

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[52]
№ 4 /2018



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



СПГ 2019 конгресс РОССИЯ

Организатор:

VOSTOCK CAPITAL

VI Ежегодный
Конгресс и Выставка

20-21 марта 2019,
Москва

www.Ingrussiacongress.com

events@vostockcapital.com

+44 207 394 30 90

+7 (499) 505 1 505



Среди докладчиков и участников 2018:



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



Стюарт Брэдфорд,
Бизнес-дирекция,
Shell



Сергей Густов,
Генеральный директор,
Газпром СПГ
Санкт-Петербург



Мэтью Расселл,
Вице-президент - СПГ,
Сименс



Андрей Охоткин,
Коммерческий директор,
Сахалин Энерджи



Джеймс Грейбл,
Менеджер проекта
Сахалин,
ExxonMobil Russia

Ключевые моменты Конгресса в 2019 году:

- **2 Стратегических дня**
Крупные, средние и малые СПГ проекты
- **Дебаты лидеров индустрии:**
Россия на мировом рынке СПГ – экспортный потенциал
- **Практические примеры**
применения технологий для проектирования и строительства СПГ заводов
- **Важно! Крупнотоннажные проекты**
Новости операторов
- **НОВОЕ!**
Семинар для трейдеров – развитие торговли СПГ
- **Дискуссия для технических директоров!**
Сокращение сроков и стоимости строительства
- **Средне- и малотоннажные СПГ проекты в России**
Кто заинтересован в реализации частных малотоннажных СПГ проектов?
- **Ключевые драйверы использования СПГ в качестве топлива**
Как правительство и компании-операторы стимулируют применение СПГ в качестве топлива?

Специальный партнер
2018:

SIEMENS
Ingenuity for life®

Спонсор 2018:

TechnipFMC

Партнеры 2018:

KBR KVERNER



SIAD

ADAMS

Brunel

TGE
Gas Engineering

Локальный партнер
в Иране 2018:

OPEN IRAN
SOLUTIONS CONTRACTORS

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.

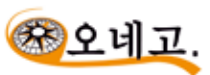


«ПОРТЫ И ТЕРМИНАЛЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ»

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.





Выпуск подготовлен при финансовой поддержке ООО «ОНЕГО ШИПИНГ»

Итоги и прогнозы

Ледоколам - новые экипажи. <i>Алексей Лисовский</i>	5
Завод вне графика. <i>Виктор Цукер</i>	6
Новый рынок для Ижоры. <i>Виктор Цукер</i>	7
Первый город в цифре. <i>Алексей Лисовский</i>	9
Нет будущего без нефти. <i>Александр Белый</i>	10
Новая энергия Челябинска. <i>Екатерина Пиляева</i>	13

Транспорт и логистика

Крупнейшая сделка. <i>Екатерина Пиляева</i>	14
Артефакты важнее авто. <i>Александр Белый</i>	15
Ноу-хау дорог. <i>Александр Белый</i>	16

Порты и терминалы

«Экспорт – ключевой фактор развития портовых терминалов...». <i>Марина Дерябина</i>	18
«Бронка» с таможенным складом. <i>Марина Дерябина</i>	22
В Арктику сквозным ходом. <i>Виктор Цукер</i>	25
«Универсальность заложена в стратегии развития УПК...». <i>Марина Дерябина</i>	26

Железнодорожный транспорт

Парк «Сапсанов» растет. <i>Александр Белый</i>	28
Эффективные перевозки – общее дело. <i>Александр Белый</i>	30

Судостроение

Судостроительный квартет. <i>Виктор Цукер</i>	32
«Кронштадт» на воде. <i>Виктор Цукер</i>	33
Третий серийный корабль. <i>Виктор Цукер</i>	32
«Пола фива» передана заказчику. <i>Александр Белый</i>	35
Звездный тираж. <i>Мария Катасонова</i>	36
Управление без секретов. <i>Павел Шибанов</i>	38

Морской туризм

Страна довольных людей. <i>Татьяна Пролеско</i>	39
Последний гудок. <i>Марина Дерябина</i>	44

Морская экология

Рыба ищет где глубже. <i>Виктор Цукер</i>	44
КТСП встречает друзей	46



6



16



18



32



44

Содержание

В Санкт-Петербурге открылся Центр морских арктических компетенций. Основная его задача - подготовка специалистов для атомного ледокольного флота России.

Алексей Лисовский



ЛЕДОКОЛАМ - НОВЫЕ ЭКИПАЖИ

В октябре в Санкт-Петербурге на площадке ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова» (ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова) открылся Центр морских арктических компетенций, созданный по инициативе и при поддержке ФГУП «Атомфлот» (предприятие Госкорпорации «Росатом»). «В Центре морских арктических компетенций будет осуществляться подготовка, повышение квалификации и переподготовка персонала с применением гибких и дистанционных программ, тренажерная подготовка, обучение специалистов вторым профессиям. Центр будет входить в структуру Института дополнительного профессионального образования университета», - отметил ректор «Макаровки» Сергей Барышников.

Как отмечают в «Атомфлоте», новый учебный комплекс включает полномасштабный тренажер, моделирующий работу центрального поста управления и всей судовой ядерной энергетической установки универсальных атомных ледоколов проекта 22220, функциональный тренажер, рабочее место инструкторов для разработки сценариев упражнений, контроля их выполнения, проверки и оценки практических навыков

слушателей, а также учебный класс для теоретического обучения, разбора выполненных на тренажере упражнений и проверки знаний. Ядром Центра морских арктических компетенций выступает уникальный тренажерный комплекс по управлению реакторной установкой «РИТМ-200».

По словам заместителя генерального директора – директора Дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Вячеслава Рукши, сегодня атомный ледокольный флот решает стратегические задачи в Арктике. «От моряков требуется высокий профессионализм, дисциплина и стремление к саморазвитию. Центр морских арктических компетенций должен стать важной образовательной структурой, отвечающей за подготовку кадрового состава экипажей универсальных атомных ледоколов проекта 22220», - отметил он.

Напомним, Россия – единственное государство в мире с атомным ледокольным флотом. В настоящее время в стране действует 41 ледокол, из них четыре атомных («50 лет Победы», «Таймыр», «Вайгач», «Ямал»). В постройке находятся три атомных ледокола.

Основные функциональные направления Центра морских арктических компетенций:

- тренажерная подготовка;
- переподготовка персонала с применением гибких и дистанционных программ в соответствии с программой оптимизации расходов;
- подготовка специалистов вторым профессиям с целью обеспечения снижения расходов на персонал и эффективного использования моряков на новых универсальных атомных ледоколах;
- привлечение проектантов и экспертов от предприятий для эффективной подготовки специалистов и обучения студентов (курсантов) новым компетенциям и знаниям необходимым для работы на новых строящихся атомных ледоколах;
- обеспечение подготовки целевой аудитории из числа студентов опорных ВУЗов для обеспечения потребностей атомного ледокольного флота в необходимом персонале по программам морских профессий.

ЗАВОД ВНЕ ГРАФИКА



Источник: Total

Завод по сжижению природного газа «Ямал СПГ» запущен с опережением ранее установленных сроков. Отгрузки продукции ведутся единственными в мире танкерами усиленного ледового класса Arc7.

Виктор Цукер

В конце ноября на заводе по сжижению природного газа (СПГ) «Ямал СПГ» произведен первый товарный продукт на третьей технологической линии. Акционерами компании «Ямал СПГ» являются «НОВАТЭК» (50,1%), Total (20%), CNPC (20%), Фонд Шелкового пути (9,9%).

Как отмечают в компании «НОВАТЭК», совокупная проектная мощность трех запущенных линий составляет 16,5 миллионов тонн СПГ в год, или 5,5 млн тонн для каждой линии. Завод расположен на полуострове Ямал, его ресурсная база – Южно-Тамбейское газоконденсатное месторождение.

Председатель правления «НОВАТЭКа» Леонид Михельсон отметил, что третья

очередь запущен в строй с опережением первоначального графика более чем на год. «Четвертая опытно-промышленная очередь «Ямал СПГ» будет построена с использованием запатентованной «НОВАТЭКом» технологии «Арктический каскад» и российского оборудования», – сообщил он. Уточним, четвертую очередь завода годовой мощностью 900-950 тыс. тонн планируется запустить в конце 2019 года. Итоговая мощность комплекса составит 16,5 млн тонн СПГ и 0,9 млн тонн газового конденсата.

Напомним, запуск первой очереди завода СПГ осуществлен в 2017 году, в начале августа текущего года компания «Ямал СПГ» на полгода раньше срока запустила в эксплуатацию его вторую очередь.

Инфраструктура для отгрузки СПГ на экспорт состоит из отгрузочной эстакады с двумя причалами в порту Сабетта, оборудованном ледозащитными сооружениями. Мощность порта 17,4 млн тонн в год.

Стратегическая цель компании «НОВАТЭК» – к 2030 году производить 55-60 млн тонн СПГ в год. Для этого компания приступила к реализации проекта второго завода – «Арктик СПГ-2», который возведут на базе Салмановского (Утреннего) месторождения на полуострове Гыдан. Завод мощностью 19,8 млн тонн в год (тремя линиями по 6,6 млн тонн в год каждая) предполагается построить на гравитационных морских платформах на базе технологии германской Linde. Окончательное инвестиционное решение по «Арктик СПГ 2» планируется принять в конце 2019 г. Запуск второго завода СПГ «НОВАТЭКа» запланирован на 2023 год.

С целью эффективного освоения обширной ресурсной базы, расположенной на Крайнем Севере, снижения стоимости строительства и увеличения конкурентоспособности будущих СПГ-проектов «НОВАТЭК» создает Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений в поселке Белокаменка, расположенном в Мурманской области.

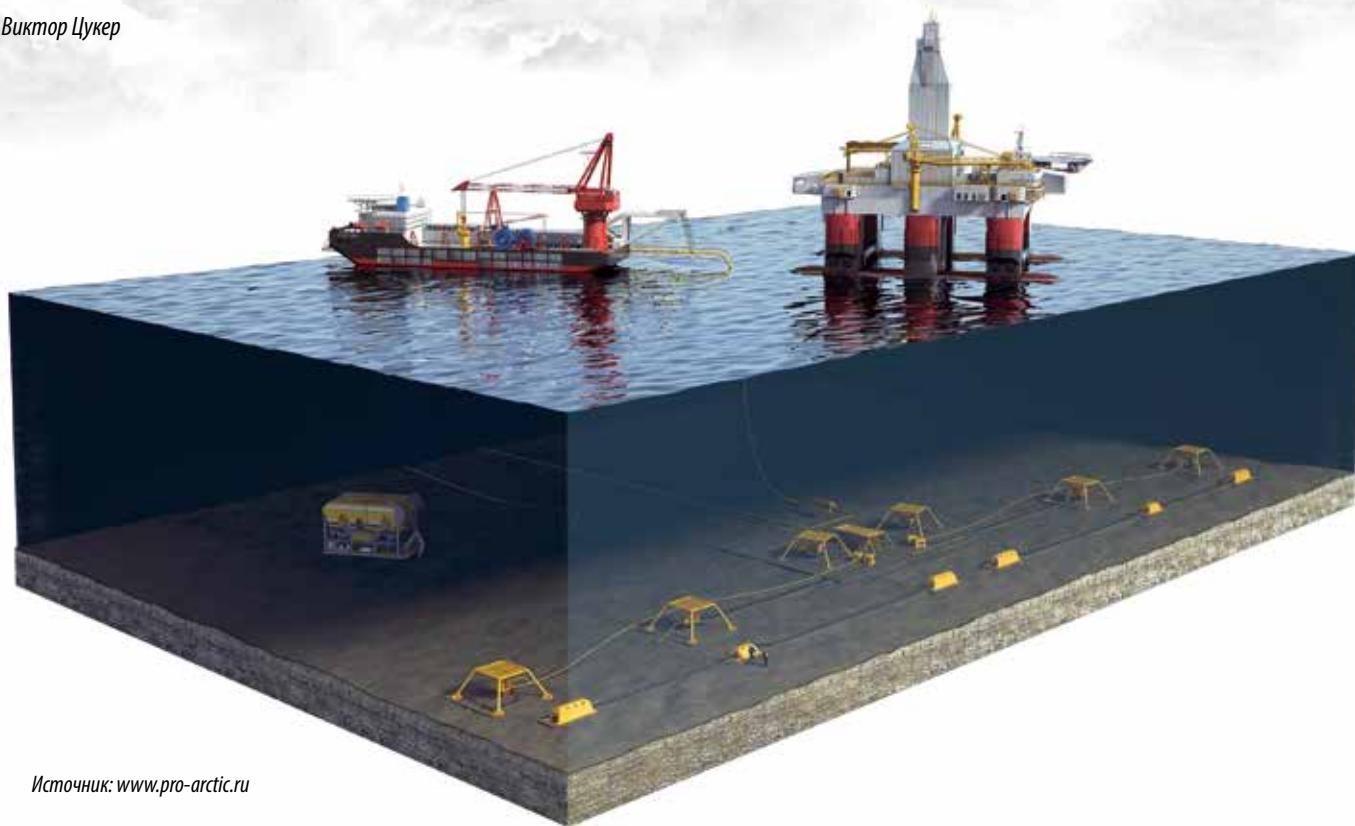
Также для оптимизации транспортной логистики СПГ по Северному морскому пути с использованием более дешевых СПГ-танкеров будет построен терминал перевалки СПГ на Камчатке. Туда СПГ с Ямала и Гыдана будет доставляться танкерами ледового класса Arc7, затем перегружаться и отгружаться конечным потребителям обычными танкерами, что снизит транспортные расходы и обеспечит надежность поставок в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, которым требуется гибкость и оперативность поставок углеводородов.

Кроме того, существенное сокращение расстояния и времени в пути обеспечит снижение объемов отпарного газа. Отпарной газ планируется реализовывать по местной газотранспортной сети на Камчатке, что позволит покрыть операционные затраты перевалочного комплекса.

Весной «НОВАТЭК» и концерн Total подписали соглашение об участии французской компании в проекте строительства нового завода, которая покупает 10% проекта за 2,5 млрд долларов. «НОВАТЭК» готов и дальше предлагать сторонним инвесторам участие в капитале «Арктик СПГ-2», однако его доля не сократится ниже контрольного пакета акций.

Ижорские заводы примут участие в реализации отечественного проекта по производству подводных добычных комплексов. Это открывает перед предприятием перспективы по выходу на новые рынки продукции.

Виктор Цукер



Источник: www.pro-arctic.ru

НОВЫЙ РЫНОК ДЛЯ ИЖОРЫ

Ижорские заводы, входящие в Группу «ОМЗ», заключили договор с АО «СПМБМ «Малахит» на выполнение составной части опытно-конструкторских работ на изготовление и испытания опытных образцов манифольда и донной опорной плиты с интегрированной защитой в рамках реализации проекта Минпромторга РФ по производству подводных добычных комплексов (ПДК).

Как отмечают на Ижорских заводах, ПДК представляет собой единую систему подводной добычи углеводородов, которая состоит из ряда технологических компонентов, в том числе подводной фонтанной арматуры, системы управления и газосборных трубопроводов. Добытый из скважин газ поступает к манифольду и далее по основному газопроводу на береговую установку комплексной подготовки газа. Манифольд — это устройство, распределяющее сигналы управления ПДК, которое включает в себя несколько трубопроводов, закрепленных на одном основании, рассчи-

танных на высокое давление и соединённых по определённой схеме.

Потребность российских нефтегазовых компаний в элементах подводных добычных комплексов очень велика, при этом на сегодняшний день доля импорта этой продукции составляет около 90%. К участию в реализации проекта по изготовлению ПДК на отечественных производственных мощностях привлечен целый ряд российских компаний.

Для Ижорских заводов, имеющих серьезный опыт изготовления оборудования ответственного назначения, участие в программе «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы» дает возможность внести вклад в развитие отечественной промышленности, а также открывает перед предприятием перспективы по выходу на новые рынки.

Как отмечают в Минэнерго РФ, в настоящее время российским производственным компаниям необходимо сконцентриро-

ваться не только на программе импортозамещения, но и на создании прорывных технологий, которые позволят снизить издержки на всех этапах: от геологоразведки до добычи и транспортировки углеводородного сырья.

В Минэнерго сообщили об ОКР (опытно-конструкторские разработки) на 2017-2019 гг. на общую сумму 2,6 млрд рублей. Они касаются технологий и оборудования для шельфовых проектов, а также подводных добычных комплексов. К первым относятся: мобильные комплексы на основе секционной донной сейсмокофы; комплекс морской электро-разведки на основе донных станций; твердотельные буксируемые сейсмокофы; безредукторная двухтопливная газотурбинная установка. Ко вторым относятся: устьевое оборудование; подводная фонтанная арматура и штуцерный модуль; манифольд и донная опорная плита; система управления подводного добычного комплекса.

ОРГАНИЗАТОР:



МЕДИАПАРТНЕРЫ:



Международная конференция

ShippingRu 2019

5 марта

Москва

ОРГАНИЗАТОР:



МЕДИАПАРТНЕРЫ:



Международная конференция

RailRu 2019

Рынок ж/д перевозок промышленных грузов

5 марта

Москва

ПЕРВЫЙ ГОРОД В ЦИФРЕ



В 2019 году начнутся работы над «Цифровым планом развития Санкт-Петербурга». Аналогичные программные продукты успешно работают за рубежом, однако для России это пилотный проект.

Алексей Лисовский

В Санкт-Петербурге образована рабочая группа для формирования технического задания на разработку «Цифрового плана развития Санкт-Петербурга». Работу над цифровым планом Национальный центр урбанистики начнет в 2019 году. Итогом работы станет создание детализированного цифрового генерального плана Санкт-Петербурга.

Цифровой план позволяет спрогнозировать, как будет развиваться территория и любой из объектов на всех этапах проектирования и строительства, оценить риски, связанные с вводом в эксплуатацию объектов городской среды, учесть влияние реализуемых мероприятий на мобильность населения, общественный транспорт, автомобильный трафик, экологическую ситуацию, оценить и спрогнозировать объем инвестиций и просчитать возврат инвестиций в инфраструктуру.

