

ВЕСТНИК МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[32]
№ 4 /2013



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



СТАВКА НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ | стр. 22

БУДУЩЕЕ В НАШИХ РУКАХ!



- Высококачественное судовое топливо стандарта ISO 8217:2010
- Гибкая система ценообразования
- Контроль качества от нефтеперерабатывающего завода до конечного потребителя
- Основные порты России: Архангельск, Владивосток, Восточный, порт Кавказ, Калининград, Козьмино, Мурманск, Находка, Новороссийск, Приморск, Санкт-Петербург, о. Сахалин, Туапсе, Тамань, Усть-Луга
- Основные речные порты: Азов, Астрахань, Волгоград, Казань, Москва, Нижний Новгород, Оля, Ростов-на-Дону, Самара, Усть-Кут, Шексна, Ярославль
- Международные порты: Клайпеда, Констанца, Рига, Росток, Таллинн
- Два дочерних предприятия – ООО «Газпромнефть Терминал СПб» и ООО «Газпромнефть Шиппинг»
- Девять региональных представительств на территории России: Азов, Архангельск, Владивосток, Калининград, Мурманск, Новороссийск, Санкт-Петербург, Туапсе, Ярославль

**ООО «ГАЗПРОМНЕФТЬ
МАРИН БУНКЕР»**

Россия, 189106, Санкт-Петербург, В.О., Большой пр., д. 60,
эт. «Р», Бизнес-центр «Сенатор»
Тел: +7 (812) 449-49-70, факс: +7 (812) 449-49-71
E-mail: marinebunker@gasprom-neft.ru, bunkers@spb.gasprom-neft.ru



As maritime needs grow, ClassNK has solutions.

As the world's economy grows and changes, the maritime industry is faced with ever greater challenges. With roughly 20% of the world's merchant fleet under class, we understand the requirements for the future of safe shipping, and we're working to develop new tools and technologies to meet the changing needs of the maritime industry. Learn more about our efforts to advance maritime safety and protect the marine environment at www.classnk.or.jp

Global Authority in Maritime Standards

ClassNK

www.classnk.or.jp

190210, Санкт-Петербург, ул. Вилковская, д.2, БЦ "Пулково Стейт",
офис С1401 Тел./факс: +7 812 363 12 80 e-mail: sg@classnk.or.jp

Итоги и прогнозы

Порты притормаживают. <i>Александр Белый</i>	4
Первый пошел. <i>Александр Белый</i>	7

Порты и терминалы

Группа компания «Ян Де Нул» завершила дноуглубление в порту Сабетта. <i>Дмитрий Реев</i>	8
«На рынке не осталось «слабаков» . . .». <i>Марина Дерябина</i>	10
Эффективная логистика для накатных грузов. <i>Александр Белый</i>	14

Бункерный рынок

«Газпромнефть Марин Бункер»: экспансия продолжается. <i>Алексей Лисовский</i>	16
--	----

Поиск и спасание

ПСС Санкт-Петербурга – 5 лет. <i>Валерий Пекарев</i>	18
--	----

Транспорт и логистика

Ставка на эффективность <i>Марина Дерябина</i>	22
Окно в Азию. <i>Виктор Цукер</i>	24
Шлифовка техники. <i>Владимир Поздняков</i>	28

Морское судоходство

Уникальный опыт пароходства. <i>Владимир Дмитриевский</i>	30
---	----

Судостроение

Флотская головная боль. <i>Виктор Цукер</i>	32
К 100-летию Невского ССЗ. <i>Галина Овечкина</i>	35

Морское право

Утешиться последней надеждой. <i>Виктория Жданова</i>	36
---	----

Морская история

Андреевский флаг у берегов Америки. <i>Валентин Сидорин</i>	40
Ученый, инженер, педагог. <i>Мария Сметанина</i>	42
Ежегодный прием Порт Гамбург Маркетинг.....	44



8



14



22



28



32



40

OVER DIMENSIONAL CARGO CARRIER

.....
GLOBALLY

**PRESENCE IN
80 COUNTRIES
& 145 PORT CITIES
OF THE WORLD**

**ANY QUANTITY...
ANY TIME...
ANY PLACE...
24X7 SUPPORT**



SARJAK

CONTAINER LINES PVT. LTD.



Beyond Dimensions

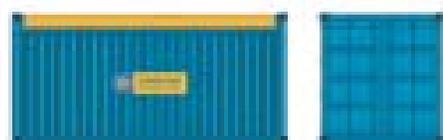
www.sarjak.com



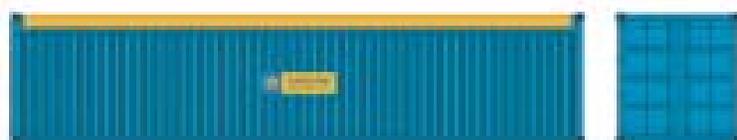
20 FOOT FLAT RACK CONTAINER | WITH COLLAPSIBLE ENDS



40 FOOT FLAT RACK CONTAINER | WITH COLLAPSIBLE ENDS



20 FOOT OPEN TOP CONTAINER



40 FOOT OPEN TOP CONTAINER



AQUAMARINE TRANS

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ АГЕНТ
SARJAK CONTAINER LINE В РОССИИ

AQUAMARINE-TRANS В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

198095, Россия, Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова, 49А
б/ц «Балтийский Порт», офис 511-515
тел: +7 (812) 677 1125, 677 1126, факс: +7 (812) 677 1127

AQUAMARINE-TRANS В НОВОРОССИЙСКЕ

353900, Россия, Краснодарский край, г. Новороссийск,
наб. Адмирала Серебрякова, 15/2, офис 47
тел. / факс: +7 (8613) 670-670

www.aquamarine-trans.com



ПОРТЫ ПРИТОРМАЖИВАЮТ

Итоги и прогнозы

Рост перевалки в морских портах России замедляется с начала года. По итогам 10 месяцев грузооборот увеличился на 3,7% по сравнению с аналогичным периодом 2012 года и составил 488,7 млн тонн.

Александр Белый

По итогам 2013 года ожидается замедления темпов роста перевалки в отечественных портах – до 3% или до 580,0 млн тонн. Для сравнения, прошлогодняя положительная динамика грузооборота составила 6% (565,5 млн тонн).

В следующем году рост перевалки в отечественных портах должен сохраниться, так как, по мнению экспертов, общая ситуация в мировой экономике будет постепенно улучшаться. Что касается перспектив России, то по прогнозу роста ВВП на 2014 год существуют большие расхождения. Правительство все еще прогнозирует рост ВВП на 3,0%, но учитывая слабые результаты за 2013 года, этот прогноз представляется слишком оптимистичным. Скорее всего, рост ВВП РФ в 2014 году не превысит показателя текущего года из-за завершения сочинских олимпийских проектов и негативного эффекта заморозки тарифов.

Серьезного кризиса в России ожидать не стоит до тех пор, пока США не начнут ужесточать монетарную политику, что приведет к снижению цен на товарно-сырьевые активы, утверждает управ-

ляющий директор ГК «АЛОР» Сергей Хестанов: «Если говорить о полномасштабном кризисе, то до тех пор, пока Федеральная резервная система США не начнет сокращать программу количественного смягчения, жесткого кризиса по образцу 2008 года можно не опасаться. Но как только это произойдет, неизбежно начнут укрепляться доллар и снижаться цена всех других активов (для России самое болезненное – это снижение цен на нефть). В случае реализации этого сценария кризис для России будет обеспечен. Однако ждать его раньше весны 2014 года нет оснований».

Неоднозначный расклад

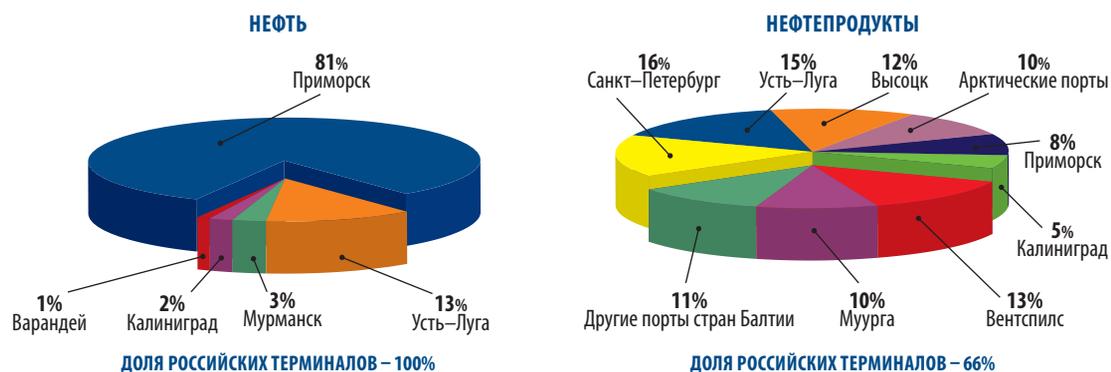
По данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), за 10 месяцев текущего года объем перевалки сухогрузов сохранился на уровне прошлогоднего периода и составил 211,4 млн тонн, в том числе: угля – 84,8 млн тонн (прирост 15%), грузов в контейнерах – 36,9 млн тонн (4%), минеральных удобрений – 10,6 млн (20%), руды – 6,3 млн (4%). Объем перевалки черных металлов сократился до 18,3 млн тонн (падение 18%), зерна – до 13,4 млн (37%), лесных грузов – до 3,7 млн (28%).

Объем перевалки наливных грузов составил 277,3 млн тонн (прирост 7%), в том числе, сырой нефти – 173,0 млн тонн (5%).

Экспортных грузов перегружено 381,7 млн тонн, что на 3% больше аналогичного периода прошлого года, импортных грузов – 38,5 млн тонн (3%), транзитных – 38,8 млн (9%), каботажных – 29,7 млн (15%).

Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 38,8 млн тонн грузов, что на 23% больше, чем за 10 месяцев 2012 года. Объем перевалки сухогрузов увеличился на 2% и составил 20,7 млн тонн, а наливных – вырос в 1,6 раза до 18,1 млн тонн. Рост перевалки наливных грузов обусловлен увеличением перевалки сырой нефти на РПК «Белокаменка». Совокупный грузооборот порта Мурманск составил 25,8 млн тонн и вырос на 36%, порта Варандей – 4,5 млн тонн (в 1,9 раза). Грузооборот порта Архангельск сократился до 3,8 млн тонн (падение 14%), порта Витино до 2,3 млн тонн (27%).

Объем перевалки грузов в портах Балтийского бассейна вырос до 179,7 млн тонн (прирост 4%), в том числе: сухогрузов до 68,1 млн тонн (8%), наливных до 111,6 млн (2%). Грузооборот



Источник: Морское Бюро «Нефтеналивные терминалы»

порта Усть-Луга вырос до 51,8 млн тонн (37%), Высоцк – до 13,5 млн (24%), порта Калининград – до 11,3 млн (9%). В то же время сократился объем перевалки грузов в портах Приморск до 53,7 млн тонн (снижение 16%) и Большой порт Санкт-Петербург (БПСПб) до 48,2 млн тонн (2%). Таким образом, порт Усть-Луга обгоняет по грузообороту БПСПб и выходит на второе место в бассейне после нефтеналивного порта Приморск.

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 143,4 млн тонн, что на 3% меньше, чем за 10 месяцев 2012 года. Объем перевалки сухогрузов уменьшился до 50,4 млн тонн (падение 14%) в основном за счет зерна. Объем перевалки наливных грузов вырос до 93,0 млн тонн (прирост 5%). Снизился грузооборот порта Новороссийск до 93,7 млн тонн (минус 5%), Туапсе до 14,4 млн (3%), Ростов-на-Дону до 8,9 млн (6%), Кавказ до 6,5 млн тонн (15%).

В Каспийском бассейне в морских портах перегружено 6,6 млн тонн грузов, что на 25% меньше, чем за 10 месяцев 2012 года. Грузооборот портов снизился как за счет сухогрузов до 2,6 млн тонн (падение 38%), так и наливных грузов до 4,0 млн тонн (12,9%). Грузооборот порта Махачкала сократился на 17%, Астрахань на 29% и Оля в 2,9 раза.

В морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 120,2 млн тонн (плюс 9%), их них: сухогрузов – до 69,7 млн тонн (7%), наливных грузов – до 50,5 млн тонн (11%). Увеличили грузооборот порты Восточный до 40,3 млн тонн (прирост 17%), Ванино до 19,8 млн (19%), Находка до 15,3 млн (8%), Владивосток до 12,1 млн (10%). Грузооборот порта Пригородное сократился до 13,2 млн тонн (падение 2%), Де-Кастри до 5,7 млн (7%), Посьет до 4,7 млн (6%).

Резервов хватает

По данным ООО «Морское Бюро «Нефтеналивные терминалы», в настоящее время мощности для перевалки нефтеналивных грузов в морских портах России составляют около 460 млн тонн в год. По морским бассейнам мощности распределены следующим образом: Балтийский бассейн – 180 млн тонн, Азово-Черноморский бассейн – 150 млн, Дальневосточный бассейн – 70 млн, Арктический бассейн – 50 млн, Каспийский бассейн – 10 млн тонн.

При этом загруженность терминалов в бассейнах различна, по состоянию на 2012 год она колеблется от 50% в Каспийском и Северном бассейнах до 90% в Балтийском бассейне. Это обстоятельство ставит под сомнение целесообразность запуска новых крупных проектов по перевалке наливных грузов.

Развитие российских нефтеналивных терминалов происходит, прежде всего, в портах Усть-Луга и Тамань. Так, в текущем году в Усть-Луге введен в эксплуатацию ряд терминалов. Увеличение грузооборота Усть-Луги по наливу привело к перераспределению потоков: порты стран Балтии и ряд российских терминалов на Северо-Западе страны теряют жидкие груз.

В предыдущие годы началось падение объема перевалки на нефтяном терминале в Приморске до 64,4 млн тонн в 2012 году и на Петербургском нефтяном терминале до 9,3 млн тонн в 2012 году (данные Морского Бюро «Нефтеналивные терминалы»). Несколько лет снижается грузооборот нефтеналивных терминалов Калининградской области, но это связано не только с портом Усть-Луга, но и с иными факторами: несбалансированная тарифная политика РФ в железнодорожном сообщении с эксклавом; высокие

транзитные тарифы железных дорог Литвы и Беларуси; повышенные требования к подвижному составу и оформлению документов; дополнительные простои вагонов при следовании через несколько границ.



Александр Гумель,
руководитель отдела логистики
ГК «Вента»

«Компания «Авелана Логистик», в соответствии с возрастающим спросом, создала новое предложение для клиентов, запустив новый сервис – «Регулярный ускоренный контейнерный поезд Усть-Луга – Москва».

Новая услуга позволяет значительно сократить расходы на сухопутное плечо перевозки как импортных, так и экспортных грузопотоков, переправляющихся через порт Усть-Луга; с уверенностью рассчитывать сроки и стоимость доставки; не задумываться об ограничениях по весу; не зависеть от сезонных колебаний спроса и предложений».



**19-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**

ТРАНСРОССИЯ

**22-26 АПРЕЛЯ 2014
МОСКВА, МВЦ «Сколково Экспо»**

Получите бесплатный билет на
www.transru2014.ru

Организатор:



Партнер-организатор:



Патрономский партнер:





ПЕРВЫЙ ПОШЕЛ

В Петербурге на Балтийском заводе заложен атомный ледокол-лидер. Для реализации арктических планов России до 2030 года необходимо построить еще два таких атомохода.

Александр Белый

На Балтийском заводе заложен головной универсальный двухосадочный атомный ледокол мощностью 60 МВт (ЛК-60) проекта 22220. По сообщению Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), он станет самым большим и мощным ледоколом в мире.

Технический проект атомохода разработан ЦКБ «Айсберг» в 2009 году. Двухосадочная конструкция судна позволяет использовать его как в арктических морях, так и в устьях полярных рек, а именно, в западном районе Арктики: в Баренцевом, Печорском и Карском морях, на Северном морском пути (СМП), а также в устье Енисея и районе Обской губы.

В создании ледокола среди других фирм участвовал Крыловский государственный научный центр (ГНЦ), который поставит для ледокола систему электродвижения. Как отмечают в Крыловском ГНЦ, в целом, строительство корпуса ледокола – это 30–35% общей стоимости

объекта, а поставки всего комплектующего оборудования к нему составляют оставшиеся 65–70%. Развитие направления по созданию высокотехнологичного оборудования – чрезвычайно важно для российской судостроительной промышленности.

Не опоздать с атомоходами

Вопрос строительства ледокольного флота является одним из важнейших для обеспечения арктического судоходства, нормального функционирования СМП. Развитие ледокольного флота осуществляется в рамках федеральных целевых программ. Кроме строящегося головного ЛК-60, предусмотрено выделение средств на строительство второго и третьего ледоколов до 2030 г. в связи с интенсификацией освоения месторождений на шельфе арктических морей.

Три таких новых ледокола смогут заменить пять выводимых до 2023 года из эксплуатации по мере выработки ресурса атомных ледоколов, в том числе, три ледокола типа «Арктика» и два – типа «Таймыр».

Для обеспечения круглогодичной навигации на СМП, а также работ на шельфе предусматривается разработка и строительство атомного ледокола-лидера мощностью на валах 110–130 МВт. В этом году в ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы» запланирован

Длина ледокола ЛК-60 составляет 173,3 м, ширина – 34,0 м, осадка по конструктивной ватерлинии – 10,5 м, минимальная рабочая осадка – 8,5 м. Водоизмещение – 33,5 тыс. тонн. Ледокол имеет двухреакторную энергетическую установку с основным источником пара от реакторной установки РИТМ-200 мощностью 175 МВт.

старт разработки концептуального проекта ледокола.

Акцент на Арктику

В качестве основной ниши развития российского судостроения определена сложная наукоемкая продукция, ориентированная, прежде всего, на использование в суровых арктических условиях. Для судпрома поставлены две глобальные государственные задачи, и они взаимосвязаны, это – развитие СМП с превращением его в мировую транспортную магистраль и освоение арктического шельфа.

В частности, в Крыловском ГНЦ разработан инновационный многокорпусный ледокол, который со временем должен прийти на смену ныне закладываемому двухосадочному ледоколу. Идея проекта заключается в том, чтобы вместо одного корпуса ледокола создать объект, имеющий четыре связанных между собой корпуса, тем самым обеспечивается возможность прокладывать канал во льдах шириной до 55 метров, что позволит проводить крупнотоннажные суда для транспортировки углеводородов.

