

ВЕСТНИК МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[56]
№ 4 /2019



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



МАРИН БУНКЕР



СПГ 2020 конгресс РОССИЯ

VII Ежегодный конгресс и выставка

Организатор:

VOSTOCK CAPITAL

Престижная и единственная площадка
для руководителей крупно-, средне- и
малотоннажных СПГ-заводов

18–19 марта, Москва

www.Ingrussiacongress.com

+7 (495) 109-9-509 (Москва)

events@vostockcapital.com

Среди докладчиков и участников 2019 г.:



**Владимир
Смелов,**

Директор департамента
нефтегазовых проектов,
Газпромбанк



**Александр
Попов,**

Вице-президент,
Эксон Нефтегаз
Лимитед



**Алексей
Гребенюк,**

Генеральный директор,
Газпром СПГ
Владивосток



**Вим
Грундейк,**

Президент,
Gas LNG Europe



**Григорий
Гузов,**

Генеральный директор,
Solar Turbines CIS



**Пол
Хьюз,**

Директор проекта,
WorleyParsons

Ключевые моменты Конгресса в 2019 г.:

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

Генеральный спонсор:



Золотой спонсор:



Бронзовый спонсор:





6-9 ОКТЯБРЯ 2020

Санкт-Петербург

КВЦ «Экспофорум»

OMR

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО СУДОСТРОЕНИЮ И РАЗРАБОТКЕ
ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОГО ОБОРУДОВАНИЯ
ДЛЯ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ И КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА**

**СУДОСТРОЕНИЕ
ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ
ШЕЛЬФ**



При поддержке:



МИНИСТЕРСТВО ЭНЕРГЕТИКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



**МИНПРОМТОРГ
РОССИИ**

www.omr-russia.ru

Организатор:



Тел.: +7 (812) 3038868, 3209660

e-mail: geo@restec.ru, rao1@restec.ru

ЛУЧШИЕ ОТРАСЛЕВЫЕ КОММУНИКАЦИИ И НЕТВОРКИНГ



Выпуск подготовлен при финансовой поддержке ООО «ОНЕГО ШИПИНГ»

Итоги и прогнозы

| | |
|---|----|
| Накачка восточного маршрута. <i>Виктор Цукер</i> | 5 |
| Разогрели путь. <i>Александр Белый</i> | 6 |
| Польза цифровизации. <i>Виктор Цукер</i> | 7 |
| Трансроссийский контейнерный сервис. <i>Марина Дерябина</i> | 8 |
| Режем металл для рыбаков. <i>Александр Белый</i> | 9 |
| Форум на триллионы. <i>Мария Катасонова</i> | 10 |
| Трасса высшей категории. <i>Александр Белый</i> | 12 |
| Место своих. <i>Алексей Лисовский</i> | 13 |

Порты и терминалы

| | |
|--|----|
| Удачный круизный сезон. <i>Марина Дерябина</i> | 14 |
| Время для качественного скачка. <i>Марина Дерябина</i> | 16 |

Транспорт и логистика

| | |
|---|----|
| Новый поезд для подземки. <i>Арина Галкина</i> | 19 |
| Тоннаж маловат. <i>Виктор Цукер</i> | 20 |
| Цифра рубль бережет. <i>Виктор Цукер</i> | 23 |
| Поклон перед схваткой. <i>Мария Цукер</i> | 26 |
| Основной и вспомогательный. <i>Виктор Цукер</i> | 28 |

Судостроение

| | |
|---|----|
| Ижорские заводы испытали манифольд. <i>Виктор Цукер</i> | 31 |
| Корабли для флотов. <i>Мария Катасонова</i> | 32 |
| Первый неатомный ледокол «Атомфлота». <i>Виктор Цукер</i> | 35 |

Железнодорожный транспорт

| | |
|---|----|
| Дорога набирает силу. <i>Виктор Цукер</i> | 38 |
| На водородной тяге. <i>Виктор Цукер</i> | 40 |
| Миллиарды в железку. <i>Виктор Цукер</i> | 41 |

Морская история

| | |
|---|----|
| 315 Лет центру неатомного подводного кораблестроения России. <i>Ариадна Галкина</i> | 43 |
| Выше всех на земле. <i>Александр Белый</i> | 44 |

Морской юбилей

| | |
|---|----|
| Преём порта Гамбург. <i>Александр Белый</i> | 46 |
|---|----|



Содержание

НАКАЧКА ВОСТОЧНОГО МАРШРУТА



Дан старт поставкам российского природного газа в Китай по «восточному» маршруту.

Виктор Цукер

В начале декабря «Газпром» начал первые трубопроводные поставки российского газа в Китай. На первом этапе поставки газа по «Силе Сибири» будут осуществляться с крупнейшего в Якутии Чаяндинского месторождения (запасы газа - 1,2 трлн м³), в конце 2022 года к газопроводу подключат Ковыктинское месторождение в Иркутской области (запасы газа - 2,7 трлн м³). Для соединения месторождений будет построен участок газопровода протяженностью около 800 км.

Напомним, строительство газопровода началось в сентябре 2014 года. Полная протяженность «Силы Сибири» составит порядка 3 тыс. км. Проложенная через глухую тайгу магистраль будет транспортировать газ Иркутского

и Якутского центров газодобычи российским потребителям на Дальнем Востоке и в Китай. Трасса газопровода проходит по Иркутской области, республике Саха (Якутия) и Амурской области.

Договор купли-продажи российского газа по «Силе Сибири» между «Газпромом» и «Китайской национальной нефтегазовой корпорацией» (CNPC) был подписан в мае 2014 года сроком на 30 лет. Он предполагает поставку в Китай до 38 млрд м³ газа в год. На этот уровень поставки должны выйти в течение пяти лет. Коммерческие условия поставок не разглашаются.

Стоимость проекта достигает 55 млрд долларов. По оценке экспертов инвестиции могут окупиться за 10 - 15 лет.

Как отмечают в «Газпроме», проект организации поставок газа по «восточному» маршруту - самый масштабный инвестиционный проект в мировой газовой отрасли. В рамках его реализации «Газпром» к настоящему времени построил участок газопровода «Сила Сибири» протяженностью около 2200 км - от Якутии до границы с КНР в районе Благовещенска. Также завершено сооружение приграничной компрессорной

станции «Атаманская» и трансграничного участка, включающего двухниточный подводный переход через реку Амур.

Природный газ по газопроводу поступит не только в Китай. Часть его направят на газификацию близлежащих территорий, а также на Амурский ГПЗ.

Газопровод «Сила Сибири» построен только из труб российского производства с внутренним гладкостным покрытием (эта технология снижает затраты энергии на транспортировку газа). Внешняя изоляция труб выполнена из инновационных отечественных нанокomпозиционных материалов и обеспечивает защиту от коррозии, а значит - долговечность газопровода. При пересечении активных тектонических разломов применяются трубы с повышенной деформационной способностью, а также специальные технические решения по их укладке. Выпуск таких труб был освоен на российских заводах специально для «Силы Сибири».



РАЗОГРЕЛИ ПУТЬ

Индустриальные проекты в Арктике активизируют перевозки по Северному морскому пути. Показатель по проводке 26 млн тонн грузов по СМП на 2019 год достигнут досрочно.

Александр Белый

Целевой показатель 2019 года федерального проекта «Северный морской путь» по проводке грузов в объеме 26 млн тонн по Северному морскому пути (СМП) достигнут досрочно. Об этом говорится в сообщении Росатома. «По данным дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом», по состоянию на 15 ноября объем перевозок грузов в акватории СМП превысил 26 млн тонн. В соответствии с паспортом федерального проекта «Северный морской путь» этот показатель должен быть достигнут до конца 2019 года», - говорится в сообщении.

Объем перевозок грузов в акватории СМП за сопоставимый период 2018 года составил 15,9 млн тонн. Транзит по СМП увеличился более чем на 205 тыс. тонн или на 29,5% по сравнению с тем же периодом 2018 года.

ГК «Росатом» отмечает, что основной прирост грузопотока произошел за счет проекта «Ямал СПГ». Также увеличен объем отгружаемой нефти с Арктического отгрузочного нефтяного терминала Ново-

портового месторождения «Ворота Арктики».

Напомним, куратором федерального проекта «Северный морской путь» является ГК «Росатом». В 2018 году был принят федеральный закон, наделяющий госкорпорацию полномочиями в сфере развития и функционирования СМП. Управление Северным морским путем строится на принципе «двух ключей» - за нормативное регулирование отвечает Министерство транспорта России, а за коммерческие и хозяйственные функции - ГК «Росатом».

Как отмечают в Аналитическом центре при Правительстве РФ, развитие СМП предусмотрено комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в рамках федерального проекта «Северный морской путь», бюджет которого составит 586 млн рублей.

Использование трассы СМП для курсирования между портами Азии и Европы позволяет в два раза сократить время перевозки грузов по сравнению с традиционными маршрутами транспортировки через Суэцкий канал.

Основными пользователями СМП в России являются компании, занятые добычей и переработкой природных ресурсов, в первую очередь, в сфере энергетики («Норникель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Новатэк» и др.).

В 2018 году объем грузоперевозок по СМП увеличился более чем в 2 раза, а за последние пять лет - более чем в 5 раз и достиг 20 млн тонн. По данным Администрации СМП, в 2018 году поставки сжиженного природного газа (СПГ) в 38 раз превысили показатель 2017 года (8,4 млн т), газоконденсата было перевезено в 7 раз больше (805,4 тыс. тонн), поставки нефти и нефтепродуктов увеличились на 16% до 7,8 млн тонн. Такой существенный рост поставок СПГ связан с эффектом низкой базы и вводом в промышленную эксплуатацию трех производственных линий завода «Ямал СПГ».

На заседании Общественного совета СМП в сентябре текущего года обсуждались планы и рекомендации по развитию СМП, а именно - развитие арктического ледокольного флота, спутниковой связи, средств аварийно-спасательной готовности, портового флота и цифровых услуг судоходству. Указанные меры направлены на реализацию задачи по увеличению к 2024 году грузопотока на СМП до 80 млн тонн в год.

Предполагается, что дальнейший рост грузопотока будет обусловлен вводом новых мощностей по производству СПГ, в частности завода «Арктик-СПГ-2», а также разработкой новых нефтегазовых, угольных и рудных месторождений в Арктической зоне РФ.



ПОЛЬЗА ЦИФРОВИЗАЦИИ

Российские компании ожидают от цифровизации повышения эффективности использования энергетических ресурсов.

Виктор Цукер

Издание «РБК» совместно с компанией «Сименс» провели опрос более двух тысяч представителей предприятий из ключевых отраслей экономики на предмет цифровизации российской промышленности. Около 68% участников исследования в первую очередь ждут от цифровизации повышения эффективности использования энергоресурсов.

Цифровая трансформация должна улучшить предоставляемые сервисные услуги и повысить прозрачность многих бизнес-процессов. На это указали 45% респондентов. Участники опроса отметили, что внедрение современных технологий поможет сократить время вывода новой продукции на рынок, будет способствовать появлению новых бизнес-моделей и повысит конкурентоспособность местных производителей.

Эта точка зрения совпадает и с результатами сторонних опросов. Так, в исследовании консалтингового агентства КПМГ «Цифровые технологии в российских компаниях» говорится о том, что в течение 2019 года 36% компаний готовы инвестировать в проекты по цифровизации процессов более 100 млн рублей, а 55% компаний — до 50 млн рублей. При этом 51% участников этого исследования ожидают, что инвестиции окупятся менее чем за 2 года, а 43% рассчитывают вернуть эти средства за 2-5 лет.

Но даже при наличии средств на цифровизацию на пути к ней компаниям приходится преодолевать ряд препятствий. Как показывает опрос, к основным барьерам относятся сложности при внедрении новых технологий (36%), неочевидные преимущества и туманная экономическая эффективность (25%), недостаточная правовая и законодательная база (21%), опасения, касающиеся возможной утечки данных (20%), недостаток технических

стандартов (16%).

Несмотря на эти препятствия, цифровизация бизнеса приобретает все большую актуальность. Во многих организациях уже разработана стратегия единой цифровой трансформации, что предполагает фундаментальные изменения структуры: реорганизацию подразделений, смену корпоративной культуры, новые инструменты управления. Более половины таких компаний работает на рынке финансов или страхования (52% от общего числа представителей отрасли). Высок уровень разработки стратегий в сегменте IT и коммуникаций (51%), а также в органах государственного управления (50%).

Проводя цифровую трансформацию бизнеса, многие компании ориентируются на технологических лидеров — крупные IT-бренды, чье программное обеспечение используется в практике (Google, Microsoft, Лаборатория Касперского). Порядка 38% опрошенных отдали четвертое место «Сименс» (первое место для представителей нефтегазового и энергетического секторов).

Цифровая экономика ставит целью переход на современные рельсы как отдельных бизнесов, так и целых отраслей промышленности. Их будущее определяют технологии больших данных, блокчейн, роботизация, умные вещи, виртуальная реальность, беспроводная связь.

Считается, что новое направление развития промышленности, связанное с прорывом в области информационных технологий, знаменует собой четвертую индустриальную революцию — «Индустрия 4.0». Первая промышленная революция была связана с заменой в конце 18-начале 19 века мускульной силы рабочих на энергию пара и воды в первых машинах. Вторая — с электрификацией и внедрением конвейерного производства в начале 20 века. Третья революция произошла в 1960–1970 годы в связи с развитием числового программного управления (ЧПУ) и микропроцессоров. Четвертый этап связан с интернетом и искусственным интеллектом. «Умное оборудование» на «умных фабриках» будет самостоятельно, без участия человека,

выходить в сеть, передавать и получать необходимую для работы информацию.

Четвертая промышленная революция получила свое название в 2011 году в результате инициативы немецких бизнесменов, политиков и ученых, которые определили это явление как «средство повышения конкурентоспособности обрабатывающей промышленности Германии через усиленную интеграцию «киберфизических систем» в заводские процессы». И эта идея постепенно завоевывает мир. США последовали примеру Германии и создали некоммерческий консорциум Industrial Internet в 2014 году, которым руководят лидеры промышленности вроде GE, AT&T, IBM и Intel.

Для России «Индустрия 4.0» представляет собой шанс для изменения роли в глобальной экономической конкуренции, но российская экономика пока не использует в полной мере имеющийся потенциал. Так, глобальный рынок услуг, соответствующих требованиям «Индустрии 4.0», в настоящее время оценивается примерно в 773 млрд долларов, но доля России на нем пока составляет лишь 0,3%.

Ключевые барьеры для перехода России к «Индустрии 4.0» — низкий уровень оцифрованности и недостаточные затраты предприятий на инновации. Доля расходов на исследования и разработки в бюджетах мировых лидеров автомобильной индустрии более чем в 6 раз выше, чем у российских компаний, а в случае телекоммуникационной отрасли разрыв носит 10-кратный характер.

Для исправления ситуации в феврале 2017 года правительство РФ утвердило первую «дорожную карту» по развитию Национальной технологической инициативы (НТИ) — «Передовые производственные технологии» — «Технет». Цель «дорожной карты» — увеличение доли России на рынке глобальных услуг, соответствующих требованиям «Индустрии 4.0» как минимум до 1,5%.

Наиболее перспективными направлениями для развития должны стать цифровое проектирование и моделирование, новые материалы, аддитивные технологии, индустриальный интернет и робототехника.

ТРАНСРОССИЙСКИЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ СЕРВИС

В России запущен новый маршрут глобальной торговли по Транссибирской магистрали.

Марина Дерябина



«Восточная стивидорная компания» (морской порт Восточный) – одно из звеньев нового контейнерного сервиса

Компания Maersk и транспортно-экспедиторская компания «Модуль» запустили новый международный контейнерный транзитный сервис из стран Азии в Европу через морские терминалы группы Global Ports на Балтике и Дальнем Востоке. Как отмечается в пресс-релизе компаний, совместный проект реализован в рамках развития ускоренной доставки транзитных грузов через территорию РФ.

В рамках совместного проекта Maersk организует сквозную перевозку между Азией и Европой, терминалы Global Ports – перевалку в российских портах, «Модуль» обеспечивает железнодорожную доставку и таможенное оформление грузов.

Новый сервис будет включен в стандартную глобальную сеть Maersk под кодом «Азия-Европа-19» (AE-19) и станет доступен для клиентов компании во всем мире. Сервис обеспечивает надежную и ускоренную доставку международных грузов по устойчивому расписанию через территорию России, что представляет интерес для грузоотправителей из стран Азии, прежде всего не имеющих сухопутной границы с РФ, таких как Корея,

Япония, страны ЮВА. Новый маршрут позволит значительно сократить транзитное время и обеспечит ритмичность поставок в страны Северной Европы. Предполагается, что сервис будет востребован для доставки самых разнообразных грузов, требовательных к скорости и качеству доставки.

Напомним, в августе текущего года первая партия грузов в рамках нового сервиса была доставлена из Азии в порты ЕС. Общее транзитное время составило 18 дней, что вдвое быстрее, чем при традиционной перевозке через Суэцкий канал.

Вошедшие в состав партии контейнеры с электроникой и комплектующими из Кореи и Японии были доставлены компанией Maersk к причалам «Восточной стивидорной компании» (входит в Global Ports) по морю на судне SCIO SKY, перегружены на терминале и в составе ускоренного контейнерного поезда отправлены на терминал «Петролеспорт» по Транссибирской магистрали. Организатор железнодорожной перевозки – транспортно-экспедиторская компания «Модуль». Время доставки от ВСК до ПЛП составило 9 дней.

Контейнерный поезд прибыл на терминал АО «Петролеспорт» (входит в Global Ports) 4 августа. Далее партия была перевезена судами Maersk в Гданьск.

Как отмечает руководитель Maersk Eastern Europe Жолт Катона, запущенный маршрут – новое слово в трансконтинентальном транзите контейнеров. «Впервые контейнеры из Азии достигли получателей в Европе за столь короткое время, используя ключевые преимущества российских портов, железнодорожной сети РЖД и линейной сети Maersk. Рассчитываем, что этот новый путь откроет беспрецедентные возможности для развития торговли между Азией и Европой через территорию России» – заявил Катона в августе текущего года.

