

Порт Ньюс

СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК

www.portnews.ru

НОЯБРЬ 2018

PortNews

DAMEN

НОВЫЙ ФЛОТ
ДЛЯ МЕЛКОВОДЬЯ **СТР. 18**

УГОЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ
РОССИИ **СТР. 20**

ЛИЗИНГ
С ГОСПОДДЕРЖКОЙ **СТР. 34**



ЦИФРА НУЖДАЕТСЯ
В ДРУЖБЕ **СТР. 4**



АО «МУРМАНСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ» — ГЛАВНЫЕ АРКТИЧЕСКИЕ ВОРОТА РОССИИ

НАВАЛОЧНЫЕ И ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ГРУЗЫ, В ТОМ ЧИСЛЕ АРКТИЧЕСКОГО
И МЕСТНОГО НАПРАВЛЕНИЙ

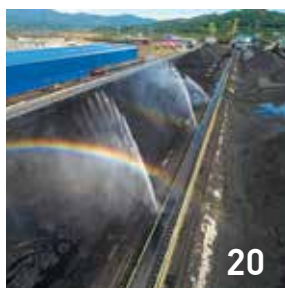
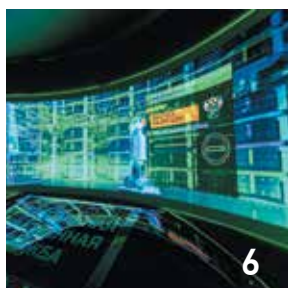
Предприятие располагает 14 причалами общей протяженностью около 2,5 тыс. м.
Длина и глубины у причалов позволяют принимать суда с осадкой до 15 м и длиной более 270 м.



183024, г. Мурманск, Портовый проезд, 22
Приемная: +7(8152) 48-01-70, +7(8152) 48-01-25
E-mail: office@portmurmansk.ru

www.portmurmansk.ru

СОДЕРЖАНИЕ



ЦИФРОВИЗАЦИЯ ЛОГИСТИКИ

Цифра нуждается в дружбе	4
Приключения электроников.....	6

МОРСКАЯ РОБОТОТЕХНИКА

Только умным покоряются моря.....	8
-----------------------------------	---

ИННОВАЦИИ В ПОРТАХ И СУДОСТРОЕНИИ

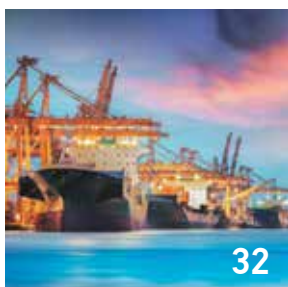
События	12
Чистая работа.....	16
Новый флот для мелководья	18
Угольный потенциал России.....	20
Караваны ждут лидера	24

СПГ-ТОПЛИВО

События	26
Зеленым курсом.....	28
СПГ-бункеровщик для Балтики	30
Масла Gazpromneft Ocean	32

НОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ

Лизинг с господдержкой.....	34
С Главной все славно.....	36



Издатель:

ООО Медиа-группа «ПортНьюс»

Генеральный директор

Елена СНИТКО snitko@portnews.ru

Директор по развитию

Надежда МАЛЫШЕВА mn@portnews.ru

Главный редактор ИАА «ПортНьюс»

Виталий ЧЕРНОВ news@portnews.ru

Главный редактор

специального выпуска

Татьяна ВИЛЬДЕ tv@portnews.ru

Журналисты

Юлия ПОДБЕЛЬСКАЯ

Софья ВИНАРОВА

Анна СОЛОМОНОВА

Арт-директор

Сергей ЯКОВЛЕВ

Корректор

Нина КНЯЗЕВА

Медиа-группа «ПортНьюс»

www.portnews.ru

Адрес редакции:

191119, Санкт-Петербург,

ул. Звенигородская, д. 1, офис 104

Редакция не несет ответственность за содержание коммерческих объявлений. При перепечатке ссылки на издание обязательны.

Подписано в печать 09.11.2018 г.

Отпечатано в типографии: АПД

Тираж 999 экз.

Специальный выпуск распространяется бесплатно: на конференциях, выставках, семинарах отраслевой тематики. По вопросам размещения рекламы звоните: (812) 570-78-03.