Фрезерный земснаряд
Niccolo Machiavelli
загружает грунтот трюм шаланды



ГРУППА КОМПАНИЙ «ЯН ДЕ НУЛ» ЗАВЕРШИЛА ДНОУГЛУБЛЕНИЕ В ПОРТУ САБЕТТА

**Группа компаний «Ян Де Нул»
успешно завершила проект
повышенной сложности –
дноуглубительные работы
в порту Сабетта.**

*Дмитрий Реев,
менеджер по развитию бизнеса в РФ
компании «Ян Де Нул Н.В.»*

По завершению дноуглубительных работ и перед образованием льда в акватории порта Сабетта все суда Группы компаний «Ян Де Нул» покинули место работ 8 октября 2013 года. Таким образом, внушительный флот компании в составе 18 судов завершил выполнение дноуглубительных работ в объеме 10 млн куб. м. в порту Сабетта на полуострове Ямал. В течение короткого навигационного периода – всего за 10 недель – созданы технологический подходной канал и акватория порта, которые будут принимать транспортные баржи с технологическими

СПГ-модулями, необходимыми для строительства завода по производству сжиженного природного газа (СПГ). Эта технологическая акватория является частью будущего морского СПГ-терминала.

Филиал компании «Ян Де Нул Н.В.» в России выполнял работы по контракту с российской компанией ОАО «УСК МОСТ», которая определена Распоряжением Правительства РФ №1716-р от 17.09.2012 года единственным исполнителем государственного заказа на выполнение работ по строительству объектов морского порта в районе пос. Сабетта.

В период с 2014 по 2018 год ежегодно будут производиться дальнейшие дноуглубительные работы в объеме до 70 млн куб. м.

Проект «Ямал СПГ»

Строительство порта Сабетта ведется в рамках проекта «Ямал СПГ». Одноимен-

ная компания «Ямал СПГ» занимается строительством завода СПГ на базе Южно-Тамбейского месторождения, морского порта и международного аэропорта в пос. Сабетта. Акционерами проекта являются ОАО «Новатэк» (пакет акций 80%) и французская Total (20%). Также «Новатэк» и китайская CNPC заключили соглашение, по условиям которого CNPC покупает 20% акций в проекте «Ямал СПГ». Право собственности будет передано после получения официального разрешения от контролирующих органов.

Внушительный флот «Ян Де Нул»

Все дноуглубительные суда, задействованные для работ в Сабетте, принадлежат группе компаний «Ян Де Нул». Земснаряды построены по последним технологиям в области дноуглубления, что позволяет им выполнять различные задачи дноуглубления. Дноуглубитель-



*Закат в Сабетте
с борта фрезерного
земснаряда
Niccolo Machiavelli*

Доказанные и вероятные запасы газа Южно-Тамбейского месторождения по состоянию на 01.01.2013 года составляют 907 млрд. куб. м. Строительство завода по сжижению природного газа мощностью до 16,5 млн тонн СПГ и 1,0 млн тонн газового конденсата в год осуществляется тремя очередями, пуск которых состоится в конце 2016, 2017, 2018 годы соответственно.

ный флот в прекрасном техническом состоянии с хорошо отлаженной системой технического обслуживания является гарантом успешного выполнения такого масштабного проекта как «Сабетта».

Напомним, как только акватория Северного морского пути (СМП) очистилась ото льда, земснаряды вышли в конвое из порта Мурманск в порт Сабетта и прибыли на место работ к 1 августа 2013 года. Дноуглубительный флот был представлен следующими земснарядами: фрезерные земснаряды Leonardo Da Vinci (установленная мощность 20,26 МВт), Niccolo Machiavelli (23,52 МВт); трюмные землесосы Bartolomeu Dias (емкость трюма 14000 куб. м), Al Idrisi (7500 куб. м), Francesco Di Giorgio (4400 куб. м), Amerigo Vespucci (3500 куб. м), Pinta (3400 куб. м), De Bougainville (3700 куб. м); шаланды с раскрывающимся корпусом Bousssole, L'Aigle, Tiger, Astrolabe и Le Guerrier (все емкостью трюмов 3700 куб. м); мотозавозни, буксиры, катер и понтон для работ у причалов.

Задачи повышенной сложности

При выполнении дноуглубительных работ одной из задач повышенной сложности была ежедневная координация действий большого количества различных земснарядов, работающих в ограниченной акватории, а также координация работы земснарядов с движением сторонних судов, доставляющих необходимые материалы для строительства береговой части порта Сабетта. Необходимо было постоянно планировать и корректировать операции по дноуглублению, чтобы достичь требуемой безопасности при выполнении работ и

для осуществления целей всех участников движения в акватории.

Дноуглубительный флот из 18 судов с 300 членами экипажей требовал хорошей логистики в удаленном месте работ. Во время смены экипажей по 200 человек доставлялись с судов на берег и обратно в течение нескольких дней. Специально предназначенное судно снабжения постоянно курсировало между портами Салехард и Сабетта для обеспечения внушительного флота группы «Ян Де Нул» всем необходимым.

В итоге, благодаря профессиональным действиям команды проекта и экипажей судов, группа компаний «Ян Де Нул» смогла успешно завершить этот проект повышенной сложности.

Формула успеха

Люди и мировой опыт – вот краеугольные камни, лежащие в основании успеха группы компаний «Ян Де Нул». Благодаря

мастерству сотрудников и современному техническому флоту, «Ян Де Нул» является ведущим экспертом в дноуглублении и морском строительстве, а также в выполнении специализированных работ на шельфе для компаний нефтегазового сектора и индустрии возобновляемых источников энергии.

Дноуглубительный флот группы компаний «Ян Де Нул» имеет большой опыт работы как в различных портах РФ (Усть-Луга, Восточный, Сабетта), так и на российском шельфе на проектах обустройства нефтегазовых месторождений «Сахалин-1» (ДеКастри, Татарский пролив, Чайво, Орлан), «Сахалин-2» (Находка, Пригородное, Лунское, Пильтун), «Сахалин-3» (Кириновское ГКМ).

Благодаря своему обширному опыту работы в России, разнообразному и современному дноуглубительному флоту, приспособленному к работе в сложных климатических условиях, в том числе и в российской Арктике, группа компаний «Ян Де Нул» готова к участию в новых крупномасштабных проектах по строительству новых портов и освоению нефтегазовых месторождений на шельфе РФ.



Трюмный землесос Al Idrisi выполняет дноуглубление на подходном канале в порту Сабетта



«НА РЫНКЕ НЕ ОСТАЛОСЬ «СЛАБАКОВ»...»

В июне 2013 года компании «Элит-Транс» исполнилось 20 лет. Об основных итогах двадцатилетней деятельности, перспективах развития компании «Элит-Транс» и ROLF SCS, в структуру которой она входит, рассказал генеральный директор Санкт-Петербургского офиса ROLF SCS Антон Карабанов.

Марина Дерябина

– Расскажите об основных этапах развития компании «Элит-Транс», новых услугах, предлагаемых клиентам, перспективах развития?

– Тот факт что «Элит-Транс» является частью группы ROLF SCS, которая, в свою очередь, входит в японскую группу компаний NYK (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha) очень важен для понимания уровня наших задач, качества услуг, которые мы предлагаем, и перспектив развития.

Что касается истории, мы гордимся тем, что «Элит-Транс» практически полностью создан руками своих сотрудников. Терминал «Элит-Транс» на Петергофском шоссе создавался в чистом поле, которое было обычным болотом, начиная от вагончиков и выложенной бетонными плитами дороги, до гектаров асфальтированных территорий, капитальных офисных зданий и автосервисных цехов. Первоначально в наследство нам досталась только полуразрушенная железнодорожная ветка до ближайшей федеральной станции, которую мы выкупили, восстановили и поддерживаем в рабочем состоянии.

Теперь, когда мы можем использовать ресурсы и поддержку ROLF SCS и NYK, возможностей для реализации проектов стало на порядок больше, но и ответственности за принятые решения тоже.

С момента создания терминал «Элит-Транс» специализировался на услугах по таможенному оформлению, перевалке и хранению таможенных грузов в различных режимах. В момент создания акцизной таможни в 2004 году мы обрабатывали, в основном, акцизные грузы и, соответственно, стали таможенным постом «Петергофский» акцизной таможни. Сейчас на территории терминала расположен 4-й отдел таможенного оформления и контроля СЗАП(с) Центральной акцизной таможни.

Хотя наш терминал обрабатывает всю номенклатуру акцизных грузов, в том числе, табачное сырье и алкогольную продукцию, основными грузами за последние 10 лет остаются автомобили. Емкость терминала на Петергофском шоссе – 1300 машиномест в зоне таможенного контроля и 2200 машиномест в нетаможенном режиме. За месяц отгружается порядка 200 вагонов, месячный

таможенный оборот составляет 3 тыс. грузовых транспортных средств.

Помимо терминальных услуг для импортируемых автомобилей, мы, как часть группы компаний ROLF, и предприятие, обладающее развитой и гибкой инфраструктурой, стали площадкой для реализации проекта по предпродажной подготовке автомобилей до поставки его в дилерский центр. К слову сказать, такой подход весьма популярен в крупных зарубежных морских автомобильных терминалах. И у нас первые результаты в 2007–2008 гг. были впечатляющими, но непродолжительными. Ресурсы ROLF позволили даже в условиях глобального кризиса завершить строительство 3-х цехов мультибрендового автосервиса плановой мощностью 11,5 нормочасов в месяц и общей площадью 5 тыс. кв. м. а также нового офисного здания. Но его потенциал в полной мере не востребован до сих пор.

Мы смогли переориентировать треть мощностей для нужд собственного грузового автопарка, этим мы удовлетворяем до 40% потребности в сервисе всех автозавозов ROLF SCS. Остальную часть удастся использовать лишь эпизодически для подготовки автомобилей к дальнейшей транспортировке. Тем не менее, надежда на возрождение этого проекта сохраняется. Но вероятнее всего, он заработает не совсем в том виде, как был задуман пять лет назад.

Одной из перспективных идей является использование сервисных активов для организации локализованного производства автокомпонентов, которые необходимы производителям для выполнения соглашений о локализации производства.

Что касается перспектив на рынке терминальных услуг, то в целом он достаточно стабилен и имеет устойчивую тенденцию по переориентации поставок импортных автомобилей паромными морскими портами РФ на Балтике, а в последнее время и в другие регионы страны, имеющие выходы к морю. Другой тенденцией является переход от импорта к промышленной сборке автомобилей и другой техники в России. В русле этих тенденций ROLF SCS наращивает потенциал автомобильного терминала ROLF SCS в «Петролепорту». Параллельно, вместе с другими предприятиями группы, открываются аналогичные терминалы на Черном море и на Дальнем Востоке.

Услуги по таможенному оформлению авто и машинокомпонентов также востребованы рынком. С 2013 года

помимо собственного склада временного хранения ROLF SCS имеет лицензию таможенного представителя. Кроме того, мы теперь можем предлагать клиентам комплексную услугу, включающую терминально-складское обслуживание, таможенное оформление, наземную доставку, а при поддержке коллег из NYK – еще и морскую перевозку и терминальную обработку за пределами России.

– В состав Петербургского филиала ROLF SCS входит морской терминал в «Петролепорту»: с какими автомобильными брендами и судоходными линиями сотрудничаете, статистика объемов перевозок по годам, планы развития терминала?

– Морской терминал в «Петролепорту» – это приоритетный проект. Это самый крупный терминал ROLF SCS, самый мультибрендовый, самый эффективный, самый оборачиваемый. В этом году мы приняли на нем уже четырехсотый паром. До конца года площадь терминала должна быть увеличена с нынешних 16 га на 7,5 тыс. машиномест до 20 гектаров на 9,5 тыс. машиномест. Одновременно с увеличением площадей будет оптимизирована его конфигурация относительно причалов, въездов и внутренних сервисов. Первые результаты реконструкции – рост интенсивность выгрузки автомобилей с парома со 120 до 200 машин в час.

В 2013 году мы планировали рост объемов на 15–20%, то есть собирались принять около 125 тыс. автомобилей. По результатам октября, рост по отношению к 2012 году составляет 10%. С учетом текущей динамики рынка, это хороший результат.

На терминале в «Петролепорту» обрабатываются все поставки «Ягуар Лендровер» в Россию, принимаем «Пежо», «Ситроен», «Вольво», и, конечно же, «Тойота», «Лексус», «Мицубиси». За более чем 5-летнюю историю мы принимали автомобили и других брендов – «Хендэ», «Нисан», «Форд», «Сузуки», «Сааб», грузовые и легковые «Мерседес».

Мультибрендовость для нас не просто красивое иностранное слово. При том, что требования к качеству, к складским и таможенным процедурам у различных брендов в целом сходные, конкретная реализация отчетности и взаимодействие по бумажному и безбумажному документообороту каждый раз разные. Единым является одно требование – оперативность. Информация о статусе каждого

С июля 2008 года компания «Элит Транс» является частью группы ROLF SCS. В 2012 году контрольный пакет акций ROLF SCS приобрела японская транспортная компания Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK).

автомобиля каждого клиента должна быть обновлена онлайн.

Что касается линейных сервисов, то они налажены с линиями UECC (имеющей с нами общего акционера – NYK), а также WWL, KESS, DFDS, MannLines.

В настоящее время компания ведет переговоры с клиентами относительно востребованности предпродажного сервиса для автомобилей на морском и сухопутном терминалах. Выполняем мероприятия по обеспечению качества, перенимая, в том числе опыт наших коллег из порта Усть-Луга.

– В Петербурге и в Ленобласти автомобили еще принимают ряд терминалов. Какие конкурентные преимущества есть у вас?

Все терминалы планируют увеличение мощностей – будет ли это увеличение мощностей адекватно росту грузопотока? Повлияет ли это на тарифы терминалов?



– Когда речь заходит о конкурентных преимуществах, мы, в первую очередь, думаем о качестве. Мой опыт позволяет утверждать, что для наших клиентов качество важнее цены. Мы последовательно реализуем политику обеспечения и контроля качества на терминалах, прививаем операционному персоналу своеобразный «ген качества».

С появлением акционеров из японской группы NYK эта работа получила соответствующее название «Кайзен». Некоторым принципы «Кайзен» могут показаться чужеродными, но почти каждый из них, что удивительно, имеет свой аналог и в нашем традиционном менталитете. Налаженные связи с терминалами NYK в Брюгге и Антверпене позволяют нам не изобретать собственных решений для общих задач. Иногда лучшие решения также просты, как пересчет пяти пальцев на руке. Один из наглядных методов обучения у нас так и называется – «Пять пальцев». Наш опыт тоже полезен зарубежным коллегам. Они обращаются к нам за советом, например, когда на их терминалах выпадает снег.

Что касается объемов, то многие из автомобильных терминалов готовят запасные аэродромы – переоборудуют площади под размещение контейнеров, в которых весьма вероятно окажутся

чет увеличение затрат терминалов при сохранении коммерческой ставки на прежнем уровне.

– Каковы перспективы российского рынка новых автомобилей – достигнут докризисный уровень продаж? Какова динамика продаж новых автомобилей?

– Перспективы рынка легковых автомобилей соответствуют общему экономическому росту. Помимо этого, на рынок оказывают влияние государственные программы стимулирования или крупные федеральные, как правило, строительные проекты, которым необходима соответствующая техника. Текущий год выдался не лучшим с точки зрения импорта и продаж автомобилей, оптимистичным итогом, вероятно, будет повторение результатов 2012 года.

Простое сравнение текущих объемов с докризисными не совсем правильно. Автомобильный рынок с 2008 года очень сильно изменился. По сути, даже лидер по производству отечественных автомобилей «АвтоВАЗ» пошел по пути компаний «Дачия» и «Шкода» и, весьма вероятно, что в ближайшее время термин «логистика автомобилей» мы перестанем понимать двояко: как

Успеха при одинаковых правилах добьется тот, кто сможет выстроить собственные логистические активы и активы партнеров так, чтобы клиент тратил на логистику как можно меньше, но не в ущерб качеству. Например, для транспортных компаний сейчас очень актуальна тема обратных загрузок или решение «задачи коммивояжера», как ее называют математики.

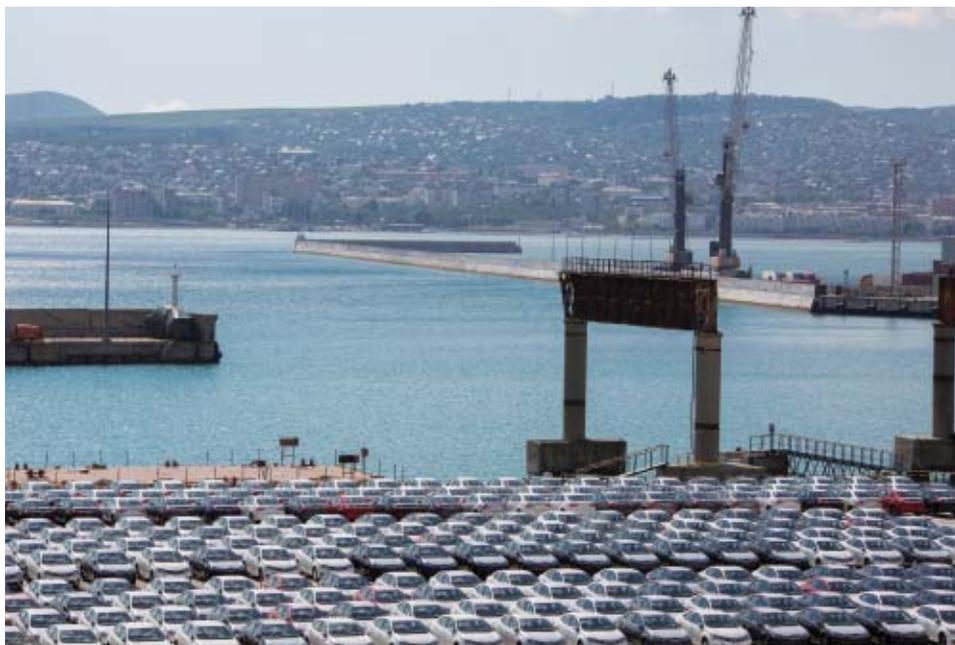
Цепочки поставок автомобилей в России и странах ближнего зарубежья меняются на глазах. Мы гораздо активнее работаем на рынке внутренних терминальных и транспортных услуг, включая железнодорожные. Автомобили иностранных брендов, производимые в России, востребованы за границей. Мы отправляем «Тойоту Камри», произведенные в Петербурге, в Казахстан и Узбекистан, сегодня даже заказ услуги по доставке автомобилей в Монголию не воспринимается как шутка.

В целом, я бы текущую ситуацию обрисовал так – докризисные объемы достигнуты, докризисные темпы роста нет, и не будут. Серьезных игроков на рынке стало больше, среди них не осталось «слабаков» – тех, кто выживает только на активно растущем рынке.

– Расскажите о планах по строительству морского терминала в Новороссийске?

– Открытие автомобильного терминала на Черном море анонсировано ROLF SCS в мае этого года, но благодаря совместным усилиям с нашим новороссийским партнером – ОАО «Комбинат «Стройкомплект», входящем в Группу компаний «Дело», уже в августе принят тестовый паром с 399 автомобилями «Тойота Королла» турецкой сборки. 9 сентября принят первый регулярный паром на 756 автомобилей. Сейчас мы принимаем его еженедельно.