По мнению генерального директора Global Ports Владимира Бычкова, подобные логистические проекты позволяют не только сократить время и стоимость доставки грузов в интересах грузовладельцев и потребителей, но и создать условия для развития транзитного потенциала России и ее интеграции в международные транспортные потоки.



РЕЖЕМ МЕТАЛЛ ДЛЯ РЫБАКОВ

Судостроительный завод «Северная верфь» продолжает строительство серии траулеров для Группы НОРЕБО.

Александр Белый

На Судостроительном заводе «Северная верфь» в конце сентября началась резка металла для строительства четвертого морозильного траулера-процессора проекта 170701. Закладка судна состоялась в ноябре 2019 года, передача заказчику – намечена на 2022 год. Заказчик траулера - АО «Мурманский губернский флот» (входит в Группу НОРЕБО).

Как отмечают на «Северной верфи», серия рыбопромысловых траулеров-процессоров неограниченного морского плавания для Группы НОРЕБО будет состоять из десяти судов. Траулеры предназначены для лова рыбы донными и пелагическими тралами, ее полной переработки и хранения на судне. Многофункциональная современная

рыбоперерабатывающая фабрика, устанавливаемая на суда, позволит производить замороженное в море филе и другие виды рыбной продукции, а также консервы из печени трески, рыбную муку и другие субпродукты.

Для строящихся траулеров «Северная верфь» заключила контракты и проавансировала поставки основного оборудования, в частности, пропульсивных комплексов, оборудования связи, радионавигации, рыбопоиска, а также траловых комплексов, рефрижераторов и других устройств.

Сейчас в портфеле гражданских заказов верфи 14 рыболовных судов: 10 траулеров-процессоров для Группы НОРЕБО (в строительстве «Капитан Соколов», «Капитан Геллер», «Капитан Осташков») и четыре ярусолова-процессора («Гандвик-1», «Гандвик-2», «Гандвик-3») - для РК «Вирма»; судно «Марлин» - для ООО «Глобус».

Строительство судов для добычи биоресурсов – одна из перспективных и быстрорастущих ниш для отечественных корабелов. Как отмечают эксперты,

по данным Российского агентства по рыболовству, к 2030 году стране понадобится около 100 новых рыбопромысловых судов: для добычи сельди (Тихий океан) - 35 судов; трески и пикши (Северный бассейн) – 25; антарктического криля – 5; сардины и скумбрии (Тихий океан) – 10; краба (Тихий океан и Северный бассейн) - 40 судов.

В настоящее время отечественными рыбодобывающими компаниями контрактано строительство на верфях России порядка 40 промысловых судов различного назначения.

Основные характеристики проекта 170701

- длина – 81,6 м;
- ширина – 16 м;
- скорость – 15 узлов;
- водоизмещение – 5500 т;
- мощность главного двигателя – 6,2 мвт;
- общая производительность – 150 т рыбы в сутки;
- производительность по замораживанию – 100 т рыбы в сутки;
- экипаж – 80 человек.

По итогам Петербургского международного экономического форума заключено соглашений на общую сумму более чем 3 трлн рублей.

Мария Катасонова



ФОРУМ НА ТРИЛЛИОНЫ

Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ) – это не только серьезная экспертная, дискуссионная и выставочная площадка, но также и поле для практической деятельности, на котором ведутся переговоры и заключаются деловые контракты по крупным международным проектам и соглашениям.

В 2019 году на ПМЭФ было подписано 745 соглашений на общую сумму 3 трлн 271 млрд рублей (учтены соглашения, сумма которых не является коммерческой тайной). Отметим наиболее крупные из них в порядке убывания.

Так, Ленинградская область и ООО «РусХимАльянс» подписали соглашение о социально-экономическом сотрудничестве при реализации проекта стоимостью на 750 млрд рублей. Комплекс по переработке этансодержащего газа и производству сжиженного природного газа (СПГ) будет создан в районе Усть-Луги Кингисеппского района.

Ростовская область и компания «ЮГ-Энерго» подписали соглашение о реализации на мощностях Новошахтинского завода нефтепродуктов (НЗНП) ряда проектов с суммарным объемом инвестиций 177 млрд рублей.

Ленинградская область и АО «МХК «ЕвроХим» подписали меморандум о намерениях заключить специальные инвестиционные контракты при реализации проектов «ЕвроХим-Северо-Запад-2» на 163 млрд рублей.

Госкорпорация ВЭБ.РФ и инвестиционная компания Rockwell Capital подписали соглашение о строительстве нового целлюлозно-бумажного комбината в Красноярском крае на 140 млрд рублей.

Также ВЭБ.РФ, Газпромбанк, Сбербанк и агрохимическая компания «Акрон» подписали соглашение о предоставлении

110,5 млрд рублей в виде синдицированного кредита на 15 лет для проекта освоения Талицкого участка Верхнекамского месторождения калийно-магниевого солей в Пермском крае.

Министерство природных ресурсов РФ, «Газпром нефть», Росприроднадзор, Омская область и Омский нефтеперерабатывающий завод подписали соглашение о взаимодействии в реализации федерального проекта «Чистый воздух» (нацпроект «Экология») на 100 млрд рублей.

Мурманская область и ПАО «Новатэк» подписали соглашение о сотрудничестве на 100 млрд рублей. НОВАТЭК инвестирует средства в строительство Центра строительства крупнотоннажных сооружений в пос. Белокаменка, создает в регионе порядка 15 тыс. рабочих мест и принимает участие в социальных проектах Мурманской области.

Строительный холдинг Setl Group и Сбербанк подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве на 100 млрд рублей. Документ предусматривает намерение банка участвовать в качестве финансового партнера в деятельности холдинга и кредитовать его действующие и перспективные проекты.

Транспортные проекты

Часть соглашений, подписанных в рамках ПМЭФ, затрагивает развитие транспортно-логистического комплекса России.

Так, компания «Российские железные дороги» (РЖД) и группа Global Ports заключили соглашение о долгосрочном сотрудничестве в области разработки транспортно-логистических решений. Область соглашения распространяется

на осуществление совместной деятельности по обработке внешнеторгового грузопотока. В частности, соглашение направлено на создание эффективных технологий, способствующих росту контейнерных перевозок по железной дороге с перевалкой в портах и сухих портах, а также поиск путей оптимизации деятельности припортовых станций с целью увеличения их пропускных способностей. Одним из направлений совместной работы портовиков и железнодорожников станет разработка и внедрение системы стимулирования транзитных перевозок с использованием портов на Северо-Западе и Дальнем Востоке России через Транссибирский маршрут.

Отдельный пункт соглашения включает создание условий для электронного обмена данными, которые способствуют внедрению технологий «электронной перевозки» и «смарт-контракта» для дальнейшего развития процесса цифровизации на транспорте. Кроме того, стороны планируют наладить обмен статистической и аналитической информацией, а также совместно разработать укрупненные планы развития.

«Основная задача, которую позволяет решить подписанное соглашение, – создание условий для тесного сотрудничества при решении вопросов взаимодействия «порт – железная дорога», – отметил генеральный директор Global Ports Владимир Бычков. – Координация работы, возможность обмена данными, технологиями и операционным опытом, создание совместных логистических решений будут способствовать росту пропускной способности магистрали и припортовых станций, увеличению грузопотока в направлении российских портов и сокращению транзитного времени. Дополнительным эффек-

том может стать наращивание грузовой базы, в том числе для отправки по железной дороге».

Также «Трансмашхолдинг» (ТМХ), РЖД и АО «РОСНАНО» подписали трехстороннее соглашение о создании экологически чистых маневровых локомотивов с использованием гибридного привода на базе отечественных литий-ионных аккумуляторных батарей для работы на пассажирских вокзалах крупных городов. ТМХ разработает и произведет локомотивы, а дочерняя компания «РОСНАНО» - «ЛИОТЕХ» поставит для них литий-ионные тяговые батареи.

Подписанный документ предусматривает возможность поставки в адрес РЖД 131 локомотива в течение 6 лет после приемки первой машины.

Как отмечается в сообщении ТМХ, локомотивы на базе аккумуляторных батарей специально разрабатываются для работы в условиях депо, которые расположены в больших городах. Их основное назначение - работа на пассажирских вокзалах и в курортных зонах, наиболее чувствительных с экологической точки зрения. По сравнению с традиционными тепловозами, они демонстрируют существенное сокращение выхлопов, радикальное снижение шума при работе и позволяют снизить воздействие тягового парка на окружающую среду. Использование гибридного привода на локомотивах позволит операторам подвижного состава существенно снизить расходы в течение жизненного цикла.

Маневровые локомотивы с гибридным приводом и тяговыми литий-ионными накопителями энергии разрабатываются и внедряются в эксплуатацию многими передовыми производителями тягового подвижного состава в Европе, Японии, Китае и других странах. Это новое и активно развивающееся направление. Создаваемые ТМХ и РОСНАНО локомотивы станут первыми серийными машинами такого типа в нашей стране.

Что касается Петербурга, то между городом и РЖД было подписано соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта до 2024 года.

Соглашение определяет ключевые направления развития и обновления железнодорожной инфраструктуры города в интересах жителей и гостей Северной столицы, а также для обслуживания предприятий.

Среди первоочередных проектов - развитие московского хода Октябрьской железной дороги, в частности, строитель-

ство дополнительного пути на участке Колпино - Тосно, а также проект организации пригородного пассажирского железнодорожного сообщения на участке Левашово - Сертолово. Это позволит на обоих направлениях запустить современные комфортабельные электрички.

На Сестрорецком направлении РЖД увеличит размеры пригородного движения, направив дополнительные инвестиции в строительство разъезда Яхтенная и платформы Новая Лахта, а также на восстановление разъезда Тарховка.

Для быстрого и комфортного передвижения пассажиров по Санкт-Петербургу будут построены соединительные пути Глухоозерская - Санкт-Петербург - Сортировочный - Московский с путепроводной развязкой над путями Московского направления.

Перечень проектов также включает вынос грузового движения за черту города, в частности, создание транспортно-логистического центра «Балтийский» с сателлитами на базе грузового терминала РЖД (пос. Шушары).

Кроме того, будут выполнены работы по модернизации Московского, Витебского, Ладужского вокзалов.

В части развития авиоперевозок Сбербанк подписал соглашение о сотрудничестве с ВЭБ.РФ и Группой «НОВАПОРТ», содержащее базовые условия финансирования проекта по модернизации сети региональных аэропортов в шести городах России.

Синдикат банков примет участие в проекте по модернизации аэропортов Мурманска, Астрахани, Владикавказ, Томска, Кемерово и Улан-Удэ. Общий бюджет строительства новых терминалов составит около 11,6 млрд рублей, из них средства, предоставляемые синдикатом банков, - 6,5 млрд руб. Завершить строительство планируется в 2023 году. В региональных центрах появятся шесть современных аэровокзальных комплексов с дополнительной площадью почти 33 тыс. м², способных обеспечить на протяжении 15 лет дополнительный пассажиропоток (около 21 млн пассажиров).

Арктический диалог

В рамках ПМЭФ состоялась подписание ряда соглашений и договоров по развитию проектов в Арктике, имеющих как региональный, так и глобальный характер. Так, было заключено соглашение между АО «Первая горнорудная компания» (входит в Госкорпорацию

«Росатом») и финской компанией Outotec. Стороны намерены совместно осваивать Павловское месторождение полиметаллов на архипелаге Новая Земля, а также осуществлять поиск решений для проектирования, поставок оборудования, монтажа, контроля и ввода в эксплуатацию обогатительной фабрики.

Также было подписано четырехстороннее соглашение по созданию предприятия ООО «Морской арктический транспорт». Его участниками стали четыре компании: ПАО «НОВАТЭК», ПАО «Совкомфлот», Фонд шелкового пути и крупнейший в мире контейнерный оператор COSCO Shipping. Основным направлением деятельности совместного предприятия станет создание флота ледокольных танкеров арктического ледового класса для безопасной круглогодичной транспортировки сжиженного природного газа в рамках текущих и планируемых проектов компании «НОВАТЭК». Управление компанией (контрольный пакет 75%) останется за российской стороной.

Одним из сближающих Европу и Азию в телекоммуникационном и цифровом плане событий стало подписание соглашения о создании международного консорциума для строительства новой подводной высокоскоростной оптической линии по дну Северного Ледовитого океана. Данное соглашение было заключено российской телекоммуникационной компанией «МегаФон» и финским инфраструктурным оператором Cinia Oy.

Посол по особым поручениям, старшее должностное лицо России в Арктическом совете (АС) Николай Корчунов отметил, что возможность прокладки кабеля ранее обсуждалась в целевой группе АС по развитию телекоммуникаций в Арктике. По его словам, реализация этого бизнес-проекта в перспективе может связать три континента и около 85% мирового населения. Поскольку телекоммуникации являются важнейшей предпосылкой развития, проект мог бы способствовать социально-экономическому развитию российской Арктики и инфраструктуры региона вдоль Северного морского пути.

По оценке УК «РОСНАНО», российский парк маневровых локомотивов, эксплуатируемых как РЖД, так и промышленными предприятиями, насчитывает порядка 18 тыс. машин. В случае перевода их на гибридную технологию рынок литий-ионных батарей для локомотивов оценивается в 8 млрд рублей в год.

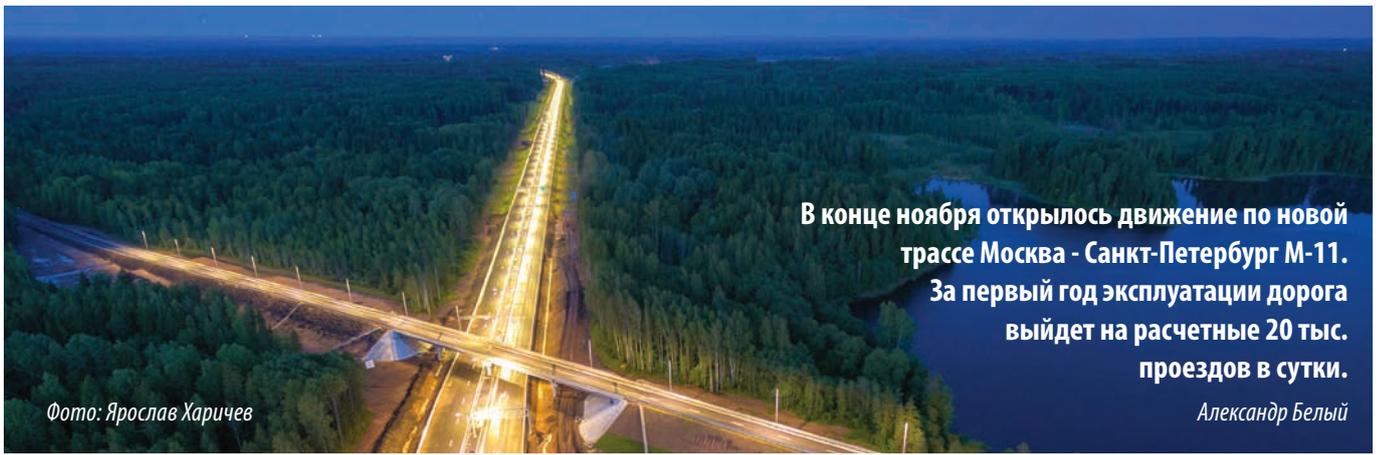


Фото: Ярослав Харичев

В конце ноября открылось движение по новой трассе Москва - Санкт-Петербург М-11. За первый год эксплуатации дорога выйдет на расчетные 20 тыс. проездов в сутки.

Александр Белый

ТРАССА ВЫСШЕЙ КАТЕГОРИИ

Запущенная в эксплуатацию платная трасса М-11 Москва-Санкт-Петербург была проложена в дополнение к автомобильной дороге М-10 «Россия» по территории Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. Теперь расстояние между двумя городами можно будет преодолеть за 5-6 часов вместо 9-11 часов по М-10.

Общая протяженность магистрали составляет 670 км. Трассы в нескольких местах пересекаются. Полностью добраться по М11 от Санкт-Петербурга до Москвы нельзя. Обход Твери потребует съезда на бесплатную дорогу М-10.

Первоначально запустить в эксплуатацию М11 собирались к финалу чемпионата мира по футболу летом 2018 года. Однако произошла задержка из-за археологических находок 3000-летнего возраста на подходах к Петербургу.

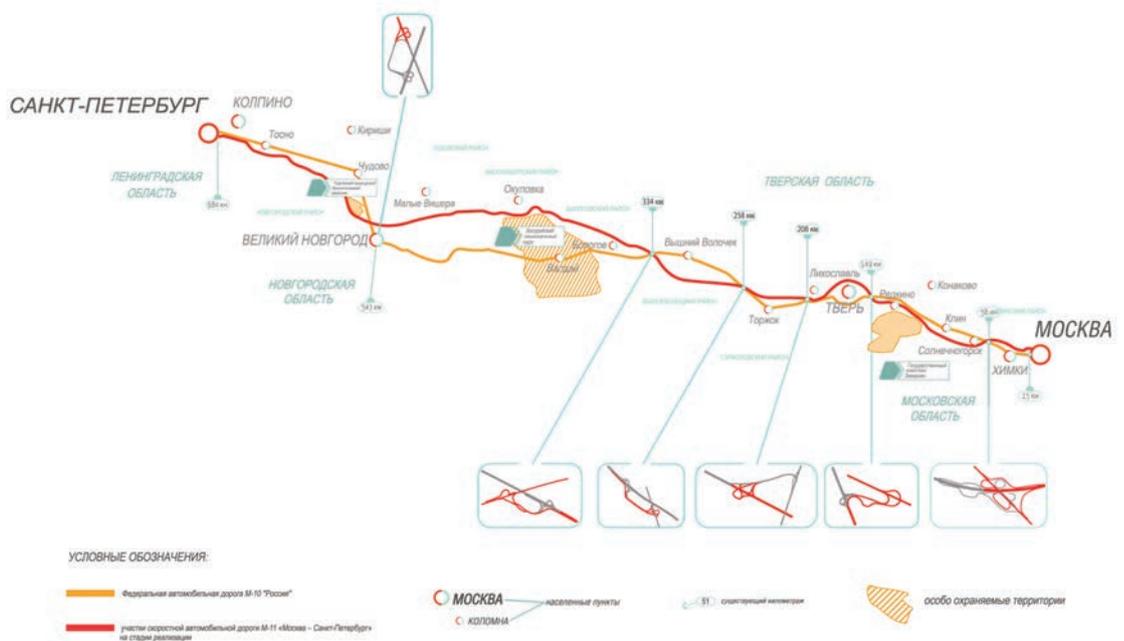
Напомним, строительством трассы занимается ООО «Магистраль двух столиц» - консорциум, созданный банком ВТБ и Vinci Concessions S.A.S. В 2014 году консорциум заключил с РФ в лице «Автодора» концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе М-11 на участках 543-646 км и 646-684 км общей протяженностью 138 км. Стройка обошлась недешево: порядка в 520 млрд рублей, из них 148 млрд рублей - внебюджетные инвестиции.

В соответствии с соглашением, консорциум обязался построить участок дороги, заниматься эксплуатацией и техобслуживанием, а также собирать плату за проезд по участкам, которые компания получит в долгосрочную аренду. Для легковых автомобилей стоимость проезда составит 1820 рублей в будний день, в выходные - 2200 рублей.

Как отмечают эксперты, в России крайне мало дорог высшей категории по сравнению с другими странами. Однако именно они позволяют существенно снизить аварийность. Пока скоростной режим составляет максимум 110 км/ч, но к следующему лету он вырастет до 130 км/ч. Как отмечают СМИ, трасса построена без одноуровневых перекрестков, с минимальным количеством развязок, почти на всем протяжении у нее по две полосы в каждую сторону, исключение - больше полос рядом с Санкт-Петербургом и Москвой.

В соответствии с соглашением, консорциум обязался построить участок дороги, заниматься эксплуатацией и техобслуживанием, а также собирать плату за проезд по участкам, которые компания получит в долгосрочную аренду. Для легковых автомобилей стоимость проезда составит 1820 рублей в будний день, в выходные - 2200 рублей.

СХЕМА НОВОЙ СКОРОСТНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ





Установка спиральновитого теплообменника на строительной площадке Амурского ГПЗ

МЕСТО СВОИХ

Сотрудничество с отечественными предприятиями способствует решению стратегических задач «Газпрома».

Алексей Лисовский

Благодаря успешному сотрудничеству с российскими производителями, «Газпром» в 2,5 раза сократил корпоративный перечень наиболее важных видов продукции для импортозамещения и локализации производств - с 486 позиций (в 2015 году) до 194 (в июне 2019 года). Как отмечают в «Газпроме», повышение эффективности производственной деятельности концерна ведется в рамках Программы инновационного развития до 2025 года. В решении стоящих задач «Газпром» опирается в первую очередь на потенциал отечественных предприятий.

В реализации стратегических инвестиционных проектов «Газпрома» в настоящее время задействовано около 300 российских предприятий. Например, при строительстве газопровода «Сила Сибири» использованы только отечественные трубы, в том числе с повышенной деформационной способностью — для пересечения активных тектонических разломов.

Продолжается взаимодействие с веду-

щими отечественными металлургическими и трубными компаниями в рамках программ научно-технического сотрудничества. Их реализация направлена на обеспечение «Газпрома» инновационными видами продукции уже в ближайшей перспективе.

В рамках механизма дорожных карт налажено взаимодействие с 23 субъектами РФ. Это позволяет активнее задействовать возможности местных предприятий в производстве продукции для «Газпрома».

Важным направлением работы также является локализация выпуска оборудования на отечественных предприятиях. В частности, при поддержке «Газпрома» в Санкт-Петербурге на совместном предприятии «Линде Северсталь» организовано производство спиральновитых теплообменников, которые применяются при строительстве Амурского газоперерабатывающего завода — одного из крупнейших в мире.

«Газпром» наладил кооперацию с госу-

дарственными корпорациями и предприятиями оборонно-промышленного комплекса. Их научно-производственные компетенции привлекаются к разработке наукоемкой продукции. Например, речь идет об оборудовании для подводной добычи углеводородов и сжижения природного газа.

Хорошо зарекомендовали себя долгосрочные договоры между «Газпромом» и российскими производителями на серийный выпуск, поставку и обслуживание высокотехнологичного, в том числе импортозамещающего, оборудования под гарантированные объемы поставок будущих лет. В настоящее время реализуются 11 таких соглашений.

Развивается сотрудничество с субъектами малого и среднего предпринимательства (СМСП). С 2018 года действует система «одного окна», которая упростила подачу и рассмотрение предложений СМСП по использованию их инновационной продукции на объектах «Газпрома».

УДАЧНЫЙ КРУИЗНЫЙ СЕЗОН



Завершившийся круизный сезон в Санкт-Петербурге продемонстрировал рост популярности морского туризма – количество пассажиров и судозаходов растет. Положительная динамика ожидается и в следующем 2020 году.

Марина Дерябина

В Санкт-Петербург в период навигации (апрель–октябрь) судозаходы осуществили 352 круизных лайнера, в то время как за аналогичный период в 2018 году – 342 лайнера. Также вырос и пассажиропоток. По данным Балтийской таможни, город принял более 900 тыс. морских туристов, а в 2018 году – 870 тыс. Пик круизного сезона пришелся на летние месяцы, когда таможенное оформление проходило более 10 тыс. пассажиров ежедневно.

В Северную столицу морские туристы прибывают через Пассажи́рский порт «Морской Фасад» (ПП СПб), Морской вокзал, набережную Лейтенанта Шмидта и Английскую набережную. Львиная доля лайнеров швартуется на «Морском Фасаде».

Как отмечают в ПП СПб, за период навигации «Морской Фасад» принял 265 круизных лайнеров, на борту которых в Санкт-Петербург в общей сложности прибыло 647640 пассажиров. На Морской вокзал, которым порт оперирует с ноября 2018 года, было осуществлено 68 судозаходов со 165790 пассажирами в период

с марта по сентябрь текущего года.

По предварительным результатам, в этом году наибольшее количество туристов в ПП СПб прибыло из Германии – 25%, далее идут туристы из США – 19% и Великобритании – 10%.

По сравнению с прошлым годом круизный пассажиропоток порта вырос на 4%, несмотря на незначительное уменьшение судозаходов на 5 судов (с 270 в 2018 году). Это связано с общемировыми тенденциями по увеличению размеров судов. Исходя из уже сформированного расписания судозаходов, в 2020 году также прогнозируется рост пассажиропотока до 648000 пассажиров и 258 судозаходов.

Такие положительные результаты, в первую очередь, связаны с тем, что в последние годы Северная столица добилась больших успехов в повышении своего имиджа, как одной из популярнейших туристских дестинаций мира. Санкт-Петербург – многократный лауреат главной международной премии в области туризма World Travel Awards. В этом году Петербург признан «Лучшим европейским городским направлением». В борьбе за это звание Петербург превзошел Париж, Амстердам, Барселону, Рим, Женеву, Лондон и Лиссабон – лидера прошлого года.

В 2019 году 10 судов впервые зашли в ПП СПб, включая два новых судна: Viking Jupiter круизной компании Viking Ocean Cruises и Nieuw Statendam круизной компании Holland America Line. Также акваторию Пассажи́рского порта Санкт-Петербург

украсила уникальная яхта «Черная жемчужина», долгое время занимавшая первое место в списке самых больших и инновационных парусных лодок в мире.

В следующем 2020 году Пассажи́рский порт планирует принять 11 новых судов, среди которых Norwegian Escape пассажироместимостью 4500 чел. Судно такого класса является самым большим во флоте компании Norwegian Cruise Line Holding. Также в 2020 году порт примет новейшее судно во флоте компании Princess Cruises, спущенное на воду в 2019 году – круизный лайнер Sky Princess. Наконец, в 2020 году в ПП СПб планирует осуществить судозаходы самый успешный паромный оператор в Балтийском регионе – компания Tallink Group.

В 2020 году в регион Балтийского моря будут заходить суда класса «Freedom» длиной 339 м. В будущем также планируются судозаходы класса «Quantum» длиной 348 м, уже ведется работа для их осуществления. В связи с увеличением размеров судов, ПП СПб уже реализован I этап проекта по реконструкции причала №7 с возведением выносных палов. Это позволило увеличить длину причального фронта для одновременной постановки двух судов длиной 330 и 294 м. Размер капиталовложений в I этап реконструкции составил 65 млн рублей. Завершение II и III этапов по возведению выносных палов увеличит общую длину причального фронта на 108 м и позволит осуществлять безопасную постановку и стоянку одновременно двух судов длиной до 333 м каждое.

В связи с тем, что несколько раз в течение сезонов 2018 и 2019 годов ПП СПб сталкивался с суточным пассажиропотоком, превышающим расчетную максимальную пропускную способность в 18000 человек в сутки, порт успешно внедрил систему по регулированию въезда транспортных средств туроператоров в дни пиковых нагрузок. В сезоне 2019 года система тайм-слотирования пассажирских и транспортных операций продолжила свое действие с небольшими изменениями. Основное нововведение состояло в том, что тайм-слотовая система при организации пассажирских операций в этом году распространилась на все судозаходы в течение первого дня пребывания судов в ПП СПб. Данная система дала положительный результат.

«Морской Фасад» продолжает решать вопрос круглогодичной загрузки портовых мощностей, который включает в себя реализацию целого ряда проектов. Это позволит достигнуть целевых показателей развития круизно-паромного сообщения в Санкт-Петербурге и будет способствовать повышению эффективности внешнего транспортного сообщения в соответствии с Транспортной стратегией города до 2025 года.

С целью установления круглогодичного водного сообщения с возможностью использования инфраструктуры морского терминала и пункта пропуска для осуществления операций, связанных с приемом паромов с грузовой автотранспортной составляющей, порт продолжает реализацию реконструкции морского грузо-пассажирского постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу РФ. Орга-

низация круглогодичного грузо-пассажирского паромного сообщения – основной резерв для роста пассажиропотока порта и создания необходимых условий для привлечения паромных линий, эффективность деятельности которых напрямую зависит от грузовой составляющей.

Указанный проект реализуется по Программе приграничного сотрудничества «Россия-Юго-Восточная Финляндия» на 2014-2020 годы в рамках развития морского сообщения с Финляндией. Проект реконструкции Пункта пропуска позволит не только увеличить пассажиропоток и установить регулярное паромное сообщение, но и расширить географию маршрутов. Общий объем инвестиций в проект реконструкции Пункта пропуска составляет 453 млн рублей. В сентябре 2019 года проведен конкурс на право заключения договора строительно-монтажных работ по реконструкции Пункта пропуска, завершение которых планируется в конце 2020 года.

В настоящее время ПП СПб продолжает проработку вопроса реализации проекта по использованию инфраструктуры порта для начала и завершения круизов по Балтике в Санкт-Петербурге. Основная идея состоит в том, что туристы смогут прибывать в город различными видами транспорта с последующей посадкой на круизное судно с применением упрощенного визового режима. За 2019 год через порт прошло 19571 так называемых уникальных пассажиров, которые начали либо завершили круиз в Санкт-Петербурге (прибыло – 10167, убыло – 9404), что на 30% больше чем в 2018 году. В настоящее время ПП СПб является транзитным портом – средний срок пребывания

в Санкт-Петербурге одного круизного туриста составляет два дня. В случае формирования круизов из Санкт-Петербурга срок пребывания в городе увеличится еще на два дня (три дня до круиза и один день после), что позволит существенно увеличить объем доходов Санкт-Петербурга от туристической отрасли.

Правительством Санкт-Петербурга в 2018 году была инициирована процедура передачи причальных комплексов из собственности РФ в собственность Санкт-Петербурга. В целях обеспечения бесперебойного функционирования причальных комплексов в навигационный период 2019 года Комитетом по транспорту совместно с «Агентством внешнего транспорта», ФГУП «Росморпорт» и АО «Пассажирский порт

На Петербургском международном экономическом форуме 2019 года между г. Санкт-Петербургом, АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» и ПАО «Современный коммерческий флот» подписано соглашение о развитии морского туризма на Балтике. Соглашение направлено на создание качественного отечественного круизного продукта с целью продвижения города Санкт-Петербурга как ведущей круизного центра в регионе Балтийского моря.

Санкт-Петербург «Морской Фасад» была разработана дорожная карта для поэтапной передачи имущества. Проектной документацией «Росморпорт» предусмотрена реконструкция дебаркадера на набережной Лейтенанта Шмидта, второй очередью обозначена реконструкция дебаркадера на Английской набережной.



Контейнеризация насыпных и навалочных грузов в России – давно свершившийся факт. Тем не менее интерес вызывает анализ этого процесса и направления развития контейнеризации на ближайшую перспективу.

Марина Дерябина

ВРЕМЯ ДЛЯ КАЧЕСТВЕННОГО СКАЧКА



Отцом контейнеризации, начавшейся 64 года назад, считается владелец автотранспортной компании американец Малкольм Маклин. Жертвами контейнера, оказавшегося прекрасной универсальной тарой для перевозки широкой номенклатуры грузов, стали как раз столетиями отлаженные технологии в перевалке и перевозке генеральных грузов. Однако те рыночные игроки, которые успели перестроиться, получили импульс в развитие на многие десятилетия вперед.

Экономическая эффективность контейнерных технологий в сочетании с её гибкостью вызвала революцию не только в перевозках генеральных грузов. Контейнеры очень быстро стали завоевывать смежный рынок навалочных грузов, однако здесь масштаб контейнеризации не достиг тех же высот по целому ряду причин.

Плацидарм на смежном рынке

Тем не менее плацдарм на рынке навалочных грузов был захвачен контейнером, а технология показала свои преимущества по сравнению с традици-

Для навалочных и насыпных грузов сегодня предлагаются различные типы специализированных балк-контейнеров, а также стандартные контейнеры с вкладышами и без них.

онной специализированной логистикой. Условно, захваченные ниши можно разделить на две группы: интермодальная перевозка малых товарных партий и модальная контейнеризация средних по объему товарных партий. Что касается больших товарных партий, то контейнеры для них применяются в исключительных случаях.

Гибкость контейнерной логистики обеспечивает её успех. Контейнерные перевозки от «двери до двери» идеально подходят для малых товарных партий, особенно для дорогих грузов. На коротком плече, где обеспечивается высокая оборачиваемость, нашли свое применение специализированные балк-контейнеры. Использование стандартных контейнеров с вкладышами помогает решить вопрос перевозки грузов с несбалансированным потоком, сезонных грузов или грузов на большие расстояния.

Модальная контейнеризация

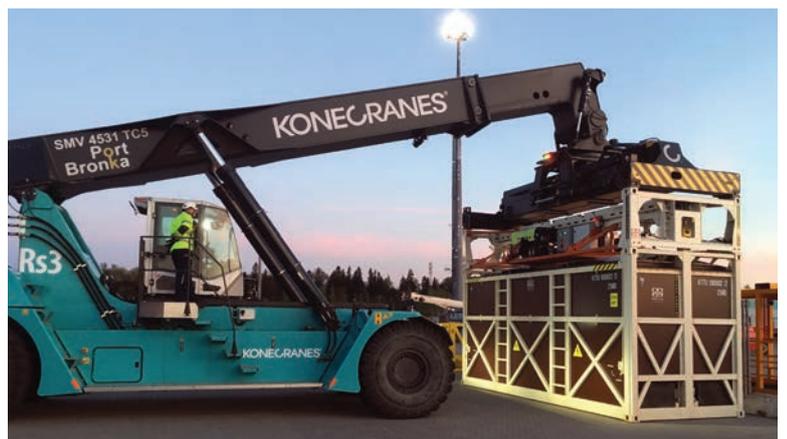
Специализированные балк-контейнеры успешно применяются и для модальной контейнеризации средних по объему товарных партий, где для перевалки груза на борт судна используются специализированные спредеры.

Существующие технологии позволяют выполнять перевалку поворотом, наклоном и сбросом через днищевые люки специализированных контейнеров. Первые два способа успешно реализованы в Усть-Луге на терминалах «Смарт балк терминал» и «Усть-Лужский контейнерный терминал» (УЛКТ). Третий способ перевалки находится на конечных стадиях разработки в компании «КОТТА контейнер».

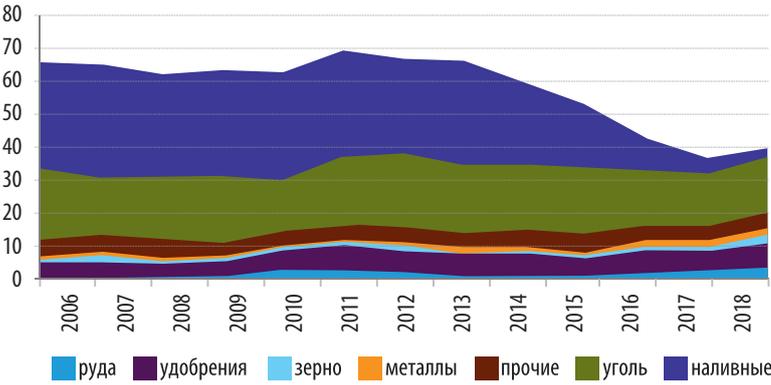
Загрузка в контейнеры может осуществляться как на самом производстве, так и в порту или припортовой территории.

Некоторые типы специализированных

Испытания технологии «КОТТА-контейнер» на ММПК «Бронка»



ДИНАМИКА ТРАНЗИТА РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ПРИБАЛТИКИ, В МЛН Т



балк-контейнеров принимаются к перевозке по железной дороге.

Факторы спроса

Рассмотрим факторы, которые обеспечивают спрос на контейнеризацию навалочных грузов применительно к среднему по объему товарным партиям.

