

ВЕСТНИК МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[43]
№ 3 /2016



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



ПРИПОРТОВЫЕ ПРОЕКТЫ

МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА УСТЬ-ЛУГА
РЕАЛИЗУЮТСЯ В РАМКАХ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ
ПОРТОВ ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ

 **Усть-Луга**
multimodalnyy kompleks
ust-luga-mmc.ru

ПОРТЫ ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ | стр. 14

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

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



Стремиться к большему

**30 ноября —
2 декабря 2016**



**Санкт-Петербург,
КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»**

ТРАНСБАЛТИКА

2-я Международная выставка транспортно-логистических и таможенных услуг,
технических средств и складских технологий



В рамках выставки:

**КОНГРЕСС
ПО ТРАНСПОРТУ
И ЛОГИСТИКЕ**

Организаторы:  primexpo 
+7 (812) 380 60 04, transbaltic@primexpo.ru

**Забронируйте стенд:
transbaltic-expo.ru**



Содержание

Итоги и прогнозы

Региону на дороги. <i>Александр Белый</i>	3
Одним махом. <i>Александр Белый</i>	4
Дизели на выбор. <i>Виктор Цукер</i>	5
Умиротворение забыто. <i>Алексей Лисовский</i>	6

Порты и терминалы

Опытный персонал без лишних затрат. <i>Валерия Белячкова</i>	8
Shell присматривается к заводу. <i>Мария Сметанина</i>	13
Порты третьего поколения. <i>Алексей Валеров</i>	14
Почти потолок. <i>Александр Белый</i>	22

Бункерный рынок

ULSFO. Реальность побеждает мифы. <i>Редакция журнала «Вести морского Петербурга»</i>	24
--	----

Судостроение

По министерскому счету. <i>Александр Белый</i>	26
Год испытаний. <i>Алексей Лисовский</i>	27
«Надежный» и «Проворный» для пограничников. <i>Александр Белый</i>	28
«Черные дыры» проникнут в Тихий океан. <i>Алексей Лисовский</i>	30
«Море» интегрировали в систему. <i>Александр Белый</i>	32
Танкер для Минобороны. <i>Александр Белый</i>	33
Первый траулер для Камчатки. <i>Александр Белый</i>	34
Вопрос не снят. <i>Виктор Цукер</i>	36
Морская история	
70 лет Северному ПКБ. <i>Валерия Белячкова</i>	40
Юбилей компании «Русмарин»	44



Выпуск подготовлен при финансовой поддержке ООО «ОНЕГО ШИПИНГ»

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

ИЗДАТЕЛЬ: ООО «Морской Петербург»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН: Управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по СЗФО Рег.№ ПИ №ФС2-8842
ИЗДАЕТСЯ с 2007 года ТИРАЖ: 5 000 экз.

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

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

РЕДАКЦИЯ:

Дерябина Марина – генеральный директор; Цукер Виктор – главный редактор;
Зотова Вероника – зам. главного редактора; Алексей Лисовский – менеджер;
Сметанина Мария – менеджер; Дмитрий Тихомиров – дизайн и верстка
ОТПЕЧАТАНО: в ООО «Акрос», ул. Самойловой, д. 5



Правительство РФ обещает профинансировать строительство автомагистрали «Таврида» в Крыму в полном объеме. На эти цели выделят 100 млрд рублей.

Автомагистраль должна быть построена к 2020 году. Она обеспечит автоподход к транспортному переходу через Керченский пролив и соединит Керчь с Симферополем и далее с Севастополем. Протяженность новой четырехполосной трассы превысит 300 км.

Как указано в «Стратегии развития сети скоростных автодорог России до 2030 года» (разработана Министерством транспорта РФ и ГК «Автодор» и предусматривает увеличение протяженности высокоскоростных платных автодорог с 5 тыс. до 20 тыс. километров, что обойдется примерно в 7 трлн рублей), почти треть российских дорог эксплуатируется с превышением нормативной загрузки, а экономические потери от несоответствия уровня их развития потребностям экономики достигают около 2-3% ВВП ежегодно.

В 2016 году в Северо-Западный федеральный округ на развитие федеральных дорог и приведение в нормативное состояние дорог регионального, межмуниципального и местного значения должны поступить 77 млрд рублей из федерального бюджета. Об этом заявил в середине июля Полномочный представитель президента РФ в СЗФО Владимир Булавин (в конце июля назначен руководителем Федеральной таможенной службы РФ). По его словам, в последние годы состояние федеральной сети улучшается, однако количество региональных и местных дорог, не соответствующих нормативам, постоянно увеличивается. Основная причина такого положения дел — недофинансированность работ по ремонту и строительству: ремонтируется не более 30% от необходимого числа региональных автодорог.

Как сообщает Минтранс, перечнем поручений президента РФ органам

исполнительной власти субъектов рекомендовано включить в региональные программы развития дорожного хозяйства мероприятия по увеличению доли региональных автомобильных дорог, отвечающих нормативным требованиям. Практически все субъекты СЗФО в откорректированных программах развития предусмотрели увеличение объемов строительства и реконструкции региональных и местных автодорог, при этом основные объемы ввода перенесены на период 2020-2022 годов. Так, по Архангельской области годовые объемы ввода должны возрасти по сравнению с 2015 годом почти в 10 раз, по Вологодской области — в 20 раз, по Ленинградской области — в 10 раз, по Мурманской и Псковской областях при строительстве в 2013-2015 годах 1-2 км автодорог, на 2020-2022 годы в программы заложен ввод в эксплуатацию 40 км в год. Однако в 2015 году не все субъекты планы выполнили.

На финансирование мероприятий по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог регионального значения и улично-дорожной сети российских городов в 2016 году выделено 10,9 млрд рублей, в том числе более двух миллиардов — субъектам СЗФО. Первый заместитель министра транспорта РФ Евгений Дитрих отмечает положительную динамику проведения работ в Архангельской области: благодаря правильному формированию дорожных фондов и своевременной

РЕГИОНУ НА ДОРОГИ

В 2016 году Северо-Западный федеральный округ должен получить на автодороги 77 млрд рублей из федерального бюджета. Однако освоить средства на должном уровне проблематично.

Александр Белый

работе с трансфертами из федерального бюджета в регионе наблюдается постоянное увеличение количества дорог, отвечающих нормативам. В то же время ряд субъектов, получивших межбюджетные трансферты, запланировали завершить неотложные ремонтно-восстановительные работы уже после окончания строительного сезона на ноябрь-декабрь 2016 года, что не позволит обеспечить надлежащее качество.

ОДНИМ МАХОМ

**Группа компаний «Совкомфлот»
единовременно увеличила
собственный флот на 9 танкеров.
Ранее суда принадлежали
российскому пароходству PRISCO.**

Александр Белый

Дочерняя структура группы компаний «Совкомфлот» (СКФ) – компания SCF Tankers Ltd. стала победителем аукциона на приобретение 9 судов, принадлежавших компании Primorsk International Shipping Ltd. (PRISCO). Как сообщает СКФ, суд по банкротствам Южного округа Нью-Йорка, где слушается дело о банкротстве PRISCO, утвердил результаты аукциона в середине июля текущего года.

Цена приобретаемых судов составляет 215 млн долларов. «ГК «Совкомфлот» осуществила выгодную сделку, приобретая современные суда по цене ниже рыночной. Это должно усилить позиции «Совкомфлота» в области морской транспортировки продуктов переработки нефти как в глобальном масштабе, так и с учетом перспектив роста экспорта этой товарной группы через российские порты на Балтике и Дальнем Востоке», – отметил Евгений

Амбросов, первый заместитель генерального директора ПАО «Совкомфлот».

Возраст судов составляет 7-8 лет, что ниже средних возрастных характеристик мирового танкерного флота. Все они обладают ледовым классом 1А либо 1С (это позволяет круглогодично использовать их для морской транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов из замерзающих портов Балтийского, Охотского и Белого морей). Еще одним преимуществом приобретенных танкеров являются их типоразмеры, которые подходят для большинства российских терминалов.

К моменту сделки «Совкомфлот» уже обладал успешным опытом эксплуатации судов PRISCO. В 2010 году он приобрел у приморцев 6 членочных танкеров типоразмера Aframax, обладающих ледовым классом. Сегодня все эти суда обслуживают проекты «Сахалин-1» и «Сахалин-2» в рамках долгосрочных контрактов с операторами этих проектов.

Суда, приобретенные СКФ у PRISCO в 2016 году:

- 1 танкер типоразмера Aframax для перевозки сырой нефти – «Залив Америка» (дедвейт 104 535 тонн);
- 3 танкера типоразмера LR2 для перевозки нефти и нефтепродуктов – «Залив Амурский» (дедвейт 104 542 тонны), «Залив Байкал» (104 532 тонны) и «Залив Восток» (104 527 тонн);
- 5 танкеров типоразмера MR для перевозки нефти и нефтепродуктов – «PRISCO Александра» (дедвейт 50 973 тонны), «PRISCO Екатерина» (50 956 тонн), «PRISCO Елена» (50 000 тонн), «PRISCO Елизавета» (50 000 тонн), «PRISCO Ирина» (50 923 тонны).





При разработке нового семейства дизельных двигателей ДМ-185 УДМЗ реализует ряд решений в области импортозамещения оборудования, комплектующих узлов и агрегатов конечного продукта. Для этого в 2014 году принята «Программа импортозамещения и локализации комплектующих при производстве двигателей ДМ-21 и ДМ-185». Ведется поиск российских поставщиков: турбокомпрессоров, топливной аппаратуры, поршневой группы, коленвала, головки цилиндров и других. Локализация производства должна составить не менее 80%.

В середине июля в Екатеринбурге открыт новый производственный комплекс ООО «Уральский дизель-моторный завод» (УДМЗ) по выпуску двигателей нового поколения ДМ-185, сообщает Министерство промышленности и торговли РФ. Общий объем инвестиций превысил 2 млрд рублей.

Новое семейство двигателей разработано УДМЗ по результатам выполнения госконтрактов и при поддержке Фонда развития промышленности. Так, по данным СМИ, для запуска завод в 2012 году получил грант Минпромторга РФ в рамках реализации госпрограммы дизельного двигателестроения в объеме 500 млн рублей. В прошлом году завод также получил льготный заем от Фонда развития промышленности в объеме 300 млн рублей.

Как отметил на открытии комплекса глава Минпромторга Денис Мантуров, меньше чем за четыре года совершен качественный технологический рывок в семействе высокооборотных двигателей мощностью от 1 тыс. до 4 тыс. кВт. «Разработанное семейство двигателей ДМ-185 по своей функциональности, параметрам экономичности и экологичности не просто не уступает, но и превосходит иностранные аналоги, — сообщил он. — Благодаря этому мы сможем без каких-либо потерь отказаться от использования ряда зарубежных дизелей в транспортном машиностроении, судостроении, малой энергетике. Это даст дополнительный импульс развитию целых секторов нашей промышленности».

Дизели ДМ-185 предназначены для применения на тепловозах, в гражданском и военном судостроении, в области малой энергетики, а также на карьерной технике.

Новый высокооборотный двигатель большой мощности не имеет аналогов в России. В нем используются комплектую-

ДИЗЕЛИ НА ВЫБОР

С запуском нового производственного комплекса на Уральском дизель-моторном заводе у отечественных корабелов появилась дополнительная возможность комплектовать суда современными двигателями российского производства. На полную мощность предприятие выйдет в 2018 году.

Виктор Цукер

щие только российского производства. При проектировании и изготовлении были применены самые современные инженерные решения: топливная аппаратура высокого давления, система турбонаддува с промежуточным охлаждением, микропроцессорная система управления впрыском топлива.

Изначально этот двигатель создавался как дизельный, но также просчитывалась возможность установки газовой топливной системы. Таким образом, новое семейство дизелей, которое на сегодняшний день создано на УДМЗ, обладает хорошим потенциалом потребления как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

Кооперация помогла

Как было указано выше, реализация подпрограммы «Создание и организация производства в РФ в 2011–2015 годах дизельных двигателей и их компонентов нового поколения» позволила в 2015 году завершить основные работы по НИОКР и созданию головных образцов двигателей нового поколения по контрактам с Минпромторгом РФ. Кроме УДМЗ в

этой программе приняли участие другие отечественные заводы: «Звезда», Волжский дизель им. Маминых, Коломенский завод. Предприятия вынуждены были в качестве соисполнителей привлечь зарубежные фирмы: «Звезда» — AVL List GmbH (Австрия); Волжский дизель им. Маминых — FEV GmbH (Германия); УДМЗ — FEV GmbH (Германия). Исключением стало успешное сотрудничество Коломенского завода и «Пензадизельмаша» по двигателю Д500К.

Создание объединений с зарубежными инжиниринговыми фирмами — вынужденное решение. Самостоятельно российские заводы-исполнители реализовать проекты оказались не в состоянии в силу целого ряда обстоятельств, включая предельно-короткие сроки выполнения работ. Кроме того, международное сотрудничество предопределило изготовление головных образцов в основном из заграничных компонентов.

Но, не смотря на это, впервые за два десятилетия в России спроектированы и изготовлены головные образцы судовых дизелей по своим технико-эксплуатационным характеристикам не уступающим лучшим зарубежным аналогам.

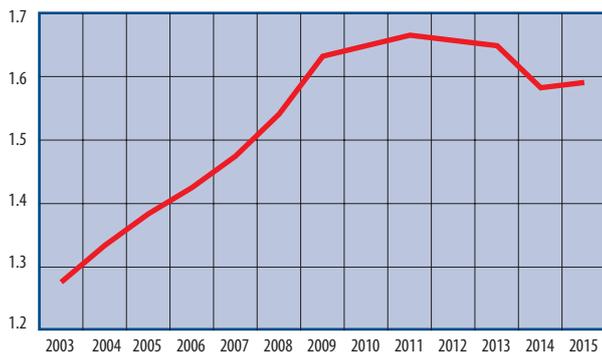


УМИРОТВОРЕНИЕ ЗАБЫТО

Глобальные военные расходы в 2015 году возобновили рост после четырех лет снижения. Активнее других вооружаются азиатские страны, Центральная и Восточная Европа, а также ряд государств Ближнего Востока.

Алексей Лисовский

**МИРОВЫЕ РАСХОДЫ НА ВООРУЖЕНИЯ
С 2003 ПО 2015 ГОД, ТРЛН ДОЛЛАРОВ**



Источник: Стокгольмский международный институт исследований проблем мира

По итогам 2015 года, мировые военные расходы достигли 1,67 трлн долларов, рост по сравнению с предыдущим годом составил 1,0%. Как отмечается в ежегодном докладе Стокгольмского международного института исследований проблем мира (SIPRI), начиная с 2011 года военные расходы из года в год снижались, однако рост напряженности в мире способствовал их увеличению в 2015 году.

В первую очередь рост обусловлен повышением расходов в Восточной и Центральной Европе, Азии и на Ближнем Востоке. Установившаяся ранее тенденция к снижению военных расходов западноевропейских стран также начала

замедляться. В то же время сократились расходы в странах Африки, Латинской Америки и Карибского бассейна, чьи бюджеты существенно зависят от состояния нефтяного рынка.

Таким образом, картина глобальных военных расходов неоднозначна. Как отмечает руководитель проекта военных расходов СИПРИ Сэм Перло-Фриман, с одной стороны, тенденция роста затрат на вооружение отражает эскалацию конфликтов и напряженности во многих частях мира, с другой стороны, данные затраты существенно зависят от нефтяных доходов стран. Эти обстоятельства создают неопределенную картину на



С 2006 по 2015 год военный бюджет США сократился на 4%, в то время как расходы КНР взлетели на 132%. Этот же показатель резко увеличился у Саудовской Аравии и России, на 97% и 91% соответственно.

выделяется Австралия, где продемонстрирован наибольший рост (7,8%) расходов, в то время как самое ощутимое снижение зафиксировано в Италии (9,9%).

предстоящие годы в части динамики оборонных бюджетов.

Вашингтон в лидерах

Военный бюджет Соединенных Штатов Америки традиционно остается крупнейшим в мире, несмотря на падение расходов в 2015 на 2,4% до 596 млрд долларов. В текущем году аппетиты Пентагона, скорее всего, останутся на уровне прошлого года, что свидетельствует о постепенном свертывании экономии за счет оборонных проектов.