Как ни удивительно, но российское побережье Черного моря и действующие порты мало приспособлены для обработки автомобилей. Там не хватает площадок для их размещения – рельеф местности не позволяет. Нам удалось запустить терминал на 1600 машиномест для нашего клиента – «Тойота Моторс». Мы планируем дополнительно построить до 1000 машиномест и привлечь еще нескольких клиентов – южноевропейских и турецких производителей автомобилей. Это очень перспективное направление как для региональных рынков, так и для поставок автомобилей в страны Центральной Азии.



комплекующие для российских иномарок. Увеличение автомобильных портовых площадок позволит снизить плотность расстановки машин, увеличить сроки хранения, разделить терминалы на зоны по брендам, что положительно скажется на качестве и будет востребовано клиентами. Скорее всего, это повле-

логистику отечественных и импортных автомобилей. В этой области установятся относительно единообразные требования к логистическим услугам, по аналогии со стандартами ECG, установленными Европейской ассоциацией логистики автомобилей (The Association of European Vehicle Logistics).

GENERALEXPO

Выставочный портал | Exhibition portal

www.generalexpo.ru

**Возможность
БЕСПЛАТНОГО
размещения
и получения
информации**

The opportunity
of FREE
posting and getting
information

**Всё
о выставках
и для выставок**

Выставки, ярмарки
Конференции, форумы
Выставочные площадки
Организаторы выставок

Сервисные выставочные
компании
Новости, статьи
Выставочные услуги
Вакансии, тендеры и т.п.

www.generalexpo.ru
info@generalexpo.ru



ЭФФЕКТИВНАЯ ЛОГИСТИКА ДЛЯ НАКАТНЫХ ГРУЗОВ

Обработка накатных грузов занимает важное место в бизнесе ОАО «Морской порт Санкт-Петербург». Современные технологии работы автомобильного и Ро-Ро терминалов привлекли сюда крупных игроков европейского транспортно-логистического рынка.

Александр Белый

Первым результатом начатой в 2007 году масштабной программы развития ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» («МП СПб») стало строительство и запуск в эксплуатацию в 2008 году автомобильного терминала на Третьем районе Большого порта Санкт-Петербурга где до этого десятки лет перегружали лес.

В начале 2009 года на Втором районе открылся Ро-Ро терминал. С тех пор «МП СПб» стал заметным участником на рынке накатных грузов: мощность Ро-Ро терминала - миллион тонн в год, он один из крупнейших в России. Пропускная способность авто терминала не менее внушительна – 80 тыс. автомо-

билей в год. Сейчас накатные грузы обеспечивают компании значительный доход, несмотря на то, что в физическом выражении их объем составляет порядка 10%.

Новейшие технологические решения, примененные при строительстве и оснащении терминалов, привлекли к проектам известные в мире транспортные логистические компании. Основным контрагентом Ро-Ро терминала является Finnlines, суда которой доставляют в Петербург бумагу, оборудование, запчасти, картон, фрукты, а также легковые автомобили, мотоциклы, грузовики, автопоезда, полуприцепы, спецтехнику (трактора, экскаваторы,

комбайны). Услугами паромов Finnlines пользуются автоперевозчики, чтобы не терять время в пробках при пересечении госграниц: в Северную столицу они попадают прямо из Европы, а таможенное оформление проходят в петербургском порту.

На Третьем районе перегружаются, в основном, легковые автомобили, что обусловлено специализацией терминала и подкреплено контрактом с немецкой компанией BLG Logistics Group – крупнейшим логистическим оператором и автодистрибьютером Европы.

Основной заказчик BLG в Петербурге – концерн Volkswagen AG (автомобили марок «Фольксваген», «Ауди», «Сеат», «Бентли») предъявляет высокие требования к качеству услуг своих логистических партнеров. Автотерминал регулярно проходит аттестацию со стороны немецких экспертов на соответствие этим требованиям. Представители немецкой стороны проверяют все, начиная от наличия огнетушителей до состояния покрытия площадок и уровня безопасности. По результатам двух последних проверок автотерминал набрал практически наивысшую оценку: 96 баллов из 100. Набранные автотер-

миналом «МП СПб» баллы соответствует рейтингу «А» и подразумевают снижение контроля, при котором плановые проверки проводятся не ежегодно, а раз в два года.

Кстати, при рейтинге «В» (от 82 до 91 балла) партнерам дается 1 год на исправление всех недостатков до следующей аттестации, при рейтинге «С» (ниже 82 баллов) – шесть месяцев и в случае отсутствия улучшений грозит немедленным расторжением договора.

Управление на автотерминале «МП СПб» полностью автоматизировано. Специально разработанная информационная система охватывает весь оперативный учет, идентифицирует авто по VIN-номерам с помощью беспроводных сканеров и штрихкодов, автоматически планирует размещение каждого автомобиля на площадке.

«В отношении обработки легковых автомобилей мы чувствуем себя достаточно уверенно, – говорят в компании BLG. – Терминальные мощности нашего стратегического партнера – ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» – позволяют обрабатывать как фидерные суда, мощностью 1500 автомашин, так и

океанские лайнеры, которые способны перевозить более 5000 автомобилей одновременно. Как отмечают в BLG, способность спланировать работу в зависимости от пожеланий клиентов является существенным фактором в работе автотерминала. «Кроме этого важно быстро перестраивать технологические цепочки», – отмечают в ОАО «Морской порт Санкт-Петербург». Так, при планировании работ на терминале генеральных грузов преследуется цель минимизировать количество перестроений в течение смены. А, например, на Ро-Ро терминале бывает от 10 до 20 перестроений за смену, и это является нормой. Например, сначала перегружается сталь на машины, через час – пиломатериалы из полувагонов, затем – рулоны бумаги с ролл-трейлеров на авто. И для каждой операции нужно свое перегрузочное оборудование: кран, ричстакер или погрузчики.

Оператор комплекса по обработке накатных грузов строит планы его дальнейшего развития. Сегодня прорабатываются вопросы формирования дополнительных, на сегодня – резервных – площадок хранения, а также возможные места для погрузки-разгрузки судов.

БИЗНЕС - ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

«В+»

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

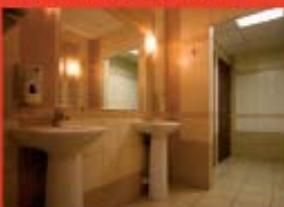


- Цифровая телефонная связь и высокоскоростной Интернет (на выбор восемь провайдеров).
- Конференц-залы.
- Служба ресепшн.
- Круглосуточная охрана.
- Ресторан.
- Банкомат.
- Кофемат и др. аппараты.
- Круглосуточная, охраняемая парковка.

198097, г. Санкт-Петербург, пр. Стачек, д. 48, корп. 2

info@bcimperial.ru

www.bcimperial.ru




«ГАЗПРОМНЕФТЬ МАРИН БУНКЕР»: ЭКСПАНСИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Компания «Газпромнефть Марин Бункер» продолжает международную экспансию. С приобретением эстонского оператора AS Baltic Marine Bunker российская компания получает доступ в Таллинский порт – один из крупнейших перевалочных центров Балтики.

*Алексей Лисовский,
по материалам корпоративного журнала
«Сибирская нефть»*

Бункерный рынок

Актуализированная стратегия бункерного бизнеса «Газпром нефти» до 2025 года предусматривает значительное расширение присутствия компании за рубежом и выход на заметные позиции на мировом рынке. Последовательное приобретение активов сначала в Черноморском регионе, а теперь и на Балтике становится основой для будущей успешной зарубежной экспансии компании.

Стратегическое направление

Компания «Газпромнефть Марин Бункер» со дня своего основания работает в портах Балтийского моря. Основная часть бункеровок приходится на Санкт-Петербург, Приморск и Усть-Лугу, поэтому дальнейшее наращивание объемов сбыта нефтепродуктов в «родных» портах – одна из важнейших целей компании. Таллинн же благодаря своему географическому положению – удобный отправной пункт для экспансии в Западную Европу.

Порт интересен и востребован судовладельцами. Развитость инфраструктуры предоставляет возможности для эффективного транзита нефтепродуктов из Восточной в Западную Европу, Америку и Азию и позволяет обслуживать грузопотоки со всего мира. Сегодня объем резервуарного парка операторов

Таллиннского порта (AS Tallinna Sadam) составляет около 2 млн куб м. Нефтяным терминалам принадлежит также развитая транспортная инфраструктура, которая соединена с магистралями национальной железнодорожной компании Эстонии Eesti Raudtee (EVR). Мощности Muuga Sadam (порт Мууга входит в структуру порта Таллинн) позволяют выгружать до 2 тыс. железнодорожных цистерн в сутки – одновременно производится выгрузка целых маршрутных поездов. Соответственно, портовая инфраструктура позволяет проводить и обратный процесс – выгружать нефть и нефтепродукты с танкеров.

По прогнозам аналитиков, объем транзитного потока и количество судозаходов в порт Таллинн будет расти не менее чем на 1–2% в год. При этом, согласно новой стратегии порта, утвержденной в мае 2013 года, к 2020 году товарооборот по сравнению с 2012 годом должен увеличиться на 46% – до 43,2 млн тонн, а количество пассажиров – на 20,7% (до 10,67 млн человек), при этом число круизных туристов должно достигнуть 550 тыс. Внушительный пассажиропоток обслуживают крупные европейские операторы, среди которых AS Tallink Grupp, Viking Line, Eckero Line, ST. PETER LINE. С одной из этих компаний – AS Tallink Grupp – AS Baltic Marine

Bunker уже работает на основе долгосрочного контракта. В планах российского оператора — расширение клиентской сети и привлечение к сотрудничеству других крупных судоходных компаний, работающих в регионе.

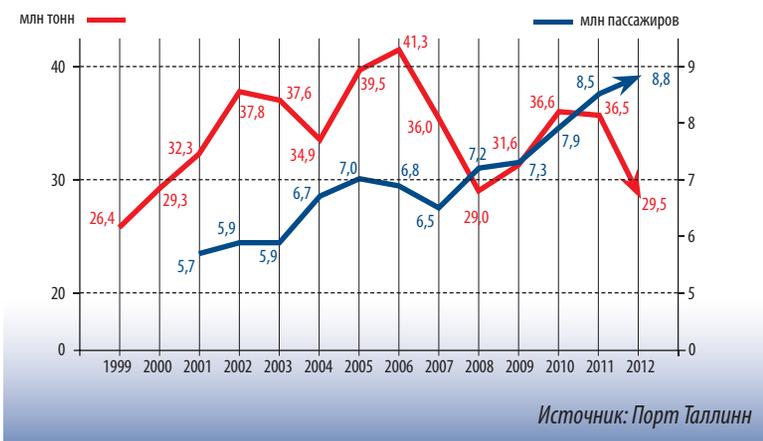
Из продавцов в покупатели

До последнего времени на бункерном рынке порта Таллинна работали две компании-лидера: Bominflot Estonia (контролировала 55% рынка) и приобретенная «Газпромнефть Марин Бункером» AS Baltic Marine Bunker (около 40%). Оставшиеся 5% распределены между несколькими небольшими операторами, реализующими преимущественно дизельное топливо. Причины, заставившие группу Tintrade, владевшую AS Baltic Marine Bunker через одну из крупнейших в Эстонии бункерных компаний AS NT Marine, отказаться от бункерного бизнеса, типичны для большинства европейских операторов: введение новых экологических требований к судовому топливу.

Напомним, акватория Балтийского моря входит в зону особого контроля вредных выхлопов ECA (Emissions Control Area), где с 1 июля 2010 года допускается использование судового топлива с содержанием серы до 1%. В дальнейшем требования еще более ужесточатся. В таких условиях на новые стандарты легче перестроиться тем бункерным компаниям, которые располагают собственным ресурсом по производству нефтепродуктов и, соответственно, имеют возможность оперативно реагировать на изменения рынка. Как, например, компания «Газпромнефть», которая в 2010 году в связи с ужесточением требований к судовому топливу начала производство низкосернистого мазута на Омском нефтеперерабатывающем заводе.

У компании AS NT Marine своей производственной базы нет, и до введения новых

ИТОГИ РАБОТЫ ПОРТА ТАЛЛИНН



нормативов поставки судового топлива в Эстонию велись с НПЗ России и стран ближнего зарубежья — Казахстана, Белоруссии, Туркмении. Сотрудничество в этом направлении с «Газпромнефть Марин Бункером», начавшееся в 2010 году, когда требования к качеству топлива ужесточились и AS NT Marine потребовались большие объемы экологичного низкосернистого мазута, в итоге привело к обоюдовыгодному решению о совершении сделки по продаже действующего бункерного бизнеса.

Интеграция и развитие

Компания AS Baltic Marine Bunker владеет собственным судном-бункеровщиком общим дедвейтом 2786 тонн, предназначенным для бункеровки как темными, так и светлыми видами судового топлива. Танкер используется в портах и на рейде портов Таллинн и Палдиски. Кроме того, компания располагает всеми необходимыми лицензиями, а также договорами перевалки и хранения на нефтяном терминале DECOIL. Ежегодный объем реализации судовых топлив в таллинском порту должен составить не менее 270 тыс. тонн, а в планах «Газпромнефть Марин Бункера» — увеличение доли рынка.

Роста объемов бункеровок предполагается достичь за счет расширения существующей клиентской базы AS Baltic Marine Bunker. В порт Таллинна заходят суда крупнейших судоходных компаний, бункеровку которых «Газпромнефть Марин Бункер» осуществляет в российских портах, и в новом порту присутствия сотрудничество с давними партнерами предполагается продолжить. Однако, по оценке генерального директора «Газпромнефть Марин Бункера» Андрея Васильева, сделать это будет непросто: «Бункерный рынок порта Таллинн имеет свои особенности. Нам придется встретиться с высокой конкуренцией в проливах, где бункеровками традиционно занимаются датские и голландские компании. Широко обсуждается вопрос о создании в регионе Балтийского моря инфраструктуры для бункеровки судов более экономичным сжиженным природным газом, оказывающим меньшую нагрузку на экологию. Все это ставит перед компанией ряд новых непростых задач. Для их решения потребуются немалые усилия, но в конечном счете они дадут толчок к развитию и позволят расширить наши горизонты».





ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА – 5 ЛЕТ

Поиск и спасание

10 декабря 2013 года СПб ГКУ «Поисково-спасательная служба Санкт-Петербурга» отметило свой 5-летний юбилей.

Главным результатом выполнения комплекса мероприятий по обеспечению безопасности на водных объектах Санкт-Петербурга стало снижение случаев гибели людей.

*Валерий Пекарев, директор
СПб ГКУ «Поисково-спасательная служба
Санкт-Петербурга»*

Значимость Санкт-Петербурга, как промышленного, культурного и научного центра России неоспорима. Учитывая расположение города, его смело можно назвать морской столицей, что, в свою очередь, приводит к ежегодно увеличивающемуся количеству пассажиров, пользующихся водным транспортом, а также прибывающих в город туристических судов.

Очевидно, что грамотное обеспечение безопасности жителей и гостей города на водных объектах, спасание людей на воде, оказание помощи прогулочным, спортивным и маломерным судам, терпящим бедствие – важные и приоритетные задачи, с которыми уже на протяжении пяти лет успешно справляется СПб ГКУ «Поисково-спасательная служба Санкт-Петербурга» (ПСС Санкт-Петербурга). Напомним, постановление Правительства № 1536 («О создании службы») было подписано 10 декабря 2008 года губернатором Санкт-Петербурга В.И. Матвиенко, и с тех пор ПСС Санкт-Петербурга много-

кратно подтверждала свою значимость и необходимость городу.

ПСС Санкт-Петербурга входит в состав аварийно-спасательной службы города, является региональным аварийно-спасательным формированием и находится в ведении Комитета по вопросам законности, правопорядка и безопасности. Кроме того, ПСС является составной частью системы обеспечения безопасности на водных объектах в Санкт-Петербурге в рамках функционирования «Санкт-Петербургской территориальной подсистемы единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций».

Сразу же после создания ПСС Санкт-Петербурга прошла аттестацию на право проведения аварийно-спасательных работ в чрезвычайных ситуациях, а также получила Свидетельство о признании Российского морского регистра судоходства с получением права на осуществление под-

водных освидетельствований (водолазные работы). Также 27 мая 2013 года ПСС Санкт-Петербурга получила лицензию на осуществление медицинской деятельности.

За 5 лет работы сотрудники ПСС Санкт-Петербурга произвели 19 928 выездов, в результате которых спасено и оказана помощь более 3 950 человек. Дополнительно в течение 2013 года была оказана медицинская помощь 237 гражданам, обратившимся к работникам спасательных станций ПСС Санкт-Петербурга.

На сегодняшний день для обеспечения безопасности в местах массового отдыха людей в составе ПСС Санкт-Петербурга работают 20 спасательных станций, 11 из которых расположены на побережье Финского залива, 8 станций - на внутренних водных объектах. Центральная водно-спасательная станция с водолазной группой базируется на Морской набережной Васильевского острова.

Зона ответственности городской спасательной службы на акватории Финского залива: линия пос. Смолячково – маяк Толбухин – пос. Бронка. На акватории река Нева: до Ивановских порогов (пос. Отрадное).

На момент создания службы ее численность составляла 270 человек. С 1 июля 2013 года штатная численность ПСС Санкт-Петербурга увеличилась на 105 человек и на сегодняшний день составляет 375 человек.

Работники ПСС Санкт-Петербурга подготовлены к проведению поисково-

спасательных работ в случае возникновения ЧС природного и техногенного характера. Большинство спасателей владеют несколькими специальностями – водолаза, альпиниста, водителя, судоводителя маломерного судна, компрессорщика, газосварщика, горноспасателя и т.п.

В целях отработки навыков проведения поисково-спасательных и других неотложных работ спасательными станциями ПСС ежегодно отрабатывают и сдают специальные задачи (программы) включающие в себя: С-1-«Организация службы на спасательной станции», С-2-«Охрана жизни людей на воде», С-3-«Охрана жизни людей на льду (воде) в период ледостава, ледохода и паводка».

Ежегодно проводятся учения по поиску и оказанию помощи людям, терпящим бедствие на льду Финского залива. Актуальность таких учений регулярно подтверждается количеством спасенных на акватории людей.

Спасатели ПСС Санкт-Петербурга постоянно совершенствуют свою квалификацию и профессиональное мастерство, проходят обучение в СПб ГКУ «Учебно-методический центр по ГО, ЧС и ПБ» и других профильных учебных заведениях, а один раз в три года подтверждают свою квалификацию и повышают классность.