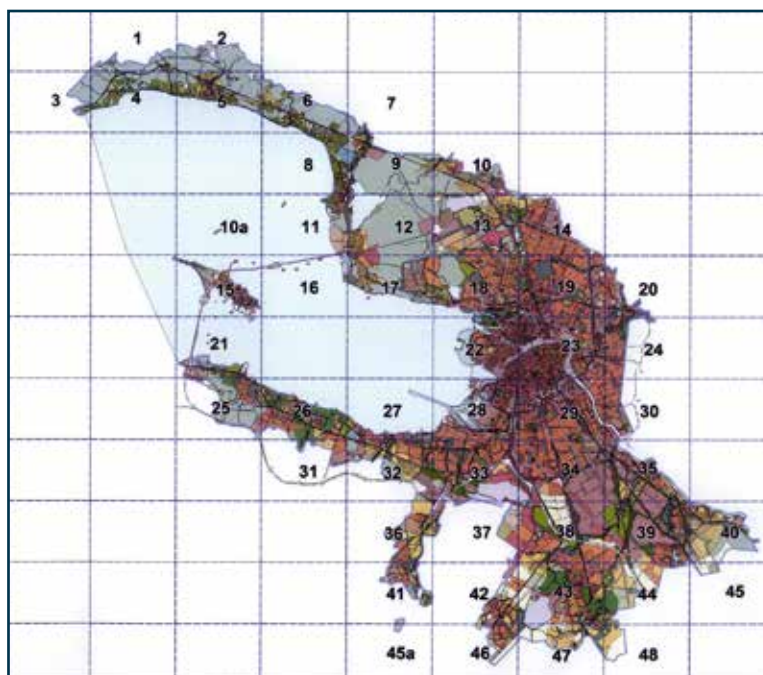
Базы пространственных данных, создаваемые в Санкт-Петербурге, содержат огромные массивы информации – данные фонда инженерных изысканий, правила землепользования и застройки, материалы об объектах инженерного комплекса,

отраслевые схемы территориального планирования и т.д., собранные профильными органами власти города. Применение технологий искусственного интеллекта и технологии BigData позволит увеличить скорость обработки этого массива данных и подготовки вариантов решений. Фактически речь идет о возможностях моделирования ситуации при тех или иных сценариях развития территорий.

Национальный центр урбанистики уже разработал уникальный для России инновационный механизм моделирования, планирования и контроля реализации проектов комплексного освоения территории – «Динамическая цифровая модель

развития территории», разработанная на примере города-спутника «Южный». Похожие программные продукты успешно используются за рубежом, однако в России создаются впервые.

Вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин считает необходимым учета в новой модели системы «Безопасный город», систем «Центра транспортного планирования», реестра инвестиционных обязательств застройщиков и иных баз данных. Он отметил, что создание «Цифрового плана развития Санкт-Петербурга» имеет особое значение в период разработки нового Генерального плана Санкт-Петербурга до 2048 года.





НЕТ БУДУЩЕГО БЕЗ НЕФТИ

Россия вступает в очередную инвестиционную паузу. В зоне особой опасности - обрабатывающая промышленность: судя по уровню денежных вливаний, инвесторы не видят за нею особых перспектив.

*Александр Белый,
по материалам Рейтинга инвестиционной активности в России*

Инвестиции в основной капитал, на увеличение которых власти делают ставку, перестали расти. В августе их рост в годовом выражении остановился, констатирует Минэкономразвития РФ.

Падение импорта машин и оборудования ускорилось в августе до 10% в годовом выражении после сокращения на 6% в июле и роста на 9% во II квартале, отмечает министерство.

Сокращение импорта до 63 млрд долларов с 64 млрд годом ранее экономисты называли аномалией. Динамика импорта напоминает середину 2012 года, тогда в российской экономике началась инвестиционная пауза.

Рейтинг инвестиционной активности в России, который составил журнал «Эксперт», показывает, что в среднесрочной перспективе у России нет нефтегазового будущего. До сих пор основная бизнес-идея страны - добыча углеводородов, хотя уже давно экономически выгодны совсем другие проекты.

Сейчасшльвиная доля инвестиций в основное строительство идет в нефтегазовую отрасль - более 55% всех вложений, которые делают российские фирмы. Еще 23% - инвестиции в инфраструктуру: железные дороги, транспорт, энергетику, сети (трубопроводные и телекоммуникационные), порты и аэропорты. Оставшиеся 22% - нефтегазовая промышленность и потребительский сектор: уголь, металлы, химия, обрабатывающие производства, торговля, перевозки. Это та самая нефтегазовая реальная экономика.

Почти все сектора (не связанные с нефтью и газом) в последние пять лет находятся в состоянии инвестиционного сна и требуют вложений. И это очень плохо, так как реализация инвестиционного цикла занимает от восьми до десяти лет. А сейчас крупных инвестпроектов в нефтегазе в инвестиционной фазе немного. В первую очередь, речь идет о телекоммуникациях и розничной торговле. Есть определенный задел у «Росатома», угольщиков (СУЭК) и агрохимиков («Еврохим»). Говорить о сколько-нибудь активном инвестиционном процессе

не приходится, а это значит, что через пять-десять лет хозяйство страны будет намного беднее, чем сейчас.

Если говорить о нефти и газе, то объем вложений нарастает. Однако тут зреет другая проблема: сам сектор теряет рентабельность. Это верно по отношению ко всем проектам, за исключением «НОВАТЭКа» и Якутского ТЭКа. Близки к ним по эффективности «Роснефть» и «ЛУКОЙл». Однако «Газпром» методично из года в год наращивает затраты, хотя его рентабельность заметно снижается, и окупаемость вложений может вызвать вопросы уже в среднесрочной перспективе.

По оценкам компании McKinsey, для поддержания инфраструктуры России в рабочем состоянии совокупная стоимость инфраструктурных активов должна составлять в среднем 70% ВВП - это минимум. Для сравнения, сейчас рыночная стоимость инфраструктурных активов РФ составляет около 60% ВВП. Если инфраструктурных активов меньше, тормозится экономический рост. Те страны, у которых эта доля ниже (например,

Бразилия, Россия, Индия и США), должны наращивать инвестиции в инфраструктуру. Применительно к России, сегодняшние вложения в инфраструктуру недостаточны.

Девальвация рубля в 2016 году привела к резкому падению уровня жизни населения: российский рабочий стал получать меньше китайского. При этом обесценивание рубля спасло одни компании от банкротства, а другие существенно улучшили свои позиции.

Так, главным бенефициаром падения курса стали нефтегазовая сырьевая и полусырьевая секторы, так как курс рубля падал на фоне резкого удешевления нефти, в то время как другие виды сырья не теряли в стоимости столь агрессивно. В итоге рублевая выручка сырьевых компаний удвоилась, а издержки остались на прежнем уровне. Тем не менее девальвация не привела к инвестиционному буму в сырьевых и полусырьевых секторах.

Дело в том, что ряд факторов: посто-

янно присутствующие политические риски, запредельно высокая внутренняя цена денег, отсутствие комплексной стратегии развития хозяйства страны - приводят к тому, что компании (неважно, государственные или частные) предпочитают стратегию минимальных вложений при высокой марже. Самую большую отдачу на инвестиции на пятилетнем горизонте показывают строители, транспорт, порты, угольные и химические компании, водоканалы.

На фоне сырьевого и потребительского секторов уныло выглядит обрабатывающая промышленность. Инвесторы не спешат вкладывать деньги в обновление основных фондов. Для сравнения, один лишь Airbus ежегодно вкладывает в них столько же, сколько вся российская крупная обрабатывающая промышленность. Естественно, производительность труда, добавленная стоимость и, как результат, конкурентоспособность у западных компаний намного выше.

Российская промышленность, судя по осуществляемым инвестициям, исчезающий вид деятельности, и ей, как и ЖКХ, требуется государственное внимание не только в виде спроса на продукцию (госзаказ), но и в виде налоговых стимулов, дешевых кредитов. Иначе с такими темпами не во что будет инвестировать уже через десять-пятнадцать лет.

В соответствии с исследованием Всемирного банка о качестве государственного правления экономикой, регуляторная среда для бизнеса в России в 2017 году ухудшилась, качество управления ниже среднего.

За три года общие объемы добавленной стоимости на предприятиях РФ рухнули на 40%, при этом численность занятых увеличилась. Выработка добавленной стоимости на одного работника упала с 2014 по 2017 год на 41%. Из-за этого потери экономики РФ составили 41 трлн рублей.



XVI МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

17 мая, Москва, «Балчуг Kempinski»

ОСВОЕНИЕ ШЕЛЬФА РОССИИ И СНГ 2019

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ  ГАЗПРОМ

ОРГАНИЗАТОР  RPI www.rpi-conferences.com

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ФОКУС В 2019!

**РОССИЙСКИЙ ШЕЛЬФ:
НОВЫЕ УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ**



Государственные и корпоративные планы по развитию оффшорных проектов и созданию сопутствующей инфраструктуры



Освоение шельфа южных, арктических и дальневосточных морей: перспективы нефтегазоносности месторождений, опыт реализации проектов, проблемы и пути их решения



5 лет санкций для нефтегазовой отрасли РФ – итоги импортозамещения. Оборудование и технологические решения для реализации шельфовых нефтегазовых проектов



Экономические и нормативно-правовые аспекты освоения месторождений на шельфе РФ. Как достичь экономической эффективности проектов в современных российских условиях и снизить риски?

**16
ЛЕТ**

**ВЕДУЩЕМУ
МЕРОПРИЯТИЮ
ОТРАСЛИ,
ЕЖЕГОДНО
ПРОХОДЯЩЕМУ
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ
ПАО «ГАЗПРОМ»**

130+

**ВЕДУЩИХ
ИГРОКОВ
ОТРАСЛИ**

20+

**АВТОРИТЕТНЫХ
СПИКЕРОВ
ЭКСПЕРТОВ**

 +7 (495) 502 54 33; +7 (495) 778 93 32

 Konstantinova.Elena@rpi-inc.ru

 www.rpi-conferences.com

Компания «Транснефть» запустила завод по производству электродвигателей. Продукция предприятия может быть востребована в различных отраслях промышленности, в том числе в судостроении.

Екатерина Пиляева



НОВАЯ ЭНЕРГИЯ ЧЕЛЯБИНСКА

В конце октября в Челябинске на территории Индустриального парка «Станкомаш» открыт завод по производству высоковольтных электродвигателей, который создан в рамках проводимой ПАО «Транснефть» работы в области импортозамещения.

Предприятие по производству высоковольтных электродвигателей – АО «Русские электрические двигатели» («РЭД») создано ПАО «Транснефть» (51%) и АО «Конар» (49%) при участии технологического партнера – итальянской компании Nidec ASI S.p.A.

Современный высокотехнологичный завод оснащен более 200 единицами современного оборудования, из которых 83 единицы – уникальное и высокоточное. Объем производства «РЭД» составит до 300 высоковольтных электродвигателей в год мощностью до 14 мегаватт с возможностью расширения номенклатуры продукции до 45 мегаватт.

Завод рассчитан на выпуск до 300 высоковольтных электродвигателей в год, в том числе: асинхронные взрывозащищенные горизонтальные и вертикальные электродвигатели мощностью 0,3-5,0 МВт (50% от общего объема выпуска); асинхронные общепромышленные горизонтальные электродвигатели мощностью

1,25-8,0 МВт (20%); синхронные взрывозащищенные и общепромышленные горизонтальные электродвигатели мощностью 6,3-14,5 МВт (30%).

Потребители продукции – организации, входящие в «Транснефть». В перспективе электродвигатели могут быть востребованы в нефтяной и газовой промышленности (например, в технологических линиях сжижения СПГ), в производстве ветряных установок с ветрогенераторами, в судостроении (установка электродвигателей на судах арктического класса), а также производителями дизель-генераторов. Завод способен обеспечить потребности не только российских заказчиков, но и выпускать конкурентную на мировом рынке продукцию.

Напомним, осенью 2015 года «Транснефть», «Конар» и Nidec ASI S.p.A. заключили соглашение о сотрудничестве, предусматривающее локализацию производства высоковольтных электродвигателей на территории России с переходом на использование отечественных комплектующих и материалов. Строительство завода было начато в апреле 2016 года. В 2017 году основные строительные работы были завершены, в 2018 году выполнена установка и наладка технологического оборудования.

В числе наиболее значимых реализованных проектов Программы импортозамещения «Транснефти» – помимо производства высоковольтных электродвигателей в Челябинске, ввод в эксплуатацию завода АО «Транснефть нефтяные насосы», серийный выпуск систем измерения количества и показателей качества нефти и нефтепродуктов на заводе «Транснефтемаш», налаживание выпуска противотурбулентной присадки в Татарстане.



КРУПНЕЙШАЯ СДЕЛКА



Консорциум «Трансмашхолдинг Венгрия» поставит 1300 пассажирских вагонов Национальным железным дорогам Египта. Это крупнейшая сделка в истории египетских железных дорог.

Екатерина Пиляева

В конце сентября российско-венгерский консорциум «Трансмашхолдинг Венгрия» и Египетские национальные железные дороги (ЕНЖД) подписали договор о поставке 1300 пассажирских вагонов с местами для сидения. Срок реализации контракта на поставку – 5 лет с момента его вступления в силу.

Проект поддержан на уровне правительств Египта, Венгрии и России, а также лично президентом Арабской Республики Египет Абдулом-Фаттахом Ас-Сиси.

Как сообщает АО «Трансмашхолдинг» (TMX), договор подписан по итогам вы-

явленного ЕНЖД в 2017 году. В тендере также принимали участие производители из Китая, Италии, Индии, Испании и Румынии. Общая стоимость подвижного состава, который будет построен в рамках подписанного договора, составляет более 1 млрд евро.

В рамках консорциума ОАО «Тверской вагоностроительный завод» (ТВЗ, входит в состав TMX) станет ключевым производителем компонентов, ответственным за передачу технологий и организацию производства. Компания «TMX Инжиниринг» (также входит в состав TMX) выступает в качестве ведущего разработчика, ответственного за техническую экспертизу в рамках проекта. Венгерская сторона выступит в роли финансового и производственного партнера. Половина вагонов будет произведена на венгерском заводе Dunakeszi Jarmuajavito Kft. в рамках кооперации с ТВЗ, остальные будут выпущены ТВЗ самостоятельно.

В рамках проекта продукция также будет поставляться в виде отдельных компонентов для осуществления финальной сборки вагонов на вагоностроительном предприятии, которое будет создано компанией TMH International AG (входит в состав TMX) в партнёрстве с египетской Национальной организацией по военному производству на территории Египта.

Дизайн пассажирских вагонов разрабатывается в соответствии с техническим заданием и пожеланиями египетских железнодорожников. Условия договора предусматривают поставку вагонов пяти типов.

*Transmashholding Hungary Kft.
– российско-венгерский консорциум, созданный для реализации комплексных экспортных проектов в сфере развития железнодорожного транспорта.*

АРТЕФАКТЫ ВАЖНЕЕ АВТО

Запуск платной трассы Москва - Петербург переносится на осень 2019 года из-за археологических находок.

Александр Белый

По данным ГК «Автодор», запуск трассы М-11 «Москва-Санкт-Петербург» был перенесен на несколько месяцев из-за археологических находок. При подготовке полосы отвода дороги обнаружены предметы, возраст которых превышает 3000 лет. В результате остановлено строительство 7-го и 8-го участков трассы М11 – от 543-го до 684-го км на подходе к Петербургу. Также были обнаружены артефакты более поздних эпох - вплоть до сооружений времен Великой Отечественной войны.

Работы по строительству междугородней трассы продолжатся после завершения раскопок и отзыва Комитетом по культуре Ленобласти требования о приостановке работ.

Напомним, ранее министр транспорта РФ Евгений Дитрих заявил, что платная автодорога М-11 «Москва - Санкт-Петербург» будет полностью открыта для движения в середине 2019 года. Речь шла о строительстве участка трассы км 543 - км 684 в Новгородском и Чудовском районах Новгородской

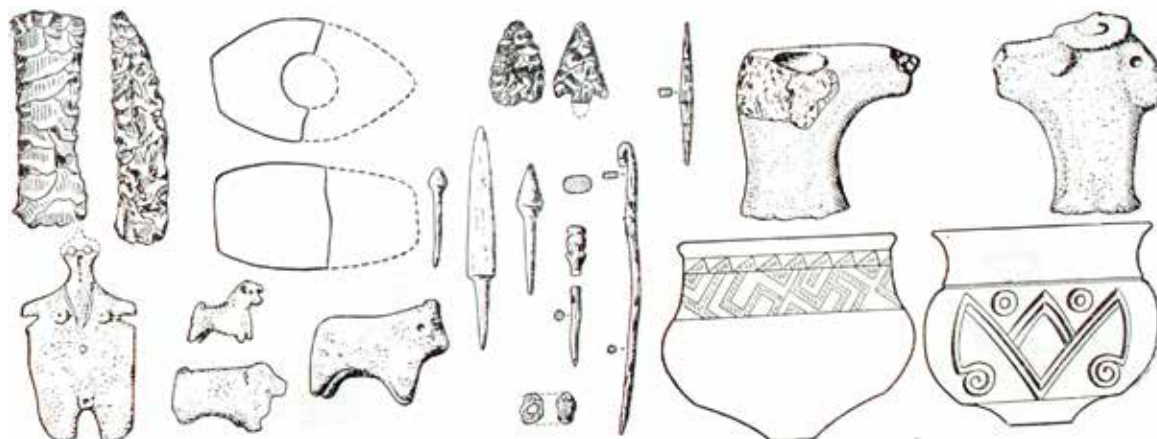
области и Тосненском районе Ленинградской области. Участок пройдет в обход Чудово и Тосно.

Концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе данного участка ГК «Автодор» и ООО «Магистраль двух столиц» подписали 18 ноября 2014 года со сроком завершения работ в 2018 году. Общий инвестиционный бюджет проекта составляет 83 млрд рублей. Максимальная скорость на трассе 130 км/ч. Это позволит проезжать все расстояние за 6 часов (вместо 10 часов сегодня).