Основным фактором является высокая экономическая эффективность и технологическая гибкость. Это подтверждено действующими проектами в Санкт-Петербурге и Усть-Луге.

Также можно выделить следующие факторы: наличие больших запасов мощностей контейнерных терминалов; политическое влияние; потребительский спрос; политика ОАО «РЖД»; экологическое законодательство.

в порту груз с разделением на партии, сорта и спецификации.

Погрузку груза на борт судна можно осуществлять «слоями» и при этом обеспечивать высокую норму перевалки: 10-35 тыс. тонн в сутки.

Запас мощности

Еще один фактор, который наиболее часто озвучивается в поддержку контейнеризации это – наличие избыточных мощностей контейнерных терминалов. Если рассмотреть этот фактор более внимательно, то на примере основных контейнерных терминалов Большого порта СПб (БПС/Б), можно сделать вывод, что важнейшим фактором является не свободная мощность перевалки, а степень загруженности железнодорожного фронта.

Технологичность на каждом этапе

Технология загрузки специализированных балк-контейнеров совместима с существующей загрузкой специализированного железнодорожного вагона.

Контейнер позволяет накапливать

Политический фактор

Правительство РФ ставит очень короткие сроки перевода перевалки российского экспорта из портов Прибалтики. Причем потенциальная грузовая база

Испытания технологии «КОТТА-контейнер» при погрузке минеральных удобрений



по минеральным удобрениям достигает объема около 8 млн тонн ежегодно.

Необходимо признать, что без политического фактора обсуждение контейнеризации средних товарных партий навалочных грузов носило бы только теоретический характер.

Потребители от агрохимии

Применительно к навалочным грузам именно экспортеры минеральных удобрений и калия генерируют наибольший спрос на перевалку с применением контейнерных технологий. Сопоставляя объемы неудовлетворенного спроса, включая планы увеличения отгрузок, и проекты ввода в эксплуатацию новых специализированных портовых мощностей, можно обратить внимание на два важных обстоятельства. Во-первых, часть проектов ввода новых производств не имеет сроков реализации. Причина понятна – нет определенности с местом перевалки, производители начали поддерживать строительство новых портов. Во-вторых, общая мощность новых специализированных терминалов в 1,5 раза превышает потенциальный спрос. Мы становимся свидетелями гонки за грузом между двумя крупными проектами в портах Усть-Луга и Приморск. Причем компания «Ультрамар» в Усть-Луге заявляет более ранний срок ввода в эксплуатацию – 2023 год, если не будет задержек.

В связке с экологией

Экологические аспекты перевалки насыпных грузов работают на пользу контейнеризации. Дело в том, что в Прибалтике нет жестких ограничений, которые запрещают возведение специализированных терминалов в водоохранной зоне, поэтому российские грузовладельцы вкладывали существенные средства в сооружение специализированных терминалов в Эстонии и Латвии.

Напротив, в России эти ограничения действуют, поэтому накопление в порту удобрений в контейнерах является решением проблемы.

Политика «РЖД» и экономические фактор

Один из самых важных факторов,

Преимущества контейнерной логистики насыпных и навалочных грузов:

- высокая скорость ввода в эксплуатацию проекта – около 6 месяцев;
- отсутствие инвестиций в специализированные ж/д вагоны;
- отсутствие инвестиций в специализированные терминалы и возможность использовать существующую инфраструктуру контейнерных терминалов;
- транспортировка, хранение и перевалка технологически сложных грузов (калий, сера, селитра, чугун и пр.);
- сохранение качественных характеристик груза и уменьшение деградации гранул благодаря кратному уменьшению количества пересыпок;
- уменьшение пыления и выбросов при перевалке;
- уменьшение прямых потерь груза при транспортировке, хранении и перевалке.

поддерживающих контейнеризацию, – это тарифная политика «РЖД» – чем больше плечо транспортировки, тем больший экономический эффект получают перевозчик и оператор подвижного состава.

Здесь пересекаются два важных фактора, влияющих на контейнеризацию – тарифная политика РЖД и экономический фактор. Это важно подчеркнуть, так как доставка традиционными вагонами-хопперами, а не в специализированных контейнерах серьезно снижает эффективность проектов контейнеризации навалочных и насыпных грузов.

Есть ограничения

Рассмотрим ограничения контейнерной логистики насыпных и навалочных грузов средних товарных партий. Инерция контейнеризации очень высока, а в сочетании с благоприятными внешними факторами она способна еще шире распространиться на сектор насыпных и навалочных грузов. Более того для их части контейнерная технология и вовсе станет основной.

Как любой бизнес-проект, контейнеризация средних товарных партий должна базироваться на прогнозируемом объеме, сроках и сбалансированности грузопотока. Только условно это можно назвать ограничением.

К основным же ограничениям можно отнести: объемы от 1 млн тонн в год; сбалансированный объем грузопотока; гарантированный объем перевозки на 5-10 лет. Эти условия обеспечивают наиболее оптимальное сочетание интересов грузовладельцев, которые заинтересованы в гарантированной и регулярной отгрузке товара партиями от 50 тыс. тонн и инвесторов, участвующих в финансировании производства пула специализированных контейнеров и спредеров, а также логистических операторов и стивидоров, интерес которых заключается в ритмич-

ной работе с гарантированным по объему грузопотоком.

Ищем катализатор

Итак, давление российского правительства на грузовладельцев приводит к должному результату: их консервативное сопротивление меняется на поддержку строительства новых специализированных портов.

Однако сроки возведения терминалов

– длительные и сопряжены с рисками задержки, а это хороший шанс для контейнеров.

Компания «РЖД» поддерживает контейнеризацию, стивидоры также на ее стороне, но этого недостаточно для качественного скачка – не хватает катализатора, который даст толчок высвобождению накопившейся энергии.

Таким толчком может стать технология компании «КОТТА контейнер», которая успешно завершила сертификацию своих контейнеров в Российском морском регистре судоходства, осуществила тестовые перевозки калия по железной дороге, провела испытания в порту «Бронка» и совместно с компанией Bromma завершает процесс проектирования специализированного спредера.

Проект обладает всеми вышеуказанными преимуществами контейнеризации. Это российское инженерное know-how и, возможно, новый технологический прорыв в контейнеризации будет осуществлен в России.



НОВЫЙ ПОЕЗД ДЛЯ ПОДЗЕМКИ



Крупнейший в России производитель техники для железнодорожного и городского рельсового транспорта компания «Трансмашхолдинг» презентовала концепт нового поезда для метрополитена Санкт-Петербурга.

Арина Галкина



В июне компания «Трансмашхолдинг» (TMX) впервые представила макет концептуально нового поезда для петербургского метрополитена. На данный момент TMX ведет разработку перспективного поезда с учетом опыта эксплуатации подвижного состава подземки. Как отмечается в сообщении TMX, концепт может быть изменен по мере поступления предложений от городского правительства и администрации метрополитена.

Ожидается, что в случае заключения договора с ГУП «Петербургский метрополитен» производство поездов будет организовано на расположенном в Санкт-Петербурге Октябрьском электровагоноремонтном заводе.

При участии специалистов метрополитена для нового поезда разработан ряд технических решений, которые до сих пор в Северной столице не использовались. В частности, в новом поезде предлагается применить «умное» окно, на прозрачное стекло которого может транслироваться видеоизображение.

В рамках данного проекта был разработан оригинальный дизайн экстерьера и интерьера. Вагон сделают без углублений и выступов, он будет иметь

обтекаемую, динамичную форму. На внешней поверхности будут расположены светодиодные элементы, а на лобовом стекле – светящаяся эмблема метрополитена. Цветовая палитра оформления экстерьера и интерьера будет зависеть от линии, по которой будет ходить состав. Для более быстрой высадки и посадки ширину дверного проема увеличат до 1400 или 1600 мм.

По согласованию с метрополитеном, в пассажирских салонах могут быть размещены USB-розетки, Wi-Fi-модули, а также экраны трех типов: интерактивная карта метро, наддверные табло с бегущей строкой и экраны для трансляции развлекательных и информационных программ. Для маломобильных пассажиров и родителей с колясками оборудуют специальные места. Планируется применить новые системы вентиляции и меняющееся в течение дня освещение (утром – холодное, вечером – теплое).

В новых поездах также предусмотрена цветовая индикация открытия и закрытия дверей, а вместо зеркал машинист будет

пользоваться камерами бокового обзора.

В разработке кабины нового поезда принимали участие машинисты метро. Благодаря им удалось создать более эргономичный по сравнению с предыдущими моделями пульт управления. В кабине также будет установлен кондиционер, комплекс систем, обеспечивающих снижение уровня шума, и современная система помощи, которая будет следить за самочувствием машиниста.

В дальнейшем к работе над проектом поезда будет привлечен и ремонтный персонал, который даст свои рекомендации по размещению узлов и элементов оборудования.

Поезд планируют оснастить современным асинхронным приводом, а его энергоэффективность будет выше, чем у предыдущих моделей. Также состав оборудуют новейшей системой передачи данных о состоянии поезда в ситуационный центр по выделенному каналу связи. В перспективе будет предусмотрена техническая возможность перевода нового поезда в беспилотный режим.

Сегодня в метро Петербурга эксплуатируется свыше 350 вагонов модели 81-722/723/724 трех модификаций, созданных специалистами TMX. Действующие договоры предполагают, что в период до конца 2020 года, в городское метро поступят еще свыше 70 единиц подвижного состава.

ТОННАЖ МАЛОВАТ



АГНКС в Тольятти

Одной из ключевых проблем при реализации проектов малотоннажного производства СПГ в России является недостаточный спрос, рост которого сдерживается инфраструктурными ограничениями. Для стимулирования спроса развития в конце 2018 года было принято постановление Правительства РФ, предусматривающее отмену регулирования цен на природный газ, реализуемый «Газпромом» с применением технологий сжижения и регазификации при поставках газа (кроме населения).

Виктор Цукер, по материалам Аналитического центра при Правительстве РФ

Малотоннажные мощности по производству СПГ в России - это разумное средство обеспечения гибкости как в использовании национальных ресурсов так и в адаптации к потребностям мирового рынка, на котором происходит дробление размера и длительности экс-

В России за последние несколько лет введено несколько малотоннажных СПГ производств, включая проекты не только в Центральной части России, но и на Дальнем Востоке. Сейчас большей загрузкой обладают заводы, ориентированные на экспорт.

портных контрактов.

На внутреннем рынке расширение различных проектов по СПГ потребует развития соответствующей инфраструктуры и может стать одним из способов газификации тех или иных районов (анклавов) страны без «закапывания труб» (при не слишком значительных объемах потребления газа).

История вопроса

В классификации Международного газового союза (IGU) к малотоннажному производству СПГ (МТСПГ) относят заводы мощностью до 1 млн тонн в год.

В мире, по данным IGU, рынок МТСПГ в последние годы стремительно растет, особенно в сегменте использования СПГ в качестве топлива для транспорта и энергетически изолированных территорий, потребители которых не подключены к трубопроводной инфраструктуре. Продукция МТСПГ чаще поступает потребителю в сжиженном виде, нежели проходит процедуру регазификации и последующей передачи газа по трубопроводу. По состоянию на конец 2018 года, были построены сотни малотоннажных заводов по производству СПГ в мире. Для сравнения: в 2014 году действовало около 100 МТСПГ заводов совокупной мощностью 20 млн тонн в год (данные IGU). По оценке фирмы PwC, к 2030 году объем рынка вырастет примерно до 100 млн тонн в год. Сейчас такие заводы преимущественно распо-

ложены в Китае, США и странах Латинской Америки, Австралии и Канаде. Несколько тысяч небольших мощностей по регазификации и терминалов сосредоточено в Японии, Турции, Испании и на территории Северной Европы.

Выделяются следующие факторы, способствующие интенсивному росту МТСПГ производств в мире: сравнительно небольшой объем капитальных вложений (по сравнению с крупнотоннажными проектами), масштабируемость проектов (возможность добавлять дополнительные модули при увеличении спроса), относительно короткие сроки ввода заводов в эксплуатацию, доступность более широкого ряда производителей оборудования и разнообразие возможностей выбора местоположения МТСПГ (например, месторождении, около газораспределительной станции и т.д.).

Место России

Основные направления возможного использования МТСПГ в РФ не отличаются от общемировых.

В основном такие проекты реализуются, если выигрывают, за счет экономии на стоимости топлива (например, при переходе с дизтоплива, топочного мазута или СУГ) или они снимают необходимость строительства газораспределительных сетей. Также использование СПГ является более экологичным по сравнению с использованием нефтепродуктов. Для

ВОЗМОЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОТОННАЖНОГО СПГ В РОССИИ

| | |
|--|--|
| Использование в качестве топлива на наземном транспорте (грузовые перевозки) | <ul style="list-style-type: none">• крупнотоннажные автомобильные перевозки;• перевозки железнодорожным транспортом;• использование для карьерной и сельскохозяйственной техники;• основная альтернатива – дизельное топливо в транспорте (грузовые перевозки) |
| Бункеровка (судовое топливо) | <ul style="list-style-type: none">• использование для морских и речных судов |
| Энергоснабжение изолированных районов | <ul style="list-style-type: none">• использование на территориях, где нет трубопроводного газа, подключения к централизованным сетям электро- и теплоснабжения;• использование для снабжения электростанций и котельных, автономная газификация (коммунальные и промышленные нужды) |

Источник — Аналитический центр на основе IGU, 2014; PwC, 2017

России задача энергообеспечения удаленных территорий (и в Центральной части России, и на Дальнем Востоке) является актуальной, как и задача расширения использования природного газа в качестве моторного топлива.

Использование СПГ в качестве топлива на транспорте помимо возможностей экономии на стоимости зависит от простоты доступа к заправочной инфраструктуре и совокупной стоимости владения таким транспортом. К сожалению, сейчас в России инфраструктура по заправке наземного транспорта СПГ не развита, что ограничивает рост внутреннего спроса на продукцию МТСПГ.

В части развития данного сегмента значимым является начало реализации проекта ПАО «Газпром» и ГК «Автодор» по строительству сети КриоАЗС. В 2017 году был подписан План мероприятий по развитию газозаправочной инфраструктуры на федеральных автомобильных дорогах, входящих в зону ответственности «Автодора». В его рамках в сентябре 2018 года было начато строительство первой КриоАЗС на скоростной трассе М-11 «Москва – Санкт-Петербург».

В части автономного энергоснабжения проекты МТСПГ могут быть экономически целесообразны при переходе от использования нефтепродуктов или по сравнению со строительством трубопроводной,

а также электросетевой инфраструктуры. При этом сохраняются логистические проблемы доставки СПГ на удаленные территории, а также стоит вопрос создания необходимой инфраструктуры со стороны потребителей – строительства электростанций или котельных на газовом топливе, регазификационных мощностей, обеспечения технологического присоединения потребителей к локальной сети. Проекты по расширению потребления СПГ не только требуют развития инфраструктуры, но и должны конкурировать с альтернативными вариантами энергоснабжения удаленных территорий (ВИЭ, местными видами топлива, малыми АЭС), которые также могут быть рассмотрены при модернизации систем энергоснабжения и замене нефтепродуктов.

На текущий момент в России введено в эксплуатацию несколько МТСПГ производств разного масштаба (около 15). Крупным игроком на российском рынке МТСПГ является ЗАО «Криогаз» (с 2011 года входит в Группу «Газпромбанк»). Компания ориентирована на экспорт с последующим расширением поставок на внутренний рынок.

Реализация такой стратегии объясняет концентрацию действующих и строящихся в России относительно крупных заводов МТСПГ на территории СЗФО (вдоль западной границы России с ориентацией

на рынки балтийских и скандинавских стран, а также другие страны Европы). К таким заводам можно отнести введенные МТСПГ в Пскове и Кингисеппе, а также строящийся МТСПГ в порту Высоцк.

Есть реализованные проекты МТСПГ и со стороны группы компаний «Газпром». Они характеризуются меньшим масштабом и в основном ориентированы на внутренний рынок. В первую очередь они были реализованы в качестве пилотных проектов по автономной газификации потребителей, включая коммунальные, промышленные объекты, а также население. По данным отчета Центра энергетике МШУ Сколково, такие производства МТСПГ в основном загружены до 30% от своей мощности.

В целом для развития сегмента в «Газпроме» принята Программа развития малотоннажного производства и использования СПГ, реализация которой запланирована на период 2016–2032 годов. В настоящее время с ориентацией на внутренний рынок планируется строительство МТСПГ заводов в Томской и Архангельской областях, в Республике Карелия, а также других регионах.

ВВЕДЕННЫЕ И СТРОЯЩИЕСЯ ЗАВОДЫ МТСПГ В РОССИИ НА НАЧАЛО 2019 ГОДА

| Регион | Локация, мощность, год запуска, оператор | Рынок сбыта |
|--------------------------|--|--|
| Кемеровская область | Новокузнецк, 12,7 тыс. т/год, 2017 год, «Сибирь-Энергия» | Перевод карьерной техники на газ |
| Республика Саха (Якутия) | п. Нижний Бестях, 8 тыс. т/год, 2016 год, ООО «СПГ» | Газ для энерго- и теплоснабжения АО «АК «ЖДЯ» |
| Сахалинская область | Южно-Сахалинск, 12,7 тыс. т/год, 2018 год, ПСК «Сахалин» | Снабжение газом котельных |
| Ленинградская область | - АГНКС №8 Петродворец (8 тыс. т/год, 1996 год, модернизация в 2013 году, «Газпром газомоторное топливо»); - ГРС «Никольское» (2 тыс. т/год, 1999 год, «Газпром газомоторное топливо»); - ГРС «Выборг» (4,5 тыс. т/год, 2002 год, «Газпром газомоторное топливо»); - Кингисепп (9 тыс. т/год, на АГНКС, 2008 год, «Криогаз») - Кингисепп (10 тыс. т/год, 2018 год, «Криогаз»); - Порт Высоцк (660 тыс. т/год, запуск в 2019 году, «Криогаз-Высоцк») | Экспорт (для «Криогаз»), прочие проекты – внутренний рынок, промышленные потребители |
| Псковская область | Псков, 23 тыс. т/год, 2016 год, «Криогаз» | Бункеровка и экспорт |
| Калининградская область | - ГРС Калининград-1 (21 тыс. т/год, 2014 год, «Газпром газомоторное топливо»); - ГРС Калининград-2 (150 тыс. т/год, комплекс СПГ с АГНКС, планируется в 2019 году, «Криогаз») | Экспорт, автономная газификация и газ для котельных |
| Московская область | п. Развилка, АГНКС №1, 1990-е годы, «Газпром газомоторное топливо» | |
| Свердловская область | - Первоуральск, 5,6 тыс. т/год, 2001 год, «Газпромтрансгаз Екатеринбург», на АГНКС; - ГРС-4 Екатеринбург (21 тыс. т/год, 2013 год, «Газпромтрансгаз Екатеринбург») | Снабжение газом котельных, использование на грузовом транспорте, экспорт в Казахстан |
| Пермский край | п. Канюсята, 12,7 тыс. т/год, 2014 год, также в регионе построено 3 установки по приему, хранению и регазификации СПГ, «Газпром газэнергосеть» | Автономная газификация |

Источник: Аналитический центр при Правительстве РФ

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
Тел.: (812) 363-00-47, info@bcimperial.ru
www.bcimperial.ru



www.hiring-drivers.com

ЦИФРА РУБЛЬ БЕРЕЖЕТ

Цифровизация рынка транспортных услуг - новые вызовы для России. Внедрение цифровых технологий в сферу грузового автотранспорта может обеспечить до 35% экономии издержек компаний-перевозчиков.

Виктор Цукер, по материалам доклада Антона Кривошеева, председателя Совета директоров «КомГрупп Холдинг»

В транспортной стратегии России до 2030 года одним из приоритетных вопросов является реализация транзитного потенциала страны. До 2020 года прирост объема транзитных перевозок через территорию России может составить свыше 12 млн тонн, а к 2030 году – увеличиться до 100 млн тонн. Удельный вес транспортной логистики в общем объеме национального ВВП России составляет 5,6%.

Лидирующие позиции на рынке логистики в РФ занимают автомобильные направления – на них приходится свыше 65%. По данным Росстата, автомобильный грузооборот показывает стабильный рост в среднем на 4% ежегодно. Основная сфера использования автотранспорта – короткие расстояния перевозок. Однако развитие автомобилестроения, создание специализированных автомобилей большой грузоподъемности позволяют использовать их на средние и дальние расстояния для доставки мелких партий грузов: скоропортящихся продуктов, контейнеров. Благодаря высокой мобильности, при отсутствии альтернативных способов доставки, автотранспорт широко используется в городских и сельских условиях, торговой сети, на строительных площадках, а также горнорудной промышленности на короткие и средние расстояния.

В свою очередь участники рынка автомобильных грузоперевозок для повышения своей конкурентоспособности смотрят в сторону уменьшения негативного влияния человеческого фактора, увеличения ресурса транспортных средств, сокращения затрат на топливо, запчастей и т.д.

Для решения этих задач рынок информационных технологий предлагает сегодня разнообразные продукты. Большинство крупных транспортных компаний уже внедрили их у себя. Однако,

это не более 10% рынка (согласно данным исследовательской компании Frost & Sullivan). Небольшие и средние автопарки – а это порядка 80% рынка – продолжают экономить, либо просто не видят смысла в новациях. Многие процессы осуществляются по старинке «вручную». Классический пример – бумажный документооборот, который не только «съедает» время и ресурсы перевозчиков, но и открывает простор для махинаций.

По ряду направлений цифровые решения дают до 35% экономии издержек. Основная сложность заключается лишь в правильном выборе инструмента и подготовке кадров. Персонал является важной составляющей операционной модели всех транспортно-логистических компаний. До сих пор компаниям приходилось искать компромисс между уровнем сервиса и затратами.

Однако автоматизация разрушает эту дилемму, позволяя предлагать качественные услуги и в то же время экономить средства. В наиболее трудоемких процессах отрасли – от складского хранения до доставки «последней мили» – происходит полная или частичная автоматизация.

В сегменте доставки посылок тоже возможно более глубокое проникновение автоматизации за счет таких инновационных решений, как автономные транспортные средства или беспилотные летательные аппараты (БПЛА). Google уже начал работать над самоуправляемыми мобильными пунктами выдачи заказа, в то время как компании сегмента автомобильных грузоперевозок совместно с производителями комплектного оборудования (ОЕМ) приступают к реализации программ по частичной автоматизации автоколонн. Российский автозавод КАМАЗ проводит испытания беспилотного грузовика, а сервис «Яндекс.Такси»

разрабатывает и тестирует программно-аппаратный комплекс для беспилотного автомобиля.

В стремительно меняющейся реальности возрастает роль государства. Чем быстрее будут заполнены пробелы в постановлениях и приказах, будут введены единые стандарты и уйдут противоречия в требованиях к различным системам, тем быстрее цифровизация охватит транспортно-логистическую отрасль России.

Многое уже сделано. Последние годы ознаменовались кардинальными изменениями в государственном регулировании рынка. Перевозчиков обязали подключаться к «ЭРА-ГЛОНАСС» и регистрироваться в системе «Платон». Обе системы являются основой для дальнейшего формирования единой цифровой платформы транспортного комплекса (ЕЦПТК). Еще одно нововведение - закон об организации мультимодальных автоперевозок грузов, который вводит множество новых понятий, в том числе единой электронной транспортной накладной.

Переход на цифровые продукты, требует не только мобилизации сил и средств компаний, но и перестройки самого технологического процесса, так как оцифровывать устаревшие технологии перевозок просто нет смысла.



РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

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





ПОКЛОН ПЕРЕД СХВАТКОЙ

Выстраивание международных связей по широкому спектру направлений является одной из важных задач для любой глобальной транснациональной компании. От их прочности зависит зарубежный имидж концернов, рост эффективности международной деятельности, реализация крупных инвестиционных проектов. Российский газовый концерн «Газпром» накопил существенный «международный вес», позволяющий ему отстаивать свое присутствие на мировых рынках с их усиливающейся экономической конкуренцией и политическим противостоянием.

Мария Цукер, Факультет Международных отношений СПбГУ

Российский газовый концерн «Газпром», который является одним из крупнейших игроков на международном энергетическом рынке, выстраивает рабочие отношения с международными компаниями, взаимодействует с национальными и наднациональными органами зарубежных стран для создания благоприятной правовой среды, инвестиционных и институциональных условий ведения бизнеса. Основные направления международного сотрудничества концерна сводятся к обмену современными технологиями, координации деятельности по экономическим и техническим вопросам, а также по вопросам экологии и изменения климата.

Так как страны Евросоюза являются главными внешнеэкономическими партнерами «Газпрома», то нельзя не упомянуть о событиях, связанных с попыткой ограничения его влияния в Европе. Несмотря на то, что «Газпром» зарекомендовал себя как надёжный поставщик и уже почти 50 лет снабжает европейских

потребителей, Евросоюз воспринимает российский газ как рычаг политического и энергетического давления. Подтверждением этому является новая Газовая директива Евросоюза, вступившая в силу в мае 2019 года и обязавшая страны-члены ЕС до конца февраля 2020 года закрепить ее в национальном законодательстве. Данное постановление направлено на регулирование деятельности газопроводов третьих стран на территории ЕС, и касается, в первую очередь, российского проекта «Северный поток - 2», учредителем и владельцем контрольного пакета акций которого является «Газпром». Среди главных положений этой директивы - разделение компаний, поставляющих газ, и компаний, его транспортирующих. Это означает, что компания-оператор данного газового проекта (Nord Stream - 2 AG) должна быть независимой от «Газпрома», а 50% его пропускной мощности должны сохраняться для альтернативных поставщиков. Всё это не может не осложнять

взаимоотношений «Газпрома» с европейскими партнерами. В том числе на снижение градуса противостояния и направлена внешнеэкономическая деятельность компании.

Организацию международных связей «Газпрома» можно рассмотреть на примере ряда международных организаций, таких как Международный газовый союз (МГС), Международный деловой конгресс (МДК), Глобальный газовый центр (ГГЦ) и Европейская газомоторная ассоциация (ЕГМА), в деятельности которых концерн участвует на постоянной основе.

Международный газовый союз (МГС) объединяет 148 действительных и ассоциированных членов из 91 страны мира и является главным центром анализа и обобщения мирового опыта в газовой промышленности. Действительным членом МГС от России является «Газпром». Его представители входят в состав Совета МГС, принимают участие в работе всех 11 комитетов и специальных рабочих групп. На заседаниях комитетов МГС «Газпром» осуществляет мониторинг новых технологий и актуальной информации, перенимает передовой опыт и технические идеи по оптимизации газовой производственной цепочки (включает геологоразведку, добычу, транспорт, хранение, реализацию и использование газа).

В целях продвижения природного газа как современного и экологичного вида топлива «Газпром» с 2014 года участвует в деятельности Глобального газового центра (ГГЦ). В рамках ГГЦ

он сотрудничает с многочисленными компаниями из Франции, Швейцарии, Австрии, Бельгии, Ирана, Норвегии,

Греции и других стран по широкому кругу отраслевых вопросов. Важной стороной членства в ГГЦ является информационное лоббирование интересов российской газовой промышленности, включая работу как с правительственными органами стран-участников, так и с неправительственными организациями и СМИ.

Также «Газпром» является членом Европейской газомоторной ассоциации (ЕГМА), поддерживающей мероприятия в области продвижения природного газа в качестве моторного топлива в Европе. На правах членства в данной Ассоциации «Газпром» осуществляет взаимодействие с Еврокомиссией и Европарламентом по вопросам формирования благоприятного для газомоторной отрасли политического климата, принимает участие в различных мероприятиях, в частности, в организации и проведении пробегов газовых автомобилей «Голубой коридор» (международный проект по организации пассажирского и грузового автомобильного сообщения с использованием природного газа в качестве моторного топлива), что содействует продвижению голубого топлива как важнейшей составляющей топливно-энергетического баланса экологически безопасного будущего, а также способствует развитию диалога концерна с зарубежными партнерами.

Что касается работы с фирмами, предприятиями и компаниями из других стран, то одной из форм взаимодействия с иностранными инвесторами для «Газпрома» являются встречи, проводимые в рамках «Дня инвестора». Последнее мероприятие (февраль 2019 года) традиционно посетили представители крупнейших международных банков и кредитных организаций из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), Европы, Великобритании и США. Кроме того, были также проведены индивидуальные встречи с представителями более чем 25 крупнейших международных инвестиционных фондов.

Еще одной площадкой для проведения рабочих встреч и обсуждения актуальных вопросов энергетической отрасли стал Петербургский международный газовый форум (проводится с 2011 года). Двусторонние и многосторонние встречи на уровне руководителей компаний и министров правительств позволяют обсуждать стратегические вопросы

сотрудничества и строить планы на ближайшее будущее.

Кроме того, взаимодействие с иностранными инвесторами стоит в повестке дня и ведется на регулярной основе в рамках конференц-звонков и личных встреч с руководством и представителями «Газпрома», посещения аналитиками и инвесторами производственных объектов компании, участия правления «Газпрома» в инвестиционных конференциях и прочих мероприятиях.

Таким образом, сотрудничество «Газпрома» с зарубежными энергетическими компаниями в производственной, научно-технической и других сферах деятельности помогает реализовать главные стратегические цели компании по сохранению позиций в мировом энергетическом бизнесе. Для этого в ноябре 2015 года Правление компании утвердило Стратегию развития производственной деятельности ПАО «Газпром» за рубежом.

Согласно данному документу, одной из форм сотрудничества в производственной сфере является создание совместных предприятий с крупнейшими энергетическими компаниями мира для реализации международных проектов. Например, специализированная компания по реализации upstream-проектов за пределами России Gazprom Int. развивает сотрудничество с венесуэльской государственной нефтегазовой компанией Petroleos de Venezuela S.A. (PdVSA). Российский газовый концерн участвует в энергетических проектах на территории Боливарианской Республики через свою дочернюю структуру - Gazprom Latin America B.V. и совместное с PdVSA предприятие - Servicios Venrus S.A. На данном этапе, несмотря на дестабилизацию социально-экономической и политической обстановки в Венесуэле, компании продолжают разрабатывать ряд перспективных направлений сотрудничества и совместных проектов: от поиска и разведки месторождений нефти и газа до переработки сырья и сбыта готовой продукции. Такие формы сотрудничества, как обмен активами и создание совместных компаний, позволяют «Газпрому» усилить позиции на мировом газовом рынке и значительно расширить свои международные связи.

Для развития научно-технического сотрудничества с международными компаниями «Газпром» проводит заседания координационных советов, комитетов и экспертных групп, а также совещания, деловые встречи и семинары российских

и зарубежных специалистов.

В качестве одной из эффективных форм организации международных связей в «Газпроме» используется обмен специалистами с передовыми зарубежными энергетическими компаниями для стажировки, обучения и повышения квалификации персонала.

Примером проведения целого ряда международных образовательных программ по энергетической тематике служит международная школа энергетического бизнеса Energy Delta Institute (EDI), в которой основное внимание уделяется вопросам использования природного газа. Одним из основателей данной организации в 2002 году являлся «Газпром». Важно отметить, что в условиях масштабных изменений в энергетике и формирования евразийского газового мега-рынка существует потребность в расширении спектра учебных программ EDI, а также в активном использовании опыта не только европейских, но и азиатских энергетических компаний. Дело в том, что инвесторы проявляют повышенный интерес к проектам «Газпрома» в странах АТР, а именно: к вопросам широкомасштабного сотрудничества (в первую очередь, с Китаем) в области поставок газа, совместной добычи углеводородов и развития топливного рынка. В связи с этим, «Газпром» встал на путь диверсификации географии поставок и существенного расширения присутствия на рынках стран этого региона.

Большое внимание российский газовый концерн «Газпром» также уделяет вопросам сотрудничества в области культурного обмена. Именно развитие межкультурной коммуникации, знакомство с укладом жизни и традициями стран-партнёров способствуют установлению более тесных связей между представителями российской и зарубежной компаний. Например, при поддержке «Газпрома» и компании ENGIE (Франция) в рамках программы «Года культуры» в России был реализован музыкально-просветительский проект «Мастера мирового исполнительского искусства». С 2007 года регулярно проводится Фестиваль искусств «Газпрома» и китайской компании CNPC. При поддержке «Газпрома», австрийской компании OMV, Министерства культуры РФ, Посольств России и Австрии 3 октября 2019 года был реализован культурно-просветительский проект в виде музыкально-театрального представления «Имперские столицы: Санкт-Петербург – Вена. XX век».

ОСНОВНОЙ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ



Строительство газопровода «Сила Сибири» в Якутии, январь 2018 года (источник ПАО «Газпром»)

Основу грузовых перевозок в России составляют три ключевых вида транспорта: трубопроводный, железнодорожный и автомобильный. Остальные виды перевозок по существу играют роль специфических и вспомогательных: внутренние водные, морские и воздушные. Тем не менее, существуют меры, направленные на более интенсивное их использование.

Виктор Цукер, по материалам Аналитического центра при Правительстве РФ

Российская транспортная система является одной из самых развитых в мире. По протяженности железных дорог страна находится на третьем месте в мире после США и Китая, автомобильных – на пятом. Роль транспортно-логистического комплекса в отечественной экономике велика: в 2018 году сектор обеспечил 7% валовой добавленной стоимости, что более чем в два раза превышает показатель США (3%), но сопоставимо с партнерами России по БРИКС (7% в Индии и 9% в ЮАР).

На протяжении последнего десятилетия транспортно-логистический сектор растет опережающими темпами. С 2016 года он вносит положительный вклад в прирост ВВП. По оценке Минэкономразвития России, вклад транспортно-логистического сектора в прирост ВВП по итогам текущего года составит 0,12 п.п. (0,19 п.п. в 2018 году).

Доля экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг составляет около трети, при этом на экспортные грузовые перевозки приходится около 12%, основную часть из которых составляют грузовые перевозки в страны дальнего зарубежья (86% в 2018 году). Номиналь-

ный прирост экспорта грузовых перевозок в 2018 году составил 9% (в страны дальнего зарубежья – 9%, СНГ – 11%). В структуре экспорта грузовых перевозок в страны дальнего зарубежья в 2018 году наибольшая доля пришлась на воздушный и трубопроводный виды транспорта. В то же время грузовые перевозки в страны СНГ преимущественно осуществляются воздушным и автомобильным транспортом. В 2018 году наблюдался наибольший рост экспортных грузовых перевозок, осуществляемых автомобильным транспортом. Грузовые перевозки железнодорожным транспортом в оба направления продемонстрировали отрицательную динамику.

Грузоперевозки в России

В 2018 году объем грузоперевозок в России увеличился на 2,4% против 1,5% годом ранее. Основной вклад внесло увеличение перевозок автомобильным транспортом, что связано с расширением спроса со стороны крупных розничных сетей.

Рост объемов грузоперевозок железнодорожным и трубопроводным транспортом замедлился на 2% и 3% соответственно.

Основу грузовых перевозок в России составляют три ключевых вида транспорта: трубопроводный, железнодорожный и автомобильный. В 2018 году объем грузоперевозок (тоннаж перевезенных грузов) в России составил 8,3 млрд тонн. Наибольшая доля традиционно приходится на автомобильный транспорт (67% в 2018 году). Удельный вес железнодорожного транспорта составил 17%, а трубопроводного – 14%.

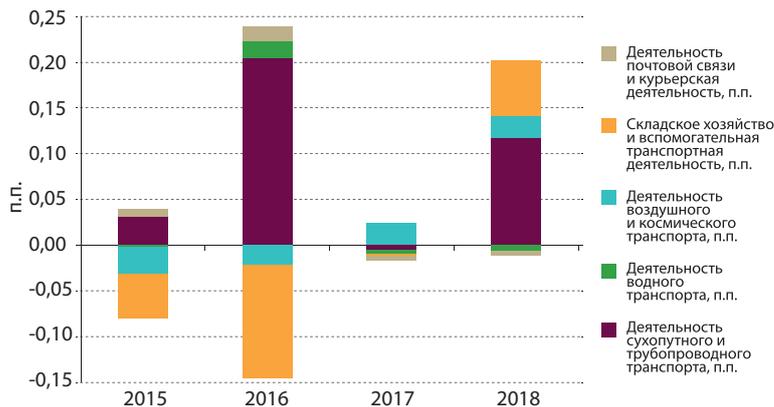
На протяжении последних лет структура грузоперевозок не претерпела значительных изменений, однако с 1990 года выросла доля железнодорожного и трубопроводного транспорта, а автомобильного – сократилась. Такая динамика может объясняться активным развитием указанных видов транспорта и более выгодными тарифами при перевозках на дальние расстояния. Автотранспорт, несмотря на огромные показатели тоннажа и разнородную структуру, остается преимущественно транспортом ближнего действия с невысоким грузооборотом.

Железнодорожный транспорт экономически более выгоден, чем автомобильный при больших объемах отгружаемых партий и длине маршрута более 1 тыс. км. Тем не менее при анализе конкуренции между различными типами транспорта необходимо учитывать физические характеристики перевозимых грузов и развитость путей сообщения. Так, например, при наличии развитой инфраструктуры строительные материалы могут перевозиться по железной дороге на сравнительно небольшие расстояния. Другие материалы, такие как бетон (требующий перемешивания в процессе перевозки) или асфальт и битум (требующие соблюдения температурного режима) могут перевозиться только специальным автотранспортом.

Лидер грузооборота

Грузооборот (грузооборот – сумма произведений веса каждой партии перевозимого груза на расстояние ее перевозки, измеряется в т-км) в России растет пятый год подряд. В 2018 году он увеличился

ВКЛАД В ПРИРОСТ ВВП ВИДОВ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕКТОРА, П.П., 2015–2018 ГОДЫ



Источник — Росстат, расчеты Аналитического центра

на 3% и составил 5,6 трлн т-км.

Наибольшие темпы прироста грузооборота наблюдались у железнодорожного транспорта (4%), в первую очередь за счет поставок каменного угля – основного экспортного товара России, перевозимого по железной дороге. Оборот перевозки грузов автотранспортом и трубопроводным транспортом также продемонстрировал прирост (на 2%). В январе–августе 2019 года грузооборот в России увеличился на 1% в годовом выражении.

В структуре грузооборота доминируют трубопроводный (47% от общего объема) и железнодорожный (46%) виды транспорта. Лидирующая позиция трубопроводного транспорта объясняется углеводородной направленностью российского экспорта при большой удаленности ключевых месторождений нефти и газа от стран потребителей энергоресурсов.

Железнодорожный транспорт пока остается на втором месте, но в последние годы сокращает свое отставание. В 1990 году на железнодорожный и трубопроводный транспорт приходилось примерно равные доли в структуре грузооборота. В 1990–1998 гг. наблюдался

общий упадок и недофинансирование железнодорожной отрасли, что привело к резкому снижению ее доли и преобладанию трубопроводного транспорта в структуре грузооборота. В дальнейшем грузооборот железных дорог стал увеличиваться и в 2018 году почти достиг показателей трубопроводного транспорта.

Остальные виды транспорта по существу играют роль специфических и вспомогательных: внутренний водный, морской и воздушный. С целью интенсификации использования их ресурсов, а также встраивания этих видов транспорта в целостную систему перевозок РФ направлены следующие мероприятия, предусмотренные различными стратегическими документами: поощрение строительства терминалов, ориентированных на переключение грузопотоков на внутренний водный транспорт; создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных на внутренний водный и морской транспорт; увеличение пропускной способности внутренних водных путей; формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров; организация грузовых маршрутов по расписанию

СТРУКТУРА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, МЛРД Т, 2014–2019 ГОДЫ



Источник — Росстат

и скоростных маршрутов между ними; развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам.

Автомобильный транспорт

В 2018 году стоимостной объем рынка коммерческих автоперевозок в России увеличился на 8% и достиг 815 млрд рублей, что объясняется ростом внутреннего спроса. Росту объемов перевезенных грузов способствовали растущий спрос на автотранспортные услуги со стороны крупного ритейла и развитие электронной коммерции. Так, в 2018 году рынок интернет-торговли увеличился на 59% до 1,7 трлн рублей, что стало самым большим значением прироста с 2010 года.

Также позитивное влияние оказали расширение дорожной сети и улучшение качества дорожного покрытия.

К преимуществам автомобильного транспорта можно отнести его доступность и мобильность. Однако существует ряд ограничений, которые тормозят развитие автомобильных грузоперевозок, среди которых неразвитость дорожной инфраструктуры и большое число устаревших предприятий транспорта, действующих еще с советского времени. Расширение сети автомобильных дорог и увеличение количества грузовых автомобилей не в полной мере способствуют увеличению объемов перевозимых грузов. Автомобильные перевозки конкурентоспособны в первую очередь на более коротких расстояниях, а железнодорожный и воздушный транспорт чаще используются при дальних перевозках.

Железная дорога

Железные дороги в России исторически несли основную транспортную нагрузку, особенно в отношении грузов. Постепенное развитие трубопроводного и автомобильного грузового транспорта создало значительную конкуренцию в условиях, когда стоимость поддержания железнодорожной инфраструктуры остается высокой. Структурные сдвиги и межвидовая конкуренция ведут к росту зависимости ОАО «РЖД» от нескольких основных видов грузов, имеющих экспортную ориентацию. На железнодорожный транспорт в России в прошлом году приходилось более 87% грузооборота, то есть на дальних маршрутах железные дороги наиболее конкурентоспособны. В 2018 году 63% (1,5 трлн рублей) выручки «РЖД» пришлось на



грузоперевозки. Объем погрузки железной дороги составил 1,3 млрд тонн, из них 47% грузов пришлось на каменный уголь, нефть и нефтепродукты. В отношении нефтяных грузов в России сложилось своеобразное «разделение труда» между железнодорожным и трубопроводным видами транспорта. Поставки нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом в 2018 году составили 237 млн тонн, а по трубопроводам ПАО «Транснефти» – 501 млн тонн, из них на нефть пришлось 462 млн.

В 2018 году, по данным «РЖД», объем погрузки во внутрироссийском сообщении составил 798 млн тонн (рост 0,8%), а экспорта – 482 млн тонн (4,8%). В структуре грузов во внутрироссийском сообщении основной объем приходился на каменный уголь (21% от общего объема погрузки), нефть и нефтепродукты (17%), строительные грузы (15%) и руду железную и марганцевую (12%). В структуре погрузки экспортных грузов основную долю занимали каменный уголь (43%), нефть и нефтепродукты (20%), за ними следовали химические и минеральные удобрения (7%) и черные металлы (7%).

Существенная часть перевозимых железнодорожным транспортом энергоресурсов отправляется на экспорт. Например, в 2018 году в объеме погрузки каменного угля на экспорт приходилось 55% товаров, в нефти и нефтепродуктах – 42%.

Наличие протяженных железнодорожных путей создает условия для развития внутренних, внешних и транзитных грузоперевозок. Это характерно для регионов с развитой промышленностью и позволяет комбинировать разные виды транспорта. Так, в морские порты грузы могут доставляться по железной дороге, а дальше отправляться на экспорт по морю. Свердловская область в 2018 году была в числе лидеров по объемам отправки грузов железнодорожным транспортом, а Ленинградская область с ее развитыми портами – по объемам прибытия.

Комбинирование железнодорожного и других видов транспорта является одним из наиболее перспективных направлений в условиях развития цифровых технологий. При цифровой стыковке морских линий, порта, железной дороги и контролирующих органов создается абсолютно новая логистика, позволяющая быстро

и безопасно доставлять грузы с минимальными затратами. Контейнерные перевозки являются наиболее оптимальным способом транспортировки грузов за счет универсальности тары и имеют большой потенциал для развития цифровых технологий, способствующих совершенствованию процесса и сокращению сроков перевозки.

Грузы в трубу

Трубопроводы как вид транспорта обладают узкой специализацией: они в основном используются для перемещения сырых углеводородов (газ и нефть), а также нефтепродуктов и отдельных видов химической продукции (аммиак, этилен и др.). В России трубопроводы принадлежат в основном субъектам естественных монополий и в силу размеров страны и специфики национальной экономики, во многом ориентированной на экспорт углеводородов, имеют большую протяженность.

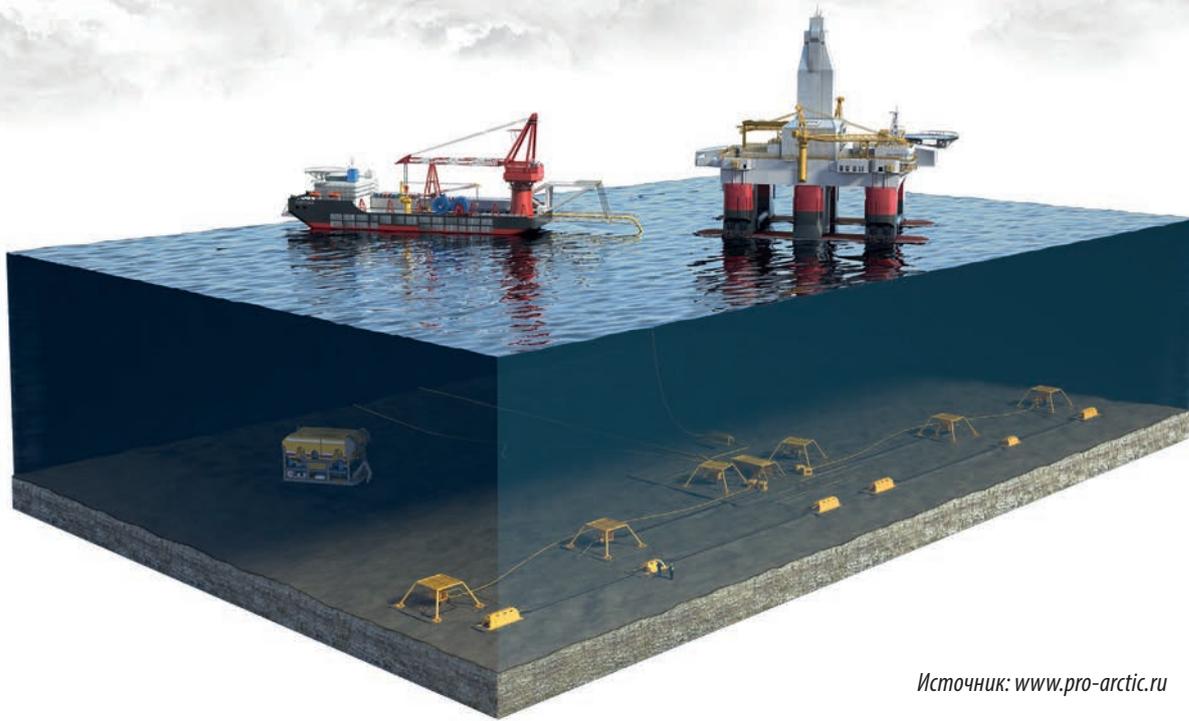
Трубопроводы, в отличие от автомобильных и железных дорог, используются только для транспортировки грузов, что требует строительства соответствующей инфраструктуры при освоении новых рынков и маршрутов поставки. Протяженность нефтепроводов в 2018 году осталась без изменений (53 тыс. км), а газопроводов и нефтепродуктопроводов сократилась на 0,3% (до 179 тыс. км) и 1,2% (до 17 тыс. км) соответственно.

В 2018 году грузооборот трубопроводного транспорта увеличился на 2%, общий объем поставок – на 3%, из них по газопроводам – на 3%, по нефтепроводам – на 1%, а по нефтепродуктопроводам – на 16%. В структуре трубопроводных перевозок преобладают поставки сырой нефти и газа.

ДИНАМИКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА В РОССИИ, %, 2014–2019 ГОДЫ

| ВИД ТРАНСПОРТА | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Янв.-авг. 2019 |
|-------------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|----------------|
| Железнодорожный | -0,4 | -3,4 | -0,3 | 4,5 | 1,9 | -1,2 |
| Автомобильный | -3,9 | -1,1 | 0,7 | 0,1 | 2,6 | 2,5 |
| Трубопроводный | -1,6 | -0,7 | 1,6 | 4,6 | 2,7 | -0,8 |
| Морской | -7,4 | 21,2 | 31,1 | 7,2 | -12,8 | -19,4 |
| Внутренний водный | 11,7 | 2,0 | -2,9 | 0,5 | -2,0 | -14,7 |
| Воздушный | 3,9 | -17,5 | 9,2 | 14,1 | -2,9 | 0,0 |
| ВСЕГО | -3,1 | -1,4 | 0,7 | 1,5 | 2,4 | 1,1 |

Источник: Росстат, расчеты Аналитического центра при Правительстве РФ



Источник: www.pro-arctic.ru

ИЖОРСКИЕ ЗАВОДЫ ИСПЫТАЛИ МАНИФОЛЬД

Ижорские заводы успешно провели гидравлические испытания опытного образца первого отечественного манифольда. Изготовление и испытание манифольда – часть масштабного отечественного проекта по производству подводных добычных комплексов.

Виктор Цукер

Ижорские заводы, входящие в Группу ОМЗ, и ФГУП «Научно-производственный центр автоматики и приборостроения им. академика Н.А. Пилюгина» (НПЦАП) успешно провели совместные испытания опытного образца первого отечественного манифольда и подводного модуля управления. Опытный агрегат «Подводный модуль управления», который управлял гидравлической системой манифольда, был спроектирован и изготовлен НПЦАП в рамках ОКР по заданию Министерства промышленности и торговли РФ.

Как отмечают на Ижорских заводах,

в ходе испытаний были смоделированы реальные условия эксплуатации изделия. В результате испытаний была выполнена проверка всех гидравлических, электрических и оптических сопряжений. Также гидравлические линии манифольда прошли проверку на прочность и герметичность внутренним испытательным давлением 500 атм., а затем штатным давлением 345 атм.

Кроме того, специалистами Ижорских заводов и ФГУП «НПЦАП» была обеспечена имитация береговой станции управления, с пультов которой подавались команды на модуль, выполнявший различные манипуляции с манифольдом. Одним из наиболее сложных и ответственных этапов испытаний стало открытие восьмидюймового шарового крана, который получив удаленную команду, моделировал подачу газа на береговой комплекс.

Проект изготовления манифольда был впервые в России реализован Ижорскими заводами в рамках государственной программы РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы», которая предусматривает совместную работу Минпроторга РФ, «Газ-

прома» и отечественных промышленных предприятий по освоению импортозамещающего производства оборудования системы подводной добычи углеводородов (СПД). Освоение новой продукции открывает перед Ижорскими заводами перспективы по выходу на новые рынки.

Подводные добычные комплексы (ПДК) представляют собой единую систему подводной добычи углеводородов, которая состоит из ряда технологических компонентов, в том числе подводной фонтанной арматуры, системы управления и газосборных трубопроводов. Газ от скважин поступает к манифольду и далее по основному газопроводу на берег на установку комплексной подготовки газа. Манифольд – это устройство, распределяющее сигналы управления ПДК, которое включает в себя несколько трубопроводов, закрепленных на одном основании, рассчитанных на высокое давление и соединенных по определенной схеме.

Потребность российских нефтегазовых компаний в элементах подводных добычных комплексов очень велика, при этом на сегодняшний день доля импорта этой продукции составляет около 90%.

КОРАБЛИ ДЛЯ ФЛОТОВ



Петербургские корабельные верфи продолжают строительство флота для военных моряков. На АО «Адмиралтейские верфи» спущен на воду патрульный корабль ледового класса «Иван Папанин». Это первый из двух кораблей серии, которые строят адмиралтейцы. Также на предприятии заложены две подводные лодки для Тихоокеанского флота.

Мария Катасонова

Спущенный на воду корабль «Иван Папанин» проекта 23550 предназначен для охраны арктических водных ресурсов; конвоирования и буксировки в порт задержанных судов; сопровождения и поддержки судов обеспечения; кроме того, обладает возможностью поражать морские, береговые и воздушные цели. Он может преодолевать лед толщиной около 1,7 м.

По словам генерального директора «Адмиралтейских верфей» Александра Бузакова, данный корабль – принципиально новый этап в строительстве судов ледового класса, поскольку он не имеет аналогов по совокупности своих технических характеристик. «На корабле предусмотрен сверхпрочный корпус, мощная главная энергетическая установка и современное вооружение», – отмечает началь-

ник Технического управления ВМФ РФ Игорь Зварич.

Основные тактико-технические характеристики корабля «Иван Папанин»: водоизмещение 9 тыс. тонн; полная скорость хода – 18 узлов; дальность плавания – 10 тыс. миль; автономность – 70 суток. Корабль будет вооружен переносным зенитно-ракетным комплексом и артиллерийской установкой. Предусмотрена возможность постоянного базирования корабельного вертолета. Также на корабле будут установлены радиолокационная станция освещения воздушной и надводной обстановки и гидрометеорологическая станция.

Развитие Арктической группировки флота – одна из стратегических задач отечественного ВМФ. Ранее, в 2017 году, «Адмиралтейские верфи» передали ВМФ дизель-электрический ледокол проекта 21180 «Илья Муромец» с функциями научного гидрографического судна. Корабль вошел в состав арктической группировки флота.

Также на предприятии в начале ноября были заложены две большие дизель-электрические подводные лодки проекта 636.3 для Тихоокеанского флота России. «Уфа» и «Магадан» – это третий и четвертый корабли серии для дальневосточных моряков, (всего должно быть построено шесть субмарин).

Контракт на строительство лодок для тихоокеанцев был подписан в сентябре 2016 года. Первый корабль – «Петропавловск-Камчатский» – завершил морской этап государственных испытаний 10 октября и уже передан флоту. Второй – «Волхов» – готовится к спуску на воду в декабре. Также в настоящее время ведется подготовка производства для начала строительства пятой и шестой подводных лодок. Строительство всей серии планируется завершить в 2022 году.

Подводные лодки проекта 636.3 оснащены современными средствами по снижению уровня собственного шума до естественного фона океана. Это обеспечивает гарантированное упреждающее обнаружение противника, а также своевременное уклонение от его атак.

За 23 года «Адмиралтейские верфи» построили 23 подводные лодки проекта 636. В 2016 году предприятие завершило серию из шести кораблей проекта 636.3 для Черноморского флота России.

Напомним, «Адмиралтейские верфи» – центр неатомного подводного кораблестроения России. В настоящее время для ВМФ РФ в постройке находятся две серии подводных лодок, а также серия патрульных ледоколов.



Тактико-технические характеристики подводных лодок проекта 636: автономность плавания – 45 суток; рабочая глубина погружения – 240 м; предельная глубина погружения – 300 м; дальность подводного плавания экономическую скоростью – 400 миль; дальность плавания в режиме РДП с усиленным запасом топлива со скоростью 7 узлов – 7 500 миль; количество торпедных аппаратов – 6; скорость – 18 узлов; экипаж – 52 человека.

Закладка подводных лодок «Уфа» и «Магадан» проекта 636.3 на АО «Адмиралтейские верфи»

БАЛТИЙСКИЙ
ПОРТ

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

ОФИСЫ КЛАССА В+

Эффективность · Дизайн · Комфорт

Аренда офисов от 50 до 1000 кв. м.

Балтийская и Нарвская в пешей доступности

Авторский дизайн входной группы и холлов

Разнообразная палитра отделки помещений

Специальное предложение до конца года



БИЗНЕС-СЕССИЯ:

ПОРТЫ, ВЕРФИ и ТРАНСПОРТ РОССИИ: НОВЫЕ ТОЧКИ РОСТА

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, КОНФЕРЕНЦ-ЦЕНТР ОТЕЛЯ ПАРК ИНН ПУЛКОВСКАЯ

ДАТА: 10 ДЕКАБРЯ 2019

ОРГАНИЗАТОР:

МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ БИЗНЕС-ФОРУМ SIMBF

+7 978 888 78 19, WWW.SIMBF.RU

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ!

WELCOME ABOARD!



Информационные партнеры:



Выборгский судостроительный завод передал заказчику ФГУП «Атомфлот» портовый дизель-электрический ледокол «Обь». Анонсированное ранее строительство второго аналогичного ледокола остается под вопросом.

Виктор Цукер

Технические характеристики ледокола «Обь»:

- общая длина – 89,2 м;
- ширина – 21,9 м;
- осадка – 7,5 м;
- мощность – 12 мвт;
- ледопробитость – 1,5 м.

ПЕРВЫЙ НЕАТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АТОМФЛОТА»

В октябре 2019 года на площадке Выборгского судостроительного завода (ВСЗ, входит в Объединенную судостроительную корпорацию) был подписан акт передачи портового ледокола «Обь» между ВСЗ и ФГУП «Атомфлот» (входит в Госкорпорацию «Росатом»). С момента закладки головного судна проекта Aker ARC 124 до передачи заказчику прошло 36 месяцев.

Портовый ледокол проекта мощностью 12 МВт будет обеспечивать проводку танкеров, перевозящих сжиженный природный газ (СПГ) с завода, построенного в рамках проекта «Ямал СПГ». Ледокол предназначен для работы в подходном канале и акватории порта Сабетта.

«Дизель-электрический ледокол «Обь» – флагман проекта «Портофлот», – отметил генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка. – Сегодня, для того чтобы быть конкурентоспособным в Арктике, необходимо обладать инновационными технологиями». По его словам, данное

судно – единственное в своем классе: это первый в мире портовый ледокол с четырьмя винто-рулевыми колонками (ВРК).

Именно движительный комплекс, состоящий из четырех ВРК мощностью 3 МВт каждая, является главной инновационной особенностью судна. Как отмечается в сообщении ВСЗ, ВРК Aziprod, шведского концерна ABB Group, расположены попарно в носу и корме судна для обеспечения ему максимальную маневренность во льдах.

Судно спроектировано финским конструкторским бюро Aker Arctic в соответствии с современными экологическими требованиями: все твердые и жидкие отходы хранятся на борту и выгружаются на берег; все цистерны, содержащие загрязненные жидкости, защищены двойным корпусом, за исключением цистерн очищенных сточных вод. Система балластной воды оснащена устройствами для ее очистки.

Для комфортного пребывания экипажа на ледоколе сооружены: кают-компания на 20 человек, кают-компания командного состава на 8 человек, салон/комната отдыха, сауна и душевое помещение с бассейном, тренажерный зал, а также офис, камбуз с продовольственными кладовыми, прачечная с бельевой кладовой, гладильной и сушилкой.

Судно построено под техническим наблюдением Российского морского регистра судоходства под класс Icebreaker 7.

Анонсированное ранее строительство второго аналогичного ледокола – «Обь-2» остается под вопросом. В то же время определена судьба четырех ледоколов СПГ, строительство которых «Атомфлот» должен был начать в текущем году. Теперь постройку будет финансировать компания «Новатэк», а «Атомфлот» сможет выступить только их оператором.

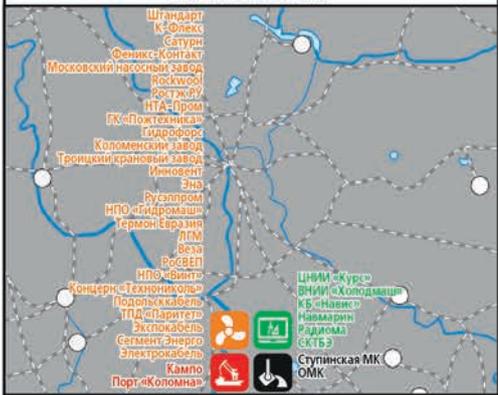
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ

И ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН

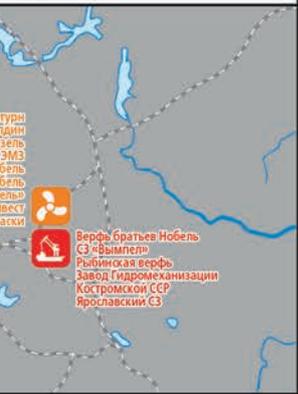
Санкт-Петербург и Ленинградская область



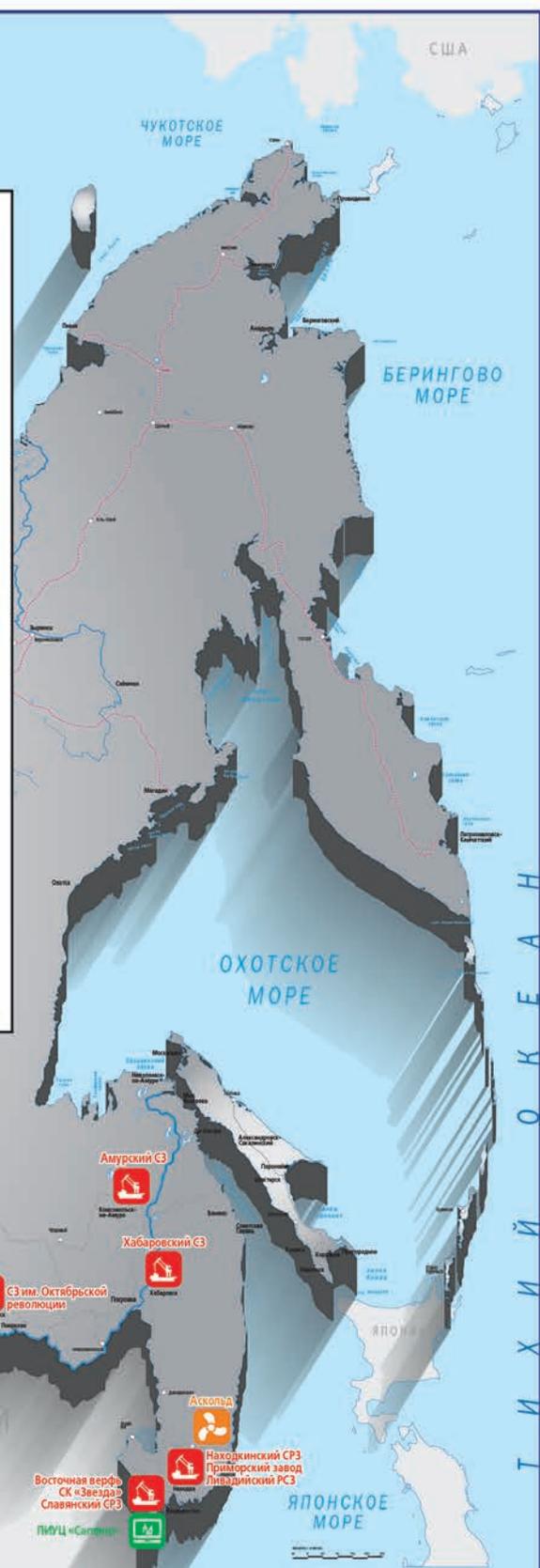
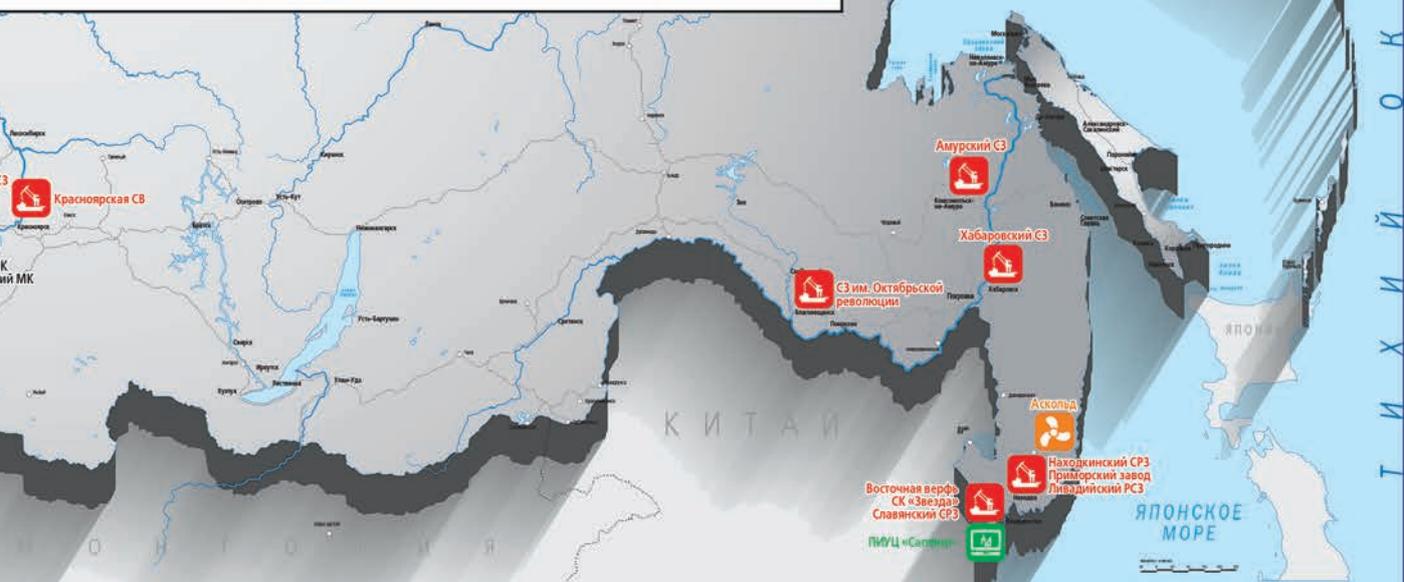
Москва и Московская область



Ярославская область



Нижегородская область





ДОРОГА НАБИРАЕТ СИЛУ

В марте 2020 года определится окончательный перечень мероприятий по реализации проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Санкт-Петербургского транспортного узла». Проект направлен на усиление железнодорожной инфраструктуры, которая обеспечит существенный рост перевалки в региональных портах.

Виктор Цукер, по материалам доклада Михаила Курдюева, начальника управления пассажирского транспорта и портовой инфраструктуры АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»

На побережье Финского залива расположены шесть морских портов: пять грузовых (Усть-Луга, Высоцк, Выборг, Приморск, Большой порт Санкт-Петербург (БПСПб)), а также Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад». Объем перевалки грузов в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2018 году составил 232,2 млн тонн (БПСПб - 59,3 млн тонн, порты Ленобласти - 172,9 млн тонн).

Суммарная мощность грузовых причалов морских портов Санкт-Петербурга и Ленобласти на сегодняшний день составляет 330,4 млн тонн. В Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусмотрено увеличение вышеуказанных портовых мощностей на 53,8 млн тонн.

По статистике, большая часть грузов, следующих через региональные морские порты, обслуживается железнодорожным транспортом, в 2018 году он перевез 182,7 млн тонн. Необходимо отметить,

что к 2030 году в Санкт-Петербургском железнодорожном узле прогнозируется увеличение объемов перевозок грузов в 1,4 раза (плюс 78,3 млн тонн к 2030 году по сравнению с 2018 годом).

Преобладающие объемы в настоящее время представляют транзитные грузы в направлении морских терминалов в акватории Финского залива. Так, доля транзитных перевозок составляет более 60% от общего объема грузопотока: каменный уголь - 20%, нефтяные грузы - 30%, минеральные и химические удобрения - 14%.

В соответствии с перспективами развития портовых мощностей, прирост объемов перевозок грузов прогнозируется на 39% на южном (прирост 48,9 млн т к 2030 году по сравнению с 2018 годом) и на 30% на северном берегах Финского залива (прирост 11,7 млн тонн).

В начале сентября текущего года на заседании Правительства Санкт-Петербурга были рассмотрены и одобрены результаты выполнения 1 этапа Концепции развития железнодорожной

инфраструктуры Санкт-Петербургского транспортного узла, предусматривающей реализацию мероприятий по организации пригородных и внутригородских пассажирских перевозок до 2030 года.

С целью освоения перспективных объёмов и выноса транзитного грузового движения за пределы Санкт-Петербурга компания «РЖД» совместно с АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области», Правительствами Петербурга и Ленобласти прорабатывают варианты Северо-Восточного и Юго-Западного железнодорожных обходов города.

Необходимость строительства указанных обходов связана с ежегодным ростом грузооборота портов, расположенных на северном и южном побережье Финского залива, в том числе в связи с реализацией мероприятий по перераспределению российских внешнеторговых грузов из портов Прибалтики в морские порты России.

Также до 2025 года в Долгосрочной

ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ВЫНОСУ ТРАНЗИТНОГО ГРУЗОВОГО ДВИЖЕНИЯ ИЗ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ДО 2030 ГОДА

| |
|---|
| Перенос грузового движения с участка Павлово-на-Неве – Заневский Пост – Ржевка – Орехово на Северо-Восточный обход |
| Перенос грузового движения с участка Предпортовая – Лигово – Бронка на Юго-Западный обход |
| Перенос грузового движения с участка Волковская – Цветочная – Новый порт на южное полукольцо (Рыбацкое – Купчинская – Среднерогатская – Предпортовая) |
| Перераспределение (частичное) сортировочной работы с транзитными вагонопотоками со станции Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский на станцию Шушары и станцию Волховстрой |

Источник: АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»

ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА ДО 2030 ГОДАМ

| |
|---|
| Строительство новой железнодорожной линии Павлово-на-Неве – Орехово (Северо-Восточный обход) |
| Реконструкция участка Санкт-Петербург-Товарный - Московский – Тосно (III и IV главные пути) |
| Строительство новой двухпутной электрифицированной линии Лигово – Аэропорт «Пулково» – Шоссейная |
| Строительство второго главного пути на участке Сестрорецкой линии (включая строительство платформы «Новая Лахта» для обеспечения доступа к ОДК «Лахта Центр») |
| Создание однопутной электрифицированной линии Сертолово – Левашово на базе существующего пути необщего пользования |
| Реконструкция участка Рыбацкое – Купчинская – Среднерогатская – Нарвская |
| Строительство новой железнодорожной линии Владимирская – Бронка (Юго-Западный обход) |
| Строительство III и IV главных путей на участке Мга – Владимирская с реконструкцией 7 станций (Юго-Западный обход) |

Источник: АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»

программе ОАО «РЖД» запланированы мероприятия по реконструкции железнодорожного участка Предпортовая – Лигово – Бронка для пропуска грузооборота в адрес ММПК Бронка до 3,8 млн тонн.

Окончательный перечень проектов

будет определен в марте 2020 года в Плате реализации первоочередных мероприятий проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Санкт-Петербургского транспортного узла», который предполагается подписать Правительствами Санкт-

Петербурга и Ленинградской области, Министерством транспорта РФ, а также «РЖД».

Также стоит отметить реализуемый в настоящее время Министерством транспорта РФ в рамках Комплексного плана проект по созданию по всей России сети опорных узловых мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ).

Напомним, Минтранс РФ разработал проект Генеральной схемы развития сети ТЛЦ. В Генеральную схему включены проекты по созданию в Санкт-Петербургском транспортном узле ТЛЦ «Бронка» (Южный железнодорожный парк площадью 31 га) и ТЛЦ «Шушары». Общая мощность ТЛЦ 9,7 млн тонн. Однако Генеральная схема пока не утверждена.

Основная цель опорных МТЛЦ – снижение логистических издержек, повышение скорости и надежности доставки грузов, в том числе в/из морских портов, а также сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы России до 7 дней, рост транзитных перевозок контейнеров в 4 раза.

(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

НА ВОДОРОДНОЙ ТЯГЕ



Россия развивает технологии применения водорода на железнодорожном транспорте. Сахалинская область станет пилотным полигоном для организации пассажирского движения с применением поездов на водородных топливных элементах.

Виктор Цукер

Входящая в шестерку крупнейших мировых производителей железнодорожного и городского рельсового транспорта компания «Трансмашхолдинг» (ТМХ) планирует организовать производство поездов на водородных топливных элементах. Соответствующее соглашение было подписано в ходе Восточного экономического форума между ОАО «РЖД», Сахалинской областью, Государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом» и АО «Трансмашхолдинг».

Как отмечается в сообщении ТМХ, Госкорпорации «Росатом» в проекте отведена роль потенциального поставщика водорода, обусловленная компетенциями в области производства водорода с использованием мощностей российских АЭС. Кроме того, имеющийся технологический задел у научно-про-

изводственных организаций атомной отрасли позволяет рассматривать «Росатом» как возможного поставщика топливных элементов и другого ключевого оборудования проекта.

Компания «РЖД» рассматривает данный проект как важное перспективное направление повышения экологической безопасности и эффективности железнодорожного транспорта.

Сахалинская область станет пилотным полигоном для организации пассажирского движения с применением поездов на водородных топливных элементах. В Сахалинской области также имеются хорошие условия для организации производства водорода.

Переход к применению на железных дорогах поездов на водородных топливных элементах предусматривает создание систем обеспечения их эксплуатации, включающих производство водорода и топливных элементов, транспортировку, хранение и заправку водородом.

Проект планируется осуществлять поэтапно, начав с технико-экономического обоснования решений в рамках всего жизненного цикла проекта, проведения комплексных испытаний, подтверждения соответствия требова-

ниям безопасности. В рамках проекта предусматривается создание центра компетенций с целью развития и последующего распространения отработанных в Сахалинской области организационных и технологических решений на другие неэлектрифицированные железные дороги, прежде всего на Дальнем Востоке.

Развитие транспорта на водородных топливных элементах, оказывающих минимальное влияние на окружающую среду, является одним из мировых трендов. Как отмечает Deutsche Well, первый в мире поезд на водородных топливных элементах Coradia iLint выполнил в сентябре 2018 года свой тестовый рейс в Нижней Саксонии. На крыше состава установлена цистерна с водородным топливом и топливный элемент. Он преобразует энергию водорода в электрический ток. Поезд в состоянии развить скорость до 140 километров в час. На одной заправке Coradia iLint может преодолеть до тысячи км.



Инвестиции ОАО «РЖД» в развитие Октябрьской железной дороги за девять месяцев текущего года превысили 35 млрд рублей.

Виктор Цукер

МИЛЛИАРДЫ В ЖЕЛЕЗКУ

Депю в Металлострое

По данным ОАО «РЖД», инвестиции в развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава на Октябрьской железной дороге (ОЖД) за девять месяцев 2019 года составили 35,5 млрд рублей.

Значительный объем финансирования – 9,7 млрд рублей – направлен на обновление железнодорожного пути и стрелочных переводов для обеспечения бесперебойного и безопасного движения поездов. За девять месяцев 2019 года было обновлено 606 км пути, в том числе уложено 343 км бесстыкового пути, повышающего плавность хода поездов.

Инвестиции в обновление парка подвижного состава превысили 9 млрд рублей. На железную дорогу поступили семь грузовых электровозов ЭЭС4К и четыре состава поезда «Ласточка» в десятивагонном исполнении.

В развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна в границах ОЖД, включая проекты реконструкции участков Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород, Мга – Кириши и Мурманск – Оленегорск,

инвестировано 6,2 млрд рублей.

Еще порядка 6 млрд рублей направлено на обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте и технологической устойчивости производственного процесса. В частности, на обновление оборудования и устройств электроснабжения, связи, автоматики, телемеханики, предприятий локомотивного, путевого и вагонного комплексов.

Объем инвестиций в строительство вторых и удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов и пограничных станций составил 3 млрд рублей.

Также средства были направлены на реализацию проектов реконструкции инфраструктуры пригородного пассажирского комплекса и вокзального комплекса дальнего сообщения, совершенствование перевозочной деятельности и внедрение ресурсосберегающих технологий.

Напомним, железнодорожный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области является вторым по размеру в стране и также играет стратегически важную роль для экономики. В ближайшие годы «РЖД» совместно с администрацией Санкт-Петербурга планирует реализовать

масштабную программу развития транспортной системы региона, включающую организацию комфортабельного скоростного пассажирского сообщения, усиление инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада, строительство путепроводов и улучшение дорожной ситуации в городе. Общий объем инвестиций составит порядка 88 млрд рублей, в том числе свыше 22 млрд рублей будут направлены на развитие пассажирского комплекса.

В 2018 году в развитие ОЖД инвестировано более 62 млрд рублей. Основные средства были направлены на реконструкцию железнодорожного пути и устройств инфраструктуры, обновление парка тягового подвижного состава, внедрение ресурсосберегающих технологий, обеспечение высокого уровня безопасности и улучшение качества обслуживания пассажиров.



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

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

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

БЦ «Балтика» это:

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



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



**ПРЯМАЯ АРЕНДА
 ЗС РЯДОМ**

БЦ БАЛТИЙСКИЙ ИНВЕСТ **МОРСКОЙ ЦЕНТР**



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

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

Аренда офисов и складских помещений

Предприятие «Адмиралтейские верфи» празднует 315 лет со дня своего основания. В настоящее время верфи - одно из старейших промышленных предприятий Санкт-Петербурга. Высокий научно-технический потенциал, современная производственная база, а также профессиональные навыки коллектива, позволяют Адмиралтейским верфям создавать высококлассную продукцию как для российских, так и для зарубежных заказчиков.

Ариадна Галкина



Главное адмиралтейство, 1718 год

315 ЛЕТ ЦЕНТРУ НЕАТОМНОГО ПОДВОДНОГО КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ РОССИИ

В настоящее время АО «Адмиралтейские верфи» - базовое предприятие судостроительной отрасли, центр неатомного подводного кораблестроения России, численность которого составляет 6700 человек. Сочетая свой многовековой опыт и современные технологии, Адмиралтейские верфи сохраняют позиции одного из лидеров российского кораблестроения.

Предприятие имеет обширную историю, которая охватывает три столетия развития судостроения в России. Адмиралтейские верфи берут свое начало еще с петровских времен, а именно с 5 ноября 1704 года, когда был заложен Адмиралтейский Дом, ставший крупнейшим кораблестроительным предприятием России того времени.

На площадке данного предприятия были построены такие известные суда как: прототип эскадренных броненосцев «Петр Великий»; легендарный крейсер «Аврора»; крупнейший в истории отече-

ственного кораблестроения линейный корабль «Гангут», а также первый в мире атомный ледокол «Ленин».

Также на заводе выпустили два уникальных корабля командно-измерительного комплекса «Маршал Крылов» и «Маршал Неделин», предназначенных для выполнения научно-практических и боевых задач по обеспечению летно-конструкторских испытаний и для отработки новых образцов ракетно-космической техники.

Всего Адмиралтейскими верфями было построено более 300 подводных лодок различных проектов (из них 41 атомная), в том числе 45 на экспорт; 70 глубоководных и подводных аппаратов; серия из 8 танкеров проекта 05-55 дедвейтом 47 400 тонн для компании «Совкомфлот»; 2 ледокольных противопожарных буксира проекта 43-70 в рамках программы «Сахалин-2».

На данный момент завод строит две серии неатомных подводных лодок для

Военно-морского флота России, проектов 636 и 677. Также выполняется ряд крупных гражданских заказов: в постройке находятся серия рыболовных траулеров, ледостойкая платформа с рекордной для неатомных судов автономностью плавания около двух лет, а также один из самых мощных в мире неатомных ледоколов «Виктор Черномырдин».





11 - 13 декабря 2019 г., Санкт-Петербург, Россия



БАЛТИКА – СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА: ЭКСПОРТ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ



**НЕФТЬ И
НЕФТЕПРОДУКТЫ**



ТРАНСПОРТ



**ГАЗОВЫЙ
РЫНОК**



**КОНЬЮНКТУРА
РЫНКА**



**ТОРГОВЫЕ
МАРШРУТЫ**



**ПРЯМОЕ
ОБЩЕНИЕ**

АУДИТОРИЯ



**ТОРГОВЫЕ
КОМПАНИИ**



**ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКИЕ
КОМПАНИИ**



**ПРЕДСТАВИТЕЛИ
БАНКОВСКО-
ФИНАНСОВОЙ СФЕРЫ**



**КОМПАНИИ,
ПРЕДОСТАВЛЯЮЩИЕ
СЕРВИСНЫЕ УСЛУГИ**

В ПРОГРАММЕ КОНФЕРЕНЦИИ

- Обзор и прогнозы рынков нефти и нефтепродуктов Северо-Западной Европы. Анализ конъюнктуры основных экспортных направлений – треугольник Амстердам – Роттердам – Антверпен, арбитражные направления – Китай, Северная Америка
- Актуальная информация о развитии транспортной инфраструктуры и операционных мощностей в регионе – трубопроводные проекты, железнодорожные и морские перевозки, терминалы
- Газовый рынок Европы. Поставки СПГ в регион – имеется ли в этом экономический потенциал?
- Практическая информация по ведению торговых операций в Северо-Западной Европе – конъюнктура рынка на различные сорта нефти, нефтепродукты, рынок фрахта, железнодорожные тарифы, обзор пошлин на экспорт из государств-участников ТС
- Стратегическая оценка новых возможностей использования существующей инфраструктуры и развития альтернативных торговых маршрутов
- Дискуссионные сессии и возможность прямого общения с руководителями и специалистами нефтяного сектора
- Эффективный обмен информацией с представителями нефтегазовой отрасли и государственных структур Европы, России, Казахстана, Беларуси и стран Балтии



ООО «Конфиденс»
Кулаков пер., 9, г. Москва
129626, Российская Федерация

Confidence Capital Ltd.
Woodberry House, 2 Woodberry Grove
N12 0DR, London, United Kingdom

Tel: **+44 208 349 1999**
Tel: **+7 495 909 9908**

26 ноября 2019 года исполнилось 125 лет со дня рождения Ивана Папанина. В фонде Президентской библиотеки можно найти редкие издания, рассказывающие о его жизни и неизвестные широкой общественности факты его полярной экспедиции.

Так, по сообщению Президентской библиотеки, в раритетной книге «Героическая четверка» 1938 года издания описывается детство Папанина. Будущий контр-адмирал и доктор географических наук родился в Севастополе, на «Корабушке» – районе матросской и рыбацкой бедноты.

Когда «пятками отскрестила мальчишеская пора», Иван Папанин пошел работать на завод по изготовлению навигационных приборов, потом трудился на судостроительном заводе в Ревеле (Таллине), а в начале Первой мировой войны его призвали в армию. Папанин снова оказался в родном Крыму, где во время гражданской войны он формировал кадры для Крымской повстанческой армии. В начале двадцатых годов будущий полярник уже работал комиссаром оперативного управления при командующем морскими силами Юго-Западного фронта, комендантом Крымской Чрезвычайной комиссии, военным комендантом Украинского ЦИК, секретарем Реввоенсовета Черноморского флота.

В 1924 году молодого чекиста перевели в Москву, где он стал заниматься вопросами связи, а позднее возглавил Центральное управление военизированной охраны. Когда набирали добровольцев на строящиеся северные станции, Папанин отправился туда и с 1932 года начал работать на полярной станции Бухта Тихая на Земле Франца-Иосифа, а затем – на Мысе Челюскин.

Арктика! Здесь скрещиваются льды, ветры, течения. Здесь – тайны природы, загадки магнитных бурь и северных сияний, которые волновали многих путешественников, моряков и ученых. Арктика захватила и Папанина. Автор очерка о полярнике Всеволод Вишневский писал, как однажды Иван Папанин увидел колоссальную льдину, которая шла мимо мыса, сокрушая всё на своем пути, и подумал: «Если на такой махине поставить домик, то можно дрейфовать год, а может и два». В 1935 году Папанин поделился этой идеей с Отто Шмидтом, который в то время был начальником Главного управления Северного морского пути.

К полюсу, в неизведанную Арктику, ходили многие, но практических сведений было катастрофически мало. «Что же

мы знаем о полюсе и чего еще не знаем? После Нансена, Пири, Амундсена и других полярных исследователей мы знали, что в районе Северного полюса не материк, а море. Знали, что оно покрыто льдом. Знали, конечно, что там холодно. Это приблизительно все. А хотим мы узнать очень много», – приводит слова Шмидта газета «Правда» от 22 мая 1937 года.

В результате проект зимовки на Северном полюсе был утвержден, и работа началась. На третьем этаже старого Гостиного двора, в Рыбном переулке, помещался штаб экспедиции на Северный полюс. Учитывая каждую мелочь, в маленькую комнату свозилось снаряжение экспедиции: меховая одежда, образцы тары, бинокли, ножи, керосиновые печи, табак, посуда, обувь, белье, научные приборы. Разрабатывался рацион питания: пельмени, колбаса, сухари. Отбирались книги – политические, беллетристика. В феврале 1937 года состоялась «генеральная репетиция». В чистом поле под Москвой поставили палатку на гагачьем пуху, радиостанцию, ветряной двигатель. Будущие покорители Арктики Иван Папанин, Эрнст Кренкель, Евгений Федоров и Пётр Ширшов в теплой меховой одежде в течение шести дней жили в палатке, «как на полюсе», питаясь продуктами, предназначенными для экспедиции.

«21 мая 1937 года войдет в историю борьбы человека с природой, как вошло 11 октября 1492 года, когда Колумб увидел землю нового материка, – писал Борис Горбатов в очерке «Петр Петрович Ширшов», – 21 мая 1937 года на самом северном крае земли взвилось алое знамя СССР. А 6 июня у этого знамени осталось только четыре человека: Иван Папанин, Эрнст Кренкель, Евгений Федоров и Петр Ширшов». В одной из записей в дневнике Папанина отмечено: «24 декабря. Метет пурга, ветер дует изо всех сил. Надели кухлянки, привязались друг к другу веревками, решили перевезти с трещины к жилой палатке все гидрологическое хозяйство. Впряглись в нарты. Ветер обжигает лицо. Когда пришли в палатку и разделись, то от нас шел пар. Очень устали».

Мир напряженно следил за четверкой полярников, находившихся, как подметил Вишневский, «выше всех на земле». Девять месяцев продолжалось научное исследование. За это время «папанинцы» повидали многое: штормы, валы торо-сов, трещины во льду, медведей. Спустя 274 дня, 19 февраля 1938 года, к льдине подошли ледоколы «Таймыр» и «Мурман».

Папанин и его команда были геро-

Исполнилось 125 лет со дня рождения одного из самых известных исследователей Арктики Ивана Папанина.

Александр Белый

ВЫШЕ ВСЕХ НА ЗЕМЛЕ



Иван Папанин после разборки лагеря «Северный полюс» на дрейфующей льдине угощает участников погрузки оставшимся у зимовщиков коньяком

ями своей эпохи. В «папанинцев» играли, «покоряя Северный полюс» во дворах мальчишки, в честь экспедиции «СП-1» была выпущена серия почтовых марок. Все участники полярного дрейфа были представлены к званию Героя Советского союза. Сам же Папанин, бывший матрос Черноморского флота и выпускник Высших курсов связи, впоследствии удостоился звания контр-адмирала, научной степени доктора географических наук, был награжден девятью орденами Ленина и стал дважды Героем Советского Союза.

С 1939 по 1946 год Папанин возглавлял Главсевморпуть. В годы Великой Отечественной войны организовывал отправку грузов на фронт, которые приходили в Советский Союз из США и Великобритании. Выйдя на пенсию по состоянию здоровья, Папанин руководил отделом морских экспедиционных работ в Президиуме Академии наук и Институтом биологии внутренних вод АН СССР.

Он прожил долгую жизнь и скончался 30 января 1986 года в возрасте 91 года. Похоронен Иван Папанин на Новодевичьем кладбище в Москве.

В сентябре т.г. около 300 представителей транспортного и портового комплекса Санкт-Петербурга собрались на приеме порта Гамбург, организованный представительством объединения порт Гамбург маркетинг в Российской Федерации.

ПРЕЁМ ПОРТА ГАМБУРГ

М. Бассо Михаэль - Порт Гамбург Маркетинг; Л. Бирке - Министерство экономики, транспорта и инноваций Гамбург;
И. Эглофф - Порт Гамбург Маркетинг; Н. Капкаева - Порт Гамбург Маркетинг; Эльтье Адерхольд - Генеральный консул Германии в СПб;
А. Абубакаров - Комитет по внешним связям СПб



Денщикова О. - Global Ports
Нараевский А. - Maersk



Иванова Т. - Транс-Лог
Куликов А. - Группа ВТН



Кудрань А., Колыванова Е. - НЕВА-МЕТАЛЛ
Ковеза А. - Судоходные Линии Кристалл Альянс



Волошин Н. - Транс-Лог
Харченко В. - Транс-Лог
Малинин С. - Baltic Customs Company
Неёлов К. - Ред Лайн Лоджистикс



Ширкевич А., Donselmann Н., Бибинов Ф. - Самскип



Неклюдов А., Кирдей О., Капорцев Б. - Атомэнергпропм



Быков Н. - ООСЛ

Дерябина М. - Морской Петербург
Капкаева Н. - Порт Гамбург



Контровская А. - Sea Express
Шуклецов А., Огородникова Т. - Порт Бронка



Желдыбин С. - АМП Балтийского моря



Савченко О. - ПЛК Каспий
Милушкин С. - ОЭЗ Лотос



Кузнецов М. - Соджиц Корпорейшн
Мельничук Д. - Трансконтейнер



V Международная конференция

АРКТИКА-2020

Арктика: шельфовые проекты и устойчивое развитие регионов

19-20 Февраля 2020, Москва

Стань участником

Специализированная выставка | Спонсорство

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

Электронная почта: arctic@s-kon.ru

www.arctic.s-kon.ru

Организаторы:



СИСТЕМНЫЙ КОНСАЛТИНГ