За 2013 год спасатели ПСС Санкт-Петербурга неоднократно принимали участие в различных спортивных



В состав ПСС Санкт-Петербурга входит береговая составляющая, которая проводит аварийно-спасательные работы на территории города, и морская (водная) составляющая, которая обеспечивает безопасность на водных объектах Санкт-Петербурга – 20 спасательных станций. На круглосуточном дежурстве постоянно находятся до 45 спасателей, в боевом расчете ПСС Санкт-Петербурга – до 37 единиц средств спасения.

и социально значимых мероприятиях. Так, в июне 2013 года команда спасателей ПСС приняла участие в Чемпионате Северо-Западного регионального центра МЧС России по спасательному спорту, где заняла 1-е место в преодолении



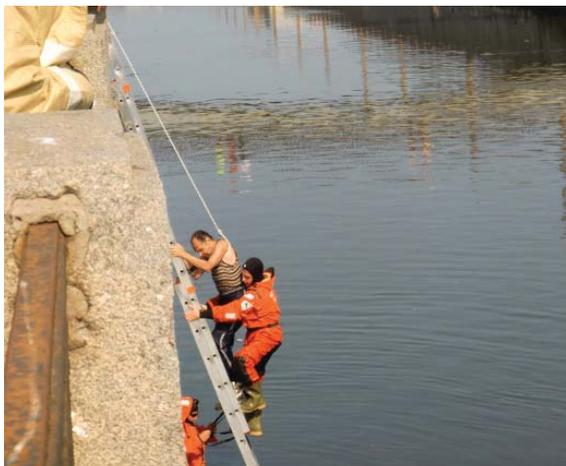


специальной полосы спасателей.

29 июня 2013 года сводная рота спасателей ПСС Санкт-Петербурга приняла участие в торжественном параде, посвященном 210-ой годовщине пожарной охраны города.

21 сентября 2013 года спортивная команда ПСС Санкт-Петербурга приняла участие в Открытом Чемпионате по многоборью спасателей МЧС России в Липецкой области. По итогам соревнований, из 16 команд субъектов РФ команда спасателей Санкт-Петербурга заняла 3 место в прохождении дистанции «Поисково-спасательные работы на акватории».

Для предупреждения гибели людей в Санкт-Петербурге, в том числе на водных объектах, сотрудниками службы регулярно проводятся профилактические патрулирования, в том числе, с инспекторами Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС), представителями Главного управления МВД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области, представителями прокуратуры, инспекторами



Гостехнадзора и Госморинспекции, а также с представителями органов исполнительной власти муниципальных образований и администраций районов. Нередко в патрулировании принимают участие представители общественных организаций и СМИ.

Для эффективности пропаганды вопросов обеспечения безопасности на воде руководство и спасатели ПСС Санкт-Петербурга выступают по телевидению, дают публикации в печатные издания, проводят тематические занятия в детских общеобразовательных учреждениях.

В 2013 году руководители ПСС приняли участие в пяти пресс-конференциях по вопросам безопасности жизнедеятельности населения. Руководящий состав службы за текущий период 2013 года уже 15 раз принимал активное участие в работе и выработке решений на заседаниях Комитета по ЧС при администрациях районов города.

Большое внимание уделяется согласованию планов взаимодействия по обеспечению безопасности людей на водных объектах в 2013 году с ГИМС Санкт-Петербурга, Главным управлением МЧС России по Санкт-Петербургу, Главным управлением МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области, Гостехнадзором Санкт-Петербурга.

В период купального сезона вопрос своевременного оказания помощи людям на воде стоит особенно остро. Для решения этой задачи проведена масштабная работа по укомплектованию сезонных спасательных постов на Финском заливе и внутренних водоемах города подготовленными и аттестованными спасателями. Отдельная работа проводится с обще-

ственными спасательными организациями и волонтерами.

Подводя итоги за прошедшие пять лет, стоит отметить, что внушительный



масштаб проведенной работы и приложенные усилия для совершенствования процесса оказания помощи несомненно дали отличный результат. Каждый спасенный человек, сохраненная жизнь стоят того, чтобы выполнять эту сложную работу – спасать людей. Вклад ПСС Санкт-Петербурга в обеспечение безопасности горожан очевиден, что подтверждается ежегодной статистикой. При позитивном развитии службы уже намечены планы по расширению территории оказания помощи, строительству новых станций, повышению качества и оперативности работы.



БИЗНЕС - ЦЕНТР

БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ЦЕНТР

Аренда офисных помещений

- Расположен в Кировском районе у главных ворот Порта.
- Уютное кафе.
- Сеть магазинов.
- Платежный терминал.
- Медицинский центр.
- Конференц зал.
- Общая площадь 13 200 кв.м.
- 12-ти этажное здание.
- Офисы от 22 кв.м.

www.balticmc.ru
gtn@baltdraga.com

198035, Санкт-Петербург
 Межевой канал, дом 5 литер АХ
 тел/факс: (812) 251-02-15; (812) 380-50-93



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

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

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

- БЦ «Балтика» это:
- современные инженерные системы, вентиляция, кондиционирование;
 - офисы от 40 кв. м. с прекрасными видами на Финский залив
 - охраняемый паркинг;
 - круглосуточная охрана, система контроля доступа;
 - служба ресепшн;
 - ресторан, банкоматы.



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

ПРЯМАЯ АРЕНДА

СТАВКА НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Применение современных технологий организации перевозок позволило Первой грузовой компании укрепить рыночные позиции. Важнейшими средствами стали сотрудничество с другими видами транспортными активами в рамках UCL Holding, а также глубокая кооперация с крупными промышленными предприятиями-грузовладельцами.

Марина Дерябина



Польза комплексной услуги

Текущий год характеризуется усилением конкурентной борьбы между операторами подвижного состава на фоне сокращения грузовой базы по причине кризисных явлений в экономике. Однако, как отметил директор Санкт-Петербургского филиала ПГК Павел Ситало, войдя 2013 году в состав крупнейшей международной транспортной группы UCL Holding, компания получила ощутимые преимущества перед другими рыночными операторами, в частности, возможность предоставлять клиентам широкий комплекс услуг. Обращаясь в UCL Holding, грузоотправитель может комплексно заказать услуги любой компании холдинга по перевозке в железнодорожном, морском транспорте, перевалке и складировании грузов в ряде морских портов, при этом сквозная

ставка для него окажется ниже, чем если бы он заказывал аналогичные услуги по отдельности.

Помимо этого, интеграция ПГК с компаниями холдинга несет значительный синергетический эффект за счет разработки и внедрения совместных технологий по снижению транспортной нагрузки на инфраструктуру, организации движения по твердым ниткам графика, оптимизации логистики, а также мер по сокращению порожнего пробега.

«Совместная работа с морскими терминалами, входящими в UCL Holding, позволила формировать маршруты из полувагонов в адрес карьеров для погрузки щебня, — привел пример Павел Ситало. — Раньше эта работа строилась на менее эффективных повагонных отправлениях».

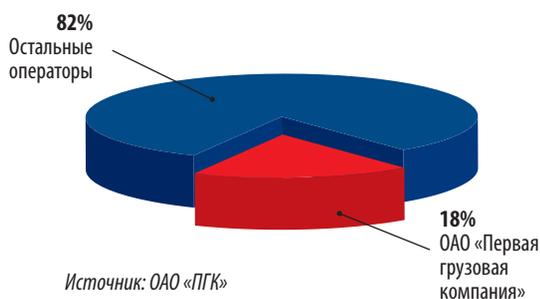
В результате, за текущий год ПГК увеличила долю в общем объеме пере-

В декабре 2013 года в Санкт-Петербурге состоялась встреча грузоотправителей региона и крупнейшего российского оператора на тему «Грузоперевозки железнодорожного оператора и порта на Северо-Западе», которая была организована ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) при поддержке журнала «Вести морского Петербурга».

Наряду с ПГК в мероприятии приняли участие руководители входящих в Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) компаний: «Морской порт СПб», «Универсальный перегрузочный комплекс», «Универсальный Экспедитор», «Контейнерный терминал Санкт-Петербург». Также к участию были приглашены представители металлургических, угольных, агрохимических и крупных строительных холдингов, предприятия лесопромышленного комплекса и тяжелого машиностроения, транспортно-экспедиторские компании.

Участники встречи обсудили меры по повышению качества железнодорожных перевозок и увеличению их объема. В частности, были затронуты вопросы сокращения эксплуатационных издержек, развития взаимодействия с другими компаниями UCL Holding, расширения практики заключения долгосрочных договоров комплексного обслуживания клиентов.

СТРУКТУРА ВАГОННОГО ПАРКА РФ



возок по Октябрьской железной дороге (ОЖД) с 14% до 20%, а объем транспортировки грузов (окатыши, железорудное сырье, металлолом) для Череповецкого металлургического комбината ОАО «Северсталь» – до 70%.

По словам начальника дорожного центра фирменного транспортного обслуживания ОЖД Игоря Лобко, при снижении объемов перевозок в целом по сети РЖД, показатели грузоперевозок Октябрьской дороги растут. «Объем перевозок экспортных грузов в адрес портов за 11 месяцев возрос и составил 109% к уровню прошлого года. Согласованность действий между железнодорожным оператором и морскими портами положительно влияет на сокращение времени простоя вагонов под грузовыми операциями и ускорение их оборота», – отметил Игорь Лобко.

Действительно, в настоящее время порты являются точками образования порожнего парка. Безусловно, любой из операторов заинтересован в том, чтобы из порта выходил «поток», годный для любой последующей заявки, то есть максимально состоял из вагонов одного собственника. Однако этому препятствует целый комплекс объективных обстоятельств, начиная с деятельности самих грузогенерирующих компаний и заканчивая инфраструктурными ограничениями и сложностями работы в портах. Одна из мер по разрешению проблемы состоит в формировании маршрутов общим обозначенным парком.

Сокращение издержек

По прогнозам, следующий 2014 год будет непростым для операторских компаний с точки зрения снижения объемов грузоперевозок по сети дорог. Однако именно в такие периоды целесообразнее активизировать работу по сокращению издержек, отмечает начальник департамента по работе с предприятиями угольной и металлургической отрасли ПГК Дмитрий Притула. «Наибольшее внимание мы уделяем сокращению затрат на перемещение вагонов, маршрутизацию порожнего парка, – уточняет он. – Это именно те точки роста эффективности, которые используют в ПГК».

Понятие «качество транспортного обслуживания» выражается для клиента в совершенно конкретных параметрах перевозки. Практика показывает, что на этапе выбора оператора клиент обращает внимание не только на широкую географию его присутствия и соблюдение сроков



доставки, но и на скорость и простоту оформления документов.

Как рассказал Заместитель директора по коммерции – начальник Коммерческого центра Санкт-Петербургского филиала ПГК Владимир Стафеев, в компании реализуется программа по упрощению документооборота с клиентами путем перевода его в электронный вид (исключение составляют документы на международные перевозки).

Выигрывают обе стороны

Железные дороги и предприятия металлургии исторически тесно связаны между собой и способствуют развитию друг друга. Достаточно вспомнить, что первая железная дорога в России появилась в 1834 году на Уральском Нижнетагильском металлургическом заводе.

Фактически, предприятия железнодорожного транспорта могут существенно влиять на издержки грузовладельцев за счет повышения качества обслуживания. Так, точность и своевременность отправления и доставки грузов позволяют снизить потребности промышленных предприятий в оборотных средствах, затратах на погрузочно-разгрузочные работы, площади и помещения для складирования. В случае заключения долгосрочных договоров комплексного обслуживания грузовладелец снимает с себя бремя на всю «внешнюю» логистику. В свою очередь, железнодорожный оператор приобретает гарантированную грузовую и доходную базу.

Осенью текущего года ПГК заключила договор по комплексному обслуживанию

грузов «Северсталь». Как заверил Дмитрий Притула, по сервисному контракту с «Северсталью» у ПГК нет существенных нареканий. Распространение практики заключения сервисных контрактов может быть полезным для любого крупного предприятия, которое использует при доставке груза железнодорожную и портовую инфраструктуру. Впрочем, перспективы ее применения во многом связаны с позицией менеджмента компаний-грузовладельцев, который должен решить: выполнять эту функцию самим или нанимать стороннюю компанию. «Наша задача как оператора – уверенно демонстрировать клиенту, что ПГК эту задачу выполнит лучше», – говорит Дмитрий Притула.

ОАО «ПГК» входит в UCL Rail - железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding). Группа объединяет несколько крупных железнодорожных операторов с филиальной сетью на всей территории России, стивидорные компании на северо-западе и юге страны, а также Волжское, Северо-Западное и Западное пароходства, ряд других судоходных и логистических активов.

В состав UCL Rail входит ОАО «Независимая транспортная компания» (НТК, владеет 100% акций ПГК), ОАО «НТК-Вагон», а также вагоноремонтное депо «Грязи» - совместное предприятие с ОАО «РЖД». В собственности UCL Rail более 210 тыс. грузовых вагонов, в том числе около 112 тыс. полувагонов и свыше 55 тыс. цистерн.



Порты Дальневосточного бассейна играют важную роль в транспортном комплексе на востоке России и обеспечивают перевалку транзитных грузов, идущих по международному транспортному коридору «Запад-Восток». Планы по развитию терминальной инфраструктуры требуют адекватного ответа со стороны железнодорожников.

*Виктор Цукер,
по материалам доклада
Андрея Болдорева,
и.о. начальника Управления инвестиций
и стратегического развития
ФГУП «Росморпорт» на IV Международном
форуме «Транспортно-транзитный
потенциал»*

ОКНО В АЗИЮ

Ключевыми звеньями транспортного коридора «Запад-Восток» на Дальнем Востоке РФ являются морские порты Владивосток, Находка, Восточный, Ванино и Советская гавань, которые в ближайшей перспективе могут стать привлекательными для реализации планов по перевозке транзитных международных грузов через Северный морской путь (СМП).

Реализация транзитного потенциала дает дополнительный импульс осуществления масштабных проектов модернизации и развития морской портовой инфраструктуры.

Третья часть

В границах Дальневосточного бассейна расположены 22 из 63 российских морских порта, которые суммарно в 2012 году переработали 134,4 млн тонн грузов. Они переваливают четверть грузов от общего грузооборота российских портов и, в основном, заняты перевалкой внешнеторговых (экспортных) грузов. Каботажные грузы составляют 13% в грузообороте бассейна. Это высокий показатель, определяющий социальную значимость портов, обеспечивающих перевалку грузов, необходимых населе-

нию обширных территорий, в том числе и труднодоступных, обеспечивающих вывоз товаров из этого региона и поступающих из других регионов России на внутренний и внешний рынки.

Вместе с тем, этот объем составляет свыше половины всех российских каботажных грузов, перерабатываемых портами страны. Порты Дальневосточного бассейна переваливают 18% наливных и 31% сухих грузов от общего грузооборота по этим видам грузов всех портов страны.

В текущем году объем перевалки грузов растет большими темпами (за 8 месяцев перегружено 95,6 млн тонн, что на 9% превышает показатели 2012 года). Наиболее динамично прирастают угольные грузы (36,4 млн тонн против 31,5 млн тонн за 8 месяцев 2012 года). Объем перевалки наливных грузов за тот же период составил 40,5 млн тонн.

Около 87% грузооборота выполняют основные порты, расположенные в Хабаровском и Приморском краях – это Восточный, Ванино, Находка, Пригородное, Владивосток, и Де-Кастри. Первые четыре входят в десятку самых крупных портов России и являются главными элементами транспортных узлов. Паромная переправа Ванино-Холмск обеспечивает связь острова Сахалин с материком: более 90%

грузов, перегружаемых в этих портах, обращается в железнодорожно-морской системе.

Обеспечение внешнеторговых и транзитных связей, ускорение интеграции в мировой транспортный рынок требуют дальнейшего наращивания транспортной инфраструктуры, развития новых форм взаимодействия железнодорожного и морского транспорта, ускоренной переработки грузов на стыках видов транспорта.

Согласно проекту Стратегии развития морской портовой инфраструктуры до 2030 года (далее – Проект Стратегии), базовыми задачами для развития всей портовой инфраструктуры, в том числе для портов Дальневосточного бассейна являются: увеличение портовых мощностей и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры; обеспечение безопасного функционирования морской портовой инфраструктуры и обеспечение безопасности мореплавания; создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов; совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства.

Проектом Стратегии предусматривается развитие портов в двух вариантах – энергосырьевом и инновационном. Прогнозируется, что к 2030 году объем перевалки грузов портами бассейна составит от 234,7 млн тонн (при энергосырьевом варианте) до 270,5 млн тонн (при инновационном варианте), что выше текущих значений в два раза.

С целью обеспечения прогнозируемого роста грузопотока через порты Дальневосточного бассейна предполагается интенсивное развитие портовых мощностей. Мощности портов бассейна увеличатся к 2030 году с действующих 188,1 млн тонн до 362,4 млн тонн (энергосырьевой сценарий) – 369,8 млн тонн (инновационный сценарий), или на 93-97% соответственно.

Увеличение позволит не только удовлетворить прогнозируемый спрос на перевалку грузов в бассейне, но и создать резерв мощностей (как технологический, так и резерв для приема транзитных грузов).

Основные проекты развития

Если говорить о развитии морской портовой инфраструктуры Дальневосточного бассейна, то особое внимание уделяется реконструкции терминалов в морском порту Восточный, с увеличением мощности к 2030 году

на 72,3 млн тонн в год. Порт Восточный возможно использовать как магистральный транзитный центр для перегрузки контейнеров с океанских судов на фидерные и обратно на транстихоокеанском направлении.

Порт уже сегодня связан контейнерными линиями с основными портами Японии, Южной Кореи и Китая, а расстояние в магистрально-фидерных перевозках через порт Восточный по ряду направлений меньше, чем существующие связи через базовые порты Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Порт имеет преимущество в виде железнодорожных связей с Европой и Китаем, что повышает его привлекательность для захода океанских контейнеровозов.

Увеличение портовых мощностей в морском порту Ванино предполагается за счет развития угольных терминалов («Дальтрансуголь») и строительство новых («Мечел-Ванино», «Сахатранс») с увеличением мощности к 2030 году на 69,4 млн тонн.

В результате технической модернизации порта Посыет планируется увеличить грузооборот к 2016 году до 7,0 млн тонн (с текущих 5,3 млн тонн) и обеспечить возможность принимать суда дедвейтом до 60 тыс. тонн. Порт полностью ориентирован на перевалку угольных грузов.

Реконструкции технологического перегрузочного комплекса причала №8, увеличение грузооборота причалов №8-10 в морском порту Находка позволят к 2016 году увеличить грузооборот комплекса с 2,0 до 5,0 млн тонн угля в год.

Реконструкции подходного канала к причалам №31-35 и акватории к причалам №33-35 в морском порту Восточный увеличит в 2015 году грузооборот комплекса с 1,5 до 2,5 млн тонн угля в год.