Планируется, что на трассе М11 появятся первые в России криогенные автозаправочные станции: две заправки до 2020 года. Это новый вид газовых заправок; до сих пор в РФ строились автомобильные газонаполнительные компрессорные станции (АГНКС), которые подают в автомобили сжатый (компримированный) газ. В случае с КриоАЗС сжиженный природный газ (СПГ) доставляется на заправочную станцию в криоцистернах.

По данным археологов, III-II тысячелетие до н.э. – период развитого неолита (последний период каменного века, который предшествовал переходу в бронзовый век) на Северо-Западе России. Древние люди выделывали шлифованные орудия из камня, пользовались луком и стрелами, имели глиняные сосуды. Главным занятием обитателей поселений было рыболовство и охота.

Женщины занимались сбором растений, приготовлением пищи, ухаживали за детьми. Также они лепили горшки, выделывали шкуры. Ткали и шили одежду. Мужчины выделывали каменные и костяные орудия, охотились, ловили рыбу.





Отрасль грузовых автоперевозок России стоит на пороге существенных изменений, которые обусловлены повышением безопасности на дорогах и улучшением их качества, а также проникновением цифровых технологий. Внедрению прогрессивных идей сдерживает большое количество рыночных игроков, не желающих выходить из теневого сектора.

Александр Белый

Существенные изменения ожидают отечественную отрасль грузовых автоперевозок. Во-первых, на автомобильных дорогах планируется создание единой автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК), которая должна обеспечить равные условия для всех грузоперевозчиков и повысить безопасность дорожного движения.

Сейчас на федеральных трассах работают 27 автоматизированных пунктов. В ближайшие несколько лет, согласно нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», должна быть развернута 387 АСВГК.

Как отмечалось на конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2018», система АСВГК без остановки транспортных средств и участия человеческого фактора призвана контролировать соблюдение действу-

НОУ-ХАУ ДОРОГ

ющих весогабаритных норм для повышения срока службы дорог. По словам генерального директора ассоциации РАДОР Игоря Старыгина, в прошлом году из бюджета на дорожную деятельность было направлено 1,5 трлн рублей, в то время как годовой ущерб автодорогам от проезда тяжеловесного транспорта составил 2,6 трлн рублей.

По мнению заместителя директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григория Волкова, важнейшим условием эффективного функционирования АСВГК должно стать доверие перевозчиков к работе этой системы. В течение двух лет с момента начала проработки проекта, министерство ведет постоянные консультации с сообществом автоперевозчиков в лице профессиональных объединений и учитывает значительную часть их требований.

«Большинство требований профессионального сообщества по АСВГК учитываются Минтрансом, прорабатываются и открыто обсуждаются, - подчеркнул председатель Межотраслевой экспертной группы по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак. - Абсолютное большинство

законпослушных грузоперевозчиков и грузоотправителей поддерживают наведение порядка в области контроля весогабаритных параметров. Главное, чтобы были созданы равные условия с должным контролем. Нарушители разрушают честную конкуренцию и тормозят развитие рынка. И к тому же перегруженные автомобили – явная угроза безопасности всех участников дорожного движения».

Дальнейшим шагом в развертывании АСВГК в масштабах всей страны должно стать увеличение её масштаба и создание интегральной цифровой системы, объединяющей данные АСВГК с базами других федеральных органов. «Взвешивание в движении само по себе не ноу-хау. Такие посты существуют по всему миру. Но то, что предлагается сделать, до сих пор ещё нигде не делали: речь о создании связанной единым управлением системы, как это сделано в «Платоне». Сейчас в разных регионах это реализуется по-разному. С запуском системы для перевозчика правила будут равными, независимо от того, находится он во Владивостоке или в Калининграде», - отметил генеральный директор «РТ-Инвест Транспортные Системы» Антон Замков (компания «РТ-Инвест Транспортные Системы» - оператор госу-

дарственной системы «Платон» вышла с частной концессионной инициативой по созданию АСВГК). По его словам, предложение компании соответствует новому приказу Минтранса РФ об АСВГК и целому ряду требований грузоперевозчиков: в частности, необходимости в оперативном информировании о штрафах и установке тестового периода для вводимых в строй пунктов АСВГК.

Среди предложений по развитию системы АСВГК – ее интеграция с системой электронной навигационной пломбы. С помощью такого объединения можно будет подтвердить целостность груза по пути от коммерческих весов до пункта АСВГК и далее использовать в качестве аргумента при оспаривании штрафов данные коммерческих весов.

Налоги и цифровизация

По оценкам участников рынка, до 50% транспортно-экспедиторской отрасли с годовым оборотом в 5 трлн рублей находится в теневом секторе экономики. Схемы оптимизации НДС и многочисленные посредники-однодневки повышают

риски для заказчиков, не способствуют развитию честной конкуренции среди автоперевозчиков, снижают социальную защищенность работников отрасли и лишают государство средств на развитие инфраструктуры. Добропорядочный бизнес хочет работать прозрачно, а условия на рынке должны быть одинаковыми для всех.

Что касается цифровизации, то в стране уже работают логистические платформы для грузоперевозок. Однако далеко не все участники рынка готовы работать с ними – в частности, не до конца решены вопросы распределения ответственности.

Важнейшим элементом цифровизации является цифровой контроль грузов. С 2018 года стало возможным применение электронной транспортной накладной. Очевидно, что переход на цифровой документооборот делает бизнес автоперевозчиков более прозрачным, быстрым и снижает его затраты.

Кадровый голод

Серьезной проблемой для отрасли становится дефицит кадров. Молодежь

в эту профессию не идет. Доля водителей с правами категории «Е» в возрасте до 35 лет не превышает на рынке 20%. Согласно прогнозам экспертов группы компаний «Деловые Линии», уже в ближайшее время будет наблюдаться нехватка специалистов этого профиля.

В числе возможных предложений по популяризации профессии водителя большегрузного автомобиля, директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые Линии» Александр Лашкевич назвал необходимость обеспечения гарантированной «белой» заработной платы, соблюдение режима труда и отдыха, обеспечение безопасности на маршруте, а также предоставление налоговых льгот для обучающихся по этой специальности.

Лицензирование автомобильных грузоперевозок в России отменено более 10 лет назад, но идея создания механизма оценки добросовестности перевозчиков витает в воздухе.

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

«ЭКСПОРТ – КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ ПОРТОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ...»

Российский автомобильный рынок демонстрирует рост. Однако у его игроков растет опасение в отношении устойчивости спроса после повышения НДС с января 2019 года. Для российских морских автотерминалов, обеспечивающих импортно-экспортные поставки автомобилей, это обстоятельство может стать очередным вызовом. Генеральный директор ООО «Элит-Транс» Антон Карабанов рассказал о текущей ситуации в перевалке готовых автомобилей и перспективах развития этого сегмента стивидорной деятельности.

Марина Дерябина

- Расскажите, как менялась ситуация на российском рынке продаж новых автомобилей в последние пять лет?

- Перенос производства автомобилей и автокомпонентов в Россию – это главный тренд, определяющий предложение на рынке и, соответственно, логистику новых автомобилей.

В зависимости от расположения каждого нового производства (сборки) автомобиля в России логистические компании меняют цепочку поставок. При этом морские порты сразу теряют в объемах перевалки готовых импортных автомобилей. Мы столкнулись с такой ситуацией в конце 2016 года, когда Toyota наладила выпуск RAV4 в Петербурге, что сразу снизило

импорт через наш морской терминал на 2-2,5 тыс. автомобилей в месяц.

В рекордном 2014 году наши портовые терминалы приняли 140 тыс. автомобилей, что на тот момент составляло порядка 20% всего импорта. В прошлом 2017 году, ставшем переломным для рынка, выходящего на стабильный рост, в портах мы приняли 106 тыс. авто – а это уже 40% всего импорта, который сейчас составляет 18% продаж всех новых автомобилей. Увеличение занимаемой доли рынка вдвое за три сложных года – это весьма успешный результат, но и его мы намерены превзойти.

Несмотря на значительно возросший с 4 квартала 2017 года грузооборот, в 2018 году мы не сможем достичь объемов 2014 г., хотя наши результаты будут выше, чем до и после него. Ожидаемый объем портовой перевалки в 2018 году – не менее 120 тыс. автомобилей. Достижение в ближайшие годы 50% доли рынка является амбициозной задачей, но и она нам по плечу.

- В стране развивается производство автомобилей как отечественных марок, так и иностранных автогигантов. Как вы оцениваете перспективы импорта новых машин?

- Локальное производство автомобилей продолжает развиваться. Однако бум строительства автозаводов уже прошел. С одной стороны, заводы продолжают строиться и расширяться: Toyota расширила производственные площади в Шушарах и увеличила с 2017 года выпуск автомобилей вдвое, Mercedes строит завод в Подмосковье, Great Wall – в Туле. С другой стороны, сборочные производства и новые заводы закрываются, сокращают или перепрофилируют производство: GM в Шушарах, Sang Yong на Дальнем Востоке, Fiat в Набережных Челнах.

Это вполне обычное состояние рынка, приходящего в относительное равновесие. Взрывной рост закончился, но локальные всплески весьма вероятны. Возможно, они будут связаны с производством коммерческих легковых автомобилей, еще более вероятно появление новых заводов по производству автокомпонентов.

Прогнозируемое уже больше 10 лет пришествие китайского автопрома, являющегося крупнейшим в мире, должно наконец произойти. Сейчас несколько известных брендов с богатой историей уже полностью или частично принадлежат китайским и индийским компаниям



ООО «Элит-Транс» является оператором автомобильного терминала ГК «РОЛЬФ» в морском порту «Петролеспорт».

Терминал оказывает полный комплекс услуг по приемке, таможенному оформлению, хранению и отправке легковых автомобилей, поступающих морским транспортом в «Петролеспорт» Большого порта Санкт-Петербурга.

(Volvo, Land Rover, Jaguar, Hummer, PSA, SAAB). Также существует рынок импортных китайских легковых, коммерческих, грузовых автомобилей и автобусов, есть автоборочные производства. В Юго-Восточной Азии (ЮВА) и в Китае производится множество автокомпонентов, вплоть до двигателей, используемых в производстве привычных всем марок. В то же время предубеждения потребителей в отношении автомобильной продукции из Китая как к бренду остаются достаточно стойкими.

Любая массовая продукция, насыщенная, в том числе, электронными компонентами, содержит в себе очень большую долю комплектующих полностью или частично произведенных в ЮВА. Лидеры среди продаж автомобилей не являются исключением. Поэтому на самом деле китайский автопром уже пришел к нам навсегда, воспользовавшись процессами всеобщей глобализации. А географическая привязка марки автомобиля к стране создания остается лишь для имиджа.

Крупнейшие автопроизводители, которые являются нашими клиентами, как правило, на каждом из своих автозаводов производят небольшое количество моделей, наиболее востребованных в регионе. Например, Toyota разделяет производство европейской модели Corolla в разных кузовах по нескольким заводам в разных странах Европы. Менее востребованные модели, даже продаваемые по всему миру, могут выпускаться всего на одном конвейере и сразу под несколькими брендами, как например Mitsubishi L200 и Fiat Fullback в Таиланде.

По этой причине с одной стороны всегда будет импорт, с другой стороны растет экспорт автомобилей, собранных в России. Логистическим компаниям нужно уметь работать с разнонаправленными потоками, и тут возможностей для самореализации более чем достаточно.

В качестве примера для всего сказанного можно привести поставки бизнес-седана Volvo S90 из Китая в Европу по железной дороге через территорию России. Причем S90 не единственная модель марки, выпущенная в Китае. Там же, причем на заводе в другом городе, сходит с конвейера S60. Обе эти модели поступают на наш портовый терминал.

Со своей стороны, мы не просто ждем роста экспорта автомобилей из России, но и регулярно выполняем такую работу для наших портовых клиентов и готовы к значительно большим объемам. Сейчас на экспорт мы отгружаем в основном Renault Duster в Саудовскую Аравию.



Импорт и локальное производство автомобилей и компонентов для них находятся в прямой зависимости от экономической политики правительства. Его решения относительно импортных пошлин и сборов, поддержки производства, степени локализации, влияющей на налоговые льготы, стимулирования потребления, введения технических ограничений норм имеют сейчас ключевое значение. Кроме того, нельзя исключать из рассмотрения санкционные сценарии, которые теоретически могут привести к полному свертыванию нескольких массовых брендов.

Однако в целом перспективы импорта весьма оптимистичны. Так, например, сразу несколько крупных автопроизводителей заявили о намерении в 2019 году нарастить регулярные поставки гибридных и электромобилей, которые пока в России не производятся. Мы способны обеспечить соответствующую терминальную инфраструктуру и техническое обеспечение.

- За последние годы несколько местных терминалов, ориентированных на прием новых автомобилей, были перепрофилированы под другой груз. Что позволило «Петролеспорту» (ПЛП) сохранить специализацию?

- Вы правы, многим нашим конкурентам пришлось это сделать. В условиях сильнейшего падения продаж импортных автомобилей за три прошедших года объемы портовой перевалки также стремительно пошли вниз. Тяжелее всего пришлось портовым терминалам, ориентированным на один бренд, и тем, чьи клиенты сильнее всего снизили продажи.

Нам удалось удержаться и продолжить

развитие сразу по нескольким причинам. Во-первых, наши клиенты остаются в лидерах продаж практически в любой ситуации. Во вторых, поддержка материнской компании, причем речь идет скорее не о финансовой поддержке, а о ее деловой репутации в бизнесе. В третьих, целенаправленность ПЛП в деле развития автомобильного терминала, которая не единожды была доказана за 10 лет сотрудничества и ни разу не оказалась напрасной. Впрочем, все перечисленное работает только при одном условии. Это условие – ответственность и качество. Только вместе с ними приходят клиенты, репутация и перспективы будущего развития.

Одним из важных факторов является размер терминала и возможность его динамического расширения в момент пиковых поставок. Практика показывает, что даже 5-6 тыс. машиномест недостаточно для размещения автомобилей двух массовых брендов одновременно. Наш морской терминал имеет емкость 10 тыс. автомобилей. Но, за счет предоставленных портом дополнительных площадей, сейчас на нем размещено 12 тыс. При этом часть площадки хранения полностью освобождена. На ней наносится новая разметка с увеличенной ячейкой для крупногабаритных автомобилей.

- Автомобили на ПЛП доставляют ведущие международные линии, из каких стран везут автомобили и какие

В настоящее время выделяют 5 уровней логистического сервиса (Party Logistics – PL), которые отличаются по спектру услуг и технологическому уровню.



марки? Дает результат работа по привлечению новых линий на терминал?

- Сейчас мы принимаем паромы от UECC, Kess, EML, Hoegh, NYK, Wallenius Wilhelmsen, Global Freight Solutions. Наши Клиенты это Toyota, Renault, Nissan, Mitsubishi, JLR, PSA, Honda, Subaru, Suzuki, Volvo.

Для логистики автомобилей количество линий не показатель. От того, что у нас будет больше линий, объем портовой перевалки не увеличится, и продажи импортных автомобилей не возрастут. Нужно привлекать новых клиентов, а уж линии придут вместе с ними.

- Считает ли ПЛП интересным такое направление, как экспорт отечественной автотехники?

- Экспорт автомобилей – это ключевой фактор развития портовых терминалов сейчас. Это в первую очередь относится к массовым российским «иномаркам». Процессы глобализации неотвратимы, нам нужно использовать их себе на пользу. Никого не удивляет, что автомобили Jeer выпускают в Италии, а Fiat в Таиланде, давно пора привыкнуть, что Volkswagen, Renault и Nissan производятся в России в том числе и на экспорт.

У нас есть опыт экспорта автомобилей КАМАЗ. Мы готовы возобновить его, хотя это специфические, зачастую «нишевые» бренды, поставки которых носят, как правило, нерегулярный характер.

- Расскажите подробнее про комплексное логистическое обслуживание.

- Комплексное логистическое обслуживание для автомобилей принципиально не отличается от аналогичного комплексного логистического сервиса. Комплексная услуга состоит из нескольких, которые мы собираем вместе как детали хорошего конструктора.

Уровень вовлеченности логистической компании в цепочку поставок клиента принято обозначать цифрой перед PL. Поскольку это же значение, по сути, отра-

жает уровень доверия клиента к логистическому провайдеру, его крайне трудно повысить, особенно когда клиент – это международный автомобильный концерн.

Для достижения необходимого уровня доверия необходимы длительные взаимоотношения с каждым заказчиком логистических сервисов, подтверждающие, что и производственные и бизнес-процессы провайдера не уступают по качеству процессам клиента.

Уровень 3PL провайдера для своих клиентов мы считаем достигнутым, хотя нити контроля за процессами никто из них полностью не выпускает из рук.

Мы активно развиваем направления, которые позволят нам стать 4PL провайдером с минимальным привлечением субподрядчиков, предполагая, что автопроизводители оценят выгоды такого решения и примут в расчет накопленный опыт сотрудничества.

Если попытаться заглянуть в еще более далекое будущее, то и 5PL для нас не фантастика. Компетенций, опыта и авторитета наших акционеров и предприятий Группы вполне достаточно для того, чтобы вместе организовать все процессы для покупателя, начиная от интернет-заказа на производство автомобиля, до его доставки на дом.

Ключевой особенностью логистики автомобилей является то, что мы имеем дело с неупакованным и неопечатанным грузом. Каждый из наших клиентов предъявляет свои собственные требования по обращению с автомобилями на всех этапах транспортировки.

С одной стороны это усложняет все логистические процедуры, потому что, например, перед тем, как сесть за руль автомобиля, каждый новый сотрудник должен пройти обучение и сдать квалификационный экзамен на знание правил обращения с автомобилями каждой марки. С другой стороны, такая особенность дает крупному терминалу прекрасную возможность с наименьшими затратами выполнить массовую подготовку автомобилей к продаже.