12+



ЦИФРА НУЖДАЕТСЯ В ДРУЖБЕ

Бизнес и государство вступили в активную фазу поиска решений, способных совместить разрозненную цифровую среду транспортного комплекса. Научить дружить IT-решения, сформировать единую платформу для беспрепятственного и безопасного обмена информацией — задача, которую приходится решать как на национальном, так и на глобальном уровнях.

Государство и бизнес активно внедряют IT-решения в процессы контроля, управления, автоматизации, совершенствования систем услуг и пр. Предложения различных IT-сервисов, софтов, программных решений на мировом рынке пестрят разнообразием и новыми предложениями. Однако то, что хорошо для отдельно взятой компании или отдельной услуги, увы, может оказаться совершенно бесполезным для партнера по проекту, бизнесу и т.д. Поскольку программные продукты зачастую не понимают друг друга, не считывают данные, несовместимы. Научить дружить IT-решения, сформировать единую платформу для беспрепятственного и, главное, безопасного обмена информацией, используя

В июле 2017 года Правительство России утвердило программу «Цифровая экономика Российской Федерации». Она направлена на развитие экономики, в которой данные в цифровом виде являются ключевым фактором производства во всех сферах социально-экономической деятельности. В рамках этой программы Министерство транспорта РФ выступило с инициативой «Цифровой транспорт и логистика», которая предполагает изменение транспортной отрасли с помощью цифровых технологий.

Также для создания и развития единого цифрового транспортного пространства на основе отечественных технологических решений и программного обеспечения в мае 2018 года

ВРЕМЯ ОТДЕЛЬНЫХ IT-РЕШЕНИЙ ЗАКОНЧИЛОСЬ, НАСТАЛО ВРЕМЯ ПЛАТФОРМ И СИСТЕМ

емой в разных сферах, отраслях, и странах, — задача, которую приходится решать как на национальном, так и на глобальном уровнях, особенно если это касается мультимодальных сервисов, международного и межотраслевого взаимодействия.

СФОРМУЛИРОВАТЬ ЗАДАЧИ

В современном мире цифровизация становится ключевой задачей для стран, которые претендуют на достойное место в глобальной экономике. Наряду с другими странами Россия включилась в этот процесс.

ведущие компании транспортной отрасли России подписали соглашение о создании ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ). Одной из главных

задач ассоциации является создание и развитие единого мультимодального цифрового транспортного и логистического пространства на территории России на основе отечественных решений и программного обеспечения.

«Использование созданных IT-систем лидеров отрасли и объединение их на основе цифровой платформы транспортного комплекса обеспечит быстрое развитие цифровизации в сферах транспорта и логистики. Платформенные решения позволят предоставить новые уникальные сервисы для пользователей транспорта, повышающие его безопасность,

удобство и доступность. Это огромная работа, требующая совершенствования системы правового и технического регулирования, создания сквозных технологий и обеспечения информационной безопасности. Мы поддерживаем инициативу бизнеса по созданию такой ассоциации», — подчеркнул тогда министр транспорта России Евгений Дитрих.

ПРИНЯТЬ К СВЕДЕНИЮ

Закономерно, что именно сейчас бизнес и государство вступили в активную фазу поиска решений, способных совместить разрозненную цифровую среду. Как отметил в рамках форума «PRO//Движение. 1520», прошедшем в начале октября в Сочи, генеральный директор ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» Антон Замков, «время отдельных IT-решений закончилось, настало время платформ и систем».

По мнению генерального директора ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» Виктора Парахина, сегодня бизнес на транспорте создает целую экосистему цифровых платформ и решений, которые объединяются под единым названием — цифровая платформа транспортного комплекса. «Таким образом, — пояснил Виктор Парахин, — создается некое-то одно цифровое техническое решение, а экосистема платформ, которые будут работать по единым стандартам, правилам и взаимодействовать друг с другом. На уровне государства и бизнеса сейчас обсуждается вопрос о необходимости создания единых стандартов цифрового взаимодействия, о том, что должен сделать бизнес, чтобы такая платформа появилась, и государство, чтобы предоставлять свои сервисы».