Существенные планы инвесторов касаются создания новых перевалочных мощ-

ностей. Так, в рамках реализации проекта по строительству терминала в бухте Мучке (компания «Сахатранс») планируется построить в 2014-2018 гг. транспортно-перегрузочный комплекс суммарной мощностью 36,4 млн тонн угля.

В целях облегчения доступа к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий ведется работа над созданием специализированного угольного перегрузочного комплекса общего доступа мощностью 20 млн тонн в год. В качестве места размещения терминала определен северный берег бухты Суходол. Срок создания комплекса – 2017 год.

В рамках реализации проекта по строительству терминала в бухте Мучке (компания «Порт Мечел-Ванино») планируется построить специализированный угольный перегрузочный комплекс суммарной мощностью 5 млн тонн угля к 2014 году, 25 млн тонн угля – к 2020 году.

В районе мыса Открытый (Приморский край) компания «Порт Вера» планирует построить угольный порт мощностью 20 млн тонн. Ориентировочный срок ввода в эксплуатацию – 2017 год.

В районе мыса Бурный фирма «Дальневосточный Ванинский порт» планирует построить угольный терминал мощностью до 15 млн тонн. Ориентировочный срок ввода в эксплуатацию – 2017 год.

Помимо проектов для перевалки угольных грузов, ведется: развитие перевалочных мощностей «Спецморнефтепорт Козьмино» (в 2012 году терминал введен в эксплуатацию, за 8 месяцев 2013 года перевалено 14 млн тонн нефти, что на 38% больше соответствующего периода 2012 года), проработка вопроса строительства контейнерного терминала в морском порту Петропавловск-Камчатский мощностью 700 тыс. TEU в год на территории компании «Петропавлов-

Как и большинство других Дальневосточных портов, Находка ставит в своем развитии на уголь





Первый вице-президент
ОАО «РЖД» Вадим Морозов:

«Программа развития БАМа и Транссиба поддержана на государственном уровне. Объем инвестиций до 2018 года определен в размере 562,9 млрд рублей, из которых 302 млрд рублей – это собственные средства компании, а 260 млрд рублей – инвестиции из федерального бюджета.

В рамках программы будут произведены работы по развитию подходов к портам Дальнего Востока, строительству и реконструкции 47 станций, внедрению новых устройств сигнализации, централизации и блокировки, развитию сортировочных станций, что будет способствовать увеличению почти на треть объема грузопотоков на данном направлении – со 110 млн до 155 млн тонн в год.

Транссибирский маршрут следует рассматривать как единое трансконтинентальное направление, связывающее страны Азиатско-Тихоокеанского региона с Россией, странами СНГ, Балтии и Европы, в связи с чем параллельно с работами по развитию железнодорожной инфраструктуры на территории РФ осуществляется развитие западной (от Кошице до Вены) и восточной (станция Туманган – порт Раджин) частей международного транспортного коридора.

ская судовой флот».

В случае развития морской портовой инфраструктуры региона по инновационному сценарию предполагается реализация следующих проектов: строительство нефтехимического комплекса мощностью до 10 млн тонн в год в морском порту Восточный, строительство угольного терминала мощностью 20 млн тонн в рамках развития транспортного узла Восточный – Находка, строительство угольного перегрузочного терминала мощностью 15 млн тонн в районе мыса Бурный (порт Ванино), строительство зернового терминала мощностью 5 млн тонн в морском порту Зарубино, реконструкция контейнерного терминала в морском порту Восточный.

Исходя из заявленных планов по развитию портов, уже сегодня необходимо проработать вопрос достаточного количества судов обеспечивающего флота, развития и поддержания на высоком уровне навигационно-гидрографического обеспечения подходов и акваторий морских портов, береговых систем обеспечения безопасности мореплавания, поиска и спасания, связи, обеспечению лоцманскими услугами морских портов.

В условиях наращивания объемов перевалки, строительства дополнительных мощностей и повышения интенсивности судоходства большое внимание должно уделяться такой задаче как обеспечение комплексной безопасности и устойчивости функционирования морских портов, включая повышение безопасности мореплавания, а также снижению вредного воздействия порта на окружающую среду.

На стыках

Важной составляющей работы морского порта является синхронизация со смежными видами транспорта. Особенно остро на Дальневосточном бассейне стоит проблема дефицита пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам.

Основным барьером, ограничивающим перспективные грузопотоки на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ), является практически весь восточный участок БАМа: от станции Хани до Комсомольска-на-Амуре и далее до Советской Гавани, включая Кузнецовский тоннель на участке Комсомольск-на-Амуре–Ванино. В свете текущего состояния транспортной инфраструктуры региона приоритетными направлениями

развития транспорта в Дальневосточном федеральном округе являются усиления Транссибирской магистрали и БАМа во взаимной увязке с развитием перегрузочных мощностей базовых материковых портов и портов на острове Сахалин.

Реализация планов по освоению месторождений полезных ископаемых в Дальневосточном, Сибирском федеральных округах, строительству портовых экспортных мощностей в Ванинском транспортном узле и в портах Приморского края будет способствовать наибольшему приросту объемов грузопотоков на участках БАМа и Транссиба. Так, на БАМе на подходах к Комсомольскому железнодорожному узлу грузонапряженность к 2015 году прогнозируется с ростом в 3,3 раза, а к 2020 году – почти в 4,5 раза против существующего уровня. В соответствии с прогнозом, суммарная загрузка железнодорожной сети на подходе к Ванино прогнозируется к 2020 году на уровне 40 млн тонн. Если говорить о Приморском крае, то здесь этот объем к 2015 году превысит 91 млн тонн, а к 2020 году – 100 млн тонн всех видов грузов. Таким образом, для освоения нарастающего грузопотока требуется коренная реконструкция и развитие железнодорожной инфраструктуры как на БАМе, так и на восточной части Транссиба.

Требуемые для этого инвестиции составляют 563 млрд рублей до 2018 года. Часть из них составляют собственные средства РЖД (порядка 300 млрд рублей), остальные – из федерального бюджета. Однако отыскать требуемые деньги в кармане железнодорожников будет непросто. Дело в том, что правительственное решение о замораживании тарифов естественных монополий (тарифы РЖД замораживаются до начала 2015 года) приведет к снижению доходов самих монополий и ограничение возможностей для развития, которое может вылиться в снижение темпов модернизации.

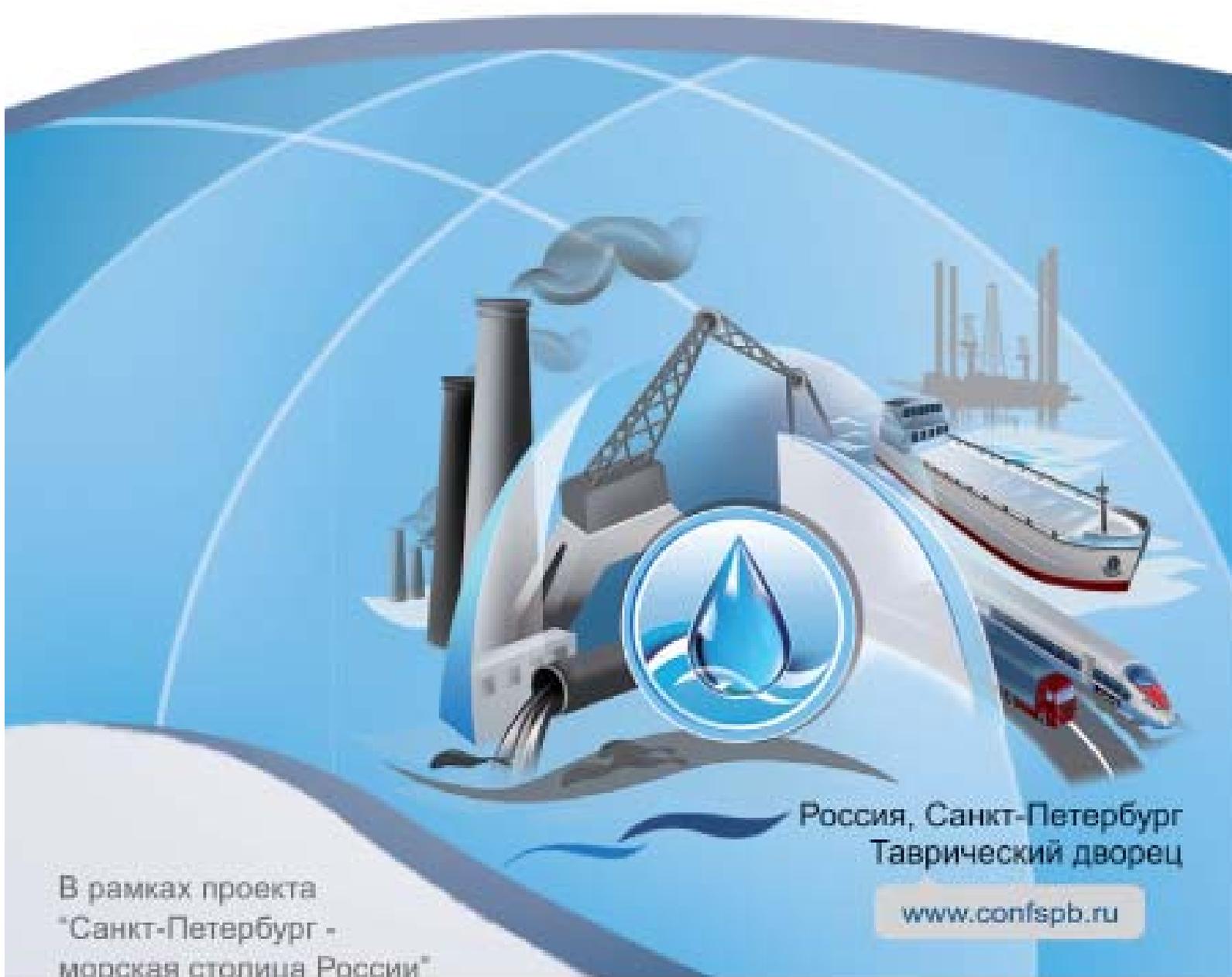
На повестке дня вопрос по тарифам возник не спонтанно и является одной из мер Правительства по стимулированию экономического роста. В первую очередь это касается промышленного производства, которое в 2013 году вошло в стадию стагнации.

Для гарантии инвестиций РЖД будет заключать «хозяйственные соглашения» с грузоотправителями, по которым они гарантируют железнодорожникам грузопоток по БАМу и Транссибу, а монополия – перевозку этого объема, Первой такой документ с РЖД подписала Тувинская энергетическая промышленная корпора-

V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

ЭКОЛОГИЯ

27-28 февраля 2014



В рамках проекта
"Санкт-Петербург -
морская столица России"

Россия, Санкт-Петербург
Таврический дворец

www.confspb.ru

www.global-port.ru

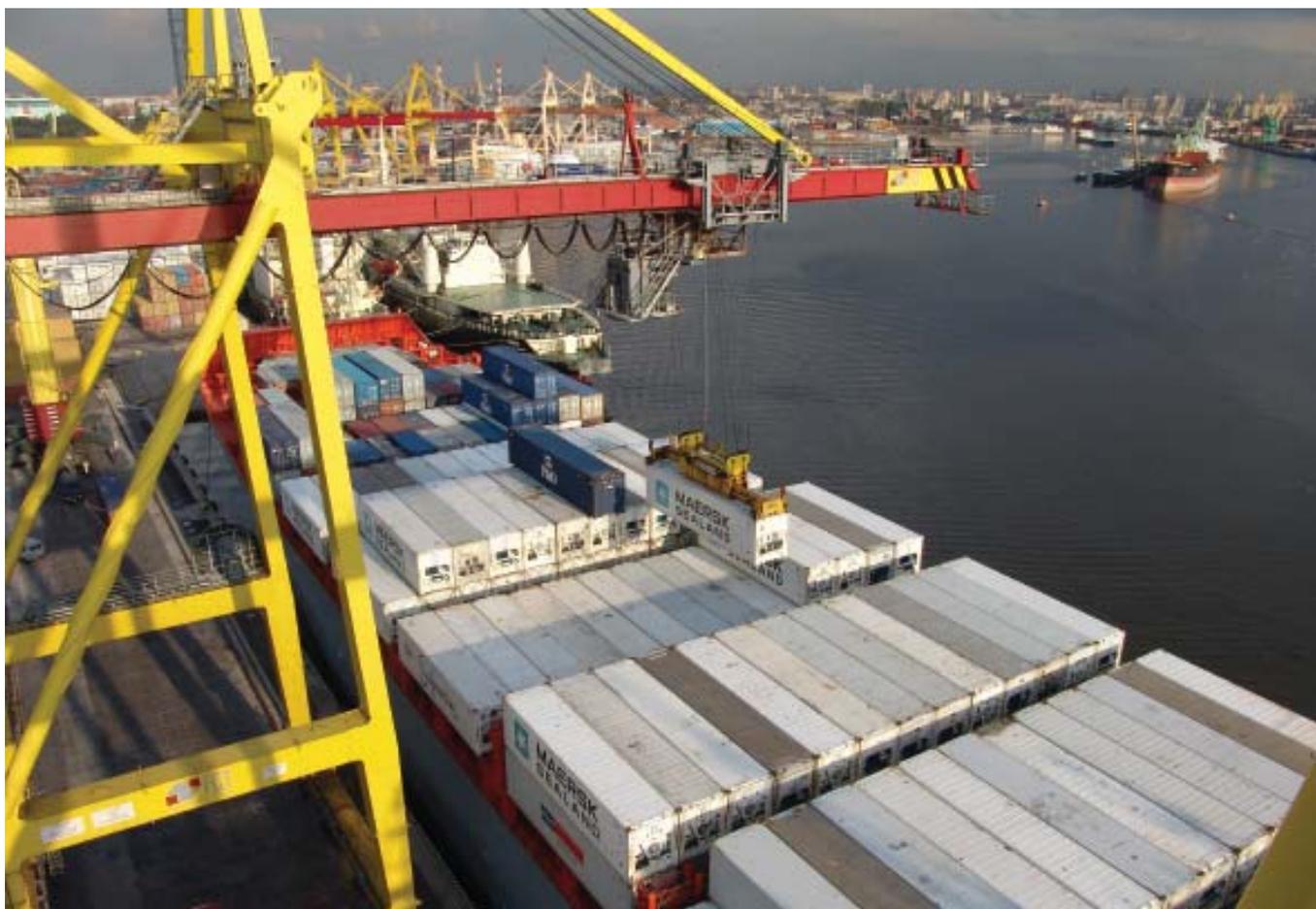
При поддержке и участии:



Отдел выставок: expo@confspb.ru
Отдел конференций: conf@confspb.ru

Оператор форума:
Телефон/Факс: +7 (812) 327-93-70





ШЛИФОВКА ТЕХНИКИ

Большой порт Санкт-Петербург сохраняет позиции ключевого порта России по обработке контейнерных грузов. Устранение очевидных недостатков в его работе усилит привлекательность петербургских морских терминалов для грузовладельцев.

*Владимир Поздняков,
генеральный директор
ООО «Балтика-Транс»*

Ключевым естественным преимуществом Санкт-Петербурга перед другими портами РФ является выгодное географическое положение по отношению к основным центрам потребления и производства грузов. Наиважнейший фактор — это близость Санкт-Петербурга через Балтику к развитым транспортным центрам Северной Европы, через которые идут основные торговые потоки в Америку, Азию и остальной мир. Исторически выстроенная транспортная инфраструктура вокруг порта связывает его с европейской частью России, Уралом и Сибирью. Прорубленное Петром I «окно в Европу» уже давно является транспортными воротами, через которые идет слияние российской экономики с мировой.

В настоящее время растут объемы контейнерных грузов на Дальнем Востоке и в Новороссийске, однако возможности роста грузопотоков через эти порты ограничены. Восточный и Владивосток ввиду своей удаленности должны иметь более развитую транспортную инфраструктуру.

Сейчас пропускная способность портов ограничена возможностями железнодорожной инфраструктуры. Новороссийский порт не имеет больших перспектив по введению новых территорий, хотя на текущий момент еще есть куда развиваться транспортной инфраструктуре вокруг порта.

Что касается свободных территорий, то Санкт-Петербург вне его исторической части, территории вне города обладает достаточным потенциалом площадей для развития портовой инфраструктуры — проект нового грузового терминала в Бронке тому подтверждение.

В рамках глобализации

За последние 12 лет мировой грузооборот вырос в 1,5 раза — с 6 до 9,3 млрд тонн, в то же время контейнерные перевозки развивались более динамично и увеличились в 2,5 раза. Российские морские порты не стоят в стороне от мировых процессов, и их значимость в системе глобальных перевозок также усиливается. К примеру, с 2000 по 2012 год грузооборот морских портов России увеличился в 3 раза: со 182 до 566 млн тонн соответственно.

Основной поток контейнерных грузов идет в Россию через порты Балтийского

моря: Санкт-Петербург и Усть-Лугу, а также портовые комплексы в Финляндии и в Прибалтике, которые переваливают транзитные российские грузы.

Кроме Балтийского бассейна, в стране с контейнерами работают порты на Черном море (Новороссийск) и на Дальнем Востоке (Владивосток и Восточный). Оборот контейнерных грузов России с учетом транзита через Прибалтику и Финляндию вырос в 7,5 раз с 2000 года. Сравнимая 2000 год и сегодняшний день, виден стремительный рост перевалки контейнеров в порту Санкт-Петербург, она выросла почти в 9 раз. Однако в последние несколько лет рост замедляется в отличие от Новороссийска и портов Дальнего Востока: за последние три года их контейнерооборот вырос в 2 раза. Также постепенно растут и прибалтийские порты, за 3 года они выросли в 1,5 раза.

Что касается Большого порта Санкт-Петербург (БПСПб), то с каждым годом он усиливает свою контейнерную специализацию. Доля экспортно-импортных контейнерных грузов, приходящих в Россию морем (включая балтийский транзит), в общей перевалке грузов ежегодно растет: в 2000 году она составляла 11,5%, сегодня – 40-45%. Количество контейнерных линий, имеющих сервис на Санкт-Петербург, выросло в три раза, сроки нахождения импортных грузов в порту упали с 10-15 дней до 3-7 дней, а льготный период сократился в 2 раза. Для экспортных грузов ситуация обратная, грузопоток меньше импортного, и необходимо привлекать грузы для обратной загрузки порожних контейнеров и как результат загрузки терминалов.

Последние три года совокупный грузооборот Санкт-Петербурга падает, при этом перевалка контейнеров продолжает расти. Сейчас в порту Санкт-Петербурга и Усть-Луги с контейнерами работают пять крупных стивидорных компаний («Первый контейнерный терминал», «Петролеспорт», «Контейнерный терминал Санкт-Петербурга», «Моби Дик», «Усть-Лужский контейнерный терминал») с общей проектной пропускной способностью 3,5 млн TEU, что соответствует 74% загрузки. Десять лет назад пропускная способность терминалов была в три раза ниже, а их загрузка – 56%.