Возьмем самый простой пример: в комплекте с каждым автомобилем должна быть сервисная книжка и инструкция на русском языке. Где, по-вашему, удобнее всего вложить в автомобиль эти документы? На нескольких заводах по всему миру сразу после схода с конвейера, в дилерских центрах, которых сотни, или на портовом терминале, куда автомобили со всего мира прибывают, чтобы развезти по России? Ответ очевиден. Мы централизованно получаем доку-

ментацию на весь модельный ряд и комплектуем ей автомобили с наименьшими затратами для дистрибьютора.

Казалось бы, такая практика должна быть сразу распространена на все, чем комплектуется автомобиль для конкретного рынка – салонные коврики, сертификационные наклейки, сумки с инструментом и т.п. Еще лучше, чтобы автомобили были централизованно оснащены противоугонными средствами, аудиосистемами, системами навигации, предпусковыми обогревателями, брызговиками, молдингами и пр. Кроме того, многие клиенты для привлечения покупателей стараются разнообразить модельный ряд кастомизированными сериями популярных моделей.

Во всем мире так и делают, перечисленные операции выгодно производить на крупных региональных перевалочных терминалах. Однако, чтобы от сервисных книжек и сертификационных наклеек перейти к работам, которые требуют специальной автосервисной инфраструктуры и подготовленного персонала, нам потребовались годы.

Причин как всегда несколько - в столь непростые времена для авторынка нужно одновременно убедить и клиента в способности выполнять непривычную для российской логистики работу и собственный инвестиционный комитет в готовности долгосрочных инвестиций в инфраструктуру, оборудование и персонал.

Зато теперь мы с уверенностью можем утверждать, что являемся единственным терминалом в России, который оказывает клиентам комплексную услугу, включающую в себя PPO/PDI сервисы.

Расширение PPO/PDI дает нам не только возможности для собственного качественного развития, но вполне может привести к переходу всего российского авторынка в новое состояние, когда на основе предпочтений потребителей масса однотипных автомобилей превратится в тысячи неповторимых серий. И, несмотря на всеобщую глобализацию, каждый уникальный покупатель сможет получить свой особенный автомобиль.

PPO (Post Production Option) - модификация автомобилей после производства. PDI (Pre Delivery Inspection) – предпродажная подготовка, которая зачастую подразумевает дооснащение нового автомобиля.



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, Гапсальские 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;
- Маркет банк, кафе, банкоматы.

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

**ПРЯМАЯ АРЕНДА
З С Д РЯДОМ**



БЦ БАЛТИЙСКИЙ **Ивест** МОРСКОЙ ЦЕНТР



Офисы от 20 кв.м
Конференц-зал
Переговорная
Уютное кафе и столовая
Салон красоты
Аптека
Парковка
Круглосуточная охрана
В 100 метрах съезд ЗСД

198035, Санкт-Петербург,
Межевой канал, 5АХ
+7 (812) 380 50 94
+7 (921) 406 40 57
www.balticmc.ru
arenda@balticmc.ru

Аренда офисов и складских помещений

Нехватка таможенных складов существенно усложняет ведение внешнеэкономической деятельности в России.

Открытие нового таможенного склада в Морском многофункциональном перегрузочном комплексе (ММПК) «Бронка» будет способствовать повышению транзитного потенциала Большого порта Санкт-Петербург, а также позволит более эффективно использовать географические преимущества транспортной системы России в целом.

Марина Дерябина



«БРОНКА»

С ТАМОЖЕННЫМ СКЛАДОМ

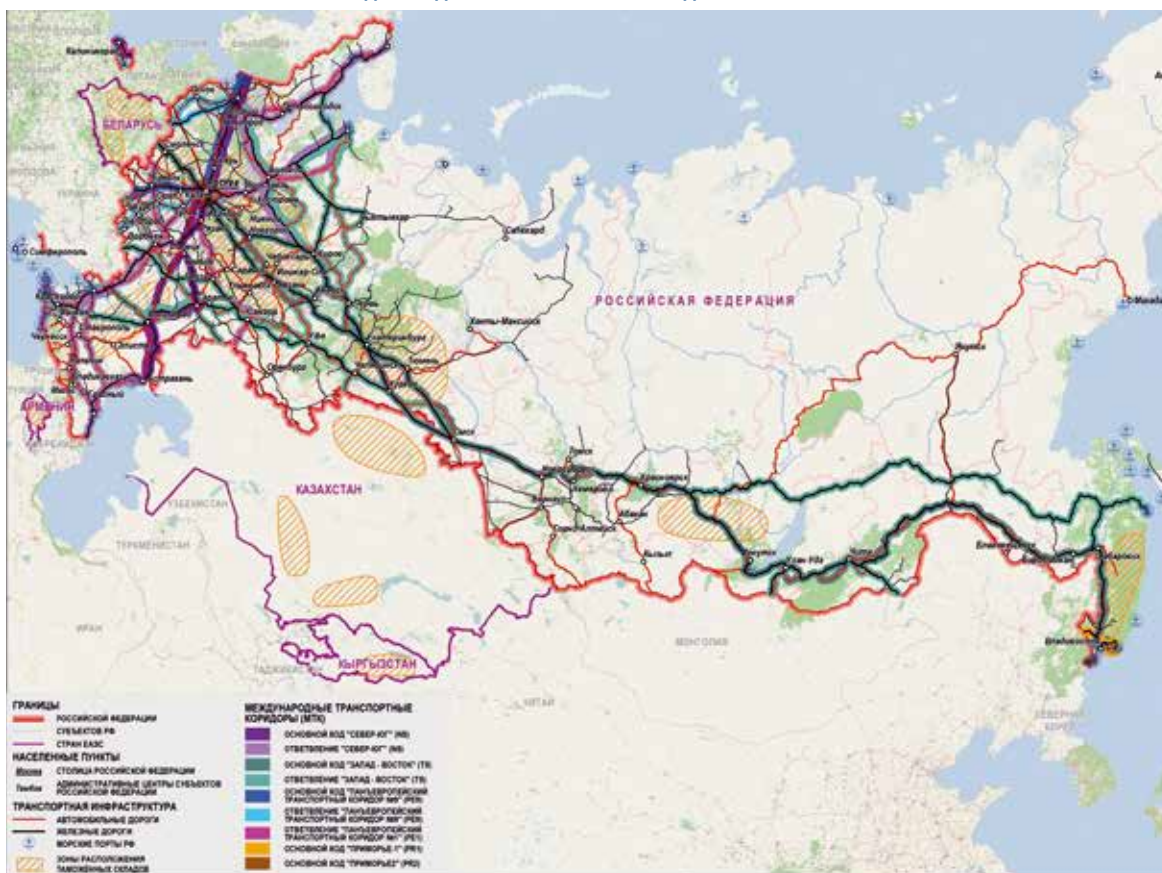
В современном мире скорость реакции на изменившуюся обстановку и срок, за который компания может перераспределить товары, играют существенную роль. Возможность быстро произвести перепродажу и максимально оперативно

отправить груз потенциальному клиенту или в представительство организации в другой стране становится решающим фактором выбора транспортной логистики.

Анализ местоположения действующих в

России таможенных складов показывает, что они располагаются на пути прохождения существующих международных сухопутных транспортных коридоров (Рисунок 1), которые являются источником груза для наполнения таможенных складов това-

РИСУНОК 1. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ



рами, предназначенными для потребления преимущественно на территории РФ. Расположение же таможенного склада в морском порту позволяет отправлять товары в любую точку мира.

Новая действительность диктует свои правила – Большому порту Санкт-Петербург нужны площади для создания таможенных складов. Поэтому на новой территории Морского многофункционального перегрузочного комплекса (ММПК) «Бронка» оператор ООО «Феникс» открыл таможенный склад открытого типа. Комплекс таможенного склада представляет из себя площадку общей площадью более 8 тыс. м², включающую в себя непосредственно места хранения, а также разгрузочно-погрузочную зону с навесом, место, оборудованное для взвешивания товаров, систему телекоммуникационной связи и материально-техническое оснащение в соответствии с требованиями приказов Федеральной таможенной службы России.

Открытие нового таможенного склада непосредственно в Большом порту Санкт-Петербург, который является важным звеном международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Запад-Восток»,

привлечет новый поток клиентов, заинтересованных получать все виды услуг в месте прибытия на таможенную территорию Евразийского экономического союза. Клиенты получат возможность длительного хранения товаров без оплаты таможенных пошлин и налогов, подготовки партии к продаже новым покупателям, а в случае необходимости - вывезти товар в режиме реэкспорта. Это повысит транзитный потенциал порта, а также позволит более эффективно использовать географические преимущества транспортной системы России в целом. Кроме того, открытие таможенного склада непосредственно в порту положительным образом скажется на условиях ведения предпринимательской деятельности, что, несомненно, повысит позицию России в рейтинге Всемирного банка Doing Business по показателю «международная торговля».

Груз проблем

Один из крупнейших на Балтике портовых комплексов – Большой порт

Санкт-Петербург ограничен городскими постройками и транспортными магистралями и не имеет возможности расширять свою территорию для создания зон хранения, обработки и дистрибуции грузов. Кроме того, что он практически полностью исчерпал возможности расширения (вокруг город с дефицитом транспортной инфраструктуры, а в акватории – небольшие глубины), так и институт таможенных складов в порту плохо развит.

При прибытии грузов в петербургский порт морским транспортом участникам внешнеэкономической деятельности для проведения даже таких простейших операций с товарами как маркировка, переупаковка, упаковка, сортировка и некоторых



ТАБЛИЦА 1. ТАМОЖЕННЫЕ СКЛАДЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Санкт-Петербургская таможня	Балтийская таможня (Большой порт Санкт-Петербург)
ООО «Восход» - открытого типа (площадь – 728,23 м ²)	ЗАО «Судомех Саплай» - открытого типа (площадь - 1683,7 м ² , 985,6 м ² , 244,6 м ²)
ООО «Би Лоджистик» - открытого типа (площадь – 720,66 м ²)	ОАО «Коммерческий центр, транспорт и лес» (площадь - 1988 м ²)
ООО «Тамарикс» - открытого типа (площадь – 222,10 м ²)	
ООО «Парголовский ТЛК» - открытого типа (площадь – 268,51 м ²)	
ООО «Эй.Си.Дистрибьюшн» - открытого типа (площадь – 958,45 м ²)	
ООО «Производственное объединение «Киришинефтеоргсинтез» – закрытого типа (площадь – 1184,20 м ²)	
Итого: 6	2

ТАБЛИЦА 2. ТАМОЖЕННЫЕ СКЛАДЫ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Региональное таможенное управление	ДВТУ	ПТУ	СЗТУ	СТУ	УТУ	ЦТУ	ЮТУ	Таможни прямого подчинения ФТС России
Общее количество таможенных складов	5	14	10	7	10	16	16	33
Из них Таможенные склады в морских портах	0	-	2	-	-	-	0	0
Из них Таможенные склады в пунктах пропуска через государственную границу РФ	0	0	0	0	0	0	0	0

Источник: ФТС России

ТАБЛИЦА 3. ТАМОЖЕННЫЕ СКЛАДЫ В СТРАНАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Страна	Российская Федерация	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Республика Армения	Кыргызская Республика
Количество таможенных складов	111	93	65	13	16
Объем внешней торговли товарами с 3-ми странами за 2017 год (млн. долл. США)	534931,3	30161,2	60287,1	4563,7	3853,9

Источник: Евразийская
экономическая комиссия

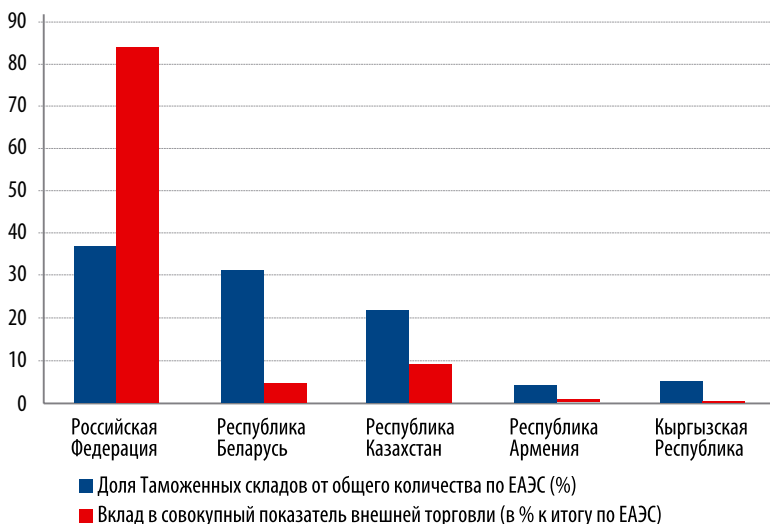


других, необходимо учитывать дополнительные издержки по перемещению товаров на площадки действующих в регионе таможенных складов по процедуре таможенного транзита, поскольку два имеющих в порту склада предназначены для хранения судового снабжения (Таблица 1).

При этом следует отметить, что отсутствие достаточного количества таможенных складов в России – это не только трудности Большого порта Санкт-Петербург, но, пожалуй, «узкое место» внешнеэкономической деятельности всех регионов страны (Таблица 2). Россия в разы отстает в этом аспекте от зарубежных партнеров по Евразийскому экономическому союзу по вкладу в совокупный показатель внешней торговли ЕАЭС (Таблица 3, Диаграмма 1).

Так, в последние годы наметился резкий рост количества таможенных скла-

ДИАГРАММА 1. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ТАМОЖЕННЫХ СКЛАДОВ СРЕДИ СТРАН ЕАЭС



Источник: Евразийская экономическая комиссия

дов в странах участницах ЕАЭС, при этом склады преимущественно расположены в приграничных областях с сопредельными государствами. Путем организации таможенных складов российские партнеры по ЕАЭС смогли создать новые транзитные логистические маршруты через свои территории. Это означает, что удачный западноевропейский опыт по формированию транзитных логистических центров, расположенных в большей части в морских

портах и припортовых зонах, деятельность которых приносит до 30% дохода транспортной отрасли в целом, был успешно повторен и внедрен в самые кратчайшие сроки странами вообще не имеющими морских портов.

Открытие таможенного склада в Большом порту Санкт-Петербурга позволит апробировать международный опыт содействия транспорту и торговле на территории России.

БИЗНЕС - ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

«В+»

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

- Цифровая телефонная связь и высокоскоростной Интернет (на выбор восемь провайдеров).

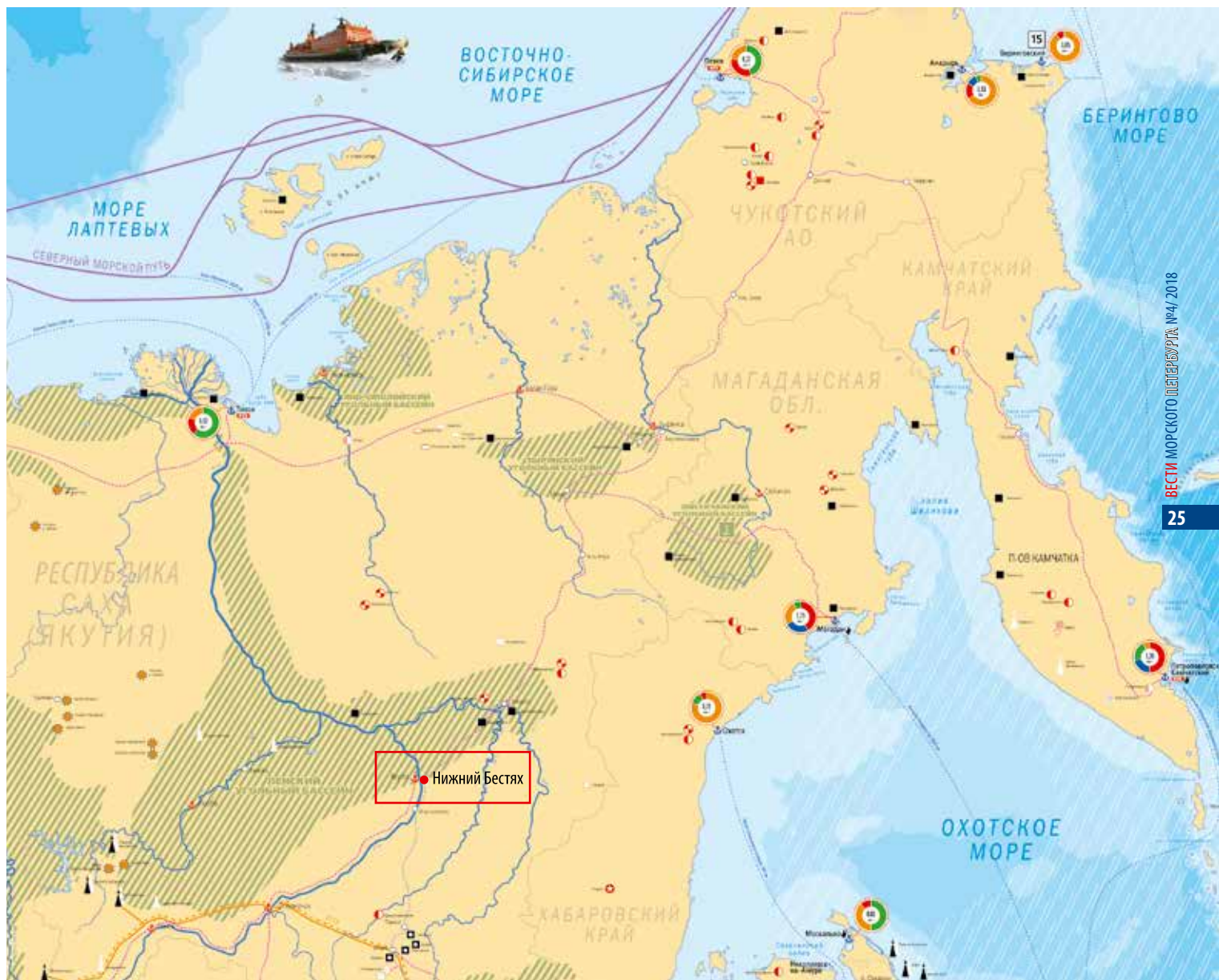
- Конференц-залы.
- Служба ресепшин.
- Круглосуточная охрана.
- Ресторан.
- Банкомат.
- Кофемолка и др. аппараты.
- Круглосуточная, охраняемая парковка.