Заместитель директора Департамента программ развития, начальник отдела развития информатизации транспортного комплекса Министерства транспорта РФ Евгений Ткаченко, в свою очередь, отметил: «Мы являемся свидетелями революционного перехода на новый технологический уровень развития. Важно предложить площадку для свободного взаимодействия. Нужно быть быстрыми, в том числе и в нормативном регулировании. Роль государства — обеспечить цифровой суверенитет, что не менее важно, чем пространственный. Надеюсь, что цифровая платформа транспортного комплекса будет говорить на русском языке и языках наших партнеров». Также он обратил внимание на то, что с цифровизацией появится новый игрок — искусственный интеллект. Людям предстоит учитывать это и всегда быть на шаг впереди, чтобы управлять и использовать его потенциал. «Задача государства — не ограни-

чивать, а упорядочить правила игры в единой цифровой среде», — уверен Евгений Ткаченко.

«Другая сложная, но крайне важная задача при формировании национального цифрового транспортного и логистического пространства — состыковать его с платформами партнеров и соседей», — обратил внимание заместитель руководителя направления «Проектный офис» по реализации программы «Цифровая экономики Российской Федерации» Максим Галл.

ПОРА ДЕЙСТВОВАТЬ

Впрочем, бизнес уже готов воплощать многие инициативы в реальные проекты. Так, в рамках форума «PRO//Движение. 1520» ОАО «РЖД» и АО «Восточный Порт» по предложению Управляющей портовой компании объявили о намерении реализовать совместный проект цифровизации станции Находка-Восточная. В частности, первый заместитель генерального директора — коммерческий директор ООО «Управляющая портовая компания» (исполнительный орган круп-

ВАЖНАЯ ЗАДАЧА ПРИ ФОРМИРОВАНИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ЦИФРОВОГО ТРАНСПОРТНОГО И ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА — СОСТЫКОВАТЬ ЕГО С ПЛАТФОРМАМИ ПАРТНЕРОВ И СОСЕДЕЙ

нейших специализированных морских угольных терминалов РФ — АО «Восточный Порт» (Врангель, Приморский край) и АО «Ростерминалуголь» (Усть-Луга, Ленинградская область) Ирина Ольховская внесла на рассмотрение руководства РЖД предложение о цифровизации одной из крупнейших станций на Дальнем Востоке — Находка-Восточная.

«Основные цифровые продукты больше развиты в центре страны, где существует необходимая инфраструктура. Но крупнейшие инвестиционные проекты сегодня — на Дальнем Востоке, где ведется реализация второго этапа БАМа и Транссиба. Поэтому мы, от имени АО «Восточный Порт», вышли с такой инициативой. Нас поддержал генеральный директор — председатель правления ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров. Это приятно. Поэтому мы намерены запустить совместный проект по цифровизации станции Находка-Восточная. Эта коллаборация РЖД и Восточного Порта должна стать эффективной. А полученный опыт можно будет размножить по этапам на следующие станции этого непростого участка», — отметила по итогам бизнес-завтрака Ирина Ольховская.

Татьяна Вильде





ПРИКЛЮЧЕНИЯ ЭЛЕКТРОНИКОВ

Ключевой задачей работы ФТС России является цифровизация работы, автоматизация таможенных процедур, развитие электронного документооборота. По замыслу, это должно создать условия для равной и справедливой конкуренции, минимизации издержек участников ВЭД. Сам бизнес эти изменения пока оценивает с осторожностью.

В Центре международной торговли (Москва) состоялся Международный таможенный форум-2018, в ходе которого обсуждались вопросы модернизации работы таможенных органов России. Ключевой тезис форума состоял в том, что обеспечение поддержки бизнеса достигается посредством переноса бизнес-процессов прохождения таможенного контроля в электронный формат. Внедрение новых информационных технологий при совершении таможенных операций касается в первую очередь технологий уплаты и учета таможенных платежей, регистрации таможенных деклараций, автоматического выпуска товаров, электронного транзита, личного кабинета участника ВЭД.