Китай – второй в табели о рангах стран милитаристов. В прошлом году Пекин выложил на военные нужды 215 млрд долларов, увеличив расходы на 7,4%. Кстати, повышение напряженности в отношениях между Китаем и другими странами в регионе способствовало значительному увеличению расходов Индонезии, Филиппин, Вьетнама, а также положило начало разворота долгосрочного нисходящего тренда военных расходов в Японии.

В спину китайцам дышит Саудовская Аравия, не пожалевшая на гонку вооружений 87,2 млрд долларов и отодвинувшая с третьего места Россию, которая прочно занимала пьедестал последние несколько лет. В прошлом году Москва направила на оборонные нужды 66,4 млрд долларов, тем самым ее годовые расходы увеличились на 7,5%.

Среди топ-15 стран милитаристов

Сигнал к сокращению

Сочетание высоких цен на нефть и запуск в работу многочисленных новых углеводородных месторождений способствовало резкому росту военных расходов в мире в последнее десятилетие. Однако обвал мировых цен на нефть переломил эту тенденцию в большинстве зависящих от нефти стран. Наиболее существенно сократили расходы на оборону власти Венесуэлы (снижение 64%) и Анголы (42%), а также Бахрейна, Брунея, Чада, Эквадора, Казахстана, Омана и Южного Судана. Секвестр военных бюджетов продолжится в текущем году и, скорее всего, он также коснется России и Саудовской Аравии.

Европейские фобии

Европейские военные расходы выросли за прошедший год на 1,7%. Причем в Западной и Центральной Европе они упали на символические 0,2%, а в Восточной – пошли в гору на 13,0%. Наибольший рост отмечен в граничащих с Россией и Украиной странах: Эстонии, Латвии, Литве, Польше, Румынии и Словакии. Военные расходы Украины в 2015 году составили 3,6 млрд долларов, увеличившись по сравнению с 2014 годом на 10,0%.

Что касается Великобритании, Франции и Германии, то в этих государствах озвучены планы по скромному увеличе-

нию расходов в ближайшие годы из-за опасений по поводу усиления военной мощи России и угрозы со стороны ИГИЛ.

Серьезная угроза

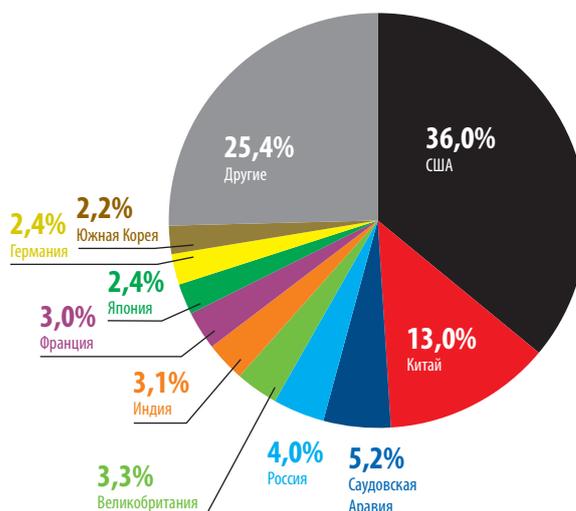
Военные расходы в Латинской Америке и Карибском бассейне упали на 2,9% в 2015 году – до 67 млрд долларов. Как было указано выше, всему виной экономический спад, вынудивший южноамериканских лидеров гонки вооружения (Эквадор и Бразилия) умерить свою ястребиную политику.

Тем не менее, ряд стран нарастил расходы. Так, Мексику, Колумбию, Гайану, Парагвай, Перу, Уругвай, Гондурас вынуждают повышать затраты на развитие воинских подразделений крайне высокий уровень организованной преступности, растущее влияние картелей наркоторговцев.

ТОП-10 СТРАН МИЛИТАРИСТОВ 2015 ГОДА

Место (в 2014 году)	Страна	Расходы, млрд долларов
1 (1)	США	596,0
2 (2)	Китай	215,0
3 (4)	Саудовская Аравия	87,2
4 (3)	Россия	66,4
5 (6)	Великобритания	55,5
6 (7)	Индия	51,3
7 (5)	Франция	50,9
8 (9)	Япония	40,9
9 (8)	Германия	39,4
10 (10)	Республика Корея	36,4

Источник: Стокгольмский международный институт исследований проблем мира





«ОПЫТНЫЙ ПЕРСОНАЛ БЕЗ ЛИШНИХ ЗАТРАТ»

Временный найм – прогрессивная технология управления трудовыми ресурсами в стивидорных компаниях – находит свое применение на российском рынке. По мнению генерального директора ООО «Морское кадровое агентство» Альберта Курбангалиева, в будущем операторы морских терминалов осознают преимущества различных сторон аутсорсинга, не только в части персонала, но и, например, единых центров механизации и автобаз.

Валерия Белячкова

- В начале года в России вступили в силу поправки к Закону о «Занятости населения в РФ» и к Трудовому кодексу РФ (№116-ФЗ). В связи с этим, как изменились требования к сторонам, причастным к использованию заемного (привлеченного) труда?

- По сути, с 1 января законодательно легализован такой способ использования труда, как привлеченный (заемный), но в то же время выставлен ряд требований, которым должны соответствовать и компании, предоставляющие персонал, и сами заказчики работ. Последние должны гарантировать временный характер работ. В свою очередь, мы, как частное агентство занятости (ЧАЗ), обязаны иметь уставный капитал не менее одного миллиона рублей, определенную штатную численность, соответствующую интересам заказчика, должны обеспечить трудоустройство работников в штат ЧАЗ, реализовать весь комплекс мероприятий по охране труда, а также заключить с каждым работником письменное согласие на привлечение к тем или иным временным работам по форме дополнительного соглашения к трудовому договору.

Ключевой момент в новом законе – обеспечение равенства условий оплаты труда для привлеченного персонала и сотрудников, работающих на территории заказчика в штатном (постоянном) режиме.

- То есть, теперь заказчику работ экономить на фонде оплаты труда не удастся?

- Совершенно верно. Однако при этом сохраняются другие преимущества, которые приобретает заказчик. В первую очередь, он избавляет себя от необходимости искать, набирать и обучать сотрудников, постоянно контролировать и следить за их количественным составом, ограничившись пониманием минимально допустимого уровня потребной численности для осуществления текущего объема обрабатываемых грузов. Все это (и не только) на себя берет ЧАЗ. Задача заказчика – своевременно и детально обозначать фронт предстоящих временно увеличившихся объемов работ.

- «Морское кадровое агентство» (МКА) специализируется на обеспечении рабочей силой стивидорных компаний. Как на практике выстраивается совместная работа?

- Практически у всех стивидорных компаний есть определенная специфика работы с грузопотоком, характеризую-

щаяся некой цикличностью в течение года – бывают спады и пики грузопотока, являющиеся следствием сезонности и особенностей конъюнктуры рынка. То есть периодически возникает ситуация, когда объем грузопотока превышает физические возможности штатных единиц персонала и компания вынуждена искать дополнительные рабочие руки, в первую очередь, докеров-механизаторов различной квалификации.

Есть два пути решения задачи. Можно привлечь своих же специалистов к сверхурочной работе, но это повышает себестоимость обработки тонны груза. Однако есть другой путь, и практика последних лет показывает, что более эффективно с экономической точки зрения использовать свой ресурс по оплате труда, привлекая персонал со стороны, воспользовавшись услугами компаний, предоставляющих готовые комплексные группы (звенья) на периоды пиковых нагрузок.

Что касается практической стороны совместной работы, то заблаговременно, за две недели – десять дней, в наш адрес от стивидорной компании поступает заявка на разгрузку парохода, предположим, со стальными полуфабрикатами или погрузку их со склада на судно. Мы, соответственно, планируем расстановку персонала, подтверждаем заказчику заявленный объем работ, заблаговременно оформляем пропуски, технологические допуски, и всё – люди отправляются на работу.

Наличие достаточно широкой линейки контрактов с заказчиками из числа стивидорных компаний позволяет «перебрасывать» звенья докеров-механизаторов с одного терминала на другой, в зависимости от степени загруженности последних. Тем самым обеспечивается нормальный уровень занятости заемного персонала и, соответственно, стабильный доход для самих работников. Это, в свою очередь, дает нам возможность принимать портовых работников в штат с хорошим социальным пакетом, целенаправленно обучать их (практически «под заказ»).

- С кем МКА имеет договоры на предоставление услуг временного найма, и сколько в ее штате сотрудников с портовыми специальностями?

- У нас заключены договоры с шестью стивидорными компаниями, расположенными в Большом порту Санкт-Петербург и в порту Усть-Луга. Это основной «костяк» партнеров МКА, который нам особенно ценен с точки зрения объема самих контрактов и многолетнего опыта сотрудничества.

ООО «Морское кадровое агентство» (МКА) – кадровая компания, представляющая интересы транспортно-логистических, строительных и других компаний Северо-Западного региона в сфере подбора персонала, обучения и предоставления временного персонала. Работает с 2001 года и является дочерней компанией ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» (МП СПб).

Что касается штата МКА, то в нем насчитывается порядка 450 человек различных портовых специальностей. Причем наши лучшие работники – это люди с четкой мотивацией: в основном это мужчины-кормильцы семьи. Как правило, они не приходят и не просят: «Платите нам больше», они говорят: «Дайте нам работу. А мы сами заработаем». Поэтому, выходя на тот или иной объект, они всегда тщательно следят за качеством перегрузки, за дисциплиной, за тем, чтобы стивидор был удовлетворен результатом и качеством выполняемых работ и поставил высокую оценку их труду. Кстати, мы ввели систему обратной связи – рейтингование, когда заказчик может проранжировать привлекаемых работников, оценить качество труда целиком звена (группы), так и поставить индивидуальные баллы отдельно взятым привлекаемым работникам. Чем выше у тебя балл, поставленный стивидором, тем выше вероятность того, что тебе предложат работу, как только поступит очередная заявка в МКА.

- Если работник пожелает перейти из МКА в штат стивидорной компании, как Вы на это смотрите?

- Честно говоря, все стивидоры в равной степени присылают нам письма-обращения с просьбой перевести к ним тех или иных специалистов. Ведь если раньше любой работодатель нанимал докеров-механизаторов и тем самым брал на себя риск ошибки в выборе, то в формате временного найма у него появляется реальная возможность сначала оценить, присмотреться к человеку. Как правило, мы идем им навстречу, понимая, что для наших работников это – ценные предложения, если хотите, – это наша форма проявления социальной ответственности, которая при этом позволяет нам испытывать определенное моральное удовлетворение, в очередной раз порадовавшись карьерным успехам «выращенных нами специалистов».

- А как быстро можно достичь такого уровня квалификации, чтобы потенциальный работодатель в лице



стивидорной компании «обратил на тебя внимание»?

- Безусловно, ключевая роль в этом процессе отводится самому работнику и степени его стремления расти в профессиональном плане, повышать квалификацию и брать на себя определенную долю ответственности за конечный результат своего труда.

В этом плане, мы предлагаем своим работникам всю инфраструктуру, весь инструментарий возможностей, выстраивая практически индивидуальный план-график развития и профессионального роста. В том числе именно для этих целей мы уже более 15 лет развиваем свой учебный центр, обеспечивающий полный цикл теоретического и практического обучения рабочим профессиям. Благодаря собственному парку перегрузочной техники, наличию учебно-тренировочного полигона образовательный центр МКА способен готовить специалистов практически всех портовых специальностей. Я уже даже не говорю про используемые современные тренажеры для подготовки специалистов для работы на кранах типа STS и RTG, используемых сегодня во всех современных контейнерных терминалах.

- Каким Вы видите развитие бизнеса с точки зрения повышения эффективности управления трудовыми ресурсами в стивидорных компаниях?

- Пока я вынужден констатировать, что уровень внедрения IT-технологий в этот

бизнес невысок, по крайней мере, мне так кажется. Однако есть желание вывести рабочие моменты во взаимоотношения между стивидором, докером и кадровой компанией в формат электронного документооборота. Так, как это давно функционирует за границей.

Мы изучали опыт работы европейских портов. К примеру, во многих терминалах на западе нет штатного персонала за исключением минимального количества механизаторов, которые, как правило, задействованы в обслуживании перегрузочного оборудования. Зато есть централизованная «биржа трудовых ресурсов», куда большинство стивидорных компаний, а их там десятки, направляют заявки на требуемый состав квалифицированного персонала для осуществления разгрузки/погрузки. Докеры – члены биржи, прибыв в центр обработки заявок рано утром, активируют свои персональные карточки, подтверждают свою заинтересованность в работе, и им «поступают предложения по работе» на предстоящие смену/сутки, из которых они могут выбирать наиболее привлекательные для себя варианты.

Причем, как правило, никто не обязывает докера выходить на работу ежедневно, нет возможности (устал или болеешь) – на работу не выходишь. У людей сформирована абсолютно другая мотивация – зарабатываю столько, сколько считаю нужным, при относительно свободном графике работы, а не «отбываю положенное время» на рабочем месте.

Что касается взаимоотношений стивидорных компаний и биржи, то последняя собирает что-то вроде «членских взносов» с заказчиков, которые платят за возможность иметь в нужное время требуемое число работников. За счет этих членских взносов формируется финансовый резерв. Из него членам биржи, если их не вызывают на работу, оплачивается определенная сумма (некий аналог «пособия по безработице», как у нас бы это называлось). Также из этого резерва формируются «пакеты»: страховой, отпускной, медицинского обслуживания и так далее. Экономика подсказывает, что лучше заказчику платить определенную сумму абонентской платы бирже, нежели нести «бремя содержания» большой штатной численности собственного персонала.

- Все что Вы говорите, это – естественный процесс эволюционирования отношения людей к возможности производительнее трудиться за большее вознаграждение.

- Я думаю, что со временем мы не ограничимся только аутсорсингом трудовых ресурсов. Посмотрите, сегодня каждая из крупных стивидорных компаний в Большом порту Санкт-Петербург держит у себя 20, 30, 60 и более единиц техники, например, тягачей для перевозки контейнеров, 15-20 механиков, 3 заправщика, 1-2 учетчиков, работника для оформления наряда и т.д. Итого: отдел механизации составляет десятки, а то и сотни человек, дабы обслуживать те самые 20, 30, 60 тягачей. Зачем? Не правильнее ли создать единый центр со 150 тягачами и водителями, один центр обслуживания и ремонта спецтехники, и они будут покрывать все производственные заявки.

- К сожалению, аутсорсинг тяжело привлекается в России. Любый собственник для гарантии владеет полным набором имущества для функционирования бизнеса.

- И поэтому, когда нет работы, эти коллективы обслуживающего персонала сидят и в домино играют, а работодатель им за это деньги платит.

С 1 января 2016 года МКА аккредитовано Федеральной службой по труду и занятости на право осуществления деятельности по предоставлению персонала.

В структуре компании особое место занимает Учебный центр с собственной технической базой для первичной подготовки, переподготовки и повышения квалификации персонала по различным образовательным программам.



2-я международная выставка и конференция по судостроению и разработке высокотехнологичного оборудования для освоения Арктики и континентального шельфа

OFFSHORE MARINTEC RUSSIA

4–7 октября 2016

Санкт-Петербург

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

Организаторы:



Генеральный спонсор



Официальный спонсор



www.offshoremarintec-russia.ru

+7 (812) 320 9660 frolova@restec.ru



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

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

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

БЦ «Балтика» это:

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

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

г. Санкт-Петербург,
ул. Гапсальская, д.2

22 АВТОБУС

от Московского вокзала

ANNUSHKA HOTEL

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

**Командировки в Санкт-Петербург
напрямую в отель**

Доступные Цены

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

В рамках Петербургского международного экономического форума ПАО «Газпром» и концерн Royal Dutch Shell подписали меморандум о взаимопонимании по проекту «Балтийский СПГ» в Ленинградской области.

Меморандум предполагает изучение возможностей строительства завода на основе совместного партнерства, но стороны пока не дают каких-либо жестких обязательств. Сам «Газпром» ожидает, что проект будет запущен к 2021 году.