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



В АРКТИКУ СКВОЗНЫМ ХОДОМ



Фрагмент карты «Морские порты России»

Строительство речного перегрузочного комплекса «Нижний Бестях» в Якутии завершится в 2021 году. После этого перегружаемые с железной дороги грузы смогут быть доставлены судами в арктические порты.

Виктор Цукер

В 2021 году запланирован запуск в строй нового речного терминала «Нижний Бестях» на реке Лена. Работы стартовали в 2017 году, одним из участников строительства выступает ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП).

Новый терминал обеспечит прямую отгрузку грузов для потребителей арктического побережья, населенных пунктов верхней и средней Лены. «Учитывая, что железная дорога и грузовой терминал находятся в поселке Нижний Бестях, то строительство причальной стенки решит

большую часть логистических трудностей грузополучателей и грузовладельцев. Это, своего рода, выход железной дороги в Арктику по магистральным водным путям Ленского бассейна», - отмечают в ЛОРП.

Строительство ведется очередями и уже в следующем году терминал сможет перегружать до 7 тыс. тонн грузов в сутки, а также осуществлять их складирование. Ввиду удачного расположения перегрузочного комплекса рядом с ним планируется строительство нескольких обрабатывающих предприятий.

Расположенный в морском порту Усть-Луга Универсальный перегрузочный комплекс (УПК) за 10 лет работы стал одной из важных составляющих в процессе обеспечения экспорта российского угля. О перспективах развития терминала рассказывает его управляющий директор Сергей Челядин.

Марина Дерябина

«УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ ЗАЛОЖЕНА В СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ УПК...»



– В 2018 году исполнилось 10 лет с момента первой отгрузки на Универсальном перегрузочном комплексе. Расскажите, как менялся грузооборот и номенклатура грузов терминала?

– Первое судно УПК обработал 24 декабря 2008 года, перегрузив две тысячи тонн импортного шпунта для ООО «НОВАТЭК-Усть-Луга». За неделю до этого комплекс принял первые 42 вагона с 3 тыс. тонн чугуна в чушках.

На тот момент проектная мощность терминала была 3 млн тонн в год. По итогам 2009 года общая перевалка грузов составила 1,5 млн тонн, в том числе 669 тыс. тонн энергетического угля. С 2009-го по 2013-й годы было обработано 3,2 млн тонн экспортного чугуна, с 2012-го по 2016-й год – 544 тыс. тонн импортной марганцевой

руды. За 10 лет УПК обработал в общей сложности 30,6 млн тонн грузов.

В настоящее время основу грузооборота компании составляет энергетический уголь из шахт и разрезов СУЭК.

– Если специализация на угле в перспективе сохраняется, то какие шаги по увеличению грузооборота терминала запланированы?

– За счет реализации программы по оптимизации бизнес-процессов терминал при нынешней оснащённости сможет обрабатывать порядка 6,3 млн тонн. Однако для дальнейшего роста необходима реконструкция. Поэтому в ближайшее время будут рассмотрены предложения по комплексному развитию УПК с целью увеличения его мощности по углю с текущих 5,5 млн тонн до 8,2 млн в год. Предпроектные расчеты уже проведены. Они предполагают развитие железнодорожной инфраструктуры с увеличением фронта выгрузки вагонов, обновление перегрузочной техники, реализацию экологической программы.

– Как предполагаемые инвестиции соотносятся с мировым спросом на энергетический уголь? Что будете делать, если он начнет снижаться?

– По прогнозам экспертов, спрос на уголь до 2040 года останется на текущем уровне, а его доля в структуре источников энергии может сократиться всего на несколько процентов. Поэтому у нас нет сомнения в том, что в ближайшие пять-семь лет наши дополнительные мощности будут загружены.

Впрочем, в случае кардинального изменения рынка УПК способен в короткие сроки переориентироваться на любые другие виды навалочных и генеральных грузов.

Принцип сохранения универсальности

заложен в стратегии развития и технического оснащения терминала. Мы не уходим в глубокую специализацию, например, не планируем приобретать специализированные судопогрузочные машины для угля.

– В Петербурге и Ленинградской области сейчас работает несколько терминалов по перегрузке угля, планируется запуск новых мощностей. Насколько высока конкуренция?

– В последние годы на Северо-Западе РФ наблюдается рост спроса со стороны угольных компаний на перевалку угля. Например, мощности УПК загружены на 100%.

Однако конкуренция, безусловно, есть, и это полезно в первую очередь для клиентов, которые получают качественные услуги на выгодных для них условиях.

– Одно из ваших конкурентных преимуществ – наличие высокопроизводительной техники. Расскажите о программе по её обновлению.

– 2018 год в части обновления техники оказался самым насыщенным за всю историю УПК. Нами введены в эксплуатацию четыре колесных манипулятора с грейферами 2,5 м³, три фронтальных погрузчика с объемом ковша 5 м³, проведена модернизация двух имеющихся порталных кранов «Аист», ведется монтаж нового высокопроизводительного порталного крана «Витязь». Недавно мы заключили договор на поставку в 2019 году универсальной перегрузочной машины на гусеничном ходу с грейфером 5 м³. В целом, инвестиции в обновление парка подъемно-транспортных механизмов в 2018-2019 гг. превысят 8 млн евро.

Помимо обновления техники, мы совершенствуем и технологии. Если раньше складское перемещение навалочных грузов осуществлялось машинами,

то сегодня – с помощью конвейерной линии закрытого типа. Это и эффективнее, и экологичнее, так как позволяет избежать пыления.

– Какие меры вы предпринимаете для решения вопросов экологической защиты?

– Для поддержания допустимых норм качества атмосферного воздуха УПК применяет мобильную установку пылеподавления. Она позволяет создавать защиту от пыли в любой точке терминала и увлажнять поверхность грузовых площадок в радиусе 70 метров за счет «водяного облака». В ближайшее время мы планируем монтаж стационарной системы пылеподавления, состоящей из более мощных водяных и снегообразующих пушек.

Для реализации дополнительных мер по снижению экологического воздействия на окружающую среду предусмотрена закупка перегрузочной техники, оборудованной местными системами пылеподавления. Также рассматривается возможность приобретения современной поливо-уборочной машины, которая позволит производить более эффективную уборку территории.

На терминале применяются современные системы многоступенчатой очистки сточных вод. Вместе с тем для снижения негативного воздействия на акваторию в 2019 году запланирована реконструкция очистных сооружений. Проектом предусмотрено применение системы рекуперации для повторного использования очищенных сточных вод в системе пылеподавления.

– Могли бы вы привести данные, как влияет техническое обновление на условия труда работников?

– На УПК удалось создать оптимальные условия труда. Новую технику мы оснащаем дополнительным оборудованием, которое обеспечивает комфорт и высокую безопасность во время проведения работ. Например, колесные манипуляторы, которые мы закупили в 2018 году, имеют улучшенную и более защищенную кабину оператора с видимостью 360 градусов, боковые и задние камеры для мониторинга «слепых зон», климат-контроль.

– Любой порт является местом сосредоточения ж/д вагонов. Поэтому согласованность действий в связке терминал – железная дорога очень важна для своевременной и ритмичной подачи подвижного состава, для сокращения простоя вагонов под грузовыми операциями. Какие шаги предпринимаются в этом направлении?

– У нас подписан договор с РЖД об информационном обмене. В рамках сотрудничества разработан соответствующий технический регламент, и в начале 2019 года мы приступим к обмену информацией. Это позволит отслеживать движение вагонов в адрес УПК от всех станций-отправителей. В свою очередь РЖД будет располагать информацией о наличии складских запасов, степени загруженности железнодорожного фронта и времени подхода судов.

– УПК входит в транспортную группу UCL Holding, предприятия которой занимаются логистикой, перевалкой и доставкой грузов водным и железнодорожным транспортом. Как вы оцениваете эффект от совместной работы?

– Деятельность транспортных предприятий в одном холдинге, который координирует работу по схеме «железная дорога – морские и речные перевозки – стивидорная деятельность», дает положительный синергетический эффект и самим предприятиям, и клиентам. Благодаря объединению в рамках группы UCL Holding управление транспортными активами

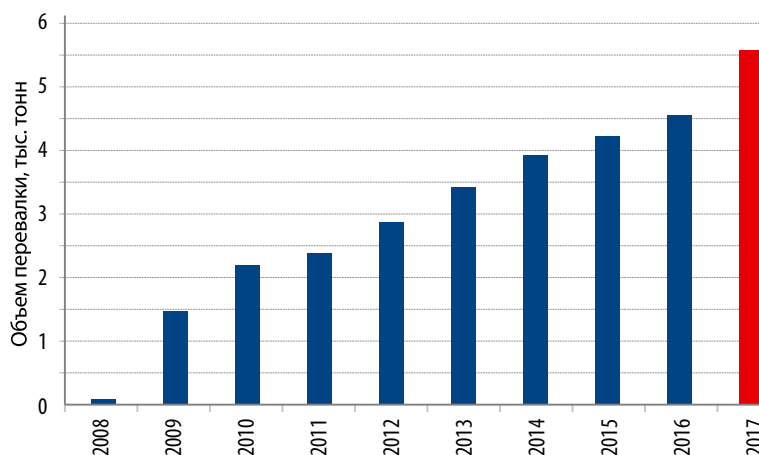
оптимизировано, что позволяет осуществлять эффективную операционную деятельность и реализовывать инвестиционные проекты. Заказчику же холдинг может предложить сквозную ставку, что для него экономически более оправдано, нежели оплата услуг каждой отдельной компании. Появляется возможность сокращения порожнего пробега вагонов, что снижает совокупные затраты на транспортировку грузов.

Мы работаем в тесном контакте с «Первой грузовой компанией» (ПГК), которая имеет огромный опыт и ресурс. Сегодня у нас в совместной проработке четыре проекта, в том числе по оптимизации внутритерминальных железнодорожных операций, а также по усовершенствованию подачи и уборки вагонов со станции.

– Когда планируете перейти к практической реализации совместных с ПГК проектов?

– У нас запланирован ряд совместных проектов с ПГК, первые из которых будут реализовываться уже во втором квартале 2019 года.

ДИНАМИКА ГРУЗОБОРОТА УПК





ПАРК «САПСАНОВ» РАСТЕТ

Парк высокоскоростных поездов между Москвой, Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом будет расширен.

Александр Белый

В сентябре ОАО «Российские железные дороги», АО «Группа Синара», компании «Сименс АГ» и «Сименс Мобилити» подписали соглашение о расширении парка высокоскоростных поездов «РЖД».

Согласно документу, «РЖД» и ООО «Уральские локомотивы» (совместное предприятие Группы «Синара» и компании «Сименс АГ») до 31 марта 2019 года подпишут договор на поставку 11 высокоскоростных электропоездов (в конструкции аналогичной поезду «Сапсан») и 27 новых пассажирских вагонов. Как говорится в сообщении «Сименс АГ», последние могут быть интегрированы в 16 имеющихся у «РЖД» высокоскоростных поездов «Сапсан» для формирования 11-вагонных поездов.

Также планируется подписание дополнительного соглашения на техническое обслуживание и ремонт данного подвижного состава как продолжение текущего сервисного договора между «Сименс АГ»

и «РЖД». Стороны намерены рассмотреть возможность лицензионного изготовления новых электропоездов и вагонов в России для их эксплуатации на маршрутах пассажирских перевозок на железных дорогах с шириной колеи 1520 мм. Новые поезда дополняют существующий парк «Сапсанов» на направлении Санкт-Петербург–Москва, Москва–Нижний Новгород с целью увеличения количества предложенных мест пассажирам.

Напомним, в настоящее время в России эксплуатируется 16 высокоскоростных поездов «Сапсан» в 10-вагонном исполнении. Они курсируют на маршрутах Москва–Санкт-Петербург и Санкт-Петербург–Нижний Новгород, со скоростью до 250 км/ч. Поезда разработаны с учетом возможности их эксплуатации в экстремальных погодных условиях, в том числе температурных (от -40°C до +40°C) и демонстрируют высокий уровень надежности, точности и бесперебойной работы. Сегодня поезда «Сапсан» курсируют также сдвоенными составами, что позволяет обеспечить постоянно растущий спрос на перевозку пассажиров, без увеличения числа пар поездов.

В декабре 2009 года Россия присоединилась к странам, имеющим высокоскоростное железнодорожное движение: началось регулярное движение поездов «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом, позволяющее проделать путь между двумя российскими столицами всего за 3 часа 45 минут.

Следующим этапом стала реализация международного скоростного пассажирского сообщения Санкт-Петербург – Хельсинки с применением скоростных электропоездов «Аллегро» типа Пендolino.

Сегодня скоростные поезда «Стриж» курсируют между Москвой и Нижним Новгородом, а скоростные поезда «Ласточка» – между Петербургом и Великим Новгородом, Москвой и Нижним Новгородом, в Сочинском регионе.

Ежегодно скоростные и высокоскоростные поезда «РЖД» перевозят свыше 3,2 млн пассажиров.

Специальный партнер 2018:



«Омский завод смазочных материалов» – филиал ООО «Газпромнефть-СМ»

Партнер 2018:



Организатор:



При поддержке правительства Омской области



ДАУНСТРИМ РОССИЯ 2019

5-ая юбилейная ежегодная конференция
и технические визиты

5 – 7 февраля, Казань

Среди участников и гостей 2018:



**Александр
Бурков**

ВРИО Губернатора
Омской области



**Александр
Никитин**

заместитель генерального
директора – технический
директор, Газпромнефть-
ОНПЗ



**Расим
Галямов**

Министр Экономики
Омской области



**Алексей
Грошевич**

директор Тюменского
филиала, ЛЛК-Интернешнл



**Олег
Танаянц**

директор Астраханского ГПЗ,
Газпром добыча Астрахань



**Аскар
Хангильдин**

генеральный директор,
Завод смазочных
материалов Девон

- **Равнение на Татарстан!** Технические визиты на ведущие предприятия даунстрим-отрасли Республики Татарстан. Уникальная возможность получения практического опыта строительства и модернизации предприятий!
- **Практические примеры от руководителей НПЗ, ГПЗ и НХП!** Эффективное управление проектами и предприятием, повышения качества конечных продуктов, автоматизация производства и управление информационными процессами на НПЗ, ГПЗ и НХП, импортозамещение, локализация производства, расширение и модернизация мощностей
- **Важно!** Текущие и планируемые проекты строительства и модернизации в нефтегазопереработке и нефтегазохимии
- **Специализированные круглые столы:** нефтепереработка, нефтехимия, базовые масла и смазочные материалы. Инновации и технологии, стратегии эффективного управления предприятием
- **Технологии в действии!** Профессиональная выставка и технологические презентации ведущих компаний по производству оборудования для нефтегазового комплекса. Практические примеры применения, инновации, развитие. Локализация зарубежных технологий и инжиниринга в России. Технологии переработки, углубление переработки нефтяного сырья, повышение качества нефтепродуктов
- **Беспрецедентные возможности делового общения в официальной и неформальной обстановке!** Гала-ужин, специализированная выставка, перерывы на кофе-брейки, тим-билдинг во время технических визитов. Уникальная возможность неформального общения с теми, от кого напрямую зависит судьба отрасли нефтегазопереработки и нефтегазохимии в России!

Подробнее:

www.oilandgasrefining.ru
events@vostockcapital.com

+44 207 394 30 90
+7 (499) 505 1 505

Партнер 2019:



Спонсор гала-ужина
2018:



Серебряный
спонсор 2018:



Бронзовые спонсоры 2018:



Спонсор регистрации 2018:



ЭФФЕКТИВНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ – ОБЩЕЕ ДЕЛО



Железнодорожные перевозки – технологически сложный и многогранный процесс, зависящий от слаженной работы всех его участников – перевозчика, грузовладельцев, операторских, стивидорных и других компаний. Крупнейший российский железнодорожный оператор – «Первая Грузовая Компания» – через внедрение совместных технологий и бизнес-процессов, повышение качества коммуникаций, соблюдение взаимных обязательств видит возможность повышения не только своей операционной эффективности, но и развитие транспортного потенциала отрасли в целом.

Александр Белый

В декабре руководство Санкт-Петербургского филиала АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК, входит в транспортную группу UCL Holding) провело традиционную встречу со своими партнерами в Северо-Западном регионе.

Лейтмотивом встречи стало обсуждение совместных шагов по улучшению качества эксплуатации подвижного состава на сети. Участники сошлись во мнении, что все стороны перевозочного процесса должны работать на взаимовыгодных условиях и тогда даже небольшая победа над неэффективным использованием транспортного потенциала положительно отражается на каждом бизнесе.

Как отметил директор Санкт-Петербургского филиала АО «ПГК» Павел Ситало, в 2018 году работа компании, в первую очередь, была сосредоточена на повышении эффективности управления вагонным парком и на сокращении потерь для всех участников перевозочного процесса. Среди конкретных шагов в этом направлении: разработка совместных технологий, ведущих к снижению нагрузки на инфраструктуру; регулировка графика погрузки в соответствии с технологическими мощностями выгрузки; увеличение скорости движения и, как следствие, сокращение сроков доставки грузов.

В одной связке

С 2017 года на полигоне ОЖД проводятся мероприятия в рамках Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года, направленные на увеличение пропускных и провозных способностей железной дороги. По словам и.о. начальника Октябрьской железной дороги Игоря Саковича, с учетом существующих резервов инфраструктуры и планов ключевых грузовладельцев сформирован прогноз роста объемов перевозок на припортовые станции ОЖД: к 2025 году грузооборот вырастет по сравнению с 2017 годом практически на 30% и составит порядка 180 млн тонн в год.

В настоящее время порядка 11% от общей погрузки ОЖД обеспечивает ПГК. По итогам текущего года ожидается,

что в вагонах компании будет перевезено более 11 млн тонн грузов, что на 11% выше аналогичного периода прошлого года.