К настоящему времени удалось увеличить долю автоматически зарегистрированных деклараций на товары до 37%, а автоматически выпускаемых товаров — до 25%. Время автоматической регистрации — 3 минуты. Кроме того, ФТС начато электронное оформление транзита. Для участников ВЭД внедряется единый лицевой счет, который дает возможность совершения таможенных операций во всех таможенных органах, внесения денежных средств на счет таможенного органа по единому коду. Значительно модернизирован личный кабинет декларанта. В планах — включить в его возможности

функцию оплаты квитанций и подачи заявлений в реестр. В следующем году выйдет мобильная версия личного кабинета. Такие данные на форуме представил первый заместитель руководителя ФТС России Руслан Давыдов.

В рамках «дорожной карты» — плана мероприятий по реформированию системы таможенных органов в 2018–2020 гг. планируется создать единую сеть электронных таможен, которая будет состоять из 16 центров электронного декларирования. Центры будут функционировать в ежедневном режиме. Их работа будет исключать необходимость личного присутствия участника ВЭД при декларировании товаров.

Электронные таможни будут созданы в каждом федеральном округе: 8 РЭТ с центрами электронного декларирования, 7 специализированных центров — таможен полного формата, в которых есть и документальный, и фактический контроль, и одна электронная авиационная таможня в Москве. По мнению Давыдова, создание сети обеспечит единообразие применения нормативных правовых актов, что само по себе является необходимым условием осуществления внешнеэкономической деятельности предприятий.

В числе семи специализированных таможен — три морских центра: Балтийская, Новороссийская и Владиво-

стокская таможни, которые будут обслуживать Северо-Западный, Черноморско-Азовский и Тихоокеанский регионы. Открытие Балтийской электронной таможни намечено на 2019 год, а Владивостокская и Новороссийская стоят в плане на текущий год. В целом создание сети будет завершено к 2021 году.

24 октября состоялось открытие первой таможни нового формата — Приволжской электронной таможни. К компетенции ПЭТ относится прием и регистрация электронных деклараций на товары и электронных документов, принятие решений о выпуске товаров на территории Российской Федерации. Центры электронного декларирования будут взаимодействовать с таможнями фактического контроля, обмениваясь с ними информацией в электронной форме. В случае необходимости подать документы на бумаге можно будет на всех постах фактического контроля.

Объем ежедневного декларационного массива ПЭТ составляет 1–1,2 тыс. таможенных деклараций. С начала 2018 года таможенными органами Приволжского региона было выпущено почти 270 тыс. деклараций на товары. Более 40% таможенных деклараций выпускается с применением системы управления рисками. За первый день работы ПЭТ в новом формате было подано 1107 деклараций, порядка 140 деклараций было выпущено автоматически — без участия инспекторов.

С февраля-марта следующего года будет полностью реализовано давно ожидаемое российским участниками ВЭД взаимодействие КПС «Морской порт» с другими программными средствами Федеральной таможенной службы. В частности, с системой таможенного оформления «АИСТ-М», системой таможенного транзита «КТТ-2», базой данных «Экспертиза», комплексом учета товаров на хранении и личным кабинетом участника ВЭД. Об этом в рамках Международного таможенного форума-2018 сообщил начальник Центрального информационно-технического таможенного управления Денис Терещенко. Он отметил, что часть этой работы будет сделана уже в текущем году.

Единообразие совершения таможенных операций, их перевод в цифровой формат и автоматизация регистрации и выпуска таможенных деклараций, как считается, значительно ускорит и упростит таможенное оформление при перемещении внешнеторговых грузов, уменьшит влияние субъективных факторов на принятие решений в ходе таможенного контроля. При этом важно, по мнению руководителя Таможенной службы России Владимира Булавина, что изменилась сама «тональность» разговора таможни и бизнеса.

Однако участники ВЭД выразили опасения, что отсутствие специализации должностных лиц РЭТ и необходимость заново изучать предоставленную техническую документацию может привести к увеличению сроков оформления товаров. Об этом сказал представитель «Фольксваген Груп Рус» Сергей Родин. Он также уверен в необходимости регламентации сроков получения ответов от постов фактического контроля по запросам и поручениям РЭТ. Сергей Родин выразил озабоченность невозможностью в текущий момент времени повысить приоритет оформления партий товара, необходимых для бесперебойного функционирования производства.

Участники обсудили первые итоги и дальнейшие перспективы применения нового таможенного законодательства: Таможенного кодекса ЕАЭС, вступившего в силу с начала года, и Федерального закона от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который начал действовать 4 сентября.