Привлечение иностранного инвестора позволит получить не только дополнительный источник финансирования, но и необходимые технологии, хотя в последнем случае возможно появление необходимости синхронизации проекта с российскими планами по импортозамещению отдельных видов оборудования, отмечается в Энергетическом бюллетене Аналитического центра при Правительстве РФ.

Напомним, решение о строительстве завода в Ленобласти принято руководством «Газпрома» в январе 2015 года. Весной того же года Межведомственная комиссия по размещению производительных сил на территории Ленинградской области одобрила размещение завода «Балтийский СПГ» на участке площадью 364 га севернее границ морского порта Усть-Луга. Его ежегодная мощность составит 10 млн тонн СПГ с возможностью расширения до 15 млн тонн. Природный газ поступит на завод по Единой системы газоснабжения России, однако для этого необходимо проложить газопровод от Волхова до Усть-Луги протяженностью около 360 км.

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

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



SHELL ПРИСМАТРИВАЕТСЯ К ЗАВОДУ

Проект «Балтийский СПГ» вышел на новый этап – подписан меморандум с иностранным инвестором.

Мария Сметанина

Так, весной 2014 года «Газпром» заявлял о том, что запустить завод «Балтийский СПГ» в 2018 году не получится из-за неопределенности с площадкой для строительства.

Затем, в начале февраля 2015 года, руководство «Газпрома» объявило о сдвиге срока запуска завода «Балтийский СПГ» (стоимость 10 млрд долларов) на 2021 год, а ввод третьей очереди СПГ-завода «Сахалин-2» (7,4 млрд долларов) – на 2022 год. Ранее оба проекта планировалось запустить в 2018–2019 годах. Также в конце 2018–2019 годов компания планировала ввести в строй завод «Владивосток-СПГ», но затем было заявлено, что от этого проекта могут отказаться вовсе. Последний перенос сроков связан с санкциями в отношении российской нефтегазовой сферы и зависимостью от иностранных поставок оборудования и технологий, а также с необходимостью зарубежного финансиро-

вания. Неслучайно «Газпром» начал поиск иностранных партнеров для совместной реализации СПГ-проектов, и первым из них может стать Royal Dutch Shell.

Стороны рассмотрят возможность организации производства на территории РФ оборудования для сжижения и переработки природного газа. До конца 2016 года планируется подготовить технико-экономическое обоснование и бизнес-план с целью определения наиболее эффективного варианта такого партнерства, включая возможное создание совместного предприятия.

Компании «Газпром», «Силловые машины», «Салаватнефтемаш», а также Linde AG намерены объединить усилия для выпуска в России СПГ-оборудования.

ПОРТЫ ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ

**Порты третьего поколения
– инновационный шаг в
развитии морских портов на
примере развития
морского порта Усть-Луга
и его припортовых территорий**

Алексей Валеров

Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) классифицирует морские порты по трем поколениям. Эта классификация основывается не на грузах или их географическом положении, а на следующих трех критериях: политика развития портов; эволюция портовой деятельности и перспективы ее наращивания; степень интеграции портовых структур и организаций.

Порты первого поколения

До 1960 г. морские порты в основном служили местом сбора и перевалки грузов между наземным и морским видами транспорта. Портовая деятельность организовывалась погрузо-разгрузочными работами, складированием и навигационным обслуживанием морских судов. Инвестиции концентрировались на водной части инфраструктуры. Такие условия деятельности портов приводили к их организационной изоляции от транспортной и торговой деятельности. Обычно такие порты имеют собственную систему информации, документации и статистики, не связанную с системами пользователей портов.

Порты второго поколения

Морские порты второго поколения — это объекты транспортной системы, предназначенные для перегрузки грузов с одного вида транспорта на другой и переработки груза. Такие порты приняли на себя функции по промышленному и торговому сервису. В результате масштабы портовой деятельности расширились за счет коммерческой и некоторых других видов деятельности (упаковка груза, хранение и первичная переработка). Порты второго поколения — не только транспортные узлы, но и промышленные и коммерческие центры. Они обладают более тесными отношениями с муниципальными властями, поскольку зависят от поддержки города (энергия, вода, людские ресурсы, коммуникации).

Порты третьего поколения

В портах третьего поколения деятельность и услуги носят специализированный характер и их можно разделить на следующие основные категории. Из приведенной таблицы 1 видно насколько обширными стали услуги, предоставляемые портами.

Таким образом, современные порты превращаются в крупные распределительные, в большей степени, центры, предоставляя соответствующий спектр услуг, в том числе по технологической доработке и переработке грузов.

В этой статье мы уделим особое внимание развитию портов третьего поколения, ввиду обширности материала, только одному аспекту — практике создания индустриальных зон на припортовых территориях.

Успешный опыт создания индустриальных зон в таких странах, как Бельгия, Голландия и Германия, получил свое распространение по всему миру, и сейчас их насчитывается более 25 тыс., и это количество постоянно растет.

Для более наглядного примера порта третьего поколения рассмотрим порт Антверпен (Бельгия).

Антверпен — военно-морская база, морской и речной порт Бельгии, расположенный на реке Шельда в 90 км от Северного моря. Порт Антверпен состоит из системы доковых бассейнов с причальным фронтом более 100 км, у которого одновременно могут стоять до 400 судов. Глубины у причалов составляют от 5 до 17,5 м. Причалы порта высокотехнологичные и специализированные.

СТРУКТУРА РАБОТЫ ПОРТОВ (ТАБЛИЦА 1)



ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ИНТЕГРАЦИИ И РАЗНООБРАЗИЯ В РАМКАХ СТОИМОСТНОЙ ЦЕПОЧКИ, НЕ ИМЕЮЩИЙ АНАЛОГОВ

СЫРЬЕ	ИСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ	СОСТАВНЫЕ КОМПОНЕНТЫ	СЫРЬЕВЫЕ ТОВАРЫ	ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ПРОДУКТЫ	ГОТОВЫЕ ПРОДУКТЫ
			Метанол	Формальдегид	Клеящие вещества, смолы
♦ Природный газ, сырая нефть, конденсат	Метан, остаточные продукты нефтепереработки	Сантез-газ	Аммиак, азотная кислота	Мочевина, нитрат аммония, известково-аммиачная селитра, карбамидно-аммиачная смесь	Удобрения
♦ Природный газ, сырая нефть, конденсат	C2-C3, нефть	Этилен	Полиэтилен, хлористый этилен, легкие горючие вещества, окись этилена	ПВХ, гликоли, сополимер этилена и винилового спирта, этил, немостиловый окислитель, гликолиевые эфиры	Полимеры, СКСЭГ, сополимеры
♦ Природный газ, сырая нефть, конденсат	C2-C3, нефть	Пропилен, пропан	Полипропилен, пропиленоксид, акриловый кислота	Полиамиды, САП	Полимеры, напр. полиуретан
♦ Сырая нефть	Сброзные газы при нефтепереработке, нефть	Смесь C4	Бутадиен	Полибутадиен	Акрилонитрил, бутадииен, стирол
♦ Сырая нефть	Нефть	Бензол, толуол	Циклооксан, капролактам, анилин	БФА, нейлон 66, МДИ	Поликарбонат, полиуретан
♦ Сырая нефть	Нефть	Смесь кислот	o-, p-кипол	ТК, ТФК	ПЭТ
♦ Морская вода, соляной раствор	Хлор, NaOH	Хлористый этилен, фреон	Летучие горючие вещества	ПВХ, МДИ, гипохлориты	Пластик, полиуретан, отбеливатель

Товары, производимые в Антверпенском кластере

Источник: EPCA, результаты экспертных сессий, 07 августа 2014 г.

и не менее 30 компаний, работающих в нефтехимической отрасли, включая как минимум 10 крупнейших в мире предприятий. Наряду с ними трудятся мировые операторы подрядного и логистического секторов.

Развитая сеть трубопроводов

Порт Антверпена имеет внутреннюю трубопроводную инфраструктуру общей длиной более 1000 км, которая, будучи высоконадежной, используется для транспортировки более 100 видов продуктов. Благодаря вышеперечисленным факторам Антверпен является важнейшим узлом в европейской трубопроводной сети.

- Европейская трубопроводная сеть:
- RAPL – трубопровод между Роттердамом и Антверпеном (сырая нефть)
 - CEPS – европейская сеть перевозки авиатоплива, соединенная со всеми крупнейшими аэропортами континента
 - PALL – трубопровод для конденсата и нефти между Антверпеном и Геленом (Нидерланды)
 - ARG – европейская сеть этиленовых трубопроводов, ведущая в Нидер-

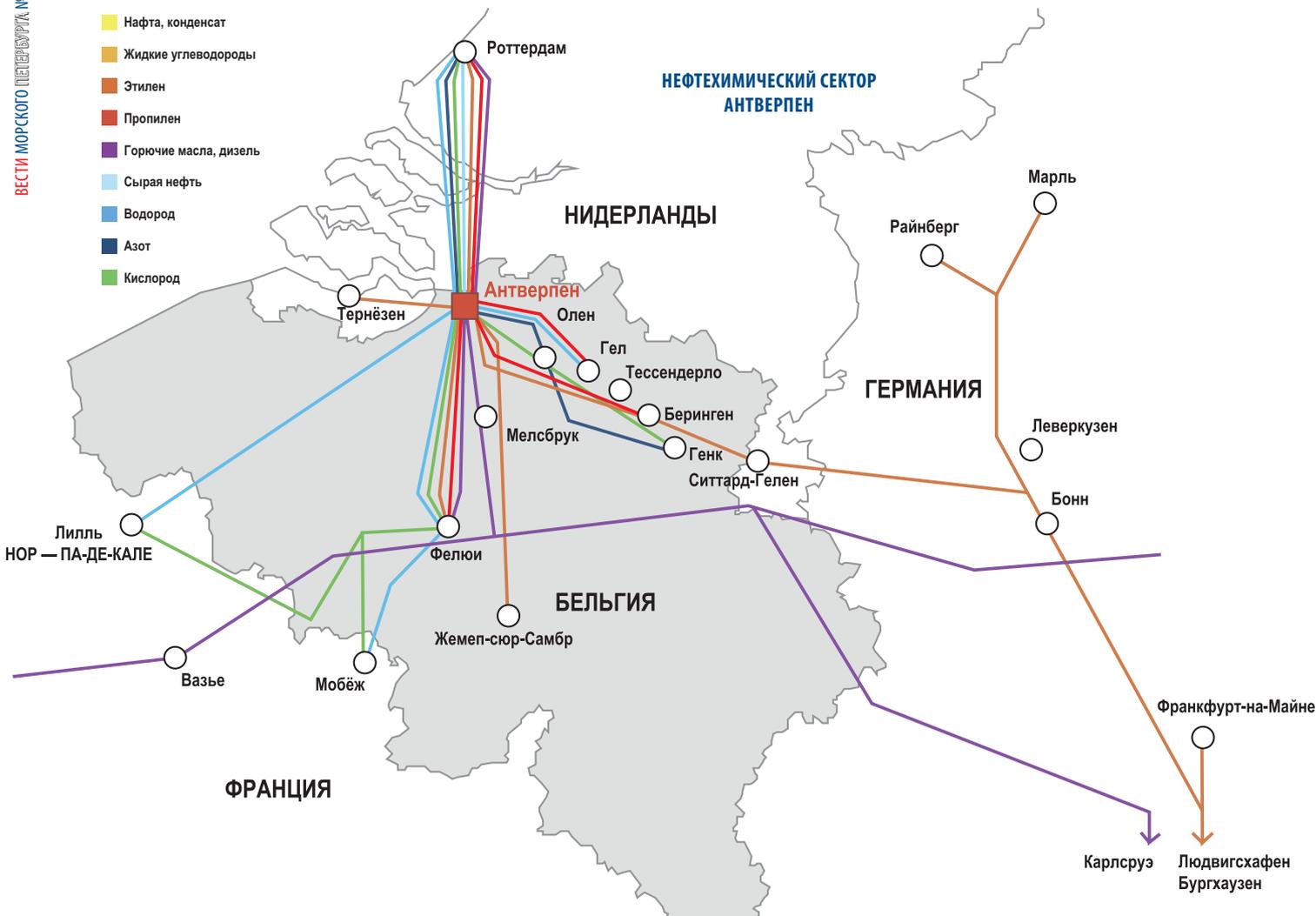
- ланды и Германию
- Пропилен – множество трубопроводных соединений
- Промышленные газы - водород, азот, кислород
- Жидкие углеводороды

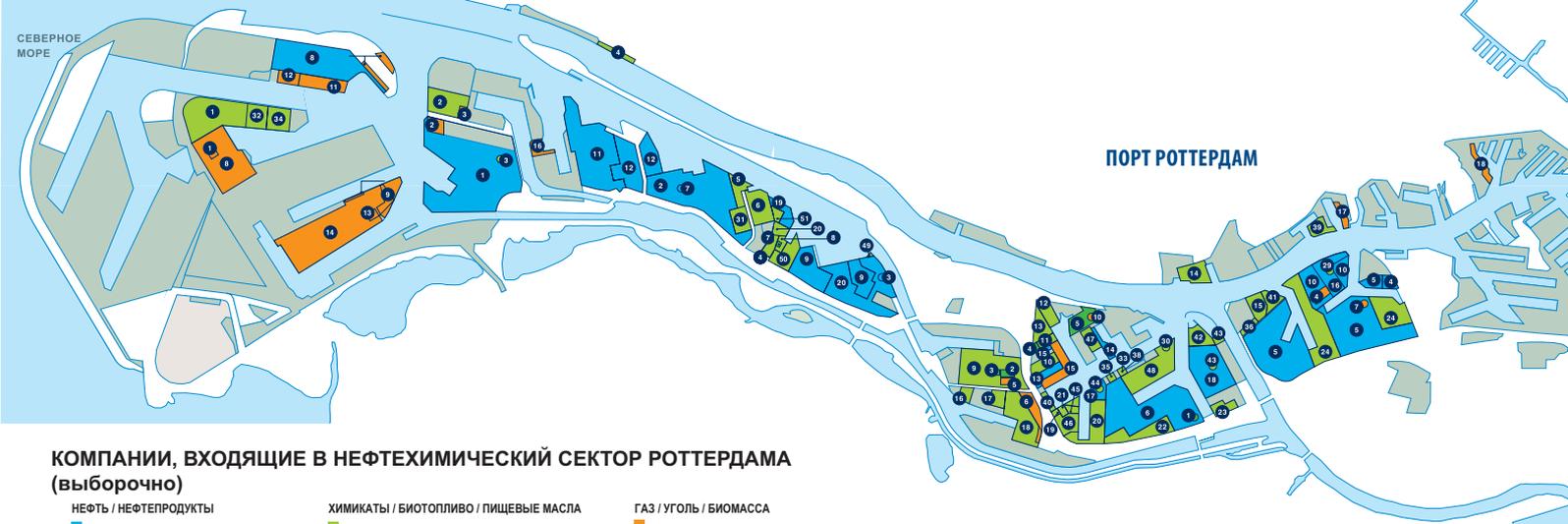
Следующий фактор порта третьего поколения: Ускоренные транзитные процессы за счет мультимодальных перевозок.

Благодаря удобному расположению Антверпена клиенты порта могут сократить время перевозки грузов в крупнейшие центры химического производства и на рынки Европы, сэкономить на складском хранении и снизить транспортные расходы.

Доступность всех видов транспорта:

- океанские суда
 - прибрежные суда
 - баржи
 - поезда
 - грузовые автомобили
 - трубопроводы
- Развитая инфраструктура морского транспорта.
- Крупные суда-газовозы
 - Танкеры (осадка до 15,56м)
 - Танкеры класса LR2 (водоизмещение до 160 000 т)





КОМПАНИИ, ВХОДЯЩИЕ В НЕФТЕХИМИЧЕСКИЙ СЕКТОР РОТТЕРДАМА (выборочно)

НЕФТЬ / НЕФТЕПРОДУКТЫ

- 1 BP Raffinaderij Rotterdam
- 2 Gunvor Petroleum Rotterdam
- 3 ExxonMobil Lubricants
- 4 Shell Nederland Raffinaderij
- 5 Esso Nederland (ExxonMobil)
- 6 Maatschappij Europort Terminal (MET)
- 7 BP Raffinaderij Nederland
- 8 Shell Europort Terminal

ХИМИКАТЫ / БИОТВОРИТЕЛЬНЫЕ / ПИЩЕВЫЕ МАСЛА

- 9 Indorama
- 10 BP
- 11 ExxonMobil Chemical Aromatics Plant / Akzo Nobel
- 12 Akzo Nobel / Shin-Etsu
- 13 Shell Nederland Chemie / Shin-Etsu / Hexion UK Ltd
- 14 Neste

ГАЗ / УГОЛЬ / БИОМАССА

- 15 EMO
- 16 European Bulk Services (Botlek)
- 17 European Bulk Services (Europort)

Четвертый фактор порта третьего поколения: Высокопродуктивные операторы складского хранения.