Северо-Западный регион России имеет свою яркую особенность: многочисленные морские перевалочные комплексы, которые являются точками образования порожнего парка. Это обстоятельство предъявляет особые требования к совместной работе портовиков и железнодорожных операторов: чем выше согласованность действий между сторонами, тем меньше простой вагонов под грузовыми операциями, выше скорость оборота вагона, растет доля маршрутных отправок груженых и порожних составов. В свою очередь у стивидорных компаний появляется возможность поднять грузооборот.

Так, технологический аудит подъездных путей Универсального перегрузочного комплекса (УПК, входит в UCL Holding) в порту Усть-Луга определил мероприятия, реализация которых будет способствовать увеличению объема перевалки грузов УПК. «Резерв операционной деятельности УПК состоит в изменении графика подачи/уборки вагонов, изменении фронта зачистки после выгрузки вагонов, организации дополнительных фронтов выгрузки, корректировки выполняемых маневровых операций», – рассказывает Павел Ситало.

От коллег не отстают АО «Морской порт Санкт-Петербург» (МП СПб, входит в UCL Holding), где удалось закольцевать железнодорожную сеть 2-го района МП СПб.

Наряду с организацией совместной с ПГК диспетчеризацией это значительно упростило подачу груженых и уборку порожних вагонов. Принятые меры позволили ускорить обработку черных металлов и контейнерных поездов.

Определенный резерв эффективности работы МП СПб лежит в плоскости взаимодействия с РЖД. «Совместно с РЖД мы реализуем ряд проектов по организации взаимодействия на базе электронных сервисов», – рассказал управляющий директор АО «Морской порт Санкт-Петербург» Владислав Жуков.

Действительно, электронный документооборот – это одна из мер повышения эффективности и управляемости бизнеса. Переход на безбумажные технологии позволяет существенно сократить временные затраты на оборот документов (в случае ПГК – с 12,5 суток до 3,5 суток), а также снизить нагрузку на сотрудников компаний. В 2018 году ПГК с 14 клиентами перешла на электронную подпись. В 2019 году стоит задача перевести на электронный документооборот большинство партнеров компании.

Партнеры оттачивают работу

Основную долю клиентского портфеля ПГК составляют крупнейшие российские промышленные и добывающие компании: «Роснефть», НЛМК, «ФосАгро», «Северсталь», СУЭК, «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» и другие.

С частью промышленных гигантов ПГК сотрудничает в рамках сервисных или долгосрочных контрактов (первый сервисный контракт подписала в 2013 году). В частности, преимущества такого формата работы с ПГК оценил крупнейший производитель строительных материалов холдинг «ЕВРОЦЕМЕНТ групп».

Прошедший 2018 год выдался непро-

стым: завершение строительства объектов к Чемпионату мира по футболу потребовало от «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» существенной мобилизации сил и средств для обеспечения бесперебойной поставки цемента. Дополнительная нагрузка легла на плечи ОЖД и ПГК. Так, отгрузка цемента за 11 месяцев 2018 года на полигоне ОЖД выросла на 18% по сравнению с аналогичным периодом 2017 года. В 2019 году «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» планирует рост отгрузок железнодорожным транспортом по сети ОЖД еще на 20%.

По словам вице-президента по продажам и логистике «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» Ильи Косых, для своевременного обеспечения предприятий вагонами участникам процесса перевозки предстоит решить целый ряд вопросов. Среди них: своевременное обеспечение порожними вагонами под погрузку в соответствии с графиками; организация круглосуточной работы станции Сланцы, разработка графиков вариантного движения по одному из путей или передача вагона на другие стыки при летних путевых работах.

Развитие компетенций

Опыт работы по сервисным контрактам позволил ПГК в 2014 году вывести на рынок новый продукт – «Промышленная логистика». В настоящее время в портфеле ПГК есть несколько успешно реализованных проектов в этом сегменте. Среди них – транспортное обслуживание завода «Ставролен» (входит в Группу «ЛУКОЙЛ»).

В рамках сервиса «Промышленная логистика» специалисты ПГК берут на себя железнодорожные перевозки внутри крупных промышленных предприятий, обеспечивая при этом внутреннюю логистику партнера дешевле и качественнее, чем он сам. «Аутсорсинг ж/д услуг позволяет клиентам сократить транс-

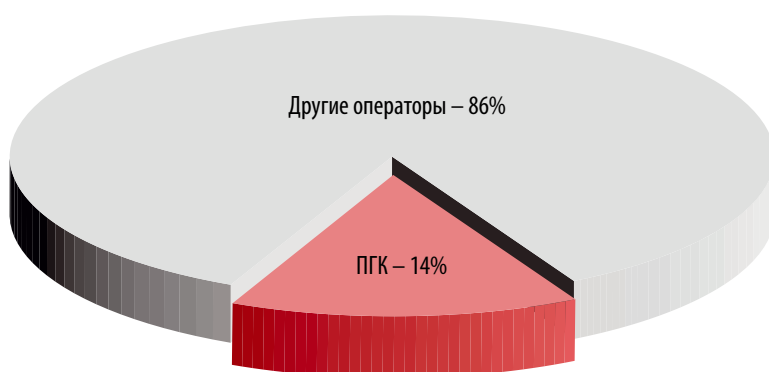
портные расходы, сократить вагонооборот на подъездных путях предприятия, обеспечить себя подвижным составом под погрузку, а также улучшить взаимодействие с «РЖД», – рассказывает заместитель начальника департамента по оказанию комплексных логистических услуг АО «ПГК» Александр Плаксин.

Многолетние партнерские отношения между компаниями позволяют им находить новые направления для совместной работы. Например, сотрудничество между ПГК и «Кнауф Гипс Колпино» в текущем году вышло за рамки вывоза готовой продукции. Теперь ПГК доставляет и сырье для производства. Интересно, что в транспортно-логистической цепи поставки сырья кроме вагонов задействован грузовой автомобильный транспорт.

АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) – крупнейший частный оператор железнодорожных перевозок в России. Компания предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. В оперировании ПГК – около 115 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. Региональная сеть компании представлена филиалами в 14 городах России, а международная – в Казахстане и совместным предприятием в Финляндии.

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

Доля ПГК в объеме грузооборота железнодорожных перевозок РФ, %



Источник: АО «ПГК»

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КВАРТЕТ

Консорциум ведущих университетов Санкт-Петербурга займется продвижением новых судостроительных технологий и прорывными исследованиями в области кораблестроения.

Виктор Цукер

В сентябре в Санкт-Петербурге подписано соглашения о формировании Консорциума ведущих университетов Санкт-Петербурга, осуществляющих подготовку кадров и научные разработки в судостроительной отрасли.

В состав Консорциума, созданного на базе Санкт-Петербургского государственного морского университета (СПбГМТУ), на правах учредителей также вошли: Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет «ЛЭТИ» им. В.И. Ульянова (Ленина); Санкт-Петербургский государственный технологический институт (технический университет); АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» (ЦТСС).

Консорциум создается в соответствии с необходимостью укрепления позиций РФ в области кораблестроения и морской техники, внедрения инновационных разработок в производство, а также повышения рейтингов университетов.

Цели Консорциума: совместное развитие, продвижение и лицензирование новых технологий; проведение открытых инновационных проектов в области разработки оборудования; совместные выступления на российских и международных выставках, конгрессах, симпозиумах; создание совместных международных образовательных программ, для студентов, аспирантов, молодых ученых, преподавателей, инженеров; совместные проекты при поддержке международных фондов.

Выступая основателем Консорциума, СПбГМТУ обладает значительными компетенциями во всех областях кораблестроения (проектирование кораблей и судов, технология производства, математическое моделирование объектов движения, судовые энергетические установки, подводная робототехника и др.).

Кроме того, СПбГМТУ является

ведущим университетом в стране, обеспечивающим подготовку высококвалифицированных специалистов в области проектирования, постройки и технической эксплуатации морских судов, боевых подводных кораблей и подводных лодок, а также технических средств обеспечения разведки и добычи нефти, газа и других полезных ископаемых на морском дне.

Научно-исследовательская деятельность университета ведется по основным научным направлениям, которые отвечают приоритетным направлениям развития науки и техники РФ, критическим технологиям и направлениям, направлениям модернизации и технологического развития экономики РФ.

По объему проводимых НИОКР, заказанных предприятиями реального сектора экономики СПбГМТУ занимает одно из ведущих мест среди вузов РФ. За период 2006–2016 годы объем выполненных университетом НИОКР составил порядка 3 млрд рублей.

На базе Консорциума предлагается создать научно-образовательный центр мирового уровня в рамках нацпроекта «Наука», необходимый для обеспечения высокого уровня профессионального образования и выполнения прорывных исследований в области кораблестроения. Каждый из вузов, входящих в Консорциум, займется выполнением работ по своему направлению деятельности.

Объектами научной работы ЛЭТИ в рамках Консорциума являются: системы дистанционного управления, диагностики и мониторинга основных систем судна, в том числе формирование интегрированной СУБД и системы поддержки принятия решений; создание адаптивных и интеллектуальных бортовых информационно-управляющих комплексов управления и обеспечения устойчивости и безопасности безэкипажного морского

транспорта, в том числе с динамическими принципами поддержания; разработка биоподобных подводных дронов и др.

Санкт-Петербургский государственный технологический институт (технический университет) – ведущий в РФ университет для подготовки кадров химической промышленности. Среди его основных научных направлений можно отметить технологии получения антикоррозионных, антиобледенительных лакокрасочных материалов; технологии получения экологически чистых зимних и арктических дизельных топлив, технологии получения различных покрытий для создания функциональных материалов (радио-, шумо- и вибро-поглощающих, антикоррозионных и антиобледенительных, биоцидных, износостойких и т.п.); технология бескислородной износостойкой керамики; технологии получения топливных эмульсий для энергетических установок различного назначения с улучшенными экологическими и эксплуатационными характеристиками; технологии получения биотоплива; технология СВЧ синтеза высококомодульных композиционных оксидных материалов.

Основными направлениями деятельности ЦТСС в рамках Консорциума станут: разработка и внедрение передовых технологий судостроения и судоремонта, включая автоматизированные, роботизированные, лазерные, а также технологии композитного судостроения; разработка и организация в РФ производства современного импортзамещающего технологического оборудования, включая автоматизированное, роботизированное и лазерное; разработка проектов модернизации существующих и создания новых судостроительных и судоремонтных предприятий.

«КРОНШТАДТ» НА ВОДЕ

На АО «Адмиралтейские верфи» спущена на воду дизельэлектрическая подводная лодка проекта 677 «Лада» «Кронштадт». В 2019 году серия субмарин данного проекта может быть увеличена до пяти единиц.

Виктор Цукер



Подводная лодка «Кронштадт» – вторая в серии проекта 677 «Лада» заложена в июле 2005 года. В 2009 году по решению Министерства обороны РФ ее строительство приостановлено до передачи в опытную эксплуатацию головного заказа серии – подлодки «Санкт-Петербург». Государственный контракт о возобновлении строительства корабля подписан в июле 2013 года.

«Вынужденная пауза позволила максимально учесть опыт эксплуатации на Северном флоте первого корабля этого проекта. В следующем году мы планируем подписать контракты на четвертую и пятую лодки серии. Будущее неатомного подводного флота за пр. 677», – сообщил генеральный директор АО «Адмиралтейские верфи» Александр Бузаков.

Подлодка «Кронштадт» строится по откорректированному по результатам опытной эксплуатации головного

корабля проекту. На кораблях глубоко модернизированы система управления корабельными техническими средствами, система электродвижения, навигационный комплекс. В перспективе подводные лодки проекта «Лада» планируются оснастить анаэробной воздухонезависимой установкой, над созданием которой работают специалисты ЦКБ МТ «Рубин».

Тактико-технические характеристики подводных лодок пр. 677 «Лада»: скорость подводного ход – 21 узел; дальность подводного плавания со скоростью 3 узла – 650 миль; предельная глубина погружения – 300 м; надводное водоизмещение – 1765 м³; длина – 67 м; ширина – 7 м; автономность – 45 суток; экипаж – 35 человек; количество торпедных аппаратов – 6; боезапас ракет,

торпед, мин – 18.

Субмарины проекта 677 «Лада» относятся к четвертому поколению неатомных подлодок и на сегодняшний день признаны самыми перспективными отечественными неатомными подводными кораблями, как по боевой эффективности, так и по другим тактико-техническим характеристикам. «Адмиралтейские верфи» являются единственным заводом-строителем кораблей данного класса.

Кроме создания субмарин пр. 677 «Лада» адмиралтейцы реализуют ряд контрактов для отечественных и зарубежных заказчиков: две серии подводных лодок, серия патрульных ледоколов для ВМФ РФ и ледокол «Виктор Черномырдин».

В настоящее время на предприятии проводится масштабная реконструкция стапельно-сдаточного цеха в рамках реализации Федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса на период 2011-2020 годов». По ее завершении будет создан современный специализированный комплекс замкнутого цикла по строительству неатомных подводных лодок, который оптимизирует производственный процесс и расширит возможности «Адмиралтейских верфей» в строительстве подводных заказов. Работы в рамках реконструкции ведутся без остановки действующего производства и не влияют на сроки исполнения контрактов предприятия.



«Буря» - третий серийный корабль проекта 22800 после «Урагана», «Тайфуна» (на фото), «Шквала»



ТРЕТИЙ СЕРИЙНЫЙ КОРАБЛЬ

Судостроительный завод «Пелла» продолжает строительство серии малых ракетных кораблей проекта 22800 «Каракурт» для Министерства обороны РФ. Спущен на воду третий серийный корабль «Буря».

Виктор Цукер

В октябре на новом судостроительном комплексе ОАО «Пелла» состоялся спуск на воду третьего серийного малого ракетного корабля (МРК) «Тайфун» проекта 22800. Ранее в мае текущего года на воду спущен второй серийный МРК «Шквал», а в сентябре начаты государственные испытания головного корабля - «Ураган».

Корабли проекта 22800 предназначены для ведения боевых действий в ближней морской зоне (на удалении от баз около 3 тыс. миль) и участия в выполнении задач в мирное и военное время самостоятельно и в составе корабельных групп.

Они спроектированы Центральным морским проектно-конструкторским

бюро «Алмаз» (Санкт-Петербург). Водоизмещение составляет около 800 тонн, скорость свыше 30 узлов. МРК оснащены современными комплексами управления, радиосвязи, навигации, высокоточным ракетным оружием и современным артиллерийским вооружением. В частности, основу ударного вооружения МРК составляет вертикальная пусковая установка для запуска ракет семейства «Калибр» и «Оникс». Также на кораблях проекта 22800 устанавливаются зенитные ракетно-пушечные комплексы «Панцирь-М».

Энергетическая установка корабля на базе дизельных двигателей М-507Д-1 и трех дизельгенераторов ДГАС-315 произведена ПАО «Звезда» (Санкт-Петербург).

Планируется, что в ближнесрочной перспективе отечественный ВМФ получит порядка 18 МРК проекта 22800. В настоящее время на «Пелле» строятся четыре корабля, также три корабля должны быть сданы на феодосийском заводе «Море»

в 2018-2020 годах. Напомним, «Пелла» инвестирует средства в развитие «Моря» на правах аренды имущества предприятия.

Также в начале октября «Пелла» передала Балтийскому флоту опытовое судно «Ладога» (проект ЦМКБ «Алмаз»). Оно предназначено для проведения научно-исследовательских и океанографических работ и участия в поисково-спасательных операциях.

Кроме военной техники «Пелла» производит гражданскую продукцию. В частности, буксиры и рыбопромысловые суда. Что касается развития производственных мощностей, то руководство планирует строительство компактной верфи на территории свободного порта Владивосток. После выхода на проектную мощность предприятие сможет строить не менее семи морских судов ежегодно. Новая верфь позволит создать не менее 1000 новых рабочих мест.

«ПОЛА ФИВА» ПЕРЕДАНА ЗАКАЗЧИКУ

Флот судоходной компании «Пола Райз» пополнился очередным судном проекта RSD59.

Александр Белый

Нижегородский завод «Красное Сормово» (входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация») сдал пятое на этом заводе многоцелевое сухогрузное судно «Пола Фива» с увеличенным в море дедвейтом 8144 тонн проекта RSD59. Проект разработан на класс Российского морского регистра судоходства.

Заказчик строительства – ПАО «Государственная лизинговая транспортная компания», лизингополучатель – судоходная компания «Пола Райз». Всего заводу «Красное Сормово» заказано пять многоцелевых сухогрузных судна проекта RSD59 и еще пять – Невскому судостроительно-

судоремонтному заводу (НССЗ).

Проект RSD59 разработан Морским Инженерным Бюро (МИБ). Прирост дедвейта составил в сравнении с ранее построенными судами 414 тонн. Как отмечают в МИБ, суда серии могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, контейнерных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, опасных грузов в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море.

Сухогрузный проект RSD59, который выполнен в «сверхполных» обводах уже с двумя сухогрузными трюмами, один из которых имеет рекордную для судов «Волго-Дон макс» длину, является преемником трехтрюмной серии судов RSD49. По водоизмещению суда проекта RSD59 являются на сегодняшний день самыми большими из сухогрузных судов, удов-

летворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала.

Напомним, головное судно на заводе «Красное Сормово» проекта RSD59 «Пола Макария» заложено в сентябре 2017 года (сдано заказчику в мае 2018 года). Последнее, пятое судно, заложено в декабре 2017 года, спущено на воду через год.

Как отмечали ранее на НССЗ, где также строится серия сухогрузов данного проекта для пароходства «Пола Райз», сухогрузные теплоходы RSD59 не имеют аналогов. Они более маневренные и существенно превосходят по ряду параметров ранее построенные в стране сухогрузные суда такого же класса. Движение и управляемость судна обеспечиваются двумя винторулевыми колонками ВРК, что повышает его маневренность в узкостях, а также увеличивает грузовое пространство за счет уменьшения размеров машинного отделения.



Основные характеристики сухогрузного судна проекта RSD59:

- длина максимальная 141,0 м;
- ширина габаритная 17,0 м;
- высота борта 6,0 м;
- осадка в море в море – 4,5 м, в реке 3,6 м;
- автономность (море/река) – 20/12 суток;
- мощность ГД 2x1200 кВт;
- экипаж - 11 человек
- скорость при осадке 4,5 м - около 10,5 узлов.