Заместитель руководителя ФТС Татьяна Голендеева разъяснила, что формирование нормативной базы в соответствии со вступившими в силу новациями таможенного законодательства идет полным ходом. Она заметила, что нельзя говорить о начале электронного декларирования товаров в связи с вновь принятыми нормами: электронные декларации используются уже не один год, но речь идет о полном переходе на электронный документооборот. Заместитель руководителя ФТС еще раз подчеркнула важность создания таможенных центров для унификации правоприменения на уровне регионов. В дальнейшем унификация должна будет достигнуть всероссийского уровня.

Представитель Министерства финансов подтвердил, что количество подзаконных актов, необходимых для обеспечения применения нового кодекса и закона, очень велико: порядка 400. Основные из них касаются продления срока таможенного досмотра при транзите, возможности декларирования товаров списками, иных случаев проведения экспертиз, установления более льготного порядка обратного включения в реестр таможенных представителей, порядка отложенного определения таможенной стоимости и предпрещений по методам применения таможенной стоимости. Соответствующие документы уже разработаны и будут согласованы и утверждены в первую очередь.

С ФЕВРАЛЯ-МАРТА 2019 ГОДА БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ НАЛАЖЕНО ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ КПС «МОРСКОЙ ПОРТ» С ДРУГИМИ ПРОГРАММНЫМИ СРЕДСТВАМИ ФТС

Директор департамента таможенного законодательства ЕАЭК Дмитрий Некрасов рассказал о нормативных актах, разработанных комиссией, в рамках нового Таможенного кодекса. В отношении порядка совершения таможенных операций определены приоритет электронного декларирования, приоритет совершения таможенных операций без участия должностных лиц таможенных органов, выпуска товаров до подачи таможенной декларации, особенности таможенного декларирования экспресс-грузов.

В отношении классификации товаров и таможенной стоимости определен порядок отложенного определения такой стоимости, особенности определения таможенной стоимости отходов. Урегулирован порядок совершения отдельных таможенных операций в отношении товаров, помещенных под таможенную процедуру транзита, определены особенности применения таможенной процедуры транзита в отношении компонентов транзита, последовательность совершения таможенных операций после проведения с ТСПМ, являющимися товарами, помещенными под таможенную процедуру временного ввоза, за пределами таможенной территории Союза операций, не предусмотренных кодексом. Для уполномоченных экономических операторов определены форма заявления, свидетельства и реестра УЭО, а также условия включения лица в реестр УЭО и иные требования.

Большое значение для роста импортно-экспортных операций имеет расширенное международное сотрудничество. На форуме состоялись встречи с участием представителей таможенных служб Китая, Нидерландов, Финляндии, Белоруссии, Казахстана, Киргизии и других стран. Цифровизация работы таможенных органов также должна обеспечить эффективный сбор таможенных пошлин и налогов. Так, в сентябре сумма доходов федерального бюджета, администрируемых таможенными органами, составила 537,12 млрд руб., а за девять месяцев этого года — 4 трлн 237,85 млрд руб.

Юлия Подбельская



Четвертая индустриальная революция подразумевает роботизацию производства, информационных и управляющих систем

ТОЛЬКО УМНЫМ ПОКОРЯЮТСЯ МОРЯ

Безэкипажное и автономное судоходство, электронная навигация и цифровизация логистики — неотъемлемые черты наступающей четвертой индустриальной революции. У России появился уникальный шанс сделать инновационный рывок, а сегмент водного транспорта здесь — один из самых перспективных. Особенно это актуально в связи с интенсивным развитием Арктики.

Если третья промышленная революция, начавшаяся в 80-е годы прошлого столетия, подразумевала цифровизацию и компьютеризацию экономики, то четвертая индустриальная революция подразумевает роботизацию производства, информационных и управляющих систем. Благодаря этому должны значительно снизиться издержки, в разы вырасти скорость операций и производительность труда. Как примерно полтора века назад промышленная революция полностью перевернула мир и образ жизни миллионов людей, так и сегодня четвертая промышленная революция способна изменить мир до неузнаваемости.

МИНПРОМТОРГОМ РОССИИ РАЗРАБОТАН ЕДИНЫЙ ОТКРЫТЫЙ КАТАЛОГ «МОРСКАЯ РОБОТОТЕХНИКА. СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ РАЗВИТИЯ» С ЦЕЛЮ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ И КООРДИНАЦИИ РАБОТ ПО МОРСКОЙ РОБОТОТЕХНИКЕ

В условиях глобального мира водный транспорт является самым эффективным, в большинстве случаев, способом транспортировки больших партий грузов на дальние расстояния. При этом издержки также высоки, особенно если речь идет о районах с суровыми климатическими условиями, например таких, как Арктика. Россия, в силу своего географического положения, вынуждена иметь дело преимущественно со сложными климатическими условиями в своих акваториях.

Быстрое развитие Северного морского пути диктует необходимость строительства технически сложных судов ледового класса. Ранее экспертами, профильными чиновниками и руководителями отрасли уже неоднократно говорилось, что российско-

му судостроению не имеет смысла пытаться создавать конкуренцию азиатским верфям, специализирующимся на строительстве крупных, но относительно дешевых и технически примитивных судов. Наша ниша — это сложные, инновационные суда, способные в том числе работать в экстремальных условиях.

Эксплуатация таких судов тем не менее связана с дополнительными издержками. Во-первых, экипаж должен проходить специальное обучение для работы на них. Соответственно, зарплата членов экипажа должна быть выше. Во-вторых, работа в экстремальных условиях Арктики связана с повышенными рисками для жизни и здоровья моряков. И это также

ложится дополнительными издержками на судовладельца и, как правило, всех участников логистической цепочки. В-третьих, человеческий фактор никуда не исчезает, и ошибка судоводителя в той же Арктике способна привести к экологической катастрофе.

Все эти предпосылки, а также наличие развитой сети научно-производственных объединений, верфей, проектных центров и институтов и т.д. создают отличные предпосылки для развития в России инновационной отрасли по разработке и созданию безэкипажных и автономных судов, систем электронной навигации и цифровизации логистических процессов. Отрасль способна дать колоссальный мультипликативный эффект, причем именно в реальном и инновационном секторе экономики.

О необходимости удвоения внутреннего валового продукта России и упоре на инновации неоднократно и с разных трибун говорили высшие руководители государства. Более того, на высшем уровне было принято решение об учрежде-

нии Национальной технологической инициативы, в рамках которой действует группа «Маринет», занимающаяся именно вопросами развития технологий в сфере водного транспорта.

ВПЕРЕДИ ПЛАНЕТЫ ВСЕЙ

Ведущие страны мира понимают важность данного сегмента четвертой индустриальной революции. Так, финская корпорация Wartsila в 2018 году приобрела российскую группу «Транзас» именно с целью разработки информационной коммуникативной среды («экосистемы») на море и ведет активную деятельность по созданию автономных судов и цифровизации морских операций. Как пояснили ранее ИАА «ПортНьюс» представители финского концерна, предприятия группы «Транзас» останутся в России, что не может не радовать. Похожие разработки ведутся и в Южной Корее, Германии, других развитых странах.

В рамках прошедшей в сентябре 2018 года в Гамбурге авторитетной морской выставки SMM группа «Маринет» при поддержке медиа-группы «ПортНьюс» и спонсорской поддержке РВК организовала международную конференцию, в которой приняли участие представители ведущих мировых и российских компаний, ведущих разработки в указанных областях. Целью конференции было обобщение передового опыта и обсуждение вопросов регулирования в данной сфере.

Представители России рассказали о значительном прогрессе — как в техническом, так и в правовом плане — в сфере создания и внедрения безэкипажных и автономных судов, морской техники и электронной навигации.

В ходе конференции директор Инженерного центра судостроения (ИЦС) Алексей Донской рассказал об успешном создании на научно-производственном предприятии «Авиационная и Морская Электроника» (НПП «АМЭ») безэкипажного катера и конверсии разработанных технологий для гражданских судов. ИЦС совместно с НПП «АМЭ» планирует начать в 2018 и 2019 годах ряд пилотных проектов по апробированию средств автономного и дистанционного управления судном: на базе балкера смешанного река-море плавания, танкера, парома и ледокола.