В 2013 году Антверпен был признан самым активно развивающимся морским портом, работающим с наливными грузами по шкале Гамбург-Гавр. Это стало возможным, в том числе, благодаря стратегическим инвестициям в сектор резервуарного хранения. Квалифицированная рабочая сила и высокоэффективные операции обеспечивают соответствие порта наивысшим стандартам. Все компании, занимающиеся резервуарным хранением, предлагают своим клиентам дополнительные услуги — транспортировку, обслуживание, таможенное хранение и т.д.

Антверпенские компании, работающие в сфере резервуарного хранения, предлагают своим клиентам экономичные индивидуализированные решения для

любых типов продукции: нефтепродуктов, жидкого топлива, химикатов и газов.

Надежный логистический узел для перевалки нефтепродуктов

Порт Антверпена заработал репутацию надежного логистического узла для хранения и дистрибуции грузов среди нефтеперерабатывающих компаний и международных торговых предприятий. Операторы резервуарных парков обеспечивают хранение поступающих нефтепродуктов в соответствии с техническими требованиями каждого клиента и готовят грузы для перевозки на международные рынки.

Порт Роттердам, Нидерланды.

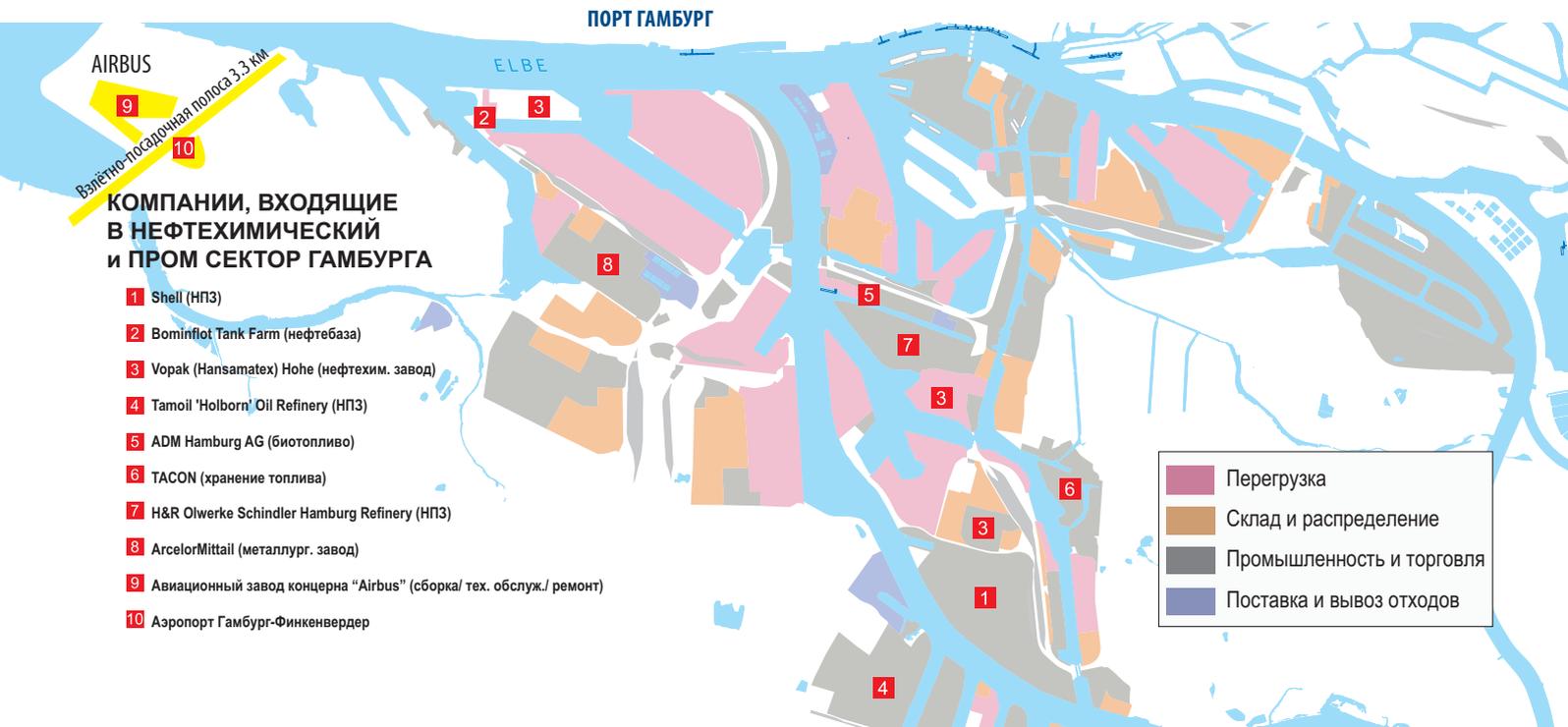
Высокоразвитая портовая индустриальная зона, высокие технологи-

ческие, экологические и экономические стандарты. Опыт востребован развивающимися портовыми зонами Европы и мира. 1500 км единой трубопроводной системы для предприятий кластера, авто и ж/д сеть, внутренний водный транспорт, специализированные хранилища для опасных грузов, водопровод и электростанции, предприятия по сбору и сжиганию отходов, предприятия по очистке цистерн.

53 нефтегазоперерабатывающих завода, 6 терминалов по приёму нефти-сырца, 44 химических и нефтехимических предприятия, 19 терминалов хранения нефти, 8 терминалов для хранения пищевых жиров и масел.

Порт Гамбург, Германия

Крупнейший порт в Германии, 2-й по величине в Европе, в мире занимает 9-е место. Гамбург является важным местом гражданской авиационной промышленности (компания Airbus group и Lufthansa Technik). Гамбург насчитывает около 50 крупных компаний. Почти половина всех рабочих



AIRBUS

Взлётно-посадочная полоса 3,3 км

КОМПАНИИ, ВХОДЯЩИЕ В НЕФТЕХИМИЧЕСКИЙ И ПРОМ СЕКТОР ГАМБУРГА

- 1 Shell (НПЗ)
- 2 Vominflot Tank Farm (нефтебаза)
- 3 Vopak (Hansamatrix) Hohe (нефтехим. завод)
- 4 Tamoil 'Holborn' Oil Refinery (НПЗ)
- 5 ADM Hamburg AG (биотопливо)
- 6 TACON (хранение топлива)
- 7 H&R Olwerke Schindler Hamburg Refinery (НПЗ)
- 8 ArcelorMittal (металлург. завод)
- 9 Авиационный завод концерна "Airbus" (сборка/тех. обслуж./ремонт)
- 10 Аэропорт Гамбург-Финкенвердер

- Перегрузка
- Склад и распределение
- Промышленность и торговля
- Поставка и вывоз отходов

СХЕМА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПРИПОРТОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ С МОРСКИМ ПОРТОМ



СХЕМА РАБОТЫ ПРОМЫШЛЕННОГО ЭКСПОРТОРИЕНТИРОВАННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРИПОРТОВОЙ ТЕРРИТОРИИ



СХЕМА РАБОТЫ ПРОМЫШЛЕННОГО ИМПОРТОРИЕНТИРОВАННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРИПОРТОВОЙ ТЕРРИТОРИИ



мест приходится на предприятия, работающие в области авиастроения, автомобилестроения, машиностроения и электроники. Как место расположения компаний Daimler-Benz Aerospace GmbH и Lufthansa Technik AG Гамбург является самым значительным центром гражданского авиастроения в Европе. Здесь производятся секции для корпусов аэробусов. А такие типы самолетов, как A318, A319 и A321, выходят из сборочных цехов в готовом виде и направляются прямо к покупателю.

В Гамбурге осуществляется не только производство авиатехники, но и ее техническое обслуживание и ремонт. Это обусловлено тем, что в городе расположена основная база и сборочный центр Люфтганзы, где осуществляется ремонт не только воздушного флота Германии, но и техническое обслуживание, модернизация и внедрение последних разработок ноу-хау для более чем 100 зарубежных авиакомпаний.

Не менее 100 предприятий из региона Гамбурга принадлежат к числу ведущих на мировом рынке машиностроения. Почти половина их оборота приходится на экспорт. Наиболее высоким спросом пользуются линии по переработке и производству продуктов пищевой промышленности, компьютеризированные системы управления для токарных и шлифовальных цехов, которые Гамбург экспортирует во все страны мира.

Промышленные районы порта и города включают в себя верфи, нефтеперерабатывающие предприятия и фабрики по обработке зарубежного сырья, автомобиле- / машиностроения и электроники, ветряной энергетики, полиграфии, пищевой и др. промышленности. Более 280 компаний в порту. Более 140 000 фирм и предпринимателей зарегистрированы в Торговой Палате Гамбурга. Аэропорт Гамбург — важный пункт перегрузки срочного фрахта для морской и авиапромышленности (в 8,5 км от центра города).

Анализируя международный опыт создания промышленных кластеров на припортовых территориях, можно выделить несколько основных зон взаимодействующих с морским портом (см. таб.3).

Размещение промышленных предприятий на припортовых территориях, в зависимости от того, экспортноориентированное или импортноориентированное это предприятие, может быть отражено в таблице 4 и 5, имеет свои неоспоримые преимущества. В первую очередь — это колоссальная экономия на транспортных расходах. Кроме того, развитая инженерная и транспортная инфраструктура вокруг порта позволяет существенно сэкономить на обеспечении транспортными и инженерными коммуникациями будущее предприятие.

Учитывая все эти факторы, можно с полной уверенностью сказать, что создание производств на припортовых территориях в нашей стране имеет большие перспективы.

Порт Усть-Луга, Россия

Следует также отметить, что и российский морской порт Усть-Луга стремится выйти на новый уровень индустриального развития, используя зарубежный опыт.

Не менее важно, что в нашей стране готовится новый Федеральный закон «О морском планировании». Цель морского пространственного планирования — устойчивость и развитие морских территорий. В то время как территориальное планирование в стране можно считать устоявшимся, морское планирование является новым приоритетом. Тесная увязка проектов морского и территориального планирования позволяет вывести на новый уровень проекты, реализуемые на прибрежных территориях. Сегодня наступило время, когда в России следует развивать морские порты третьего поколения, которые подразумевают наличие обширного производства на припортовых территориях. Выполнению этой задачи и служит проект создания в районе морского порта Усть-Луга (МП Усть-Луга) крупного Мультимодального комплекса «Усть-Луга».

Проект Мультимодального комплекса «Усть-Луга» — это проект по развитию припортовых территорий общей площадью более 3000 га, расположенных в непосредственной близости от действующего МП Усть-Луга. В состав Мультимодального комплекса «Усть-Луга» входят: грузовой аэропорт, сухой порт, промышленно-логистический комплекс, индустриальные парки, авиационные складской и таможенный терминалы, ветровая генерация, жилой и рекреационный комплексы. Все эти инфраструктурно-промышленные объекты, совместно с МП Усть-Луга, позволяют создать на западной границе России крупнейший транспортно-логистический узел (хаб) в стране (см. ниже следующий генеральный план).

Важным звеном в развитии проекта Мультимодального комплекса «Усть-Луга» является промышленно-логистическая зона, расположенная в непосредственной близости от границы МП Усть-Луга. Появление на его территории объектов логистики послужит важным дополнением к работе морских терминалов, а размещение производственных объектов позволит вырабатывать продукцию с высокой добавленной стоимостью.

Индустриальный парк «Усть-Луга» — удобная площадка для строительства

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ХАБА «УСТЬ-ЛУГА»

производственных предприятий, локализация которых вблизи морского порта приносит существенный экономический эффект. Существующая возможность транспортировки вырабатываемой продукции с предприятия по трубопроводной системе непосредственно на портовые терминалы дает предприятиям, размещаемым в промышленных парках «Усть-Луга», неоспоримые преимущества.

Сухой порт «Усть-Луга» – тыловой терминал МПУсть-Луга, позволяющий осуществлять хранение контейнерных грузов, накатной техники и других грузов в режиме таможенного хранения.

Первостепенное значение отводится созданию первого в России специализированного грузового аэропорта «Усть-Луга». Поскольку в настоящее время в Северо-Западном регионе России отсутствует грузовой аэропорт, способный обслуживать грузовые потоки на внутренних и международных линиях, то вопрос его создания является крайне актуальным для экономики как региона, так и всей России.

Проект грузового аэропорта «Усть-Луга» обусловлен необходимостью формирования Мультиmodalного хаба совместно с МП Усть-Луга для развития грузовых авиаперевозок в регионе, в том числе и для развития международных транспортных коридоров «Юго-Восточная Азия – Европа».

Строительство международного грузового аэропорта «Усть-Луга» на территории промышленно-логистической зоны проекта способно интегрировать уже созданную инфраструктуру МП Усть-Луга и модернизированную железнодорожную инфраструктуру, автомобильные дороги федерального и регионального значений в крупнейший в России транспортно-логистический узел.

Важным социальным объектом является микрорайон жилой площадью более 400 000 кв. м, предназначенный для проживания работников промышленных предприятий хаба «Усть-Луга».

Мощным импульсом дальнейшего развития Усть-Луги могло бы послужить и создание Балтийской агломерации инфраструктурно-промышленного типа. Формирование агломерации позволило бы учесть в федеральных программах обеспечение инженерной и транспортной инфраструктурой не только МП Усть-Луга, но и зон промышленного развития как непосредственно примыкающих к порту, так и находящихся на расстоянии транспортной доступности.



Как доказывает международный опыт, вблизи портов активно развивается промышленность, требующая минимизации транспортных издержек. С учетом этого и уникального расположения территории (примерно на одинаковом расстоянии в 50 км от границ Усть-Лужского узла, городов Кингисепп, Сосновый Бор и чуть дальше от Ломоносова) появляется возможность сформировать Балтийскую агломерацию

инфраструктурно-промышленного типа с ядром агломерации в Усть-Лужском транспортно-производственном узле.

Вдоль южного берега Финского залива, начиная от Санкт-Петербурга, сформировался ряд крупных объектов промышленного и транспортного назначения: многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка», Ленинградские атомные станции (ЛАЭС и ЛАЭС-2), МП Усть-Луга, завод «Фосфорит»,

ИНФРАСТРУКТУРНО-ПРОМЫШЛЕННЫЕ ОБЪЕКТЫ БУДУЩЕЙ АГЛОМЕРАЦИИ



а также планирующиеся к строительству грузовой аэропорт «Усть-Луга», индустриальные парки «Усть-Луга – Север» и «Усть-Луга – Юг», «Балтийский СПГ», ПЛЦ «Алексеевка».

Развитие всех вышеперечисленных объектов вносит неоценимый вклад в экономическое и социальное развитие не только Ленинградской области, но и всего СЗФО.

В последнее время в стране широко обсуждается тема развития кластеров и она нашла свою поддержку в документах Правительства РФ. В этом контексте район Усть-Луги, и в частности территория Мультимодального комплекса «Усть-Луга», может полноценно претендовать на звание «Кластер нефтегазохимического развития».

В части перспективного развития

промышленности на территории ММК «Усть-Луга» планируется строительство крупных химических комбинатов, осуществляющих первичную переработку газа в исходное сырье для производства химических веществ. Это важный сигнал для бизнеса к созданию цепочки перерабатывающих предприятий по выпуску продукции с высокой добавленной стоимостью, столь необходимой России.