Схема расположения объектов судостроительного комплекса «Звезда»

ЗВЕЗДНЫЙ ТИРАЖ

На судостроительном комплексе «Звезда» начато серийное производство крупнотоннажных танкеров класса «Афрамакс». Танкеры «Афрамакс» станут первыми судами такого типа, построенными в России.

Мария Катасонова

На судостроительном комплексе «Звезда» в г. Большой Камень Приморского края состоялась резка металла для второго танкера класса «Афрамакс». Таким образом, дан старт серийному производству морской техники на новой российской верфи.

Как отмечают в компании «Роснефть», резка первых листов стали производилась на высокоточном газоплазменном резочном станке. В целом судоверфь оснащена передовым оборудованием, позволяющим применять высокоточные методы разметки, сварки и резки металла, включая лазерные. В процессе постройки судов также используются технологии прове-

рочных работ на основе бесконтактных измерений и 3D-моделирования, современные технологии, позволяющие управлять производственными процессами на всех этапах - от разработки документации до сдачи судна.

Судно станет вторым по счету – строительство первого, головного танкера, началось в сентябре этого года (его спуск запланирован на 2020 год). Длина танкера составляет 250 м, ширина - 44 м, осадка - 15 м, дедвейт - 114 тыс тонн, а максимальная скорость - 14,6 узла.

Суда предназначены для неограниченного района плавания и будут осуществлять транспортировку сырой нефти

и нефтепродуктов, в том числе по Северному морскому пути. Технологическими партнерами строительства выступают компании Южной Кореи, в частности, Hyundai Heavy Industries. Оператором «Афромарков» станет судоходная компания «Роснефтефлот».

Танкеры представляют собой суда нового типа, работающие на газомоторном топливе и соответствующие высоким экологическим стандартам и новым правилам по ограничению выбросов оксидов серы и парниковых газов в бассейне Балтийского и Северного морей, которые будут введены с 2020 года.

Всего предприятие должно построить



12 подобных танкеров. «Первая часть производственных мощностей верфи введена в эксплуатацию в 2016–2017 годах. С опережением графика на год строится самый большой в России сухой док. Компания «Роснефть» обеспечила пилотную загрузку нового судостроительного комплекса, заключив контракты на строительство 25 судов», – отметил главный исполнительный директор ПАО «НК Роснефть» Игорь Сечин.

Напомним, судостроительный комплекс «Звезда» – строящееся российское предприятие крупнотоннажного судостроения. В его продуктовую линейку войдут суда водоизмещением до 350 тыс. тонн, элементы морских платформ, суда ледового класса, коммерческие суда для транспортировки грузов (например, газовозы емкостью до 250 тыс. м³), специальные суда и другие виды морской техники, в том числе, ранее в России не выпускавшаяся из-за отсутствия необходимых спусковых и гидротехнических сооружений. К моменту завершения проекта мощность верфи по металлопереработке составит более 330 тыс. тонн в год. Укрытия на стапеле позволяют верфи работать круглогодично. К 2024 году на «Звезде» будут работать свыше 7,5 тыс. человек.

На сегодняшний день в портфеле заказов судовой верфи – 30 судов, в числе которых четыре многофункциональных судна снабжения ледового класса, 10 арктических танкеров-челноков дедвейтом 42 тыс. тонн, арктический танкер-челнок дедвейтом 69 тыс. тонн, мелкосидящий ледокол,

пассажирское судно, судно снабжения, а также танкеры «Афрамексы». Кроме «Роснефти» заказчиками выступают концерн «Газпром», который в период с 2021 по 2024 год планирует получить со «Звезды» четыре судна для работы на морских месторождениях, а также «Совкомфлот» и «Росморпорт».

«Совкомфлот» является оператором №1 танкеров типа «Афрамекс» в мире – свыше одной трети флота группы СКФ приходится на танкеры этого класса.

Для выхода на позитивную экономику работы до 2035 года «Звезде» надо получить портфель в 178 судов.

В комплексе со «Звездой» будет работать завод «Сапфир» – совместное предприятие «Роснефти» и General Electric по выпуску винто-рулевых колонок (ВРК) и систем электродвижения судов. Запуск предприятия намечен на 2019 год. Напомним, ВРК – ключевой элемент системы электродвижения, обеспечивающий судну ходовые и маневровые качества. Проектные мощности завода позволят обеспечить потребность в ВРК для судов различного класса, в том числе газовозов, таких как «Кристоф де Маржери».

Док оснащается кранами «Голиаф» грузоподъемностью 1200 тонн.

Наскок не пройдет

Одна из основных специализаций новой судовой верфи «Звезда» – морская техника для работы в условиях Арктики.

которая является зоной стратегических интересов целого ряда государств, в том числе России. Для России, как, впрочем, и для целого ряда других государств, арктический регион является зоной стратегических интересов с военной и экономической точки зрения.

К сожалению, озвученная на государственном уровне задача обеспечить к 2024 году грузопоток по Севморпути в 80 млн тонн не сможет быть решена только за счет нового арктического флота, дефицит которого, впрочем, ощущается уже сегодня (в частности, по строящимся и перспективным атомным ледоколам большой мощности). Необходимо решить целый ряд административных, финансовых, инфраструктурных задач.

Для наращивания грузовой базы также потребуются запуск новых и развитие действующих угольных (п-ов Таймыр) и углеводородных (в первую очередь, нефтяных) месторождений.

Судостроительный комплекс «Звезда» создается на базе Дальневосточного завода «Звезда» консорциумом АО «Роснефтегаз», ПАО «НК «Роснефть» и АО «Газпром-банк». Проект комплекса предполагает строительство тяжелого дока, производственных цехов полного цикла, а также цехов для строительства оффшорной морской техники.



УПРАВЛЕНИЕ БЕЗ СЕКРЕТОВ



Современный успешный бизнес нуждается в руководителях с системным аналитическим мышлением, которые способны не только ставить задачи, но и решать их. Это должен быть профессионал, понимающий законы рынка и готовый своевременно реагировать на его изменения. Без умения донести до подчиненных корпоративные цели, мотивировать и направлять их на достижение миссии компании достойным топ-менеджером не стать. С недавних пор значимый вес к имеющемуся багажу управленца добавляет наличие бизнес-образования, позволяющее эффективнее решать любые задачи на базе целостной картины функционирования компании.

Павел Шибанов

Степень успешности любого руководителя формируют его личностные, деловые и профессиональные качества. И если первые в сознательном возрасте можно только корректировать, то уровень деловых и профессиональных качеств — результат каждодневных усилий управленцев любого уровня.

Косновным деловым качествам можно отнести лидерство, инициативность, самоконтроль, умение организовать производственный процесс и делегирование полномочий. Кроме этого, высокая ком-

муникабельность ощутимо повышает ценность руководителя. Ведь очевидно, что умение грамотно налаживать отношения с людьми, влиять на них и достигать своих целей незаменимо как в переговорах с клиентами или инвесторами, так и в общении с подчиненными. Не говоря уже о том, что некомуникабельному человеку все оказывается сложнее в повседневной жизни.

Если говорить о профессиональных качествах топ-менеджера, то в первую очередь подразумевается профильное образование, умение планировать работу (свою и бизнеса в целом), эрудиция, обучаемость. Компетентный руководитель управляет финансами, проектами, персоналом и всеми остальными сторонами жизни компании на основе четкого представления об их взаимозависимости, а также исходя из стоящих корпоративных задач.

Финансовый менеджмент с его подходами и приоритетами в управлении корпоративными финансами и издержками направлен на обеспечение нормального оборота денежных средств: без этого невозможно рационально планировать деятельность компании, поддерживать качество и конкурентоспособность товаров, обеспечивать их эффективный сбыт. Особую значимость грамотный финансовый менеджмент приобретает в условиях нестабильности экономики.

По оценкам экспертов, руководителю производственной компании будет не лишним принимать во внимание современные подходы к управлению качеством — это наиболее конкретные и полезные разделы производственного менеджмента. Речь идет о Total quality management, о японо-американском Lean production на российской почве. Также все более актуальным становится Data management (сбор и анализ цифровых данных о компании).

Последние несколько лет мировая промышленность движется в сторону соз-

дания единого цифрового пространства (понятие «Индустрия 4.0»), когда «умное оборудование» на «умных фабриках» будет самостоятельно выходить в сеть, передавать и получать необходимую для работы информацию. «Индустрия 4.0» требует от современных управленцев обеспечить внедрение цифровых технологий на разных этапах жизненного цикла продукции и уровнях производства. Цифровая трансформация производств позволяет повысить эффективность, гибкость предприятий и качество выпускаемой продукции.

Системный подход

По мнению коммерческого директора «МТ-групп» Дениса Клемина, современный управленец должен видеть работу всей организации как единой системы, мыслить стратегически, эффективно решать возникающие вопросы посредством прогрессивных методов. «Ведение успешного бизнеса в высококонкурентной среде подразумевает под собой постоянный процесс обучения и применение лучших мировых бизнес практик, — рассуждает Денис Клемин. — Структурируя уже имеющиеся знания, а также корректируя их на основе опыта российских и зарубежных коллег мы приходим к пониманию новых значений управленческого менеджмента, открываем для себя неизведанные до этого грани управления персоналом, финансами и инновациями».

Одним из ключей к решению данной задачи может служить бизнес-образование, в частности, программа Executive MBA (EMBA), которая рассчитана на руководителей высшего звена. Одна из особенностей EMBA состоит в том, что ее слушатели имеют возможность постоянно обмениваться опытом в среде себе равных, находить пути решения сложнейших бизнес задач и кейсов.

В мае 2018 года отметила свое 20-летие программа Executive MBA, которую реализует Институт бизнеса и делового администрирования (ИБДА) Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС) совместно с бизнес-школой Антверпена (Antwerp Management School). Основная направленность программы Executive MBA в ИБДА — это структурирование практического опыта и «де-специализация» участников, в результате которой управленец независимо от бэкграунда способен возглавить компанию.



Колоссальные средства, вырученные от продажи природного газа и нефти, не застали взор правителям Катара. Социально-экономические перспективы своей страны они видят в высокотехнологичном формате, а миллиарды от продажи сырья - лишь возможность заложить фундамент для будущего.

Татьяна Пролеско, генеральный директор SeyClub

СТРАНА ДОВОЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Важная официальная встреча в столице Катара - Дохе с местным инвестором подходит к завершению. И тут неожиданно звучит фраза: «Звоните днем или даже ночью по любому вопросу, если Вам что-то понадобится. Мне безразлично, с каким впечатлением о нашей стране Вы уедете».

Радужие и доброжелательность местных жителей удивляют до такой степени, что очень легко забыть о том, что находишься не дома.

Реалити-шоу в иллюминаторе

Еще пять лет назад сравнение текущих фотоснимков Дохи с видами 1980 года вызывало любопытство в сочетании с удивлением, приправленным долей восторга. Но то, что представляет собой катарская столица сегодня, спустя еще четыре года, с трудом помещается в привычное сознание. Одно из самых маленьких государств в мире (158 место в мире по площади) развивается со скоростью, за которой трудно угнаться, несмотря на привычку ускоряться в информационный век. А еще через четыре года - к Чемпионату мира по футболу - это будет уже совершенно другая страна.

Подлетая к ночной Дохе, вид из иллюминатора привлекает внимание огромным количеством небоскребов и яркой подсветкой. Первым делом в голову приходит мысль о том, что страна располагает богатыми запасами нефти и газа. На Западе в отношении Катара утвердился термин *Thin middle power*: несмотря на малый размер, страна по своему влиянию не просто соперничает с крупными региональными игроками, но и умело демонстрирует, как

можно распорядиться сверхдоходами от углеводородов.

Катар не только привлекает инвестиции и вкладывается в самые перспективные проекты по всему миру. Власти строят все-сторонне развитую экономику. Возможность воспользоваться этим опытом дорогого стоит: по объему ВВП на душу населения Катар занимает первое место в мире. Хотя всего лишь пару десятков лет назад катарцы жили впроголодь в бараках, бедуинских палатках и в домах из глины. Почти 98% территории страны занимали песчаные пустыни, солончаки и каменистые плато. Заработать на жизнь можно было только благодаря поиску и продаже жемчуга.

Местные жители охотно делятся воспоминаниями: «Еще совсем недавно здесь была только пустыня. А сейчас небоскребы возвышаются. Везде строительные краны! Приезжайте к нам через 5 лет - совсем не узнаете Доху!», - говорит 25-летний архитектор, получивший образование в Великобритании. Он вернулся домой после учебы с мечтой создать на родине нечто грандиозное.

В 1971 году в Катаре нашли нефть и газ. Со временем лодки охотников за жемчугом превратились в яхты и дорогие автомобили. Благодаря высокому уровню жизни, катарцам открылись безграничные перспективы, а также возможности выбирать для жизни любое место на земном шаре. Но они вовсе не спешат покидать свою страну.

Рядом с искусственным островом Pearl Qatar, где сегодня красуются яхты, бутики мировых брендов и самая дорогая недвижимость, через четыре года вырастет целый «умный» город Лусаил, оснащен-

ный высокими технологиями. Его строят к чемпионату мира по футболу. Здесь возводится самый крупный стадион и пройдут главные матчи мундиала. А ведь всего 30 лет назад здесь еще толкались деревянные лодки ловцов жемчуга.

Атомы и молекулы развития

Катар, являясь крупнейшим в мире производителем сжиженного природного газа (СПГ), планирует к 2025 году увеличить его производство на 43% по сравнению с нынешним уровнем. Местный СПГ поставляется более чем в 20 стран, причем география сбыта постоянно расширяется. Азиатские страны являются традиционными потребителями катарского СПГ (например, весной 2018 экспорт в Индию вырос на 27% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года). Кроме этого в последние годы наблюдается рост поставок в Европу, страны Балтии.

Строительство новых предприятий напрямую связано с регулярным притоком иностранных инвестиций; сотрудничеством с крупными зарубежными концернами и передовыми технологиями. Причем сфера проектов охватывает не только область разработки месторождений, строительство заводов по производству СПГ, но и газо- и нефтеперерабатывающий сектор. Например, завод Pearl GTL производит такие продукты, как нефть, нормальные парафины, керосин, газойль и базовые масла для смазывающих жидкостей. Чистота его продукции настолько высока, что здесь производят парафины, разрешенные для применения в пищевой, косметической и даже в фарма-

цветической промышленности. Велико значение синтетических углеводородов с позиции сохранения нефтяных ресурсов, запасы которых сокращаются с каждым годом, тогда как запасы природного газа существенно превышают нефтяные.

Государство намерено в будущем обеспечить многовекторное развитие газоперерабатывающей отрасли. Очевидно, что это делается для защиты национальной экономики от изменения мировой конъюнктуры на углеводороды в будущем; стоит задача предлагать рынку не только сырье, но и высокомаржинальные продукты его переработки.

На протяжении последних 10–15 лет экономика государства превратилась в одну из самых динамично развивающихся в мире. В то время как экономики многих стран существенно пострадали от финансового кризиса, Катару удалось избежать значительных потерь благодаря своевременной реакции со стороны власти и предпринимательских структур. Опорой национальной экономики остаётся нефтегазовый сектор, на долю которого приходится 58% в структуре ВВП страны.

Также можно отметить развитие алюминиевой и сталелитейной промышленности. Возобновил работу крупный алюминиевый завод Qatalum. Повышенное внимание уделяется развитию сектора телекоммуникаций, сфере финансовых услуг, а также системам водо- и энергоснабжения. Катар испытывает дефицит пресной воды, почти все потребности в ней покрываются за счет опреснения морской воды в промышленных масштабах. Опреснительные установки работают за счет энергии, получаемой от сжигания газа.

Для стимулирования активности в неэнергетических отраслях экономики власти Катара запустили проект «Свободная инвестиционная зона», в которой компании среднего и малого бизнеса, работающие в сельском хозяйстве, сферах высоких технологий, туризма и других, будут освобождаться от уплаты налогов. В сентябре 2018 года правительство Катара одобрило создание свободной зоны для регистрации международных средств массовой информации, компаний, исследовательских и учебных организаций в сфере СМИ и цифровых медиа. Предусматривается поддержка создания инвестиционных медиафондов, кино- и ТВ производств.

Одновременно государство выступает как самостоятельный инвестор в проектах, связанных с развитием инфраструктуры, в которую уже вложены десятки

миллиардов долларов. Приоритетное внимание уделяется объектам транспорта, жилищному строительству, а также медицине и спорту.

Катар заинтересован в привлечении инвестиций не только в нефтегазовый сектор. Все крупные инфраструктурные объекты, включая аэропорт, построены с привлечением западных компаний. Сейчас ведется работа над другим грандиозным проектом – к 2019 году должна быть завершена первая фаза проекта столичного метро. Запланированы четыре ветки общей длиной около 300 км и сотней станций. Метро в Дохе обещает стать самой передовой железнодорожной системой в мире. В проекте принимают участие немецкие, итальянские, американские, южнокорейские и другие международные компании.

Фирма Qatar Railways Co объявила о проектировании сети железных дорог, которое будет проводиться в три этапа. В конечном итоге Катар соединится с Бахрейном и Саудовской Аравией в рамках плана строительства сети железных дорог общего пользования.

В национальной библиотеке Катара постоянно что-то происходит: концерты, воркшопы, семинары. Государство выделяет примерно 5 млн долларов в год на покупку книг. До недавних пор главным развлечением в стране были торговые центры, а теперь, по словам местных жителей, таким местом стала библиотека. Впрочем, это произошло не само собой.

Рядом с библиотекой возвышается 57-метровое белоснежное строение со штаб-квартирой Фонда образования, науки и общественного развития Qatar Foundation. Именно этой некоммерческой организации принадлежит библиотека и соседствующий с нею Город образования, в котором разместились филиалы девяти известных зарубежных университетов. В современных зданиях учатся самые талантливые студенты страны. Большинство из них получают от государства гранты.