Все без исключения вышеуказанные стивидоры планируют рост перевалки контейнеров через свои терминалы. Объединяя их инвестиционные планы,

можно спрогнозировать, что через 10 лет пропускная способность вырастет еще в три раза – до 10,6 млн TEU. На шесть терминалов (пять существующих и строящийся ММПК «Бронка») придется объем 7,8 млн TEU (при текущей загрузке), что сравнимо с ведущими контейнерными портами Северной Европы. Причем это прогноз при сохранении текущих средних сроков прохождения груза через порт 5-6 дней.

Есть работа

Впрочем, существует целый ряд барьеров, которые препятствуют более динамичной эксплуатации российской портовой инфраструктуры. В числе основных факторов необходимо отметить непрогнозируемые сроки и стоимость прохождения грузов через порты. По статистике, в среднем груз находится в порту 5,4 дня. За это время происходит: выгрузка контейнера с судна, получение документов о прибытии груза, регистрация, таможенные процедуры подача, возможный досмотр и выпуск декларации на груз, снятие с учета по складу и вывоз груза из порта.

Альтернативные Санкт-Петербургу порты, оттягивающие на себя часть российских грузов, имеют ряд конкурентных преимуществ. В том числе, низкие сроки прохождения груза через порт – в среднем, не более двух дней, также отличаются ставки морского фрахта и процедура таможенного оформления.

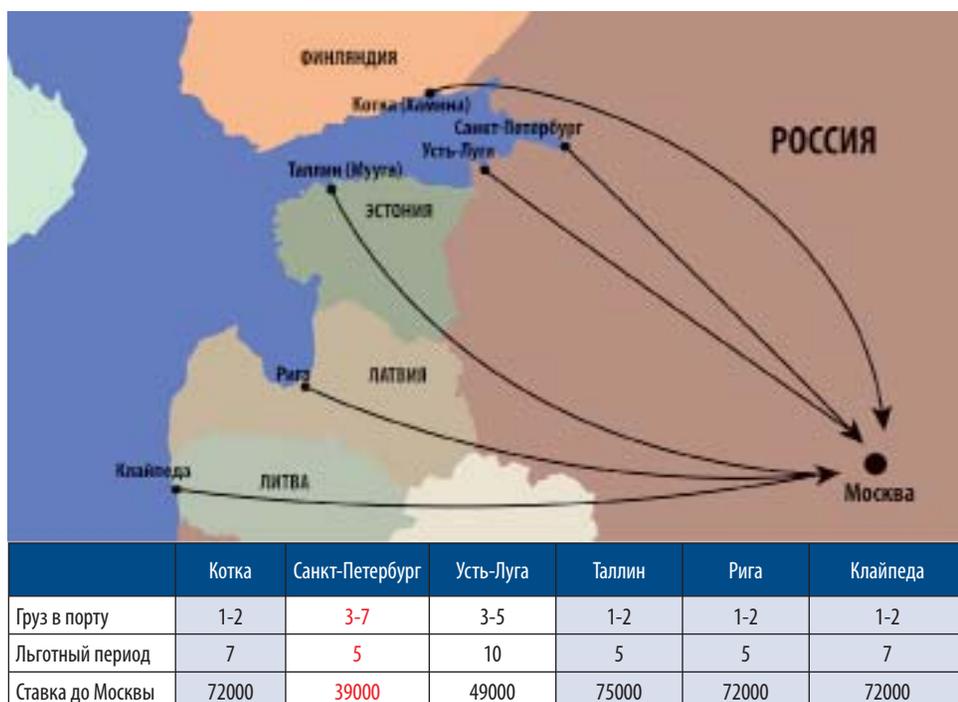
Общеизвестно, что для грузовла-

дельца в первую очередь важны три элемента логистики: сроки, цены и сервис. При этом необходимы гарантии стабильности затрат на логистику (тамо-



женное оформление, экспедирование, доставка «до двери»), прогнозируемые сроки и безопасность транспортировки. Поэтому, среди прочих, необходимы конкретные шаги по дальнейшему снижению средних сроков нахождения груза в порту: электронный документооборот, оценка рисков по грузу таможенными и другими государственными органами до прибытия в порт, снижение затрат на хранение грузов в порту за счет сокращения сроков хранения. Для проверенных участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) необходимо создавать зеленый коридор. Наконец, не будет лишней постоянная работа с клиентами, использующими альтернативные порты, путем наглядной демонстрации преимуществ порта Санкт-Петербург.

Основные конкурентные преимущества портов Прибалтики и Финляндии.



Источник: ГК «Балтика-Транс»

Выгрузка на ледовый припай
в Арктике



УНИКАЛЬНЫЙ ОПЫТ ПАРОХОДСТВА

Мурманское морское пароходство сохраняет позиции одной из ведущих судоходных компаний России и продолжает играть ключевую роль в доставке грузов по трассам Северного морского пути.

*Владимир Дмитриевский,
директор филиала
ОАО «Мурманское морское пароходство»
в г. Санкт-Петербург*

Морское судоходство

История плавания по Северному морскому пути (СМП) неразрывно связана с Мурманским морским пароходством (ММП), основанном в 1939 году. Корабли и экипажи пароходства положили начало освоению важнейшей широтной транспортной магистрали России с Запада на Восток и внесли огромный вклад в развитие арктического мореплавания — одного из самых сложных видов эксплуатации судна.

Несмотря на усиление конкуренции на рынке перевозок, ММП сохраняет свои позиции как одно из ведущих судоходных предприятий на рынке транспортных услуг среди российских судовладельцев: доля перевозок грузов флотом ММП в общем объеме перевозок морскими судами под российским флагом в 2012 году составила 22% (для сравнения в 2011 году — 19,6%).

Компания доставляет различные грузы в труднодоступные районы Крайнего Севера, участвуя в государственных программах. Ежегодно увеличивается объем доставленных в арктические регионы грузов по программе Северного завоза: в 2011 году — 128,5 тыс. тонн,

в 2012 — 307,0 тыс. тонн. В транспортировке грузов в восточном направлении участвует сухогрузный флот компании: теплоходы «Капитан Данилкин» и «Юрий Аршеневский». Доставка нефтеналивных грузов осуществлялась танкерами «Варзуга», «Индиго» и «Хатанга» по маршруту Мурманск-Певек и из порта Находка в порты Провидения, Эгвекино, Анадырь и Певек.

ММП нарабатывает уникальный опыт доставки крупных негабаритных грузов, при этом погрузка осуществляется в любом удобном для грузовладельца порту. Так, летом 2013 года пароходство участвовало в реализации проекта волновой станции «РусГидро». Установка «ВОЛНЭС-30» в демонтированном виде с помощью плавкрана ПК-76 погрузили на борт теплохода «Юрий Аршеневский», который доставил технику в район острова Кильдин (мыс Чаврай). Швартовые операции в открытом море — это достаточно сложный и ответственный процесс. Работа велась несколько дней, в круглосуточном режиме.

Специалистами компании проработаны схемы размещения грузов в трюмах, доставки и выгрузки контейнеров, колесной и гусеничной техники, нефтегазового оборудования весом до 200 тонн, генеральных грузов на необорудованный берег. моряки пароходства имеют десятилетнюю практику доставки грузов в арктические пункты и выгрузку через припай.

ММП не первый год осуществляет транспортировку грузов для золото-



искателей в вахтовый поселок на острове Большевик (второй по величине остров архипелага Северная земля). Весной 2013 года теплоход «Юрий Аршеневский», несмотря на сложнейшие навигационные условия – тяжелые льды, торосистость, доставил на Большевик свыше 2 тыс. тонн грузов. На припайный лед выгрузили автотехнику, строительные материалы, дизельное топливо.

За более чем 70-летний период истории компании экипажами ММП хорошо изучены особенности плавания во льдах Арктики. В доставке грузов для строительства порта Сабетта на Ямале и выгрузке на припайный лед участвуют суда снабженцы серии СА-15 усиленного ледового класса с мощным крановым оборудованием и откидными аппаратами для погрузки-выгрузки тяжеловесной техники. Зимой 2014 года предполагается

постоянная работа в направлении порта Сабетта двух судов парокходства – «Капитан Данилкин» и «Юрий Аршеневский».

Суда компании продолжают работать на традиционном Дудинском направлении и доставляют грузы для нужд ГК «Норильский Никель». Теплоход «Виктор Ткачев» перевозит трубы большого диаметра, строительные грузы.

Помимо традиционных перевозок, Мурманское морское пароходство участвует во многих проектах по освоению месторождений углеводородного сырья шельфа арктических морей. Компания осуществляет доставку грузов и снабжения для строительства системы магистральных газопроводов «Бованенково-Ухта».

ММП осуществляет эксплуатацию собственного рейдового перегрузочного комплекса на акватории Кольского залива – объекте, являющемся составной частью Мурманского транспортного комплекса. С мая 2012 по август 2013 года через ошвартованный на РПК-1 танкер «Натали» перевалено порядка 200 тыс. тонн дизельного топлива направлением в порты Чукотки, Дудинку и для снабжения МЛСП «Приразломная».

Уникальность комплекса заключается в том, что терминал имеет круглогодичный, круглосуточный режим работы и может оказывать услуги по перегрузке углеводородов и сыпучих грузов (ММП имеет опыт перегрузки ЖРК с судна челнока на судно-отвозчик посредством плавкранов).

С мая по октябрь 2012 года танкерами «Варзуга» и «Хатанга» на МЛСП «Приразломная» доставлено 30 тыс. тонн топлива для обеспечения жизнедеятельности платформы на осенне-зимний период. В 2012 году несколько рейсов в район Печорского моря совершил танкер «Индиго». Прием топлива на плат-

Мурманское морское пароходство оперирует несколькими десятками морских плавательных средств и работает практически во всех областях морской транспортной отрасли. Компания занимает устойчивое положение по перевозке всех видов навалочных, генеральных, нефтеналивных грузов в Арктическом, Атлантическом и Антарктическом бассейнах. В состав флота компании входят сухогрузные, нефтеналивные, пассажирские суда, дизельный ледокол и вспомогательная техника — плавкраны.

форму происходил с использованием танков многофункциональных судов «Юрий Топчев» и «Владислав Чижов», оборудованных системой динамического позиционирования.

В последние годы к традиционным поставкам на Новую землю и Байдацкую губу добавились портопункты архипелага земля Франца-Иосифа, Анабара, порты Хатанга и Тикси. Летом прошлого года танкер «Котлас» осуществил снабженческую операцию по маршруту Мурманск-Обская губа-Хатанга, а затем транспортировал дизтопливо на Землю Франца-Иосифа (погранзастава Нагурское и мыс Челюскин).

Одним из успешных коммерческих проектов ММП является работа дизель-электрического ледокола «Владимир Игнатюк» (проект – Arctic Kalvik). Сегодня судно обеспечивает сейсмозведочные работы на шельфе Аляски. Это многофункциональное судно, выполняющее функции и ледокола, морского буксировщика и судна-снабженца. Удачное конструкторское решение – форма кормы – позволяет ледоколу обеспечивать лучшее поддержание канала.



Танкер-накопитель на РПК-1 в Кольском заливе



ФЛОТСКАЯ ГОЛОВНАЯ БОЛЬ

Проблемы при реализации российской Государственной программы вооружений в разделе ВМФ во многом связаны с одновременным созданием избыточного количества головных кораблей.

Виктор Цукер

Факты, характеризующие современное состояние ВМФ РФ, вызывают озабоченность. Количественный состав морских сил общего назначения снизился до минимального уровня, а ввод в боевой состав новых кораблей осуществляется с большим отставанием от намеченных сроков. Как отмечают в Морской коллегии при Правительстве РФ, по боевому потенциалу оперативно-стратегические объединения отечественного ВМФ уступают не только ВМС ведущих морских держав, но и ряду других близлежащих государств, а большинство кораблей, судов ВМФ, а также образцов вооружений, военной и специальной техники нуждается в ремонте.

Что касается текущего процесса перевооружения флота, то для него характерны чрезмерный типаж (по номенклатуре типов кораблей РФ превосходит все страны НАТО вместе взятые), долгострой, проблемы с головными образцами, непропорционально высокие

стоимости постройки и т.п. Все это — следствие принципиального изменения в начале 1990-х годов взаимодействия ВМФ с промышленностью. Минобороны монополизировало все вопросы формирования Государственной программы вооружения (ГПВ), Государственного оборонного заказа (ГОЗ), экспертизы проектов, ценообразования и пр. Федеральные органы промышленности и их головные институты исключались из этих процессов. Все концептуальные решения военные принимали по прямому взаимодействию с главными конструкторами, каждый из которых естественно был заинтересован в развитии именно своего типа корабля.

Чтобы выйти из нынешнего удручающего положения, необходимо определиться с приоритетами развития, и это главная, хотя и не единственная проблема ВМФ. Соответственно, должны определиться приоритеты: номенклатура и облик современных кораблей.

Нельзя забывать об опережающих НИОКР, недостаток которых ведет к нарастающему отставанию в создании перспективной военно-морской техники. Однако и с этим не просто. Корабелы и военные, каждый со своей стороны, не в полной мере выдерживают сроки проведения разработок. Впрочем, справедливости ради необходимо отметить, что существующая производственная база не позволяет в полной мере развивать современные

Судостроение



системы вооружения. В частности, речь о создании высоковольтного оборудования для полноэлектрических кораблей, системах лазерного оружия.

Очередной заход

В соответствии с поручением Президента России, к началу 2014 года военным ведомством совместно с оборонной промышленностью должна быть разработана долгосрочная программа военного кораблестроения на период до 2050 года. По словам заместителя министра обороны РФ Юрия Борисова, эта программа обеспечит поступательное эволюционное развитие корабельного состава ВМФ, сокращение типажа проектов кораблей и увеличение их серийности, опережающее создание проектных и промышленных технологий, а также эффективное расходование бюджетных средств в рамках всего жизненного цикла кораблей.

«За последние два десятилетия ввиду низкого уровня ассигнований сроки создания головных кораблей затягивались, зато их количество в

доках для постройки в «замороженном» виде постоянно увеличивалось, сегодня оно превысило все разумные пределы, – констатировал Юрий Борисов. – Снижение числа типажей кораблей позволит увеличить серийность строящихся кораблей на базе единых платформ с предусмотренным модернизационным потенциалом. Разумеется, при этом должны быть предусмотрены поочередные модификации проектов и строительство небольших подсерий перспективных кораблей».

В Минобороны уверены, что чрезмерный типаж и низкая унификация характерны не только для конечной продукции, но и корабельных технических средств. К примеру, в составе ВМФ имеется избыточный типовой ряд ядерных энергетических установок атомных подводных лодок: к 2014 году в составе кораблей с ядерными энергетическими установками (с учетом атомоходов проекта 955 «Борей» и 855 «Ясень») будет находиться пять типов реакторных и семь типов паротурбинных установок. «Целеобразно было бы обеспечить снижение разнообразия ядерных энергетических

Общий объем ассигнований на реализацию ГПВ с 2011 по 2020 годы в части ВМФ составляет 5 трлн рублей, из них 47% предусмотрено на строительство новых кораблей. К 2020 году Минобороны РФ планирует закупить 100 кораблей, включая 40 подводных лодок (проекты 955 «Борей», 855 «Ясень», 677 «Лада», 636.6 «Варшавянка»), 35 корветов, 14 фрегатов, четыре командно-экспедиционных корабля типа Mistral и прочие корабли. Дополнительно планируется провести модернизацию ряда надводных кораблей и подводных лодок. На ремонт и сервисное обслуживание кораблей ВМФ выделяется около 100 млрд рублей в год, это составляет 30% объема Гособоронзаказа по номенклатуре ВМФ.

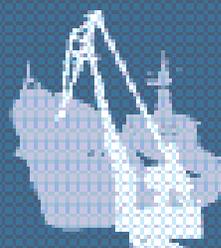
установок за счет выбора единой базовой схемы с учетом унификации для подводных и надводных атомоходов», – считает замминистра обороны РФ.



МЕЖДУНАРОДНАЯ
КОНФЕРЕНЦИЯ

10-11 апреля 2014
Санкт-Петербург

РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ



Организаторы



ЦНИИ
морского
флота



Крыловский
государственный
центр науки



Журнал
«Вестник морского
флота»

10-11 апреля 2014 года в Санкт-Петербурге состоится международная конференция «**Российское судостроение**».

Тематика конференции

Состояние мирового судостроения:

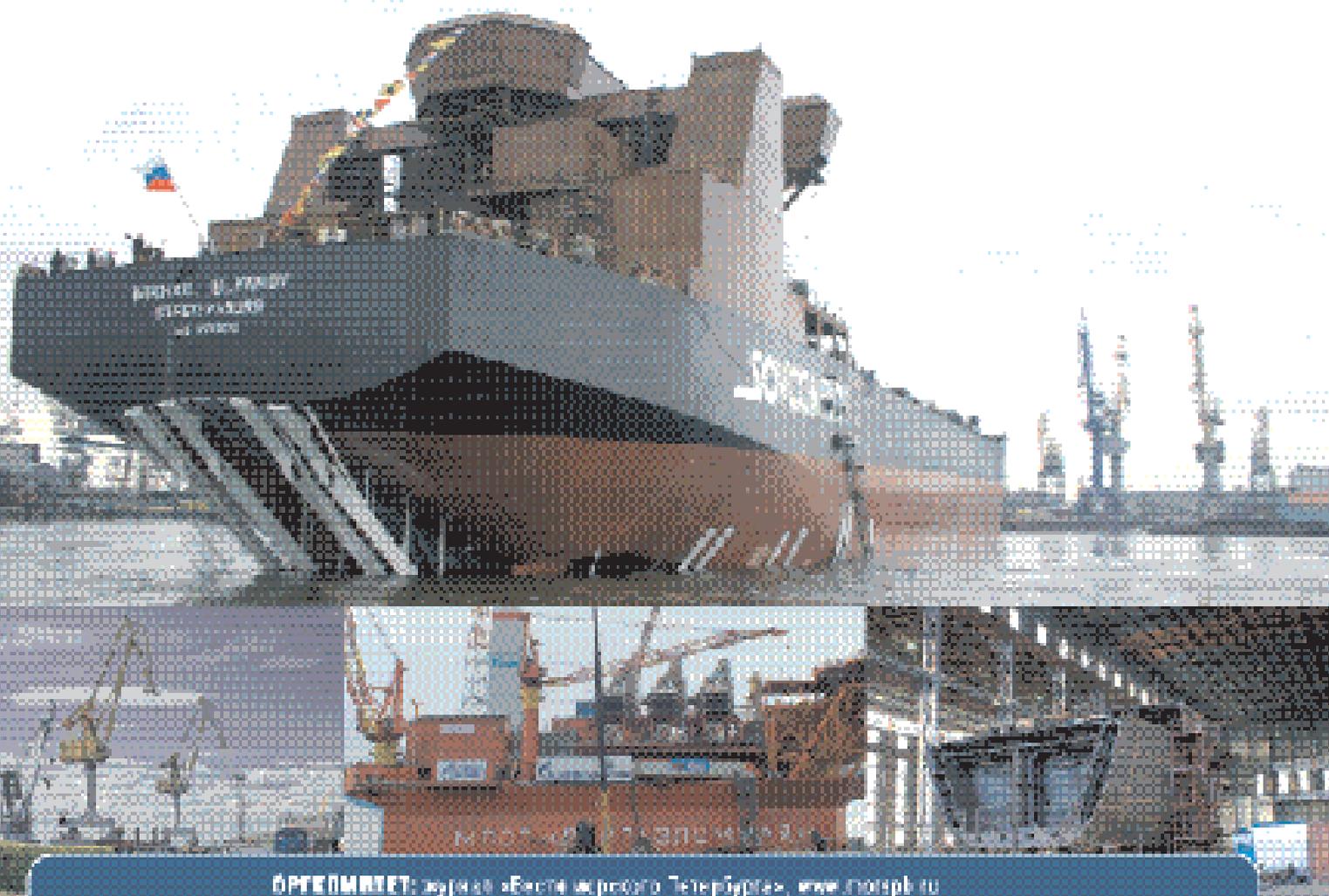
- тенденции мирового судостроения: их влияние на судостроение России, специфика мирового судостроительского рынка, доля на рынке суда, обзор заказов по странам, верфям;
- будущее мирового судостроения и тенденции в производстве судов.

Состояние судостроения России:

- государственная программа развития судостроительной промышленности до 2020 года;
- анализ задач развития морского транспорта российского судостроения и судостроения;
- стратегия развития верфей и программы модернизации судостроения для компаний;
- возможности развития новых верфей;
- возможности российской экономики в производстве судостроения;

- структура рынка судов и вспомогательных флота, проблемы и механизмы обеспечения рынка флота;
 - сравнительный анализ строительства судов в России и за рубежом с точки зрения судостроительной компании;
 - основные критерии выбора верфей для размещения судостроительных заводов;
 - стратегия ОПК в области гражданского судостроения: роль и возможности флотского и гражданского рынков, международная кооперация в сегменте гражданской морской торговли.
- Современные методы проектирования судов.**
Кооперация с иностранными производителями и поставщиками судового оборудования.
Современные механизмы финансирования строительства судов:
- инновационные схемы в судостроении России: опыт, проблемы, перспективы.

Второй день конференции посвящен судостроительному заказу Санкт-Петербурга, деловые встречи.



ОРГАНИЗАТОР: журнал «Вестник морского флота», www.flotspb.ru
+7(812) 230 5154, 230 0443, info@flotspb.ru, info@flotspb.ru



К 100-ЛЕТИЮ НЕВСКОГО ССЗ

На Невском судостроительно-судоремонтном заводе в Шлиссельбурге состоялся спуск на воду очередного теплохода «Нева-Лидер 7» проекта RSD49. В следующем году завод завершает строительство серии из 10 судов данного проекта.

*Галина Овечкина,
начальник отдела рекламы и PR
Северо-Западного пароходства UCL Holding*

18 октября 2013 года на слипе Невского ССЗ состоялся спуск на воду судна «Нева-Лидер 7» проекта RSD49. Оно построено для Северо-Западного пароходства (СЗП) по проекту «Морского инженерного бюро-дизайн-СПб». Как отметил на церемонии пуска генеральный директор Невского ССЗ Владимир Прудыус, спуск теплохода «Нева-Лидер 7» в преддверии 100 летнего юбилея Невского ССЗ – лучший подарок для его работников.

Особенностью судна является наличие большого среднего трюма длиной 52 м, который позволяет перевозить в прямых рейсах Европа – Каспий негабаритные проектные грузы. Как отмечают в СЗП, суда данного проекта очень востребованы в пароходстве. Предыдущий, спущенный на заводе сухогруз «Нева-Лидер 6» отправился в первый рейс 31 октября.

В период навигации по внутренним водным путям России теплоходы проекта RSD49 работают преимущественно на перевозках оборудования из Северной и Южной Европы в порты Волги, Камы, Каспия. Так, в период с ноября 2012 года по 25 октября 2013 года пятью судами

Невский ССЗ расположен в городе Шлиссельбурге и является одним из старейших предприятий водного транспорта на Северо-Западе России. Судостроением занимается с 1952 года, выполняет строительство морских и речных судов различного типа и назначения и все виды судоремонта. Судоподъемный слип завода позволяет спускать на воду и поднимать для ремонта суда длиной до 140 метров и доковым весом до 3000 тонн.

серии «Нева-Лидер» пароходство перевезло более 220 тыс. тонн грузов.

В следующем году завод завершает строительство серии из 10 судов проекта RSD49. Однако завод работает над получением новых контрактов. Одним из таких крупных заказов станет строительство танкера для российского ВМФ по контракту с Министерством обороны. Передача танкера военным запланирована к концу 2016 года.

Фото предоставлены Невским ССЗ

«Десятый вал», 1850
И.К. Айвазовский



УТЕШИТЬСЯ ПОСЛЕДНЕЙ НАДЕЖДой

Морское право

Россия уделяет все больше внимания проблеме эффективной борьбы с чрезвычайными ситуациями. Развитие судоходства по Северному морскому пути неизбежно подтолкнет к обновлению, расширению и детализации порядка национального и международного спасания. Россию обязывает к этому не только мировой авторитет, но и действующие международные конвенции.

*Виктория Жданова,
ведущий юрист ООО «Инмарин»*

Поразительно осознавать, что огромное заснеженное пространство, известное всему миру как Арктика, никому не принадлежит. В 21-м веке она остается одной из немногих территорий, правовой статус которой не определен: для удобства такой статус именуется попросту международным.

Несмотря на большое количество межгосударственных конвенций и соглашений, все нормативно-правовые акты и обязательства международного типа неизбежно означают нечто неопределенное, условное, добровольное. На бумаге такое положение дел трудностей не представляет, но на практике государства, а чаще частные лица, все больше сталкиваются с реальными проблемами, связанными с медленным развитием «арктического права». А ведь в соответствии с ним должны будут функционировать исследовательские базы на севере, сохраняться жизнеспособность коренных народов, а также совершаться проходы

по возрождаемому Северному морскому пути (СМП).

Из всего вышеперечисленного использование СМП в рамках отсутствия строгого правового регулирования является самым опасным из всех современных проблем: с каждым годом поток грузов по СМП возрастает, судовладельцы сталкиваются с реальными сложностями в виде отсутствия в необходимом объеме инфраструктуры, обеспечения безопасности мореплавания. Несмотря на то, что правительство России усиленно работает над решением данных задач, большинство судовладельцев не имеют представления о том, в рамках какого правового режима, кем и по какой схеме будет осуществляться поисково-спасательные операции на СМП. Не придается широкой огласке существующий механизм и порядок ликвидации последствий экологических катастроф от разливов нефтепродуктов и нефти в таком уязвимом районе мирового океана как арктические моря.

Закон есть или нет?

Законодательная база в отношении Арктики является набором из национальных нормативно-правовых актов так называемых «полярных» стран, имеющих прибрежные границы с Арктикой, а также

международных конвенций, в основном, установленных для разграничения арктических территорий.

Ключевым международным соглашением с 1982 года является Конвенция ООН по морскому праву, ограничивающая сферу влияния «полярных» государств не далее континентального шельфа их собственных территорий. На ее основании юрисдикции прибрежных зон СМП разногласий не вызывают, российское национальное законодательство обязано обеспечивать безопасность и функционирование судов на трассе СМП. Другое дело, что работа по развитию «арктического» законодательства идет в России тяжело и медленно: отсутствует единый набор нормативных актов, регулирующих все, или хотя бы ключевые аспекты судоходства и экологического контроля в Арктике. Того, что уже есть и вступило в силу, явно недостаточно. Так, к примеру «Правила плавания в акватории СМП», которые применяются в целях обеспечения безопасности мореплавания, а также предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, содержат 13 страниц, лишь одна из которых посвящена требованиям, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения (глава VIII). О порядке спасания судов на СМП в Правилах не говорится вовсе.

Увы, правительство который год безуспешно пытается согласовать и принять в базовой редакции Федеральный Закон «Об Арктической зоне РФ», проект которого опубликован и даже содержит основные существенные принципы его применения. Аналогично складывается ситуация с проектом Федерального Закона «О законодательном обеспечении развития арктических и северных территорий РФ», о котором в последний раз серьезно — на уровне Совета Федерации (СФ) — говорили еще в 2009 году. Тогда Комитет СФ по делам Севера и малочисленных народов в своем докладе отметил, что «значительная часть принятых законодательных решений по проблемам Севера и Арктики не выполняется или выполняется не в полном объеме».

По объемам развития и количества законодательства, регулирующего арктические территории и их использование, Россию существенно обогнали другие полярные страны. В Норвегии, например, разработкой законов для арктического региона занимается, в том числе, Норвежский Полярный Институт. Дополнительно в стране действует так называемая Политика Дальнего Севера

(High North Policy), в рамках которой Норвегия осуществляет международное взаимодействие с другими «полярными» государствами, включая Россию.

Совет да Арктика

Единственным, хоть сколько-нибудь значимым межгосударственным органом, занимающимся нормативным регулированием Арктики, является Арктический Совет. В него на постоянной основе входят Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Россия, Швеция и США. Орган действует на основании добровольного международного акта — Декларации об учреждении Арктического Совета 1996 года.

Совет является полностью неполитическим органом: делегаты не решают вопросы территориальности и юрисдикций, не разрешают споры по «нефтяным» вопросам, коих в Арктике возникает немало, а также не затрагивают темы коммерческого судоходства по СМП. Единственным исключением явилось рассмотрение Советом в 2009 году доклада об оценке морского судоходства в Арктике, после которого участникам была выдана рекомендация усилить его безопасность, в том числе, путем развития инфраструктуры в отдаленных северных районах.

Тем не менее, орган является полезным и значимым с точки зрения прорабатываемой им работы по координации сотрудничества «полярных» стран в области защиты окружающей среды

Под контролем и руководством Министерства юстиции и полиции Норвегии работают два департамента координации спасания: Южный и Северный. В их подчинении находятся множественные спасательные центры, расположенные по всей территории страны. С ними плотно сотрудничает полиция, медицинские службы и Служба по контролю воздухоплавания.

и спасания, предупреждения, готовности и реагирования на чрезвычайные ситуации, что актуально и для судовладельцев, использующих СМП.

Для целей спасания на море работа Совета показала свою важность еще в 2009 году, после создания в его рамках комитета по разработке и согласованию международного соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике. Документ опубликован и принят в Нууке (Гренландия). И хотя его сложно считать удобным юридическим инструментом для регулирования спасания (он недостаточно детализирован), предмет Соглашения определен логично и верно: разграничение авиационных и морских поисково-спасательных районов между странами — участниками соглашения, а также делимитация зон поиска под юрисдикцию каждой из таких стран в целях правильного сосредоточения поисковых и спасательных сил.

В качестве основы для проведе-



В августе 2013 года вступила в силу Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года. В соответствии с ее положениями, страны – участники конвенции, коим является и Россия, обязаны обеспечивать через национальное законодательство обязательное наличие на судах с экипажем более 100 человек, квалифицированного медицинского работника, а на судах, не имеющих врача на борту – хотя бы одного моряка, ответственного за медицинское обслуживание, назначение и применение лекарств как часть своих обычных обязанностей, или, по крайней мере, одного моряка на борту судна, обладающего навыками для оказания первой медицинской помощи.

ния операций по поиску и спасанию по Соглашению предлагается использовать Конвенцию по поиску и спасанию 1979 года, что входит в противоречие с целью Соглашения по делимитации и ограничению зон ответственности,

ведь Конвенция предусматривает общую систему поиска и спасания, не зависимо от района, где случилась авария.

Больше Совет к Соглашению не возвращался, переведя акцент на проблемы экологического характера: в 2013 году в Швеции на очередной встрече министров стран – участников Совета, принята Декларация по дальнейшей разработке планомерного и устойчивого развития социальной и экономической сферы в Арктике, а также ответственности по защите окружающей среды. Серьезность интереса Совета к экологическим проблемам подтверждает утверждение Соглашения о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике.

Без советов обойдемся...

Несмотря на все возрастающую роль Арктического Совета в регулировании спасания на севере, «полярные» страны, задолго до начала активной его работы, успешно координировали действия по предотвращению чрезвычайных ситуаций на основании двусторонних

и международных соглашений.

Так, между Россией и Норвегией с 15 сентября 2010 года действует соглашение о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане. Странами также осуществляется международное сотрудничество при обеспечении экологической безопасности на шельфе Баренцева моря, а именно: планирование мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, совместный план действий по реагированию на разливы нефти в Баренцевом море, совместные ежегодные учения, совместные ежегодные встречи и заседания для обсуждения и планирования дальнейших действий и сотрудничества.

В приложениях к данным соглашениям находятся детальные инструкции по порядку уведомления о чрезвычайной ситуации, запроса на содействие в его ликвидации, структура руководства процедурами ликвидации, а также описание организационных моментов учений, административных и бюрократических процедур, все в целях эффективного предотвращения и борьбы с экологическими загрязнениями.

Россия также является участником важных международных конвенций по защите окружающей среды: Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года (CLC), Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года (OPRC), Конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 (FUND), Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов, измененная протоколом 1978 года (MARPOL).

Все вышеуказанные конвенции содержат в себе регулирование разных аспектов борьбы с загрязнениями окружающей среды – от предупреждения такого загрязнения мерами технической безопасности (MARPOL) до постоянной готовности государств наиболее эффективно ликвидировать последствия аварий (OPRC), а также распределения ответственности за ущерб, который уже наступил и не смог быть предотвращен между частными лицами (CLC) и государством (FUND).

От теории к практике

В конечном итоге, наиболее важным аспектом спасания является не столько участие в конвенциях, сколько эффектив-



ное их применение на практике. О готовности Норвегии к ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций красноречиво говорит практика. Так, в феврале 2011 года контейнеровоз «Годафосс» сел на мель в районе Фредрикстада, в воду попало более 200 тонн мазута, угрожая национальному парку Ютре Хвалер. С норвежской стороны в ликвидации загрязнения участвовал воздушный специализированный флот и мониторинговые системы движения нефтяного разлива. Между тем, сама катастрофа была ликвидирована силами береговой охраны Швеции, включая известное судно «Посейдон».

Пример «Годафосса» демонстрирует самый важный навык в борьбе с экологическими катастрофами, а именно – готовность и возможность сотрудничества, кооперацию и принятие помощи от других стран, часто, более технически оснащенных. Такой же путь необходимо избрать России, естественно, без ущерба в приоритетах развития внутренних систем и технологий ликвидации аварий.

Спасание по-русски

Если проанализировать состояние дел в России, то в настоящее время национальное законодательство по спасанию полным и всесторонним считать нельзя. Давно устарели и без того неидеальные положения Постановления правительства РФ от 21 августа 2000 года №613 «О неотложных мерах по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов», а также Постановления правительства РФ от 15 апреля 2002 года №240 «О порядке организации мероприятий по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов на территории РФ».

Первый документ и вовсе накладывает ограничение на самое себя в части максимально возможного объема разлившихся нефти и нефтепродуктов, а второй – перекладывает львиную долю ответственности за ликвидацию аварии на частных лиц.

В дополнение к вышеизложенному, в России действует морально устаревший, не отражающий современных тенденций по спасанию Федеральный закон от 22 августа 1995 года №151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей», последняя редакция которого в 2012 году касалась, в основном, вопросов финансирования спасателей, а не развития их возможностей.

Вдобавок, Россия не имеет законода-



тельного механизма ни по привлечению к спасательным работам добровольцев, ни неспециализированных плавучих объектов, например, рыболовных или даже маломерных судов, что весьма актуально.

Впрочем, это не оправдание – Россия является участницей Конвенции 1979 года по поиску и спасанию людей на море, значит ее спасательные системы должны соответствовать международным стандартам.

Сегодня во главе спасательных структур на море стоит ФБУ «Госморспасслужба России», входящая в Министерство транспорта РФ. Учреждение имеет 8 бассейновых спасательных формирований, работающих с привлечением координационных центров по всей России. Именно на них возложены обязанности по проведению спасательных работ, судоподъема, буксировки и экологического контроля в РФ.

Фактическую работу по спасанию на море исполняют спасательные суда, принадлежащие Министерству транспорта РФ. Они несут вахту в определенных районах, выделенных под ответственность России на основании Конвенции 1979 года. В эти районы, к сожалению, не входит Азовское и Каспийское моря, а также восточная часть Арктики. Сигналы бедствия суда получают через систему приема и передачи аварийных сообщений с моря, используемой для поддержания связи в процессе спасательных работ.

Все спасательные мероприятия проводятся на основании специализированной нормативной базы – бассейновых планов организации взаимодействия сил и средств по спасанию. Эти планы для каждого бассейнового района разрабатываются координационными центрами, в строгом соответствии с требованиями Положения №917 от 28 июля 1995 года «О взаимодействии аварийно-спасательных служб мини-

стерств, ведомств и организаций на море и водных бассейнах России».

СМП и арктическая зона России подпадают под ведение мурманского спасательного формирования, имеющего станции в Диксоне, Тикси и Певеке. В 2013 году еще одна станция была открыта в районе Провидения. В 2014 году дополнительно откроются станции у Нарьян-Мара.

В заключение стоит отметить, что, несмотря на отсутствие адекватной, современной правовой базы для регулирования спасания, Россия с каждым годом уделяет все больше внимания проблеме эффективной борьбы с чрезвычайными ситуациями. Развитие судоходства на СМП неизбежно подтолкнет законодателя к обновлению, расширению и детализации порядка национального и международного спасания.

Как заявил на II Международной конференции «Спасание на море - 2013» руководитель ФБУ «Госморспасслужба России» Дмитрий Смирнов, в настоящее время «Госморспасслужба РФ» находится в стадии реформирования и с 2014 года ее организационно-правовая структура будет представлять единую вертикаль управления, подчинения и ответственности долж-



ностных лиц. Структурно в нее войдут: управление Госморспасслужбы и ГМСКЦ; 9 аварийно-спасательных формирований на бассейнах; 7 морских спасательно-координационных центров и 6 морских спасательных подцентров.

Русские корабли в Америке



АНДРЕЕВСКИЙ ФЛАГ У БЕРЕГОВ АМЕРИКИ

Очень велика вероятность, что развитие североамериканского континента пошло бы по совершенно иному пути, если бы не Российская империя и ее «Американская экспедиция» русского флота в 1863-1864 годах.