ПЕРСПЕКТИВНОЕ РАЗВИТИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ТЕРРИТОРИИ ММК «УСТЬ-ЛУГА» ПО ОТРАСЛЯМ



Oil TERMINAL 2016

24–25 ноября, Санкт-Петербург

XI ежегодная техническая конференция и выставка

Нефтебазы и нефтяные терминалы: от современного проектирования до эффективной эксплуатации

Среди докладчиков и почетных гостей:



Константин Хамлай,
генеральный директор,
Усть-Луга Ойл



Вадим Сысоев,
технический директор,
Балтийская Газохимическая Компания



Арина Николаева,
Начальник лаборатории экологии и рационального природопользования,
НИИ Транснефть



Вадим Иванов,
руководитель научно-технического отдела
Ленморнии-проект



Сергей Уланин,
директор,
Росрезерв



Сергей Литунов,
главный инженер,
РН-Туапсе-нефтепродукт

- Познакомьтесь с **300+ лидерами отрасли**, в том числе с более чем **70 руководителями** международных и российских нефтегазовых, трейдинговых и транспортных компаний, нефтяных терминалов и нефтебаз, ведущих морских портов
- Получите **информацию о текущих и перспективных проектах** в области проектирования, строительства и реконструкции нефтебаз и нефтяных терминалов
- Встретьтесь с **главными инженерами, технологами, метрологами** таких компаний как Транснефть, КазТрансОйл, Татнефть, Сургутнефтегаз, Росрезерв, Башнефть-Розница, Ленморниипроект, Балтморпроект и др.

Зарегистрируйтесь сейчас:

www.oilterminal.org

events@vostockcapital.com

+44 207 394 30 90

+7 (499) 505 1 505

Золотые спонсоры:



Бронзовый спонсор:



Спонсоры:



Среди участников:





ПОЧТИ ПОТОЛОК

Пропускная способность Усть-Лужского железнодорожного узла по итогам выполнения работ, запланированных на 2016 год увеличится до 68 млн тонн. К 2020 году этот показатель вырастет до 80 млн тонн.

Александр Белый

Компания «РЖД» за шесть месяцев текущего года инвестировала почти 3 млрд рублей в реконструкцию участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива. Всего на реализацию вышеуказанных работ в 2016 году железнодорожники направят 8 млрд рублей.

В текущем году «РЖД» планирует ввести в эксплуатацию 28,2 км станционных путей и 122,7 км электрификации. Кроме того, завершится строительство шумозащитных экранов на станциях Мга, Кикерино и Веймарн.

На станции Лужская-Сортировочная предполагается ввести в эксплуатацию 4,2 км приемоотправочных путей и четыре стрелочных перевода в парке отправления, 12 сортировочных путей, дополнительный соединительный путь с путепроводной развязкой на перегоне Лужская-Сортировочная – Лужская-Северная, а также электрифицировать 90 км станционных путей.

В рамках развития припортовой железнодорожной инфраструктуры планируется ввести в эксплуатацию первый главный путь от станции Лужская-Сортировочная до станции Лужская-Северная и до станции Лужская-Нефтяная.

Кроме того, предусмотрен ряд мероприятий по электрификации участка Гатчина – Веймарн – Лужская и железнодорожных станций Лужского узла, реконструкция станции Котлы и ввод в эксплуатацию тяговой подстанции Владимирская с линией внешнего электроснабжения Новолисино – Гатчина.

Напомним, целью проекта реконструкции является подготовка железнодорожной инфраструктуры на ближних подходах к порту Усть-Луга и обеспечение прогнозируемых объемов перевозок «РЖД» – 80,3 млн тонн к 2020 году. Сметная стоимость реализации проекта – 155,1 млрд рублей.

В 2007 году пропускная способность Усть-Лужского железнодорожного узла составляла 6,3 млн тонн, тогда как сейчас она достигла 64 млн тонн, а по итогам выполнения работ, запланированных на 2016 год, увеличится до 67,8 млн тонн.

При проектировании и строительстве объектов внедряются новейшие инновационные технологии, направленные на повышение безопасности роспуска вагонов и сохранности грузов, а также на снижение эксплуатационных расходов. Так, в частности, впервые в России на станции Лужская-Сортировочная применяется система централизации MSR-32, позволяющая добиться максимальной автоматизации всех процессов на сортировочной горке.





VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ВОДНЫЙ ТУРИЗМ»



20-21
октября 2016
Санкт-Петербург

Crowne Plaza St. Petersburg Airport
ул. Стартовая, 6-А

РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ | МОРСКОЙ ТУРИЗМ | ЯХТИНГ

ИНФРАСТРУКТУРА • СЕРВИС • КАДРЫ • СУДОСТРОЕНИЕ
ИНВЕСТИЦИИ • РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ
БРЕНДИНГ И ПРОДВИЖЕНИЕ

При
поддержке



Оператор
форума



ConferencePoint

ULSFO: РЕАЛЬНОСТЬ ПОБЕЖДАЕТ МИФЫ



В компании «Газпромнефть Марин Бункер» проведено исследование изменений бункерного рынка под влиянием ограничений конвенции МАРПОЛ по содержанию серы в судовом топливе в зоне контроля выбросов

Редакция журнала «Вести морского Петербурга»

В конце 2014 года, прогнозируя потребности судовладельцев, рыночные тенденции и грядущие изменения экологического регулирования, «Газпромнефть Марин Бункер» расширил ассортимент реализуемой продукции экологически чистым видом судового топлива (ULSFO).

При существующей рыночной неопределенности и недостаточной информированности участников рынка в конце 2014 года компания запустила долгосрочный исследовательский проект по анализу бункерного рынка. Проект рассчитан на три года и имеет целью помочь компании «Газпромнефть Марин Бункер» принять верные стратегические решения и внести вклад в развитие сегмента новых экологических топлив.

Анализ бункерного рынка - трехлетнее исследование, каждый из элементов которого разработан для решения комплекса задач:

- в 2015 году – определить общее настроение судовладельцев, выявить ключевые сценарии, рассматриваемые ими для работы в новых условиях, установить первую реакцию потребителей новых экологических топлив и понять их дальнейшие планы в отношении ULSFO;

- в 2016 году – расширить изучаемую аудиторию для понимания специфики оценки рынка каждым из его участников, определить актуальность сценариев работы судовладельцев, выявить достоинства и недостатки новых экологических топлив по итогам накопленного опыта, а также установить потенциал ULSFO;

- в 2017 году – оценить перспективы развития альтернативных сценариев (переход на СПГ, увеличение заказов на установку скрубберов) и понять степень их влияния на сегмент ULSFO, определить ключевые векторы дальнейшего развития экологических топлив и отследить появление новых рыночных трендов.

В качестве целевой аудитории на текущем этапе для исследовательского проекта выступили судовладельцы, поставщики топлив, трейдинговые компании и представители отраслевых средств массовой информации.

Выбор судовладельцев

По результатам исследования установлены три уровня приоритетности реализации судовладельцами сценариев работы на рынке под влиянием ограничений МАРПОЛ.

К высоким приоритетам были отнесены переход на MGO (светлое судовое топливо) и работа с mix-of-fuels. Светлые топлива давно присутствуют на рынке, совместимы с силовыми установками судов и доступны в портах. Более того, товарное предложение в этом сегменте рынка унифицировано (единая рецептура производства у разных

поставщиков) и понятно с позиций ценообразования. Использование MGO или ULSFO в зонах контроля выбросов (ECA) и темного топлива за ее пределами – понятный и экономически эффективный вариант для работы трамповых судов. При этом реализация данного сценария требует определенных технических корректировок со стороны потребителя, в частности, подготовки танков судов для хранения MGO/ULSFO.

Средние приоритеты обозначены как переход на ULSFO и установка скрубберов. Целесообразность закупки новых экологических топлив обусловлена работой судов на Балтике, где, в отличие от других зон контроля выбросов, нет проблем с предложением продукта. Данный сценарий имеет территориальное ограничение, поэтому не является трендом для рынка в целом. Работа со скрубберами – вариант, подходящий не всем судовладельцам, поскольку он связан с вложением существенных объемов средств, ограниченными физическими возможностями флота (возраст и размер судна), а также способностью судовладельца произвести экономический расчет окупаемости новых установок в текущих и прогнозных условиях макро-реды.

К низким приоритетам были отнесены варианты изменений маршрутов следования судов и возможность уплаты штрафов за нарушение требований МАРПОЛ. Корректировка маршрутов следования судна рассматривается только тогда, когда речь идет о возможности обогнуть зону ECA, не меняя конечного пункта назначения. При этом учитывается экономическая и временная эффективность принимае-



мого решения. Иными словами, сценарий не является трендом. Финансовые и репутационные риски в совокупности с временными потерями по причине задержки судна в порту минимизируют вероятность работы судовладельцев по сценарию уплаты штрафов за использование неконвенционного топлива в ЕСА.

Бункерные мифы

В отношении новых экологических топлив на рынке существовало много полярных мнений. В ходе исследования были выявлены ключевые мифы, которые существовали среди судовладельцев в начале 2015 года, но затем были развеяны.

Первый миф - плохая совместимость экологических топлив с оборудованием судов. Выяснилось, что если технические специалисты судовладельца изучили характеристики топлива, поставщик предоставил исчерпывающую информацию относительно особенностей эксплуатации на борту, а экипаж судна выполняет все инструкции, то сложностей с использованием ULSFO не возникает. Более того, процесс перехода на ULSFO довольно прост для судов, двигатели которых предназначены для работы на темных топливах.

Второй миф - недостаток предложения ULSFO в морских портах. Такая ситуация имела место, но лишь в первые месяцы 2015 года. Затем поставщики топлива довольно быстро выправили положение. На сегодняшний день в портах России и региона АРА достаточно предложений ULSFO со стороны постав-

щиков. Проблема доступности ресурса характерна для некоторых европейских портов, не являющихся узловыми, и портов США, но не рынка в целом.

Третий миф - непривлекательный дисконт относительно MGO. Несмотря на текущую ценовую привлекательность MGO, сложившуюся в силу снижения цен на нефть, ULSFO по-прежнему остается экономически выгодным продуктом, особенно когда речь идет о бункеровке в размере 1000-1500 тонн. В среднем, дисконт относительно MGO составляет 50 долларов в российских портах и 20 долларов - в европейских.

Четвертый миф - отставание России от Европы с позиции предложения и адаптации новых топлив. По итогам 2015 года ни Россия, ни Европа не характеризуются активностью применительно к выводу и адаптации топлив ULSFO к потребностям рынка, однако отмечается большая гибкость со стороны российских поставщиков в решении возникающих проблем.

Пятый миф - снижение потенциала топлив ULSFO под влиянием растущего интереса к скрубберам. В настоящий момент, несмотря на реальный опыт работы с этим сценарием некоторых судовладельцев, участники рынка скептически относятся к перспективам установки скрубберов на судах. Решение рынка в отношении скрубберов остается прежним: дорого в обслуживании, требуются большие инвестиции, экономическая эффективность не доказана.

Шестой миф - отсутствие достоинств у ULSFO как варианта соответствия требованиям MARPOL. Опрошенные эксперты отметили, что работа с экологическими топливами оказывает положительное влияние на имидж судоходной отрасли, которую ранее характеризовали как «загрязняющую окружающую среду». Кроме того, присутствие на рынке ULSFO позволяет двигателям, предназначенным для работы на темных топливах, безболезненно адаптироваться к работе в новых условиях. «Моющая» способность новых топлив положительно сказывается на состоянии цилиндропоршневой системы судовых двигателей.

Прогнозируемая ценовая привлекательность новых экоотоплив оценивается экспертами следующим образом: дисконт в 50 долларов в российских портах и 20 долларов в европейских портах относительно MGO. Это является ключевым стимулом для судовладельцев при приобретении новых экологических топлив. Более того, участники рынка ожидают подъема цен на нефтепродукты, что, в свою очередь, положительно повлияет на ценовую привлекательность ULSFO.

Рост потенциала ULSFO

Накопленный опыт работы с новыми топливами совместно с уменьшающимся числом претензий в адрес поставщиков свидетельствуют в пользу роста потенциала сегмента ULSFO. На рынке присутствуют операторы судов, констатирующие отсутствие нареканий в адрес новых топлив, а также физические поставщики ресурса и трейдинговые компании, разработавшие собственный механизм успешной адаптации судов к работе с ULSFO.

На сегодняшний день по-прежнему отсутствует единый стандарт для топлив категории ULSFO, что в свою очередь, заставляет судовладельцев подвергать сомнению качество каждой партии закупаемого продукта. Тем не менее, с начала 2015 года произошли определенные изменения: экологические топлива поделили на RMD и DMA, в зависимости от характеристик продукта, что внесло больше ясности в работу с ними. Также участники рынка ожидают со стороны независимых экспертов (классификационных обществ, лабораторий и т.д.) предложений о способах «стандартизации» топлив.

Исследовательская группа «Газпром-нефть Марин Бункер» в ходе реализации данного проекта получила обширные сведения касательно смежных тем: развитие сегмента СПГ, сравнительный анализ ULSFO и MGO, особенности адаптации судов к работе с новыми экологическими топливами и прочее. Эти данные могут лечь в основу новых экспертных опросов, к участию в которых планируется привлечь еще более широкий круг участников.





ПО МИНИСТЕРСКОМУ СЧЕТУ

Потребность в строительстве грузового и пассажирского флота для эксплуатации на российских реках до 2020 года достигает 240 единиц.

Александр Белый

Как заявил на заседании рабочей группы президиума Госсовета РФ по развитию внутренних водных путей (ВВП) России заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, потребность в строительстве грузового флота до 2020 года оценивается, с учетом его выбытия в 200 единиц, а пассажирского – в 40 единиц. «Сегодня отечественные верфи в год могут строить порядка 40 судов, речных и река-море», – сказал он.

Снижение качества параметров водных путей, снижение грузовой базы и в связи с этим неэффективная работа флота привели к тому, что за последние 15 лет убытие транспортного флота превысило ввод в эксплуатацию новых судов в 13 раз. Так, по словам замминистра транспорта РФ, если в 2000 году в стране

насчитывалось около 21 тыс. единиц транспортного флота, то в итоге осталось менее 11 тыс., при этом средний возраст составляет 36 лет. При этом за 15 лет судоходные компании построили 800 судов, в основном это крупные транспортные суда.

По мнению чиновников Минтранса, строительство флота невозможно без мер господдержки. Сейчас существует субсидирование кредитной ставки, также предоставляется судовой грант на строительство судов. Последний, по словам Олерского, в 2016 году впервые был получен судовладельцем.

Проблемы растут

Инфраструктурные ограничения ВВП РФ ощутимо снижают возможности судоходных компаний по развитию перевозочного бизнеса. По статистике, протяженность ВВП за 25 лет снизилась на 30% (было 67 тысяч км, теперь 48 тыс.). Также на четверть снизилась средняя глубина по всем водным путям – с 2,3 метра до 1,7 метра. «В таких условиях более половины транспортных судов не могут ходить с полной загрузкой. В результате инфраструктурных ограничений потери

провозной способности флота ежегодно составляют порядка 46 млн тонн грузов», – посетовал Виктор Олерский.

По его словам, в том числе из-за инфраструктурных ограничений и маловодья некоторых рек, конкурентное преимущество ВВП не реализуется в полной мере как в европейской части страны, так и в Сибири, и на Дальнем Востоке. При этом удельные затраты средств федерального бюджета для перевозки 1 тонны грузов речным транспортом почти в 4 раза ниже, чем по автомобильным дорогам.

Не удивительно, что грузооборот внутреннего водного транспорта с 1990 года снизился в 3,3 раза, причем это снижение более чем в 3 раза превысило темпы падения грузооборота всего транспорта страны в целом. Если в 1990-е годы эти грузообороты были сопоставимы, то сейчас разрыв увеличился в 4 раза.

Очевидно, что если недофинансирование инфраструктуры водных путей сохранится, то существующие глубины продолжат снижаться, провозная способность судов упадет, а судоходство станет фактически нерентабельным. «В свою очередь, это увеличит нагрузку на авто- и железнодорожный транспорт», – резюмировал Виктор Олерский.



Плановый срок окончания швартовных испытаний первого в мире плавучего энергетического блока (ПЭБ) «Академик Ломоносов» – 30 октября 2017 года. Цель швартовных испытаний – проверка работоспособности и соответствия проектным характеристикам оборудования и систем плавучего энергоблока.

Как сообщили на «Балтийском заводе - Судостроение», испытания стартовали в июне текущего года, и после их завершения ПЭБ выйдет с предприятия как готовый объект, который будет доставлен по Северному морскому пути к месту работы и подключен к береговой инфраструктуре, сооружаемой в порту г. Певек.

Готовность энергоблока к транспортировке должна быть достигнута к концу 2017 года. В сентябре 2019 года «Росэнергоатом» планирует приступить к установке энергоблока на штатное место, а осенью 2019 года – начать испытания ПАТЭС и ввести ее в эксплуатацию.

Напомним, первый в мире проект мобильного транспортбельного энергоблока малой мощности «Академик Ломоносов» проекта 20870 предназначен для работы в составе плавучей атомной теплоэлектростанции (ПАТЭС). Станция оснащена реакторными установками КЛТ-40С, которые способны вырабатывать до 70 МВт электроэнергии и 50 Гкал/ч тепловой энергии в номинальном

рабочем режиме, что достаточно для поддержания жизнедеятельности города с населением более 200 тыс. человек.

ПЭБ предназначен для эксплуатации в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Его основная цель – обеспечить энергией крупные промышленные предприятия, портовые города, а также газовые и нефтяные платформы, расположенные в открытом море.

ПЭБ водоизмещением 21,5 тыс. тонн может использоваться в качестве опреснителя, вырабатывая до 240 тыс. кубометров воды ежедневно. Его назначенный срок службы – 35-40 лет. Перезарядка реакторов осуществляется с периодичностью 2,5-3 года. Команда составляет порядка 70 человек.

ПАТЭС разработана с большим запасом прочности, который превышает все возможные угрозы и делает ядерные реакторы неуязвимыми для цунами и других природных катастроф. Кроме того, ядерные процессы на судах отвечают всем требованиям Международного агентства по атомной энергии (МАГАТЭ) и не несут угроз окружающей среде.

Заказчиком-застройщиком головной ПЭБ является филиал АО «Концерн Росэнергоатом» – «Дирекция по сооружению и эксплуатации плавучих атомных теплоэлектростанций».

ГОД ИСПЫТАНИЙ

На уникальном первом в мире плавучем энергоблоке малой мощности начались швартовные испытания, которые завершатся в 2017 году.

Алексей Лисовский



«НАДЕЖНЫЙ» И «ПРОВОРНЫЙ» ДЛЯ ПОГРАНИЧНИКОВ

На судостроительной фирме «Алмаз» спущен на воду пограничный сторожевой корабль «Надежный».

Александр Белый

Спущенный на воду на Санкт-Петербургской «Судостроительной фирме «Алмаз» многофункциональный пограничный сторожевой корабль проекта 22460 предназначен для охраны государственной границы и территориального моря, а также для борьбы с терроризмом и пиратством. Место дислокации нового корабля – Калининград.

Проект сторожевого катера разработан Северным ПКБ. Корабль оборудован самыми современными средствами навигации и связи, системой автоматизации управления, имеет на борту вертолет.

Ранее, в начале мая, на заводе «Алмаз» состоялся спуск на воду другого пограничного сторожевого корабля проекта 22460 – «Проворный», который после швартовки у причальной стенки предприятия проходит дальнейшие этапы достройки.



БИЗНЕС - ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

«В+»

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

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



198097, г. Санкт-Петербург, пр. Стачек, д. 48, корп. 2
info@bcimperial.ru
www.bcimperial.ru



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 на 90 мест.
- Переговорная на 20 мест.
- Парковка.
- 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



«ЧЕРНЫЕ ДЫРЫ» ПРОНИКНУТ В ТИХИЙ ОКЕАН

Петербургские «Адмиралтейские верфи» завершают строительство серии подводных лодок «Варшавянка» для Черного моря. На очереди новая серия для Тихоокеанского флота.

Алексей Лисовский

АО «Адмиралтейские верфи», которое входит в Объединенную судостроительную корпорацию завершает строительство серии из шести дизель-электрических подводных лодок (ДЭПЛ) проекта 636.3 «Варшавянка» для ВМФ России. В конце мая петербургские корабли спустили на воду «Колпино» - завершающую подлодку серии. Ранее на «Адмиралтейских верфях» построены пять субмарин данного проекта. «Новороссийск», «Ростов-на-Дону», «Старый Оскол» и «Краснодар» уже находятся в составе Черноморского флота, в 2016 году после достроечных работ и испытаний - «Великий Новгород» и «Колпино» передадут черноморцам.

Напомним, серийное строительство подводных лодок на «Адмиралтейских

верфях» началось в 1932 году, и за этот период на предприятии сдано более 400 подводных лодок и глубоководных аппаратов различных проектов.

Подлодки проекта 636.3 относятся к третьему поколению и являются развитием проектов 636 и 877, получившие в НАТО классификацию «Kilo-class». Они считаются одними из самых малозумных в мире, за что на Западе получили название «Черная дыра». Скорость подводного хода составляет 20 узлов, предельная глубина погружения - 300 метров, автономность плавания - 45 суток, экипаж - 52 человека, подводное водоизмещение - около 4 тыс. тонн.

Подводные лодки модифицированного 636 проекта имеют более высокую (по сравнению с предыдущими проектами) боевую эффективность, а именно

сочетание акустической скрытности и дальности обнаружения целей, новейший инерциальный навигационный комплекс, современная автоматизированная информационно-управляющая система, мощное быстродействующее торпедно-ракетное вооружение. Особенностью подлодок является их оснащение комплексом ударного ракетного вооружения «Калибр-ПЛ», а также обновленным радиоэлектронным оборудованием.

Создание хорошо зарекомендовавших себя лодок проекта 636.3 продолжится. Как заявил заместитель главнокомандующего ВМФ РФ Александр Федотенков, принято решение о строительстве серии ДЭПЛ проекта 636 для Тихоокеанского флота.

Лодки в фаворе

В текущем году в неапатном подводном кораблестроении кроме вышеуказанных проектов, продолжится строительство двух ДЭПЛ «Кронштадт» и «Великие Луки» проекта 677 «Лада». По результатам их опытовой эксплуатации будет определена дальнейшая количественная потребность в лодках данного проекта.

Также ведутся подготовительные работы по проектированию принципиально новой перспективной ДЭПЛ типа «Калина», в которой будут реализованы все лучшие качества предыдущих проектов 636 и 677.

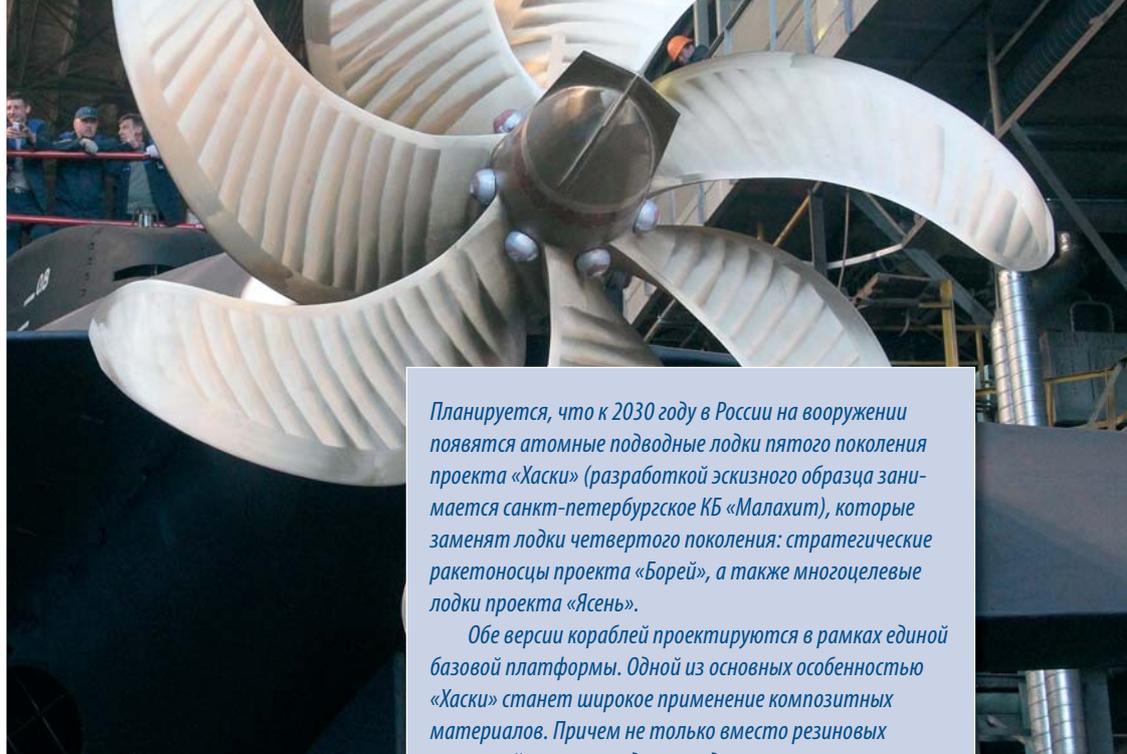
В то же время, как отмечают в командовании ВМФ РФ, первостепенное значение в 2016 году уделяется развитию группировок атомных ракетных стратегических подводных лодок и атомных многоцелевых субмарин Северного и Тихоокеанского флотов. Происходит это за счет пополнения состава Подводных сил ВМФ новыми атомоходами типа «Борей»

и «Ясень», а также за счет модернизации существующих проектов.

Так, в наступившем году к месту постоянной дислокации на Камчатку пребывает атомный подводный ракетный крейсер проекта 955 «Борей» «Владимир Мономах» (в прошлом году флот принял «Александра Невского» этого же проекта). На ПО «Севмаш» в Северодвинске продолжится строительство 4-х атомных подводных лодок (АПЛ) проекта 885 «Ясень» и 4-х АПЛ проекта «Борей». Планируется, что на «Севмаше» в текущем году заложат по одной подводной лодке проектов «Борей» и «Ясень».

Что касается модернизации, то в 2016 году на заводе «Звезда» в Приморье завершится ремонт и модернизация АПЛ «Рязань» (проект 667БДР «Кальмар») и «Кузбасс» (проект 971 «Щука-Б»), на Амурском судостроительном заводе отремонтируют ДЭПЛ проекта 877 «Варшавянка», на северодвинском предприятии «Звездочка» - АПЛ «Орел» проекта 949 «Антей». Все вышеуказанные лодки возвратятся в состав ВМФ до конца года.

В целом, в период до 2020 года на заводе «Звезда» и в ЦС «Звездочка» пройдут модернизацию порядка 10 АПЛ



проектов 971 и 949 (они будут оснащены более современными системами жизнеобеспечения, гидроакустическими и навигационными комплексами, системами управления и связи). В результате Северный и Тихоокеанский флот получат серьезно обновленную группировку атомных многоцелевых подлодок.

Планируется, что к 2030 году в России на вооружении появятся атомные подводные лодки пятого поколения проекта «Хаски» (разработкой эскизного образца занимается Санкт-Петербургское КБ «Малахит»), которые заменят лодки четвертого поколения: стратегические ракетноносцы проекта «Борей», а также многоцелевые лодки проекта «Ясень».

Обе версии кораблей проектируются в рамках единой базовой платформы. Одной из основных особенностей «Хаски» станет широкое применение композитных материалов. Причем не только вместо резиновых покрытий корпусов лодок, но и для замены некоторых металлических конструкций (рули глубины и рули направления, а также гребные винты и линии валов).

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

БАЛТИЙСКИЙ ПОРТ

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

ОФИСЫ КЛАССА В+
Эффективность · Дизайн · Комфорт

Аренда офисов от 50 до 1000 кв. м.

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



«МОРЕ» ИНТЕГРИРОВАЛИ В СИСТЕМУ

Феодосийский судостроительный завод «Море» приступил к реализации кораблестроительных проектов для российского ВМФ. В советское время это предприятие было известно строительством скоростных боевых кораблей и гражданских судов на подводных крыльях, а также мощных десантных кораблей на воздушной подушке проекта «Зубр».

Александр Белый

В мае состоялась закладка киля нового малого ракетного корабля (МРК) «Шторм» проекта 22800 для военно-морского флота России. Его построят корабельные мастера феодосийского завода «Море», для которых это первый заказ Минобороны РФ после вхождения Крыма в состав России. Как отметил на церемонии закладки

«Шторма» министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, за достаточно короткий промежуток времени завод «Море» интегрировался в систему оборонно-промышленного комплекса РФ и готов выполнять масштабные заказы военного и гражданского назначения.

Корабль проекта 22800 спроектиро-

ван центральным морским проектно-конструкторским бюро «Алмаз» (Санкт-Петербург). Его водоизмещение составляет около 800 тонн, скорость свыше 30 узлов, также он оснащен комплексом высокоточного ракетного оружия и современным артиллерийским вооружением (в частности, на них будут пусковые установки для запуска ракет семейства «Калибр» и «Оникс»). Корабль сможет выполнять задачи в морской зоне на удалении от баз около 3 тыс. миль.

Как отмечают в Минобороны РФ, при проектировании и строительстве МРК реализованы требования Главного командования ВМФ, что позволило добиться целого ряда преимуществ: высокая маневренность, повышенная мореходность, а также архитектура надстроек и корпуса, выполненная по технологиям пониженной отражающей способности.

Планируется, что в ближнесрочной перспективе на различных российских судостроительных предприятиях для ВМФ РФ будет построено порядка 18 МРК данного проекта. Ранее два МРК - «Ураган» и «Тайфун» - заложены в декабре прошлого года на судостроительном предприятии «Пелла» в Санкт-Петербурге (корабли войдут в состав флота в 2017 и в 2018 году соответственно), которое инвестирует средства в развитие «Моря» на правах аренды имущества феодосийского предприятия. Первый этап его реконструкции должен завершиться в текущем году, второй этап рассчитан на 2017-2020 годы.

По информации руководства завода «Море», корабль построят за два года силами работающих на предприятии 676 человек. С нового года штат пополнился 117 специалистами, 92 из которых - рабочие. До конца года планируется увеличить численность персонала до 700 работников.



Средний морской танкер «Академик Пашин» проекта 23130, который был спущен на воду корабельями «Невского судостроительно-судоремонтного завода» (НССЗ) – самое большое судно, когда-либо спускавшееся на воду за более чем столетнюю историю предприятия.

Танкер заложили в эллинге НССЗ в апреле 2014 года. Как сообщили на НССЗ, этому событию предшествовала большая работа по модернизации слипа завода. В результате проведенных мероприятий вес спускаемых судов увеличился до 4000 тонн, а их длина возросла до 150 метров.

Постройка судна «Академик Пашин» осуществляется в соответствии с государственным контрактом для Министерства обороны РФ. Проект разработан ЗАО «Спецсудопроект», судно строится на класс Российского морского регистра судоходства. Район его плавания – неограниченный.

Как отмечают в «Спецсудопроекте», танкер предназначен для приема, хра-

ТАНКЕР ДЛЯ МИНОБОРОНЫ

На Невском судостроительно-судоремонтном заводе спустили на воду морской танкер для Министерства обороны России.

Александр Белый

нения, транспортировки, жидких грузов (дизельного топлива, мазута, керосина, моторного масла, воды). Ледовый класс танкера соответствует уровню ARC 4, что значительно расширяет район эксплуатации судна.



Основные характеристики среднего морского танкера проекта 23130:

- длина наибольшая – 130 м;
- ширина наибольшая – 21 м;
- осадка наибольшая – 7,0 м;
- дедвейт при осадке 7,0 м – 9000 тонн;
- максимальная скорость хода – 16 узлов;
- автономность – 60 суток;
- экипаж – 24 человека



ПЕРВЫЙ ТРАУЛЕР ДЛЯ КАМЧАТКИ

Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» приступил к реализации проектов по строительству рыболовных судов для отечественных компаний.

Александр Белый

На производственных площадках Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь» (ПСЗ «Янтарь», Калининград) началось строительство новой серии из трех кошельковых траулеров-сейнеров проекта SK-3101R.

Контракт на строительство судов подписан в январе 2016 года между ПСЗ «Янтарь» и Рыболовецким колхозом имени В. И. Ленина (Петропавловск-Камчатский). Спуск на воду головного судна запланиро-

ван на июнь 2017 года, и это будет первый подобный траулер-сейнер, строящийся на российском предприятии. Вся серия будет поставлена заказчику в 2018 году.

Проект SK-3101R разработан норвежской компанией Skipskompetanse. Траулер предназначен для лова донным и пелагическим тралом, снюрреводом и кошельковой сетью. Выловленная рыба будет храниться в шести охлаждаемых морской водой грузовых танках (тип RSW) вместимостью около 800 куб. м. Технология хранения позволит сохранять улов свежим в течение семи суток.

Судно планируется оснастить главной энергетической установкой организованной по гибридной схеме, в которой валогенератор может также работать в режиме гребного электродвигателя.

Суда строятся на класс Российского морского регистра судоходства (РС), на учете в котором в настоящее время состоит более 1100 рыболовных судов. Как отмечают в РС, начало серийного строительства современных высокотехнологичных рыболовных судов даст новый импульс для развития стратегически важного для отечественной экономики направления.

Не только «Янтарь»

Кроме ПСЗ «Янтарь» планы по строительству судов для рыбного про-

мысла вынашивают другие отечественные верфи. В частности, Выборгский судостроительный завод (ВСЗ) подписал ряд соответствующих документов с АО «Архангельский траловый флот» (АТФ) - крупнейшим предприятием рыбодобывающей и рыбоперерабатывающей отрасли Архангельской области, а также с Мурманской рыбопромысловой компанией «Норд-Пилигримм». Как отмечают на ВСЗ, обязательным условием для вступления контрактов в силу является утверждение механизма государственной поддержки в виде выделения под строительство судов инвестиционных квот.

Соглашение с АТФ предполагает строительство и ввод в эксплуатацию серии рыболовных морозильных траулеров нового поколения для лова донных пород рыб. Серия из четырех судов будет построена на ВСЗ «под ключ» и передана заказчику в 2018-2019 гг.

В свою очередь, Соглашение о сотрудничестве с фирмой «Норд-Пилигримм» закрепляет намерения компаний обеспечить строительство рыболовного морозильного траулера нового поколения для работы в районах Северной Атлантики.

Также в настоящее время на АО «Пелла» (Ленинградская область) достраивается второе рыбопромысловое судно ярусного лова проекта PL-475. После передачи заказчику суда будут эксплуатироваться в Баренцевом море.

Основные характеристики траулера-сейнера проекта SK-3101R:

- длина габаритная – 50,6 м;
- ширина – 12,0 м;
- высота борта – 10,0 м;
- мощность главного двигателя – 2200 кВт;
- дедвейт – 1260 тонн;
- экипаж – 15 человек.



IV ежегодный конгресс и выставка

СПГ 2017 конгресс РОССИЯ

15–17 марта, Москва

Организатор: VOSTOCK CAPITAL

Среди докладчиков 2016:



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



Евгений Кот,
генеральный директор,
Ямал СПГ



Сергей Густов,
генеральный директор,
Газпром СПГ
Санкт-Петербург



Дуглас Бакли,
вице-президент
по коммерческим
вопросам, Шелл
(Россия)



Алекс Волков,
вице-президент,
ExxonMobil Russia



Дидье Барбандьер,
вице-президент,
Technip

- Возможности расширения проекта «Сахалин-2» и строительства 3-й технологической линии. В чем целесообразность реализации проекта? Какие преимущества по монетизации газа на шельфе о. Сахалин такое расширение обеспечит? Позиция операторов проекта «Сахалин-1» и планы по реализации проекта «Дальневосточный СПГ» Существует ли объективная возможность взаимодополняемой реализации обоих проектов?
- Арктические СПГ проекты. «Ямал СПГ», «Арктик СПГ – 2», «Печора СПГ» – обзор текущей ситуации, какие проекты на стадии проработки, какие начнут реализовываться, какие строятся?
- Рынки экспорта и конкурентоспособность российского СПГ. СПГ и трубопроводный газ.

www.Ingrussiacongress.com

events@vostockcapital.com

+44 207 394 30 90

+7 (499) 505 1 505

Партнеры и спонсоры:

KVERNER

KBA

SVI
Transfer complete

TELECOM
Энергетика

SIAD

GTT
Expert in LNG

DNV-GL

Энерго
УРАЛ

CRYO
STAR

MRTS

CHART

RED
BOX

ITT
ENGINEERED FOR LIFE

MOL
Mitsui O.S.K. Lines

NEB

FMC Technologies

SHELL

SIEMENS

Technip

КРИТИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ СОЗДАНИЯ МОРСКОЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ АРКТИКИ

технологии определения
ледовых нагрузок

технологии снижения
ледовых нагрузок

технологии защиты
от взрывов и пожаров

средства спасения персонала
в ледовых условиях

технологии сбора и
утилизации отходов

средства и системы защиты
от морской коррозии

технологии защиты грунта
от размыва

новые конструкционные
материалы

технологии ледовой проводки
крупнотоннажных транспортных
судов

технологии сварки конструкций
из хладостойких сталей больших
толщин

автоматизированные системы
мониторинга состояния
конструкций и оборудования
в процессе эксплуатации

технологии постройки крупнотон-
нажных морских сооружений

технологии проведения сложных
транспортно-монтажных операций

автоматизированные системы
координированного управления
морскими объектами

Источник:
Крыловский ГНЦ



ВОПРОС НЕ СНЯТ

Перенос сроков реализации части индустриальных нефтегазовых проектов в российской арктической зоне не снимает вопрос о необходимости их реализации. Это уже на ближайшую перспективу ставит вопрос создания большого количества сложной морской техники, нередко уникальной.

Виктор Цукер

по материалам Арктического инженерингового центра ФГУП «Крыловский ГНЦ»

Масштабность задач по освоению Арктики определяется активной политикой России в Арктической зоне, а также во многом параметрами лицензионных обязательств, принятых нефтегазовыми компаниями (в первую очередь «Роснефтью» и «Газпромом») допущенных к работе на арктическом шельфе РФ). К настоящему моменту часть лицензионных обязательств компаний скорректирована по причине низких цен на нефть и санкций на импорт высокотехнологичного оборудования. Однако, несмотря на сдвиги в реализации оффшорных проектов, целый ряд проектов в арктической зоне на суше не только реализуется, но и планируется

на ближайшую перспективу (освоение Пайяхского, Утреннего, Геофизического, Кужминского, Коровинского и других месторождений).

Последнее обстоятельство генерирует спрос на высокотехнологичные и уникальные плавсредства для Арктики, которые будут обеспечивать разработку и освоение месторождений. Однако взять их попросту неоткуда, так как в мире практически не существует морской техники для эксплуатации в сложных природно-климатических условиях (в первую очередь – ледовых), характерных для данной территории.

Для ее создания необходимо выполнение специфических тре-

ПОСТРОЙКА СУДОВ ДЛЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ ПО СОСТОЯНИЮ НА 29.01.2016 Г.

13 ЛЕДОКОЛОВ И ЛЕДОКОЛЬНЫХ СУДОВ, ИЗ КОТОРЫХ:
3 АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛА:

Тип	Проект	Ледовый класс	Верфь	Кол-во	Год поставки	Заказчик
Ледокол	22220	Icebreaker9	«Балтийский завод-Судостроение»	3	1-й ледокол – декабрь 2017 г., 2-й – декабрь 2019 г., 3-й – декабрь 2020 г.	ФГУП «Атомфлот»

10 ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ЛЕДОКОЛОВ:

Тип	Проект	Ледовый класс	Верфь	Кол-во	Год поставки	Заказчик
Судно обеспечения	IBSV01	Icebreaker8	Выборгский судостроительный завод	2	До 2018 г.	«Газпром нефть Новый Порт»
Судно спецназначения	71014	Icebreaker6	Arctech Helsinki Shipyard OY	1	Июнь 2016 г.	ПАО «Совкомфлот»
Многофункциональное ледокольное дежурное судно	71024	Icebreaker6	Arctech Helsinki Shipyard OY	3	1-е судно – сентябрь 2016 г., 2-е – январь 2017 г., 3-е – март 2017 г.	ПАО «Совкомфлот»
Ледокол	21180	Icebreaker6	Адмиралтейские верфи	1	2017 г.	Минобороны РФ
Ледокол	21900M	Icebreaker7	Выборгский судостроительный завод	3	1-е – октябрь 2015 г., 2-е – ноябрь 2015 г., 3-е – 2016 г.	ФГУП «Росморпорт»
Ледокол	22600	Icebreaker8	«Балтийский завод-судостроение»	1	2018 г.	ФГУП «Росморпорт»

45 СУДОВ АРКТИЧЕСКОГО ПЛАВАНИЯ, ИЗ КОТОРЫХ:
4 СПАСАТЕЛЬНЫХ СУДНА

Тип	Проект	Ледовый класс	Верфь	Кол-во	Год поставки	Заказчик
Спасательное судно	MPSV12	Arc5	Невский судостроительно-судоремонтный завод	4	До декабря 2018 г.	ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта»

13 НЕФТЕНАЛИВНЫХ СУДОВ:

Тип	Проект	Ледовый класс	Верфь	Кол-во	Год поставки	Заказчик
Нефтеналивное судно	42K Arctic Shuttle Tanker	Arc7	Samsung Heavy Industries Co Ltd, Geoje shipyard	6	Первые три – 2016 г., остальные – 2017 г.	ПАО «Совкомфлот»
Нефтеналивное судно	23130	Arc4	Невский судостроительно-судоремонтный завод	1	2016	Минобороны РФ
Нефтеналивное судно	03182	Arc4	Судостроительный завод «Волга», «Восточная верфь»	2	1-е судно – 2017 г., 2-е судно – 2019 г.	Минобороны РФ
Нефтеналивное судно	00211	Arc4	Находкинский судоремонтный завод	2		

2 ТАНКЕРА-ГАЗОВОЗА СПГ:

Тип	Проект	Ледовый класс	Верфь	Кол-во	Год поставки	Заказчик
Танкер-газовоз СПГ	Yamal 172,600 ARC7 LNGC	Arc7	Daewoo shipbuilding & Marine engineering Co Ltd	1*	Июнь 2016 г.	ПАО «Совкомфлот» * Головной танкер-газовоз заказан ПАО «Совкомфлот», остальные – фирмами MOL (3 ед.), Teekay (6 ед.), Dynagas (5 ед.)
Танкер-газовоз СПГ	174,000 CBMCLAS SFSRU	Arc4	Hyundai Heavy Industries Co Ltd	1	2017 г.	«Газфлот», «Газпром М&Т»

4 СУДНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ:

Проект	Верфь	Кол-во	Год поставки	Заказчик
22420	Амурский судостроительный завод	2	2014 г.	«Газфлот»
23120	Судостроительный завод «Северная верфь»	3	2015-2016 гг.	Минобороны РФ

21 БУКСИР:

Проект	Верфь	Кол-во	Год поставки	Заказчик
ПС-45	Ленинградский судостроительный завод «Пелла»	4	2015-2016 гг.	Минобороны РФ
16609/2	Ленинградский судостроительный завод «Пелла»	1	Февраль 2016 г.	Минобороны РФ
90600	«Ленинградский судостроительный завод «Пелла»	3	2015-2017 гг.	Минобороны РФ
23470	Ярославский судостроительный завод	2	2016-2017 гг.	Минобороны РФ
ASD 3010 Ice	Damen Changde Shipyard, Damen Shipyards Galati	3	1-е судно – 2016 г.	Порт Восточный, (по другим судам сведений нет)
ASD Tug 2609-05/06 ICE	Damen Shipyards Galati	4		Два судна – Магаданский МТП (по другим судам сведений нет)
T3150A	«Краншип»	3	1-судно – 2016 г., 2 и 3 судно – 2018 г.	ФГУП «Атомфлот»
TG-17	Окская судовой верфь	1	2016 г.	ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»

Источник:
Российский морской
реестр судоходства,
ЦНИИМФ, данные
компаний

бований и больших объемов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также соответствующая подготовка производственной базы.

С учетом новых масштабов задач необходима разработка ряда принципиально новых («критических») технологий создания и эксплуатации техники. Это технологии постройки крупнотоннажных морских сооружений и проведения сложных транспортно-монтажных операций, новые конструкционные материалы, технологии определения и снижения ледовых нагрузок, технологии ледовой проводки крупнотоннажных транспортных судов, средства спасения персонала в ледовых условиях, технологии защиты от взрывов и пожаров и многое другое.

В частности Крыловским ГНЦ совместно с ЦКБ «Айсберг» уже выполнен концепт-проект атомного ледокола-лидера нового поколения мощностью 120 МВт. Этот проект логически развивает технологии, достигнутые при создании судов прошлых поколений. В рамках работ проработаны и варианты создания ледокола в трехкорпусном варианте, что обеспечивает надежную проводку судов шириной до 60 м при повышенных показателях энергоэффективности.

Также создан эскизный проект многофункционального атомного ледокола оффшорного типа, который предназначен для проводки судов на мелководных акваториях арктических морей и устьях рек Заполярья, на трассах Северного морского пути (СМП), оперативной доставке грузов. В основе проекта лежит концепция судна-унифицированной базовой платформы с едиными решениями по расположению оборудования, основных энергетических установок и

систем, а также электроэнергетического оборудования и корпуса. Такой подход позволит сократить сроки и стоимость выполнения проектных работ, а также, в зависимости от требований заказчика, установить на судно любое необходимое оборудование.

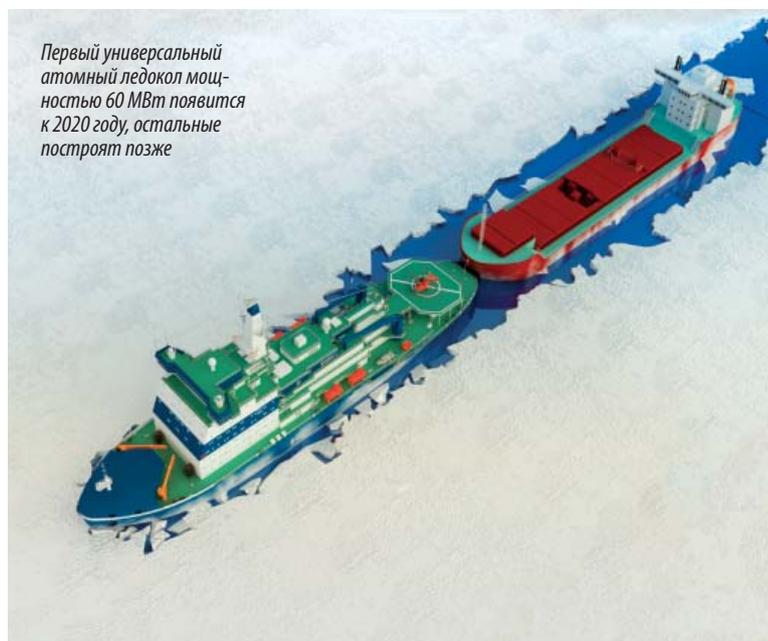
Будем строить

В настоящее время в России запущено несколько крупных арктических проектов - Варандейский терминал (НК «Лукойл»), месторождения Приразломное и Новопортовское («Газпромнефть»), в 2017 году начнет работать завод «Ямал СПГ», сжижающий природный газ с Южно-Тамбейского месторождения. В рамках реализации данных проектов

уже эксплуатируется линейка судов высокого ледового класса, а также строятся дополнительные суда.

Так, для Новопортовского месторождения строятся три танкера арктического класса и два ледокола обеспечения класса Icebreaker 8. Логистика проекта «Ямал СПГ» предполагает строительство 16 танкерогазовозов класса Arc7, двух танкеров для перевозки конденсата, нескольких портовых ледоколов и буксиров, а также двух судов deck-carriers для перевозки тяжеловесных технологических модулей.

Таким образом, уже к 2025 году индустриальные проекты смогут генерировать в районе п-ва Ямал 25 млн тонн груза, а к 2030 – до 50 млн тонн. Критическим образом это повлияет на навигацию по СМП, что потребует значительного увеличения ледокольной техники и транспортных судов.