Деятельность Qatar Foundation нацелена на переход от экономики ресурсов к экономике знаний. Десять лет назад правительство запустило программу «Национальное видение Катара - 2030». Согласно ей, уже через 12 лет Катар должен стать передовой страной с высококоразвитым обществом, способным обеспечить ее устойчивое развитие. Для этого государство вкладывает нефтедоллары в образование, культуру, искусство и инфраструктуру.

Например, в одном из университетов

занимаются возобновляемыми источниками энергии. В другом готовят врачей, которые тут же проходят практику в больнице, оснащенной по последнему слову техники. Кампусы обеспечиваются энергией солнечных батарей, созданных студентами. Еще недавно необходимо было ездить за знаниями в другие страны, однако сегодня катарцы могут получать все самое лучшее дома.

При поддержке Qatar Foundation был инициирован целый ряд проектов. Например, Катарский Национальный научный фонд поддерживает оригинальные исследования, отобранные на конкурсной основе как местных, так и зарубежных учёных для проектов.

Катарский парк науки и технологий является научно-исследовательским центром и первой зоной свободной торговли Катара. Он был открыт в 2009 году при сотрудничестве с ExxonMobil, Microsoft, Total, Royal Dutch Shell и другими корпорациями. Появилась целая вереница научно-исследовательских институтов, которые занимаются проблемами экологии, здравоохранения, государственного управления, разработок в сфере нанотехнологий, генетики и исследования стволовых клеток.

Министерство городов и окружающей среды Катара запустило общенациональную программу по переработке пищевых отходов и листьев деревьев в органические удобрения с целью их использования в качестве альтернативы химудобрениям.

Qatar Foundation занимается и развитием качества жизни. Как это получается сделать, можно увидеть, совершив в прогулку в экологический, зеленый и «умный» квартал Мушейреб. Он находится прямо напротив старого рынка Сук-Вакиф – одной из главных достопримечательностей Дохи. Еще 10 лет назад здесь была торгово-жилая застройка, но под руководством английских архитекторов 13 гектар земли начали переделывать с нуля, оставив лишь в нескольких старых зданиях музеи. Главная особенность Мушейреба заключается в том, что весь район проектируется для пешеходов, а отдельный город для обслуживания всего наземного располагается под землей: все системы, коммуникации, грузовые проезды.

Стильный туризм

Международный аэропорт Дохи – Хамад превратился в элегантный воздушный трамплин для путешествующих на юг, восток, запад и север. Для тран-

зитных пассажиров Катарских авиалиний продуманы две программы для знакомства с Дохой: пятичасовой автобусный тур по городу, предусматривающий бесплатное размещение на одну ночь в 4 или 5 звездочном отеле в Дохе, в зависимости от тарифа.

Результаты не замедлили сказаться: с каждым годом все больше пассажиров не просто рассматривает Доху как аэропорт для стыковки, а сходит с трапа самолета, чтобы остаться в столице хотя бы на несколько дней, а также чтобы переместиться на один из курортов на берегу этой части Персидского залива.

В 2017 году Катар посетило 2,3 млн человек, а к 2023 году Управление по туризму рассчитывает увеличить приток туристов до 7 млн. До 2030 года на развитие туризма в Катаре выделяется до 45 млрд долларов. В прошлом году были отменены въездные визы для граждан 80 стран мира. Кстати, только в 2018 году турпоток из России в Катар вырос в четыре раза с начала года. Также страна активно готовится к предстоящим спортивным мероприятиям. В 2019 здесь пройдет первый на территории Ближнего Востока Чемпионат мира по легкой атлетике, в 2022 – Чемпионат

мира по футболу, в 2023 – Чемпионат мира по водным видам спорта.

В Катаре великолепно развита спортивная и восстановительная медицина, услугами которой охотно пользуются не только профессиональные спортсмены, но и многие тысячи иностранных туристов.

2018 год стал для России и Катара перекрестным годом культуры, предусматривающим проведение 42 мероприятий по 11 разным темам, включая музыку, театр и науку.

Катар имеет традиционную арабскую культуру с одной стороны и является очень безопасной и дружелюбной страной. Парадоксально, но факт: в Катаре религия практически незаметна для туриста.

Власти постарались не только сохранить наследие, но и сделать так, чтобы знакомство с ним стало особенно запоминающимся. Например, музей Исламского искусства представляет собой футуристический дворец, площадью в 45 тыс. м². Это не только богатейшая в мире сокровищница исламских артефактов, которую каждый может посетить бесплатно, но и рекреационная площадка с роскошным рестораном.

Даже очень избалованного и пови-

давшего мир путешественника здесь найдется чем удивить. Можно приезжать каждый год и постоянно что-то будет меняться. При этом страна еще не так популярна, как некоторые из ближайших соседей и это придает ей особое очарование. Катар невероятно интересен внутри.

Еще любопытнее пообщаться с катарцами. Почти в каждой стране местные люди в той или иной степени недовольны происходящим в политике, экономике и это принято считать нормальным. Но Катар и здесь стал исключением: все довольны жизнью. Искренняя любовь к правящим монархам читается даже в поведении птиц. В интернете набрало популярность видео, в котором сокол с присущей этому созданию спокойствием, благородностью и невозмутимостью, на руку к Эмиру все же садится с большим волнением.

В Дохе работает госпиталь для соколов, оборудованный по самым новым технологиям. Созданы электронная очередь, впечатляющая библиотека перьев, отдельные палаты для пациентов. Птица может сюда попасть на плановый осмотр или лечение. Соколам выдают витамины и лакомства.

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

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

**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

ПОСЛЕДНИЙ ГУДОК

Пассажирский порт Санкт-Петербург удачно завершил навигации 2018 года. Следующий год обещает сохранение позитивной динамики пассажиропотока.

Марина Дерябина

В середине октября Пассажирский порт Санкт-Петербург (ПП СПб) завершил навигацию 2018 года: он принял 270 круизных лайнеров, на борту которых всего прибыло 623166 туристов. Пассажиропоток и количество сухозаходов, по сравнению с 2017 годом, увеличились на 11% и 8% соответственно.

Исходя из уже сформированного расписания судозаходов на 2019 год, в следующую навигацию ожидается рост пассажиропотока до 625 тыс. человек, несмотря на меньшее количество судозаходов (с 270 в 2018 году до 262 в 2019 году), что объясняется общемировыми тенденциями по увеличению размерений судов.

Как отмечают в ПП СПб, положительные результаты, в первую очередь, связаны с тем, что в последние годы Северная столица добилась больших успехов в повышении своего имиджа как одно из популярнейших туристских направлений мира. Так, Санкт-Петербург - трехкратный лауреат главной международной премии в области туризма World Travel Awards. В текущем году город занял лидирующие позиции еще в двух номинациях, став лучшим в Европе круизным и культурно-туристическим направлением. В борьбе Петербург одолел Амстердам, Канны, Венецию, Лондон, Париж, Барселону. Кроме того, город на Неве третий год подряд становится лучшим направлением Балтики и Скандинавии по версии крупнейшего портала круизной отрасли Cruise Critic.

Примечательно, что в 2018 году в Пассажирском порту Санкт-Петербург пришвартовался самый большой современный круизный лайнер, построенный круизной компанией MSC Cruises - MSC Meraviglia. На борту теплохода длиной 315 метров могут разместиться 5700 пассажиров.

30 июня 2018 года в ПП СПб установ-



лен новый рекорд по количеству принятых пассажиров за сутки. С борта шести круизных судов - Norwegian Breakaway, Marina, Mein Schiff 1 NEW, Britannia, Zuiderdam и Regal Princess на берег сошло 18198 туристов (17911 человек - рекорд 2017 года). Это больше расчетной максимальной пропускной способности порта, но благодаря введению в 2018 году системы тайм-слотов были исключены возникающие ранее срывы экскурсионных программ туроператоров.

По предварительным результатам, в 2018 году граждане США стали занимать значительную долю по отношению к другим прибывающим круизным туристам, фактически демонстрируя показатели наравне с туристами из Германии. Таким образом, американцы и немцы составили по 25%, а жители Соединенного Королевства - 14% от общего количества туристов.

В этом году ПП СПб отметил 10 лет с начала деятельности порта. За десятилетие круизный пассажиропоток вырос более чем в два раза. Суммарно за время работы в порт зашло более 2,5 тысяч лайнеров, а совокупный пассажиропоток превысил 4,6 млн человек.

ПП СПб продолжает решать вопрос круглогодичной загрузки собственных мощностей, который включает в себя проект реконструкции морского грузопассажирского пункта пропуска через государственную границу. Общий объем инвестиций - около 460 млн рублей.

Организация круглогодичного грузопассажирского паромного сообщения является основным резервом для роста суммарного пассажиропотока порта и создаст необходимые условия для привлечения паромных линий, эффективность деятельности которых напрямую зависит от грузовой составляющей.

Помимо этого, прорабатывает вопрос

реализации проекта по использованию инфраструктуры порта для начала и завершения круизов по Балтике в Санкт-Петербурге. В результате, туристы смогут прибывать в город различными видами транспорта с последующей посадкой на круизное судно с применением упрощенного визового режима. В настоящее время Санкт-Петербург является транзитной гаванью, средний срок пребывания в городе одного круизного туриста - два дня. В случае формирования круизов из Северной столицы, срок пребывания увеличится еще на два дня. По оценкам экспертов, один турист тратит около 100 евро в сутки. Исходя из этого, ежегодные дополнительные доходы города смогут достичь 170 млн евро, а с учетом привлечения дополнительного пассажиропотока еще порядка 200 млн евро.

С учетом общемировой тенденции по увеличению размерений судов и их пассажироместности, ПП СПб приступил к реконструкции причала №7 с возведением выносных палов, что позволит увеличить длину причального фронта на 108 метров и осуществлять одновременную постановку двух судов длиной 333 метра у причалов №6 и №7. Капиталовложения в проект составляют 217 млн рублей.

В настоящее время Правительство Санкт-Петербурга совместно с ПП СПб разрабатывает концепцию создания Свободного порта. Планируется, что в состав границ портовых территорий будут включены объекты ПП СПб с прилегающими земельными участками, Морской вокзал с земельным участком, терминалы на наб. Лейтенанта Шмидта и Английской набережной.



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО РЫБОЛОВСТВУ

Russian
Fish



2019

III МЕЖДУНАРОДНЫЙ
РЫБОПРОМЫШЛЕННЫЙ ФОРУМ
ВЫСТАВКА РЫБНОЙ ИНДУСТРИИ,
МОРЕПРОДУКТОВ И ТЕХНОЛОГИЙ

10 –12 июля 2019 г.

г. Санкт-Петербург,
КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»,
Павильон F

www.rusfishexpo.com

РЫБА ИЩЕТ ГДЕ ГЛУБЖЕ

Изменение климата в мире приведет к значительному перераспределению основных промысловых объектов к 2050 году, что повлияет на деятельность многих рыбных хозяйств и экономику мировых рыболовных держав.

Виктор Цукер

По прогнозам, к 2050 году население Земли увеличится до 9,3 млрд человек. С ростом населения на 50% по сравнению с текущим уровнем вырастет мировой спрос на продовольствие. В то же время уже сейчас человечество начинает испытывать недостаток продовольствия. В том числе это касается водных биоресурсов, географическое распределение которых очень неравномерно.

По оценкам Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций (ФАО), в 30-летней перспективе производственный потенциал рыболовства в 200-мильных исключительных экономических зонах, на которые каждая прибрежная страна имеет особые права, может снизиться в среднем на 12%.

Наибольшее сокращение ожидается в зонах тропических стран, в основном в южной части Тихого океана. В более высоких широтах потенциальный вылов, скорее всего, возрастет. Вместе с тем, даже в тех районах, где будет нанесен наибольший вред, объем добычи сможет увеличиться, если страны реализуют соответствующие адаптационные меры и эффективные методы управления рыболовством.

Изменения в уровне вылова будут происходить частично в результате смены ареала обитания рыб. Такие случаи уже отмечаются на северо-востоке и северо-западе Атлантики по некоторым видам тунца. Изменения в структуре распределения и миграции тунцов могут существенно повлиять на национальные доходы стран, зависящих от данного промысла, особенно малых островных развивающихся государств Тихоокеанского региона. По мере того, как будут происходить подобные сдвиги, потребуются новые договоренности между странами.

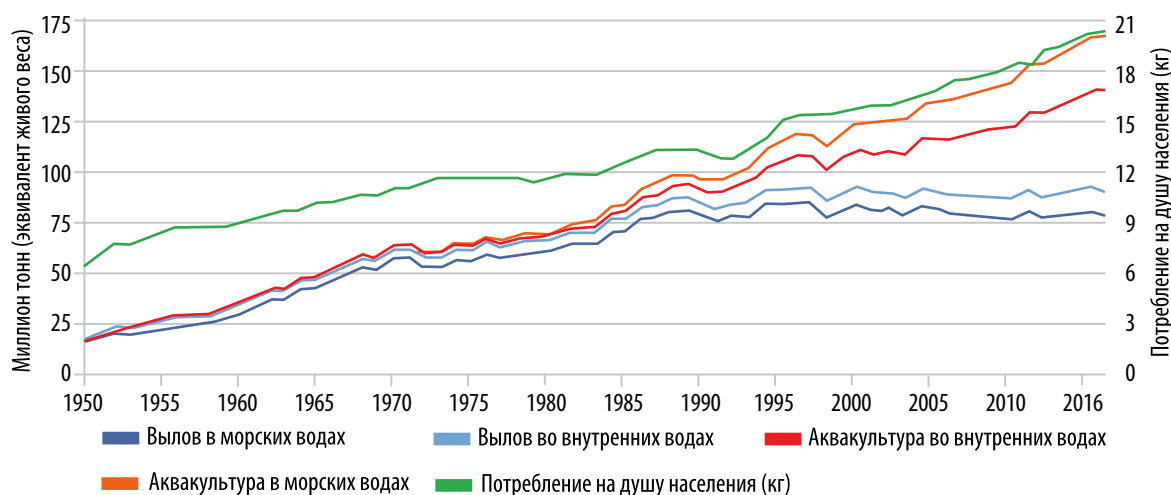
Эксперты отмечают риски и в области рыболовства. Наиболее уязвимыми странами в области производства пресноводной аквакультуры считаются Вьетнам, Бангладеш, Лаос и Китай, в сфере морской аквакультуры – Норвегия и Чили, что обусловлено масштабами их систем рыборазведения в море и зависимости от нескольких видов лососевых рыб.

По мнению ФАО, проблема изменения климата может быть решена в случае принятия необходимых адаптационных мер.

Место России

На долю России приходится более 5,5% глобального объема добычи рыбы, это четвертое место в мире. В 2017 году рос-

МИРОВОЙ ОБЪЕМ РЫБНОГО ПРОМЫСЛА И АКВАКУЛЬТУРЫ



сийскими рыбаками достигнут рекордный показатель вылова за последние 25 лет – 4,9 млн тонн водных биоресурсов, что почти на 3% выше уровня 2016 года.оборот организаций отрасли составил 310 млрд рублей, что на 7% больше показателя 2016 года.

Как было отмечено выступающими в рамках Международного рыбопромышленного форума, объем экспорта российской рыбной продукции по итогам 2017 года составил 2,1 млн тонн или 4,4 млрд долларов в денежном выражении. Для сравнения, стоимость мирового экспорта рыбы оценивается в 143 млрд долларов и превышает доходы от экспорта других основных сельскохозяйственных товаров (мяса, табака, риса и сахара) вместе взятых.

Что касается объема аквакультуры, то за 2017 год в России он вырос на 7% и достиг 220 тыс. тонн. Несмотря на положительную динамику, доля РФ в мировом масштабе остается незначительной. Так, по данным ФАО, общемировое производство аквакультуры составляет 80 млн тонн. Первое место занимает Китай (свыше 49 млн тонн), за ним следуют Индонезия,

Индия, Вьетнам.

По данным Министерства сельского хозяйства РФ, доля рыбной продукции в общем объеме потребления рыбы в России по итогам 2017 года превысила 80%. Потребление рыбы в стране находится на уровне 20 кг на душу населения. По данным ФАО, душевое потребление рыбы в мире выросло с 9 кг в 1961 году до 20,5 кг в 2017 году.

В 2017 году в стране стартовала программа по модернизации рыбохозяйственного комплекса, впервые за многие годы на отечественных верфях началось строительство рыбопромышленного флота.

В 2018 году заключены контракты на реализацию инвестиционных проектов стоимостью более 120 млрд рублей.

Две сотни судов

По результатам заявочной кампании 2017 года на получение инвестиционных квот, было одобрены 33 заявки на строи-

тельство судов рыбопромышленного флота. В целом в рамках механизма «квоты под киль» в течение пяти лет должно быть построено 50-60 судов. В то же время российская потребность в рыбопромышленных судах до 2030 составляет около 150-180 единиц.

Напомним, в начале 2019 года в России вступят в силу новые правила работы российской рыболовной отрасли, а также новая система распределения квот на вылов морских ресурсов. Главным нововведением закона является появление квот добычи на инвестиционные цели, посредством которых власти стимулируют строительство на отечественных верфях судов рыбопромышленного флота и создание в стране предприятий по переработке рыбы.

Обязательным условием получения инвестиционных квот является строительство судов на российских верфях.

В 2016 году мировой вылов составил 91 млн тонн рыбы. В тройку лидеров входят Китай, Индонезия и США.





Продлим
это
вместе!



КТО П ВСТРЕЧАЕТ

46

РЕДАКЦИОННОГО ПЕРИОДИКА №4 / 2018





ДРУЗЕЙ

Тёплая сентябрьская встреча
клиентов и партнеров
«Контейнерного терминала
Санкт-Петербург»
вблизи Петергофа



IV Международная конференция

АРКТИКА-2019

Арктика: шельфовые проекты и устойчивое развитие регионов

21-22 февраля 2019, Москва

Стань участником

Специализированная выставка | Спонсорство

Тел.: +7 (495) 662-97-49 (многоканальный)

Электронная почта: arctic@s-kon.ru
www.arctic.s-kon.ru

Организаторы:

