на рынке нового оборудования и производителей.

Также ОСК развивает собственную компетенцию в судовом машиностроении: АО «Пролетарский завод» (грузоподъемное оборудование и оборудование специального назначения, рулевые машины, успокоители качки), АО «ЦС «Звездочка» и завод «Вега» (пропульсивные комплексы, винторулевые колонки (ВРК), например ВРК 1200 кВт, подруливающие устройства, например ПУ 700, винты регулируемого шага), АО «Балтийский завод» (винты и валопроводы). Часть оборудования экспортируется в страны

Европы (винты для ВРК фирмы АВВ).

В прошлом году разработано дополнение к Постановлению Правительства № 719 «О критериях отнесения продукции к продукции, произведенной в РФ» в части продукции судостроения и судового машиностроения, регламентирующие деятельность в совместных предприятиях зарубежных участников рынка. Введение данных правил позволит увеличить долю отечественных комплектующих изделий судового машиностроения до 70% к 2022 году. При этом доля производства гражданской продукции к 2030 году должна будет составить - 50% от общего объема строящихся судов на верфях ОСК.

В течение семи лет в рамках ФЦП модернизировано 11 промышленных предприятий и два ПКБ ОСК.

ГРАЖДАНСКИЕ СУДА, ЗАКОНТРАКТОВАННЫЕ ОСК

Предприятие	Количество, шт.	Тип судна	Проектант	Количество, шт.
АО «Адмиралтейские верфи»		Большой морозильный траулер пр. СТ-192	Skipsteknisk	6
АО «ПСЗ «Янтарь»		Рыбопромысловое судно	Skipsteknisk	3
		Большой морозильный траулер	«Хотча Морское Проектирование»	1
ПАО «СЗ «Северная верфь»		Судно ярусного лова класса KM Ice 3 AUT1 Fishing vessel		4
		Рыбопромысловое судно класса KM Arc4AUT 1 REF fishing vessel	Skipsteknisk	6
ПАО «Завод «Красное Сормово»		Круизное пассажирское судно пр. PV300	«Морское Инженерное Бюро»	1
		Сухогрузное судно пр. RSD59	«Морское Инженерное Бюро»	1
		Танкер-химовоз пр. RST27M	«Морское Инженерное Бюро»	4
АО «Хабаровский судостроительный завод»		Скоростное пассажирское глиссирующие судно пр. А45-2	ООО «Агат Дизайн Бюро»	2
		Амфибийное пассажирское судно на воздушной подушке СВП-50 пр. 12270M	ОАО «ЦМКБ «Алмаз»	1
ПАО «Амурский судостроительный завод»		Судно снабжения буровых платформ пр. 22420	ЦКБ «Балтсудопроект»	2
		Автомобильно-железнодорожный паром пр. CNF11CPD	«Морское Инженерное Бюро»	2
АО «ССЗ «Лотос»		Круизное пассажирское судно пр. PV300 VD	«Морское Инженерное Бюро»	1
		Сухогрузное судно пр. RSD49	«Морское Инженерное Бюро»	1
		Танкер-продуктозов пр. RST25	«Морское Инженерное Бюро»	2
ООО «Балтийский завод – судостроение»		Универсальный атомный двухосадочный ледокол пр. 22220	ПАО «Центральное конструкторское бюро «Айсберг»	3
		Линейный дизель-электрический ледокол «Виктор Черномырдин» пр. 22600	ПКБ «Петробалт», ЦКБ «Айсберг» и КБ «Вымпел»	1
ПАО «Выборгский судостроительный завод»		Ледокольное судно обеспечения пр. Aker ARC 130A	Aker Arctic Technology	2
		Портовый ледокол «Обь» пр. Aker ARC 124	Aker Arctic Technology	1
		Морозильный траулер пр. KMT02.01 (ST-118L-ATF)	Skipsteknisk, «Морское Инженерное Бюро»	2
		Траулер пр. KMT02.01 (ST-116XL)	Skipsteknisk, «Морское Инженерное Бюро»	4

Источник: АО «ОСК»



13-15 сентября, 2018

г. Санкт-Петербург, ВЦ «Экспофорум», павильон G

13 000 м²

50 Стран участников

300 Компаний

МЫ ПРЕДСТАВЛЯЕМ РОССИЙСКУЮ РЫБНУЮ ОТРАСЛЬ

Насыщенная деловая программа



Дегустации уникальных продуктов

Оригинальный концепт дизайн



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО РЫБОЛОВСТВУ

Russian Fish



www.rusfishexpo.com

ЗАМЕНА ДРЕЙФУЮЩИМ СТАНЦИЯМ

Постройка в России ледостойкой самодвижущейся платформы позволит Росгидромету повысить эффективность проведения научных исследований и отчасти заместить работу дрейфующих станций, эксплуатация которых усложняется из-за глобального потепления.

Павел Шибанов

В начале апреля Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет) и АО «Адмиралтейские верфи» подписали контракт на проектирование и строительство ледостойкой самодвижущейся платформы (ЛСП) «Северный полюс». На ее создание выделено 6,9 млрд рублей. Согласно условиям контракта, платформа передается заказчику в 2020 году.

ЛСП «Северный полюс» предназначена для проведения научных исследований в высоких широтах Северного Ледовитого океана. Отличительной особенностью проводимых на ней исследований является долговременная комплексная регистрация параметров природной среды Северного Ледовитого океана с применением современных автоматических и зондирующих комплексов и приборов.

ЛСП - специализированное судно с прочностью корпуса ледового класса Arc8, способное осуществлять самостоятельное плавание в арктических льдах с толщиной до 2,0 м в зимне-весеннюю навигацию и до 3,1 м в летне-осеннюю. Плавание в канале за ледоколом в двухлетних арктических льдах толщиной до 3,4 м в зимне-весеннюю и без ограничений в многолетних льдах в летне-осеннюю навигацию.

Дрейфующие станции – научно-исследовательские городки на дрейфующих льдах в глубоководной части Северного Ледовитого океана. Станции выполняют программу комплексных круглогодичных исследований в области океанологии, физики и динамики льдов, метеорологии, аэрологии, геофизики, гидрохимии, гидрофизики, биологии моря.

Первым идею организации научных станций на дрейфующих льдинах в Центральной Арктике высказал норвежский полярный исследователь Фритъоф Нансен, вернувшись из экспедиции 1893–1896 годов, во время которой впервые

был совершен запланированный дрейф на деревянной парусно-моторной шхуне «Фрам», вмороженной в паковые льды.

В связи с потеплением климата в Арктике сократилось число многолетних льдов толщиной 2–3 м, увеличилась вероятность разлома льдин, пригодных для организации дрейфующих станций. Ледяные поля, на которых располагаются станции, подвергаются постоянным сжатиям, а из-за ослабления льда в самых неожиданных местах образуются торосы, появляются разломы и трещины.

В 2013 году станцию СП-40 пришлось эвакуировать на полгода раньше намеченного срока из-за раскола льдины. Станция СП-41 в 2015 году проработала всего четыре месяца.

Платформа должна решить эту проблему, поскольку сможет двигаться во льдах без привлечения ледокола (стоимость суточной аренды ледокола достигает 2 млн рублей), будет иметь автономность по запасам топлива два-три года, встроенное оборудование, вертолетную площадку под тяжелые вертолеты Ми-8АМТ (Ми-17).

Идеи создания дрейфующих станций на базе плавучих инженерных сооружений появились в начале 70-х годов прошлого века. Такая технология значительно снижает риск потери оборудования из-за раскола льда. Одним из вариантов рассматривалось использование ледокола «Красин», дрейфующего во льдах. Однако по ряду соображений этот проект был отвергнут.

В последнее десятилетие реализовано несколько зарубежных проектов с использованием судов, вмороженных в лед, которые служили базой при измерениях в дрейфе.

В России около восьми лет обсуждалась идея строительства ледостойкой самодвижущейся платформы. Это специализированное научно-исследователь-

ское судно, которое схоже с самоходной баржей. По мореходным качествам оно уступает ледоколу, но имеет более экономичный двигатель, внутри установлены мощные лебедки для зондирования океана, обогреваемое отверстие в днище. По мнению океанологов, использование такой платформы эффективнее, вмороженного ледокола. Ледостойкая платформа может выполнять более широкий спектр исследовательских работ и при этом обеспечивать комфортные и безопасные условия работы и проживания членов экспедиции в условиях долговременного полярного дрейфа.

Проектные характеристики ЛСП «Северный полюс»

- длина – 67,8 м;
- ширина – 22,5 м;
- водоизмещение – около 7500 тонн;
- мощность энергоустановки не более 3600 кВт;
- скорость не менее 10 узлов;
- срок службы - не менее 25 лет;
- автономность по запасам топлива - около 2 лет;
- экипаж - до 14 человек;
- научный персонал - до 48 человек.



В декабре 2018 год исполняется 60 лет отечественному атомному подводному флоту. Создание первой в стране и второй в мире атомной подлодки стало поистине национальной задачей, решение которой потребовало совершить мощный прорыв в целом ряде научных изысканий, в технике, технологии, в области конструирования.

Виктор Цукер

60 ЛЕТ АТОМНОМУ ПОДВОДНОМУ ФЛОТУ

Ракетные подводные крейсера стратегического назначения проекта «Борей» - основа морских стратегических ядерных сил России

17 декабря 1958 года северодвинский завод №402 (ныне ПО «Севмаш») построил и передал в состав флота первую отечественную атомную подводную лодку (АПЛ) «Ленинский комсомол» с тактическим номером К-3. С этой даты начинается история атомного подводного флота страны.

Создание первой отечественной АПЛ стало национальной задачей - над ее решением работало 35 институтов, более 20 конструкторских бюро, около ста промышленных предприятий. Началось все в сентябре 1952 года с принятия постановление Совета министров СССР «О проектировании и строительстве объекта 627», а по существу о развертывании работ по созданию первой отечественной атомной подводной лодки (данные СПМБМ «Малахит» - проектанта первой АПЛ).

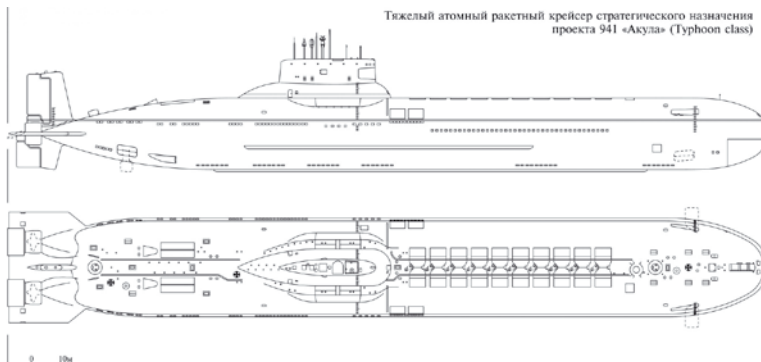
Создание первой АПЛ стало поворотным событием в подводном кораблестроении. Впервые подводные лодки стали по настоящему подводными, потому что могли находиться в подводном поло-

жении не всплывая до трех месяцев. Но самая большая заслуга АПЛ пр. 627 состояла в том, что она была полностью инновационной и без заимствования каких либо схемных решений, формы корпуса, энер-

гетической установки, скорости, оружия у других подлодок. Так, например, некоторые дизель-электрические субмарины, спроектированные другими конструкторскими бюро, опирались на опыт немецких



Главной ракетносец пр. 667А вступил в строй ВМФ СССР в 1967 г. и стал первым кораблем самой крупной серии атомных подводных ракетносецев (34 единицы). Часть этих подлодок в соответствии с договором по ограничению стратегических вооружений после снятия с них ракетных комплексов была переоборудована под выполнение различных опытных и научно-исследовательских работ.



Тяжелый атомный ракетный крейсер стратегического назначения пр. 941 «Акула» - самая большая подлодка, когда-либо созданная в мире. Специально сконструирована для операций под арктическими льдами. Первый выход на боевое дежурство корабль «Дмитрий Донской» совершил в 1986 году.

Со второй половины 1950-х годов в кораблестроении началась реализация новейших достижений науки и техники. Наибольшее отражение это нашло в развитии отечественных подводных сил. Главным стало внедрение атомных энергетических установок и вооружение подлодок баллистическими и крылатыми ракетами.

и итальянских конструкторов. К тому же, даже первая АПЛ «Наутилус» США по архитектуре была создана с использованием немецкой подлодки XXI серии.

Для строительства подлодки на «Севмаше» в короткие сроки (с 1954 по 1957 годы) проведена реконструкция цеха: построены стапельные, выводные пути, наклонный слип с гидроузлом, проведено насыщение нестандартным оборудованием. АПЛ «Ленинский комсомол» построена и передана в состав ВМФ всего за три года.

Главная ударная сила

К середине 1960-х годов, помимо вышеупомянутого пр. 627, вступили в строй атомоходы первого поколения с баллистическими (пр.658) и крылатыми ракетами (пр. 659 и пр.675) на борту.

Атомные субмарины второго поколения строились с середины 1960-х до второй половины 1970-х годов. Это были ракетные крейсера стратегического назначения (РПКСН) проектов 667А, 667Б, 667БД и 667БДР, вооруженные баллистическими ракетами с большой дальностью стрельбы, большие атомные подлодки 670-го и 670М проектов с крылатыми ракетами, субмарины пр. 671 и самая скоростная в мире титановая подводная лодка пр. 661 с крылатыми ракетами.

В целом в период с середины 1950-х до второй половины 1980-х годов в строительстве ВМФ приоритет был отдан развитию подводных сил, а атомные подводные лодки-ракетоносцы стали главной ударной силой флота.

Современный флот

В наше время атомные подводные лодки – это наиболее совершенные и самые мощные корабли. В начале XXI века основу ударной мощи ВМФ составляют РПКСН пр.941, атомные ракетоносцы с крылатыми ракетами проектов 949 и 949А, а также РПКСН пр. 667, которых в общей сложности построено 77 единиц.

В перспективе эти подлодки по мере устаревания заменят более совершенные корабли четвертого поколения. Обновление флота требует огромных финансовых затрат и напряжения сил многочисленных ученых, конструкторов, производителей. К примеру, сегодня в создании атомных подводных лодок в России участвуют свыше 600 предприятий – разработчиков



Атомный подводный крейсер пр. 885 «Ясень» является головным кораблем IV поколения АПЛ, для которого создавались принципиально новые комплексы радиоэлектронного вооружения и автоматики, главная энергетическая установка и технические средства, впоследствии примененные и на других кораблях. Атомоход пр. 885 предназначен для борьбы с подводными лодками, корабельными группировками и нанесения ударов по наземным объектам противника.

и поставщиков оборудования, средств автоматики и радиоэлектроники, вооружения.

Тем не менее, только за последние годы в состав подводных сил ВМФ России приняты новейшие атомные подводные крейсера стратегического назначения пр. 955 «Борей», - «Александр Невский», «Владимир Мономах», «Юрий Долгорукий», а на «Севмаше» строятся модернизированные подводные крейсера этого проекта «Князь Владимир», «Князь Олег», «Генералиссимус Суворов», «Император Александр III», «Князь Пожарский» (завершающий корабль этой серии заложен в декабре 2016 года). Также принята в состав атомная многоцелевая подводная лодка «Северодвинск» (пр. 885 «Ясень») и строятся модернизированные многоцелевые атомные подводные лодки «Казань», «Новосибирск», «Красноярск», «Архангельск», «Пермь», «Ульяновск».

Продолжаются работы по созданию следующего, V поколения атомных подводных лодок. Планируется, что к 2030 году в России на вооружении появятся атомные подводные лодки пятого поколения проекта «Хаски», которые заменят лодки четвертого поколения: стратегические ракетоносцы проекта «Борей», а также многоцелевые лодки проекта «Ясень».

Обе версии кораблей проектируются в рамках единой базовой платформы. Одной из основных особенностей «Хаски» станет широкое применение композитных материалов. Причем не только вместо резиновых покрытий корпусов лодок, но и для замены некоторых металлических

конструкций (рули глубины и рули направления, а также гребные винты и линии валов).

Главной ударной силой субмарин пятого поколения станут новая морская межконтинентальная баллистическая ракета (опытно-конструкторские разработки ведет Государственный ракетный центр имени В. П. Макеева) и гиперзвуковые комплексы крылатых ракет «Циркон» (разработка Корпорации «Тактическое ракетное вооружение»).

При подготовке использованы материалы: Центральный военно-морской музей, АО «Адмиралтейские верфи», ФГУП «Крыловский ГНЦ», ЦКБ «Рубин», СПМБМ «Малахит».

Сегодня одно из главных направлений в проектировании лодок – это достижение большей их скрытности по всем параметрам: без этого даже при наличии более «умных» и высокоэффективных средств нанесения удара столкновения с противником не выиграть. В 1980-х годах СССР очень сильно уступал США по скрытности лодок, но это отставание ликвидировали: на «Юрии Долгоруком» по сравнению с кораблями предыдущего поколения шумность снижена в пять раз. Тем не менее, работы в данном направлении, а также по улучшению системы защиты лодок от новейших средств противолодочной обороны продолжают.

ПЭБ ОТПРАВИЛАСЬ В МУРМАНСК

Уникальный плавучий атомный энергоблок малой мощности «Академик Ломоносов» отправился из Санкт-Петербурга в Мурманск для загрузки ядерным топливом. В 2019 году он в составе атомной станции начнет работать в порту Певек и полностью обеспечит энергией Билибинскую промышленную зону.

Павел Шибанов

В конце апреля первый и пока единственный в мире атомный плавучий энергоблок (ПЭБ) «Академик Ломоносов» отошел от стенки причала Балтийского завода. Буксировка ПЭБ пройдет по территориальным водам Эстонии, Швеции, Финляндии, Дании и Норвегии до Мурманска. Там, на специализированной базе ФГУП «Атомфлот», в оба реактора будет загружено ядерное топливо и произведен их пуск.

Все работы планируется завершить до конца марта 2019 года. После этого плавучий энергоблок с экипажем проведут Северным морским путем к месту будущей работы – в порт Певек на Чукотке. В состав комплекса плавучей атомной электростанции (ПАТЭС) кроме ПЭБ входят: гидротехнические сооружения – специальный мол-причал для установки ПЭБ; объекты береговой инфраструктуры, предназначенные для обеспечения техно-

логического цикла передачи электрической и тепловой энергии с ПЭБ в береговые сети, а также выполняющие вспомогательные функции.

После ввода в эксплуатацию, который запланирован на 2019 год, ПАТЭС заменит Билибинскую атомную станцию и Чаунскую ТЭЦ, которые уже технологически устарели, и станет самой северной атомной станцией в мире. ПАТЭС разработана с большим запасом прочности, который превышает все возможные угрозы и делает ядерные реакторы неуязвимыми для цунами и других природных катастроф.

Технический проект ПАТЭС был согласован еще в 2002 году. Строительство началось в 2007 году на северодвинском заводе «Севмаш». Однако через несколько месяцев после начала строительства все собранные агрегаты будущей плавучей электростанции перевели на Балтийский завод, где строительство вновь было

заморожено на несколько лет. Лишь в декабре 2012 года в соответствии с новым договором между Корпорацией «Росатом» и «Балтийским заводом» работы по строительству станции продолжились.

В основу проекта ПАТЭС «Академик Ломоносов» легли судовые реакторные установки типа КЛТ-40С, которые имеют большой опыт успешной эксплуатации на атомных ледоколах «Таймыр» и «Вайгач». Исследовательские центры «Росатома» подтвердили возможность использования технологий судовых реакторов для изготовления источника энергии совершенно нового класса. Общая электрическая мощность станции составит 70 МВт, тепловая – 50 Гкал/ч.

Согласно проекту, перезагрузка топлива будет производиться раз в семь лет, для этого ПЭБ отбуксируют на завод-изготовитель.



Буксировка ПЭБ от достроечной набережной «Балтийского завода»

ЮБИЛЕЙНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ ЛЕДОКОЛОВ

В конце апреля в Санкт-Петербурге прошел
V юбилейный Фестиваль ледоколов.

Марина Дерябина

Фестиваль с участием ледоколов ФГУП «Росморпорт» проводится с 2014 года. Сегодня он пользуется популярностью не только среди петербуржцев – посмотреть на тружеников морей специально приезжают из других городов. Главная задача мероприятия – показать статус России как великой морской державы, а Санкт-Петербурга, в свою очередь, как ее морской столицы. Кроме того, это еще и знакомство с историей и особенностями работы ледокольного флота страны. Всего мероприятие в этом году посетило более 110 тыс. человек.

Жители и гости Санкт-Петербурга смогли посетить ледоколы «Новороссийск», «Санкт-Петербург», «Мудьюг» и «Иван Крузенштерн», которые недавно успешно завершили период ледокольных

проводок судов 2017-2018 гг. в замерзающих морских портах России. Кроме того, в юбилейном фестивале приняли участие ледокол-буксир «Невская застава» и легендарный ледокол-музей «Красин».

В течение двух дней на ледоколы был организован бесплатный доступ для всех желающих. Посетителей встречали члены экипажей, а также курсанты Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова и Санкт-Петербургского Государственного морского технического университета. Гостям ледоколов рассказали об устройстве судов этого типа и жизни экипажей на борту.

На набережных посетителей ждала интерактивная и развлекательная программа, детские творческие

мастер-классы, конкурсы и викторины, посвященные жизни в море, судостроению и освоению Арктики.

В рамках фестиваля по традиции состоялась вальс буксиров. Четыре буксира кружились под мелодии знаменитых вальсов то расходясь на пары, то вновь собираясь вместе, выпуская водяные фонтаны из раструбов установок пожаротушения.

Подчеркивая роль мероприятия в повышении туристической привлекательности северной столицы, Председатель Комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Андрей Мушкарев отметил грамотой большой вклад в данном направлении Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».



(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



САМОРЕГУЛИРУЕМАЯ
ОРГАНИЗАЦИЯ
РОССИЙСКАЯ
АССОЦИАЦИЯ
МОРСКИХ И РЕЧНЫХ
БУНКЕРОВЩИКОВ

ХІ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ

Современное состояние и
перспективы развития
Российского рынка
бункеровочных услуг

Российский бункерный рынок в 2017:
основные тенденции, требования судовладельцев,
законодательные и налоговые
изменения

Обзоры региональных рынков:
Северо-Запад, Дальний Восток,
Черное море, ВВП

Строительство и ремонт
танкеров-бункеровщиков на российских
верфях: государственное субсидирование,
лизинг, другие финансовые
инструменты

Развитие СПГ-бункеровки:
что анонсируется и что происходит

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
21-22 ИЮНЯ 2018
mrbunker.ru

Тел.: 8 (812) 380 43 88
E-mail: info@mrbunker.ru

YOUR PORT

JUST ONE CLICK AWAY.



PORTOFHAMBURG.COM

Port of Hamburg Marketing
Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Germany
Phone: +49 40 377 09-0
E-Mail: info@hafen-hamburg.de