Первый универсальный атомный ледокол мощностью 60 МВт появится к 2020 году, остальные построят позже



Приводная поворотная стапельная тележка г/п 170 т, предназначена для использования в составе системы транспортирования судов (СТС)



**Оборудование
для перемещения
судов**



**Оборудование
для спуска
/ подъема судов**



**Оборудование
для судов
и доков**



**Оборудование
для строительства
судов**



**Судовые
краны**



**Нестандартное
оборудование
и импортозамещение**



70 ЛЕТ СЕВЕРНОМУ ПКБ

За свою семидесятилетнюю историю «Северное проектно-конструкторское бюро» накопило бесценный опыт проектирования надводных кораблей практически всех классов и любого водоизмещения. Высокий научно-технический потенциал, современная производственная база, профессионализм коллектива позволяют Бюро создавать высокотехнологичные, наукоемкие и конкурентоспособные образцы военной техники в области кораблестроения как для российского ВМФ, так и флотов иностранных государств.

Валерия Белячкова



Отметившее весной свое 70-летие петербургское «Северное проектно-конструкторское бюро» (СПКБ) в настоящее время является ведущей фирмой России по проектированию кораблей для военно-морского флота. За свою историю Бюро успешно решало поставленные задачи, проектируя надводные суда различных типов, удовлетворяя нужды ВМФ, продиктованные временем. По проектам СПКБ построено более 600 единиц техники. В их число входят 450 боевых кораблей: крейсеров, эсминцев, сторожевых кораблей, фрегатов, корветов и катеров различного назначения с суммарным водоизмещением около 1,5 млн тонн. Предприятие также развивает гражданский аспект деятельности, разрабатывая проекты сухогрузных и научно-исследовательских судов, танкеров и траулеров.

Страницы истории

С окончанием Великой Отечественной войны перед судостроительной промышленностью СССР встала задача расширения и наращивания производства, а также обновления корабельного состава ВМФ. Поэтому 22 апреля 1946 года на базе группы сотрудников нескольких судостроительных верфей и проектных бюро было создано Центральное конструкторское бюро № 53 (ЦКБ-53) по проектированию эскадренных минонос-

цев (ЭМ) и сторожевых кораблей (СКР), которое в 1966 году было переименовано в «Северное проектно-конструкторское бюро».

Первым послевоенным кораблем, спроектированным на тот момент еще ЦКБ-53, стал ЭМ проекта 30 бис. Головной корабль, получивший название «Смелый», был принят в состав ВМФ в 1949 году. В дальнейшем по этому проекту построена самая большая серия в 70 единиц подобного класса. В 1952 году на заводские ходовые испытания вышел эсминец «Неустршимый». В техническом плане это был принципиально новый корабль, отличающийся от предыдущих проектов наличием двухвальной главной энергетической установки (ГЭУ), размещенной в двух независимых отсеках, образующих эшелоны, состоящие из главного турбозубчатого агрегата (ГТЗА) и двух главных котлов (ГК) со всеми обслуживающими механизмами.

Накопленный опыт послевоенного проектирования кораблей, а также научно-технический прогресс в области создания новой военной техники позволили специалистам Бюро приступить к разработке качественно новых кораблей, обладающих большой боевой мощью и высокими техническими характеристиками. Так, были созданы ЭМ с реактивным оружием (корабли проектов 58 и 57 бис), крейсера с противокорабельным и зенитным ракетным оружием (проект 58 «Грозный»), а также разработаны новые



Эсминец «Неустрасимый» проекта 41

классы кораблей – ракетные крейсера и большие противолодочные корабли (БПК). Особое внимание при проектировании кораблей первого поколения уделялось повышению мореходных качеств судов в штормовую погоду и обеспечению возможности использования корабельного оружия в этих условиях.

Во второй половине 1960 года Бюро приступило к созданию надводных кораблей нового, второго поколения с более совершенным оружием, ориентированных на борьбу с атомными подводными лодками. Так, был спроектирован БПК 1134 серии. Препятствие в виде ограниченных возможностей промышленности по строительству этих кораблей и их сравнительно высокая стоимость подтолкнули Бюро к разработке проекта сторожевых противолодочных кораблей, которые в отличие от прежних серий могли самостоятельно бороться с подводными лодками в ближней зоне, а также участвовать в противолодочных операциях в удаленных районах.

К середине 1970-х годов Бюро накопило богатый опыт проектирования крупных надводных кораблей практически всех подклассов. И тогда была поставлена задача создания эсминца нового поколения, имеющего наряду с ракетами мощное артиллерийское вооружение и способного как самостоятельно, так и в составе корабельных группировок уничтожать надводные корабли противника и средства воздушного нападения, а также оказывать огневую поддержку приморскому флангу сухопутных войск.

В результате был создан корабль, имеющий на вооружении противокорабельный ракетный комплекс, зенитно-ракетные комплексы, 130-мм артиллерийские установки и вертолет (головной корабль «Современный»); спроектированы корабли с автоматизированными гидроакустическими комплексами, способные обнаруживать

подводные лодки в дальней зоне акустической освещенности (БПК проекта 1155), а в 1980-е положено начало проекту 1144, по которому Балтийский завод в Ленинграде впоследствии построит четверку единственных в составе российского ВМФ крейсеров с ядерной энергетической установкой. Четвертый по счету тяжелый атомный ракетный крейсер (ТАРКР) третьего поколения «Петр Великий» остается в строю до настоящего времени.

СПКБ уделяет особое внимание развитию военно-технического сотрудничества с иностранными государствами. Начало ему было положено еще в 1970-х годах, когда специалистам предприятия было поручено разработать проект противолодочного корабля с ударными возможностями для Республики Индия. Сегодня корабли, спроектированные и построенные при техническом содействии специалистов СПКБ, наряду с индийским ВМС, входят в состав ВМС Вьетнама, а также Китайской Народной Республики.

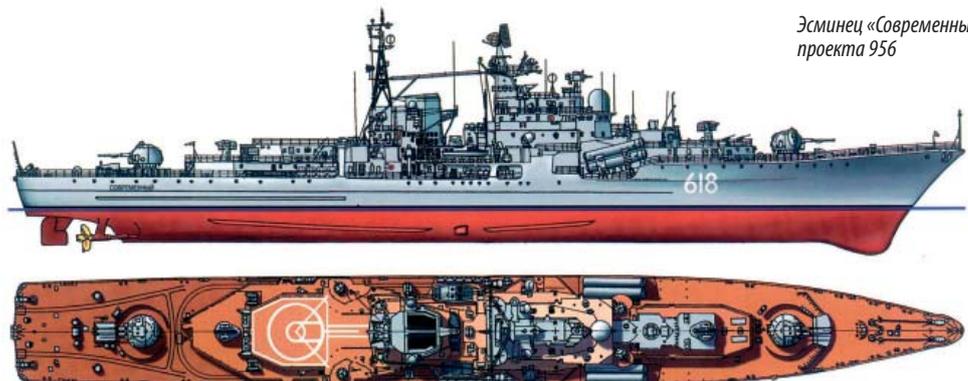
Уже в 1950-х годах Северное ПКБ начинает развиваться в направлении проектов для гражданского флота. На воду спускают сначала спроектированные на СПКБ китобойные суда проекта 393 (головное судно «Мирный»), затем транспортные рефрижераторы проекта 569А, а в связи с нарастающей потреб-

ностью изучать океанские и морские просторы и модернизированные научно-исследовательские суда.

Сегодня СПКБ развивает свою гражданскую линию, разрабатывая проекты быстроходных спасательных судов-снабженцев проекта 22180, танкеров-химовозов проект 90101, а также выполняя работы по созданию концептуальных проектов судов для перевозки сжиженного природного газа с использованием различных систем хранения груза.

Многолетний опыт работы с самыми разными заказами, компетентность специалистов и самое современное оборудование позволяют СПКБ удерживать за собой лидирующую позицию в проектировании кораблей для российского флота. Например, с 2012 года совместно с АО «Судостроительная фирма «Алмаз» СПКБ спустило на воду «драгоценную» серию пограничных сторожевых кораблей (ПСКР) проекта 22460: «Рубин», «Коралл», «Жемчуг», «Бриллиант», «Изумруд», «Аметист» и «Сапфир». Корабли этого проекта, оснащенные современными комплексами навигации и связи, предназначены для охраны государственной границы, для проведения аварийно-спасательных работ, а также для осуществления экологического контроля и ликвидации последствий природных бедствий. Немаловажной является и способность кораблей этого класса участвовать в операциях по борьбе с терроризмом и морским пиратством.

Наряду с серией ПСКР, СПКБ работает над строительством шести фрегатов проекта 22350. Данный контракт предполагает передачу кораблей в ВМФ России до 2020 года. Для ведения боевых действий в дальней и ближней морских зонах фрегаты оборудованы ракетным ударным противокорабельными противолодоч-



Эсминец «Современный» проекта 956



Большой противолодочный корабль «Адмирал Чабоненко»

ным вооружением, а также зенитным оружием, универсальной артиллерийской установкой калибра 130 мм и противолодочным вертолетом.

В рамках реализации Государственной программы вооружения до 2020 года в 2014 году на ОАО «Зеленодольский завод имени Горького» был заложен первый из шести планируемых к постройке патрульных кораблей проекта 22160, спроектированный СПКБ. Предназначение этих кораблей состоит в охране территориальных вод, патрулировании экономической зоны в открытых и закрытых морях, пресечении контрабандной и пиратской деятельности, поиска и оказания помощи пострадавшим при морских катастрофах. Кроме того, патрульные корабли будут осуществлять охрану судов на переходе морем, а также военно-морских баз и водных районов с целью предупреждения о нападении различных сил противника в военное время. Головной патрульный корабль «Василий Быков» станет первым в России кораблем, построенным по модульному типу.

Специалисты Северного ПКБ имеют большой опыт создания корабельных и судовых энергетических установок всех существующих типов: атомных паротурбинных мощностью от 30 до 110 МВт, паротурбинных с котлоагрегатами на мазутном топливе мощностью от 15 до 70 МВт, газотурбинных на дизельном топливе мощностью от 15 до 80 МВт, дизельных установок на топливе разных типов мощностью от 1 до 30 МВт, дизель-газотурбинные двигатели мощностью от 15 до 40 МВт

Среди текущих проектов СПКБ важное место занимает проект 11356. Ответственным за строительство и передачу Черноморскому флоту сторожевых кораблей этого проекта выступает калининградский судостроительный завод «Янтарь». Корабли имеют универсальное ракетно-артиллерийское вооружение и современные радиотехнические средства для противолодочной и противовоздушной обороны. Головной корабль проекта «Адмирал Григорович» спущен на воду еще в 2014 году. Помимо универсального ракетно-артиллерийского вооружения, современных радиотехнических средств для противолодочной и противовоздушной обороны «Адмирал Григорович» оснащен специальными технологиями, снижающими его акустическую заметность, и вертолетом, что в совокупности увеличивает возможности корабля по сравнению с предшественниками.

В СПКБ проведена большая работа по внедрению технологий «стелс». Благодаря этому существенно снижены величины площади рассеивания и, как следствие, значительно повышена эффективность работы активных и пассивных средств радиоэлектронного подавления (РЭП) и защищенность надводного корабля.

Стоит также отметить, что СПКБ осуществляет проведение авторского надзора за эксплуатацией кораблей и судов собственной разработки. В период эксплуатации кораблей и судов проводится проверка удобства размещения аппаратуры, обеспечения её общесудовыми системами, правильности эксплуатации обслуживающим персоналом оборудования.

В зависимости от назначения, класса корабля и тактико-технических требований СПКБ разрабатывало одно, двух и трехвальные главные энергетические установки, работающие на винты фиксированного и регулируемого шага и водометные движители.

Валопроводы главных энергетических установок разрабатывались специалистами СПКБ с использованием как отечественных, так и импортных комплектующих.

В проектные материалы закладывается прогрессивная технология установки дейдвудов на пластмассы.

Главный актив

В основных производственных отделах СПКБ работает около 500 дипломированных специалистов, обеспечивающих проектирование практически всех типовых надводных кораблей и судов. Среди них 90% имеют специальное высшее образование и 50% - более чем 20-летний стаж работы в Бюро. Высокий уровень квалификации конструкторов разных направлений деятельности позволяет СПКБ решать широкий спектр вопросов, а о будущих успехах Бюро заботятся молодые специалисты, 28% из которых моложе 30 лет.

В СПКБ функционирует современная система автоматизированного проектирования кораблей и судов (САПР), состоящая из отдельных локальных систем, связанных между собой в единый комплекс. Основой комплекса является система FORAN, которая охватывает все основные этапы проектирования: создание математической модели корпуса корабля; создание общего расположения оборудования, агрегатов и механизмов; прокладку трубопроводов, магистральных и местных электротрасс, систем вентиляции и кондиционирования, шахт приема воздуха и газовыхлопа энергетической установки; выпуск рабочей конструкторской документации по данным электронного макетирования.

Модель двухкорпусного корабля с малой площадью ватерлинии





19-20 October
октябрь 2016

четвертый
международный
форум



Правительство
Архангельской
области



Ассоциация
поставщиков
нефтегазовой
промышленности
«Созвездие»



Северный
(Арктический)
федеральный
университет

Арктические проекты сегодня и завтра



- Более 150 компаний-участников
- Новые деловые контакты и выгодные сделки
- Общение с представителями крупнейших корпораций
- Последние сведения о шельфовых проектах
- Актуальные прогнозы и мнения экспертов

Ассоциация поставщиков нефтегазовой промышленности «Созвездие»
г. Архангельск, пл. Ленина 4, офис 1210, тел. (8182) 28 69 10, 28 69 30
sozvezdye@gmail.com www.sozvezdye-forum.ru



В. Грузинский, ГТК Русмарин

ЮБИЛЕЙ КОМПАНИИ «РУСМАРИН»

11 августа 2016 года в Петропавловской крепости состоялось торжественное мероприятие в честь 25-летия Группы транспортных компаний «Русмарин». Уже четверть века деятельность ГТК «Русмарин» развивается по таким профильным направлениям, как терминальная обработка грузов, услуги по хранению грузов, стивидорная деятельность, линейное агентирование, таможенное оформление. Сегодня ГТК «Русмарин» входит в число ведущих грузоперевозчиков России

44



С. Савва, В. Грузинский, ГТК Русмарин, С. Грузинская



О. Спирина, ГТК Русмарин



С. Грузинская, О. Щукин, ГТК Русмарин



В. Пуземский, Sea Connect



А. Баранов, ITL



*В. Пуземский, Sea Connect, А. Ларкин, Sea Connect,
И. Егоров, ГТК Русмарин*



И. Егоров, ГТК Русмарин



В. Грузинский, ГТК Русмарин, П. Паринев, АМП Балтийского моря



Ф. Клеев, ГТК Русмарин



*М. Хотькова, ГТК Русмарин,
В. Киселев, Климатпроф*



*П. Паринев,
АМП Балтийского моря*



*А. Ларкин, Sea Connect,
М. Дерябина, Морской Петербург*

Превращаем глобальные сложные задачи в благоприятные возможности.



1. Мобилизация дноуглубительной техники для проекта в пос. Сабетта на п-ове Ямал.
2. Дноуглубительные работы в порту Сабетта.
3. Дноуглубительные работы для строительства круизного терминала в Сочи.
4. Дноуглубление и намыв территории в порту Усть-Луга.



ООО «Мордрага» — российская компания, образована в 2005 году, как часть холдинговой структуры группы компаний ДЕМЕ, которая выполняет полный цикл дноуглубительных, намывных и гидротехнических работ.

География работ в России охватывает различные регионы — от проектов в Сочи (Черное море) до Усть-Луги (Балтийское море) и Сабетты (полуостров Ямал).

Благодаря своим многоплановым возможностям и комплексному подходу, ООО «Мордрага» предлагает впечатляющий спектр услуг по строительству морской инфраструктуры.

ООО «Мордрага»

Группа компаний ДЕМЕ

Санкт-Петербург, 191186 | Итальянская ул., д. 17, лит. А | Российская Федерация

Т. +7 812 703 51 00 | Ф. +7 812 703 51 01

info@mordraga.ru | www.mordraga.ru



Мордрага

Дноуглубление, гидронамыв
и гидротехническое строительство

ДЕМЕ: Создаем землю для будущего