*Валентин Сидорин,
директор по общественным связям
Президентской библиотеки
им. Б.Н. Ельцина*

Президентская библиотека провела большое исследование, как российский флот, направленный в Атлантику и на Тихий океан Александром II, во многом предопределил победу Авраама Линкольна в войне с южанами, в результате которой на карте образовалось государство США. Сегодня эта страница истории двух стран выглядит особенно интересной и с неожиданной стороны показывает двусторонние отношения.

Из Кронштадта — на Нью-Йорк

150 лет назад военные корабли русского флота отправились к берегам Северной Америки. Под Андреевским флагом из Кронштадта и Владивостока вышла мощная экспедиция.

Решение о походе принял лично император Александр II, который отдал соответствующее приказание управляющему морским министерством

адмиралу Краббе. Это была акция «принуждения к миру» коалиции европейских государств и проявление политической поддержки Авраама Линкольна. Ни разу не встретившись друг с другом, русский царь и американский политик имели взаимные симпатии. Россия видела в Линкольне лидера, на которого надо ставить, будущий Президент США ощущал важность этой поддержки.

В 1863 году международная ситуация складывалась для России сложно. Польша боролась за выход из состава Империи. Франция и Англия, воспользовавшись восстанием поляков, создали антирусскую коалицию, куда вошла также Австрия.

Александр II принял решение направить две эскадры русского флота к берегам Америки — Атлантическую под командованием контр-адмирала Степана Лесовского и Тихоокеанскую под руководством контр-адмирала Андрея Попова. В случае войны Европы с Россией этим эскадрам предстояло действовать против колоний

противника. Поле сражения выступали просторы трех океанов – Атлантического, Тихого и Индийского. Морская операция должна была предотвратить назревавшую войну и продемонстрировать мощь, политическую волю Российской империи.

Подготовка к экспедиции проходила в условиях строгой секретности. Даже командиры кораблей, собравшиеся на Кронштадтском рейде, не знали о конечной цели экспедиции и получили инструкции только в море.

Создатели США

Так называемая «Американская экспедиция» русского флота 1863–1864 годов стала одной из ярких и интересных страниц в истории взаимоотношений двух стран.

В состав Атлантической эскадры вошли винтовые фрегаты «Александр Невский», «Пересвет» и «Ослябя», корветы «Варяг», «Витязь» и клипер «Алмаз». Общая численность экипажей превышала три тысяч человек.

29 сентября 1863 года последний из шести кораблей эскадры Лесовского бросил якорь в порту Нью-Йорка. Российские моряки были с восторгом приняты гражданами США. Депутация от общественного совета Нью-Йорка в специально составленной резолюции засвидетельствовала почетным гостям «свою благодарность за доброжелательство, обнаруженное во многих случаях русским правительством к правительству и народу Соединенных Штатов, в осо-

«Рында» и «Новик», винтовые клиперы «Гайдамак» и «Абрек». Общая численность экипажа – 1200 человек.

Документы, поступившие из Российского государственного архива военно-морского флота, содержат многие интереснейшие открытия как о самих походах, так и пребывании русских моряков у берегов Америки. Никогда ранее Россия, ее политика, роль в мире и особенно ее отношения с Соединенными Штатами не привлекали столь пристального внимания американской общественности.

В документах содержатся донесения о прибытии эскадры в Северо-Американские Соединенные штаты. Очень много свидетельств об участии русских моряков в различных мероприятиях. Причем не только в торжествах, но и в тушении пожаров в Нью-Йорке и Сан-Франциско. Города были объята пламенем, и российские офицеры, матросы спасали людей и их имущество, проявили себя настоящими героями.

«Заметный вклад русского флота в перелом гражданской войны и добрые дела наших моряков для американского населения засвидетельствованы в различных документах: от сухих донесений до эмоциональных публикаций в газетах Нью-Йорка и Сан-Франциско», – говорит генеральный директор Президентской библиотеки Александр Вершинин.

Русские военные корабли находились у берегов Америки около девяти месяцев. Была решена важнейшая стратегическая задача – сорвано вооруженное высту-

Великие дела и люди

Многие из участников экспедиции впоследствии стали известными адмиралами, учеными, музыкантами, прославившими флот и Россию.

На корвете «Богатырь» совершил свое первое океанское плавание кадет Николаевского мореходного училища Степан Макаров – будущий адмирал, флотоводец, ученый, создатель первого в мире ледокола.



На клипере «Алмаз» к далеким берегам Америки отправлялся молодой гардемарин, лишь недавно окончивший Морской кадетский корпус, будущий композитор Николай Андреевич Римский-Корсаков.

Контр-адмирал Андрей Попов вошел в историю как создатель русского броненосного флота, а Степан Лесовский в дальнейшем командовал Кронштадтским портом, управлял Морским министерством, был членом Государственного совета и командующим морскими силами России на Тихом океане.

Впоследствии, уже после благополучного завершения экспедиции, император Александр II признает ее «одной из лучших страниц в истории русского флота и своего правления».

В архивах, музеях и библиотеках России и США хранится немало интересных документальных свидетельств этой экспедиции. Президентская библиотека подготовила электронную коллекцию «Экспедиция русского флота к берегам Северной Америки». В нее вошло более десятка книг, различных документов и периодических изданий. «Вместе с тем в архивах еще скрыты многие факты американской экспедиции. Судовые журналы, приказы, инструкции и личные письма моряков, их банковские счета интересны для истории. Они могут стать источниками неожиданных открытий двусторонних отношений России и США», – уверен Александр Вершинин.

Иллюстрации из архива библиотеки, Российского государственного архива ВМФ, Центрального военно-морского музея.

Прием в честь русских военных моряков от имени А. Линкольна, Нью-Йорк, 1864 г.



Корабли российского флота близ Сан-Франциско

бенности при настоящих несчастных затруднениях».

Вторая русская эскадра под командованием Попова в тоже время вошла в гавань Сан-Франциско. В состав эскадры Тихого океана вошли винтовые корветы «Богатырь», «Калевала»,

пление коалиции европейских государств против России. Достигнуто это было без единого выстрела, за исключением залпов салюта в гаванях Нью-Йорка и Сан-Франциско. Русских моряков приветствовали на Бродвее. Это был политический, военный триумф.



А.Н. Крылов

**15 августа
исполнилось 150 лет
со дня рождения академика
Алексея Николаевича Крылова,
который вошел в историю,
прежде всего,
как блестящий
инженер-кораблестроитель.**

Мария Сметанина



УЧЕНЫЙ, ИНЖЕНЕР, ПЕДАГОГ

Академик А.Н. Крылов, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, Герой Социалистического Труда, принадлежит к числу выдающихся ученых. Он вошел в историю как блестящий инженер-кораблестроитель, педагог, математик, общественный деятель.

Изданное научное наследие А.Н. Крылова составляет 12 томов (1936-1956), оно охватывает проблемы теории и строительной механики корабля, теории магнитных и гироскопических компасов, математики, механики, баллистики, воздухоплавания, педагогики, истории науки и техники.

Страницы биографии

А.Н. Крылов родился в дер. Висяга Алатырского уезда Симбирской губернии (ныне – дер. Крылово Порецкого р-на Республики Чувашия) в семье артиллерийского офицера. В 1878 году поступил в Морское училище, которое окончил с отличием в 1884 году. После окончания училища работал в компасной мастерской Гидрографического управления, где провел свое первое научное исследование по девиации магнитных компасов. Теория магнитных гирокомпасов прошла через всю жизнь ученого.

В 1890 году закончил кораблестроительное отделение Николаевской Морской академии, где впоследствии преподавал математику и курс теории корабля. С 1910 года – ординарный профессор Морской академии. По воспоминаниям самого А. Н. Крылова, с 1887 года его «главной специальностью стало кораблестроение, или, лучше сказать, приложение математики к разного рода вопросам морского

дела». Преподавательская деятельность Крылова продолжалась почти до самой смерти в 1945 году, его лекции являются непревзойденными по ясности и доходчивости изложения.

В 1900-1908 годах Крылов заведовал первым в России опытовым бассейном, построенным за несколько лет до этого по инициативе великого русского ученого



Д.И. Менделеева. В этот период Крылов совместно с вице-адмиралом С.О. Макаровым работают над проблемой непотопляемости кораблей.

В 1916-1917 годах А.Н.Крылов – директор Главной физической обсерватории и начальник Главного военно-метеорологического управления; в 1919-1920 – начальник Военно-морской академии, а в 1928-1931 – директор Физико-математического института Академии наук СССР.

Единство теории и практики

Научная деятельность, которой Крылов посвятил шестьдесят лет своей жизни, охватывает многие отрасли физико-математических знаний. Кораблестроители справедливо считают его отцом современного кораблестроения. Математики произносят его имя с величайшим уважением. Много нового и ори-

гинального он внес также в механику, физику, астрономию, баллистику, теорию стрельбы, геодезию и в другие отрасли науки и техники. Труды Крылова подняли на небывалую высоту отечественную



кораблестроительную науку, упрочили ее приоритет, позволили решить проблемы науки и техники, оказавшиеся не под силу зарубежным ученым.

В области кораблестроения Крылов больше всего занимался теорией корабля. Его можно смело назвать создателем современной теории корабля; он блестяще решил такие новые, выдвинутые жизнью проблемы, как качка корабля, его непотопляемость и другие, предложил новую методику решения почти всех задач теории корабля. Так, одна из старейших кораблестроительных дисциплин, долго находившаяся в бессистемном состоянии и имевшая немало ошибок и «белых пятен», приобрела благодаря трудам А.Н.Крылова стройный и строгий вид, превратилась в четкую систему научных положений и выводов.

Какой бы проблемой ни занимался, Крылов всегда стремился сделать ее доступной для практического использования. В любой задаче, в любом вопросе он видел прежде всего физическую сущность, природу рассматриваемого явления, и благодаря этому безошибочно определял, куда и как направить логические рассуждения и математические выводы, чтобы быстро, с наименьшими затратами и в то же время с необходимой точностью решить поставленную задачу.

Крылов вел огромную практическую работу, участвуя в проектировании и постройке отечественного флота. В качестве технического эксперта принимал участие в работе над русскими линкорами типа «Севастополь», был главным инспектором кораблестро-

ения, затем – председателем Морского Технического комитета, консультантом Адмиралтейского и Балтийского заводов по вопросам судостроения, являлся председателем правительственного правления Путиловских заводов.

При непосредственном участии Крылова в постройке первых океанских танкеров начали применять новые прогрессивные конструктивные принципы, впоследствии принятые во всем морском нефтеналивном флоте страны. Академик консультировал разработчиков множества проектов речного судостроения, в том числе крупных лихтеров и барж для Беломоро-Балтийского канала.

Времена не меняются

Академик Крылов смело и до конца вскрывал ошибки иностранных ученых, предостерегая от имеющейся привычки считать все, что носит заграничный штамп, за непреложную истину, а это далеко не всегда правильно.

Также ученый решительно восставал против рутины и косности российских чиновников, сидевших в управлениях морского и артиллерийского ведомств. С убийственной иронией Крылов говорил, что все они действуют по одному правилу: ко всякому делу применяют одно из трех «от» – отписаться, отмолчаться, отказать.

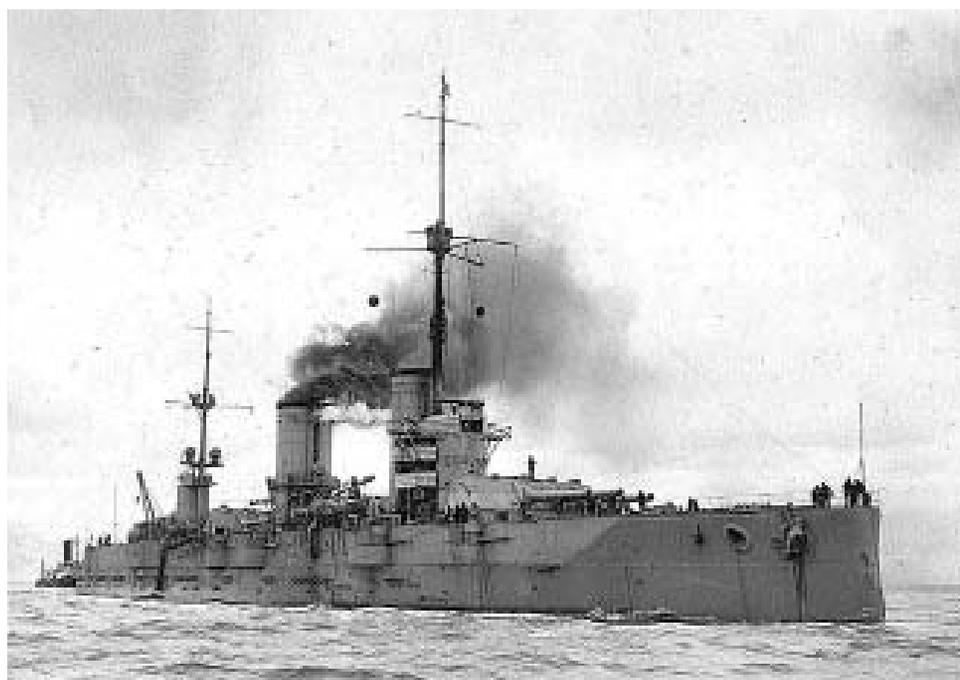
В этой борьбе Крылов часто обращался за поддержкой к русским морякам, видя в них людей, которые могут понять и оценить пользу новшеств в военно-морском деле. Один из своих

На судостроительной верфи «Шантье Наваль Франсе» в Марселе в 1925–1927 годах по заказу Нефтесиндиката СССР осуществлялась постройка двух нефтеналивных судов: «Советская нефть» и «Нефтесиндикат СССР». Академик Крылов как главный наблюдающий проявил себя требовательным заказчиком. Его придирчивый взгляд тут же замечал те или иные недоделки, и он требовал от представителей фирмы немедленного их устранения.

Директор фирмы говорил членам нашей делегации: «Ваш адмирал больше 2 млн нам стоит по каждому кораблю; ведь все, что он требует, мы обязательно должны исполнить. Спорить с ним невозможно!... Но я утешаюсь тем, что потеряв 2 млн, мы многому научимся: это поможет нам при следующих постройках с лихвой окупить потерю. Не каждый день можно встретиться с таким специалистом корабельного дела; за это можно уплатить и 2 млн.» (Ю.В. Варганов, «А.Н.Крылов ученый, педагог, инженер, общественный деятель».)

докладов на многоязычном официальном собрании, на котором присутствовало много офицеров флота, Крылов закончил словами: «Я уверен, что в той борьбе, которую я начал против рутины в кораблестроении, вы, господа адмиралы, вы, господа командиры, поддержите меня вашей властью, вашим авторитетом, вашим словом». Между прочим, за этот доклад Крылову в приказе по флоту был объявлен выговор «за употребление в служебном докладе выражений и тона, противных дисциплине и правилам воинского чинопочитания».

При подготовке использованы материалы Крыловского ГИЦ, Чувашского государственного художественного музея.





Андреас Рикхоф, государственный советник по экономике, транспорту и инновациям (Гамбург)



*слева: Н. Капкаева – глава представительства Порт Гамбург маркетинг в СПб;
справа: Манфред Дрансфельд, руководитель Немецко-Финской Торговой Палаты*



Н. Капкаева - руководитель представительства Порт Гамбург Маркетинг е.В. в С.-Петербурге, Андреас Рикхоф - государственный советник по экономике, транспорту и инновациям (Гамбург), Катрин Вердерманн - руководитель отдела экономики консульства Германии, Аксель Маттерн - председатель правления Порт Гамбург Маркетинг е.В., О. Губина - заместитель Генерального директора ФГУП «Росморпорт», А. Воробьев - председатель комитета по транспорту Администрации СПб

ЕЖЕГОДНЫЙ ПРИЕМ ПОРТ ГАМБУРГ МАРКЕТИНГ



*С. Пылин, В. Плеханов – С-З филиал Росморпорт;
Ю. Орлов – Пассажирский порт СПб;
П. Паринов – капитан Большого порта СПб*



*А. Шуклецов – порт Бронка
К. Гофман – порт Роттердам*



Г. Кёчау, руководитель пр-ва Торговой палаты Гамбурга в СПб



С. Семенов – Морстройтехнологии



*С. Лазарь – Стейнвех;
Т. Огородникова – Лайнеро*



*Д. Негодаев –
Трансфенника*



А. Андрианов – DFDS



*М. Дерябина – Морской Петербург;
А. Баранов – ITL*



А. Светличный – Петролеспорт



К. Александров – Аривист



*А. Головизнин – Морстройтехнологии;
А. Гагаринов – Ноедг*



*В. Щербакова – Янино;
А. Федоров – Eurosis Transport Systems*



*Н. Быков – OOSL
В. Харченко – Транслог*



Е. Ковыляева – Тимлайн



Г. Михайлов – Inflat Worldwide



*Е. Макаров – Suus logistics;
М. Просвиркин – Инфлот*



Р. Винтер – ТЛК



**ПОРТ САБЕТТА
ПО ЗАКАЗУ
РОСМОРРЕЧФЛОТА**



**10 МЛН. КУБ. М.
ЗА 10 НЕДЕЛЬ**



**СОЗДАНИЕ
АКВАТОРИИ И
ПОДХОДНОГО
КАНАЛА**



**РАБОТА В АРКТИКЕ
ВЫПОЛНЕНА УСПЕШНО!**



**18
ДНОУПРАВЛЯЕМЫХ
СУДОВ**

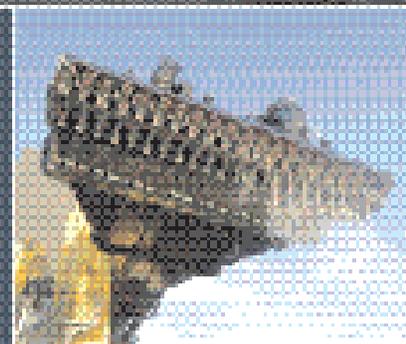


**ДНОУПРАВЛЯЕМЫЕ И НАРЫВНЫЕ РАБОТЫ
РАЗБОРКА СКАЛЬНЫХ ТРУБ И
СТРОИТЕЛЬСТВО ВОЛНОЛОМОВ И
БАРЬЕЖНЫХ УКРЕПЛЕНИЙ
МЫ УСПЕШНО РАБОТАЕМ В РОССИИ С 2004 ГОДА
СПЕЦИАЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА ШЕЛЬФЕ МОРЕЙ**



**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ГРЩА АИИ ШВЕЙЦАРИЯ ДЕНДЮИЛ 1102
Б.О., 18 линия, д. 31. БЦ "СЕНАТОР", этаж А-405
199176, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Т +7 (812) 332 50 64 Ф +7 (812) 332 50 63
russia.branch@jandenuil.com**

**АКВАТОРИЯ
ПОРТА ГОТОВА
К ПРИНЯТИЮ
ПЕРВОГО
ГРУЗОВОГО СУДНА**



www.jandenuil.com