В свою очередь, глава Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов сообщил о начале строительства в 2018 году безэкипажного инновационного судна на Средне-Невском судостроительном заводе, входящем в ОСК.

«Строить безэкипажные суда можно, только решив ряд ключевых и принципиальных вопросов международной кооперации и совместимости», — сказал Алексей Рахманов. По его словам, необходимо договариваться об общих принципах развития береговой инфраструктуры, работать с прототипами и моделями.

По словам также выступившего на конференции представителя Крыловского государственного научного центра Алексея Добродеева, центр ведет исследования в области создания безэкипажных судов, способных перевозить грузы под ледовой проводкой по Севморпути. Он отметил, что импульсом для таких разработок послужило строительство мощных атомных ледоколов, способных передвигаться в арктических льдах с коммерческой скоростью, обеспечивая проводку караванов грузовых судов.

«Наличие мощных ледоколов позволяет начать разработку концепции безэкипажных транспортных судов, двигающихся в канале за ледоколом», — сказал Алексей Добродеев. По его словам, дополнительным преимуществом безэкипажных судов является их способность перевозить опасные грузы, особенно радиоактивные материалы, со сниженным уровнем биологической защиты и как следствие — с меньшими издержками.

В ходе панельной дискуссии по вопросам e-Навигации и цифровизации морских операций и логистики Александр Потемкин из Kronshtadt Technologies и Джин Хан Пак из KRISO



Безэкипажный катер, созданный НПП «АМЭ»

рассказали об опыте внедрения e-Навигации в России и Корее. Проекты «Эрмитаж» и SMART-Navigation позволят значительно повысить безопасность судоходства, обеспечив быстрый обмен данными между судами и центрами управления.

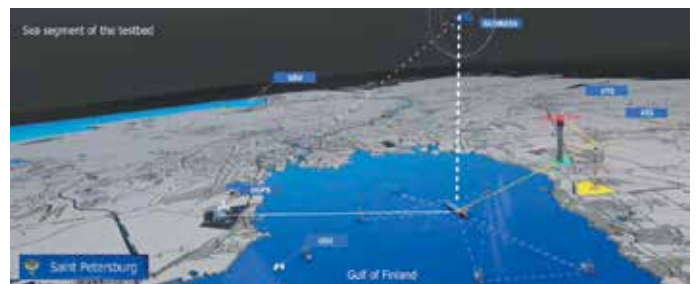
В свою очередь, представитель компании DANAOS Management Consultants Димитрис Теодосиу рассказал о сервисах, которые может предложить судоходным компаниям цифровизация. С их помощью можно значительно ускорить и упростить ряд операций, связанных с идентификацией судов, быстрым определением аварийных ситуаций и реагированием на них, контролем за акваторией в режиме реального времени и др.

Говоря о диджитализации (цифровизации) логистики, исполнительный директор ShipServ Дон Стаффин отметил, что этот процесс неразрывно связан с технологией больших массивов данных (big data), правильная обработка и интерпретация которых позволит получить продукт «большого анализа», учитывающего всю совокупность факторов. Соответственно, это позволит значительно повысить продуманность логистических и морских операций, снизив издержки.

Онлайн-голосование, организованное в рамках панельной дискуссии на сайте «ПортНьюс», показало, что большинство слушателей уверены в том, что внедрение цифровых технологий позволит снизить издержки на водном транспорте и повысить его эффективность.

В ходе панельной дискуссии, посвященной вопросам морской робототехники, Алексей Донской рассказал об успешном создании на площадке НПП «АМЭ» тяжелого необитаемого подводного аппарата (ТНПА) рабочего класса «Тритон-2». Аппарат оснащен сенсором, видеокамерой, технологией поиска и позиционирования подводных объектов. Работает на глубине до 500 м, грузоподъемность достигает 6 тонн. На аппарате имеется комплекс гидравлических манипуляторов для работы под водой.

В ходе «круглого стола» «Морская робототехника: законы, применение, технологии», организованного ИАА «ПортНьюс» в августе 2018 года, заместитель руководителя Росморречфлота Юрий Костин отметил, что подобные аппараты крайне востребованы в России. По его словам, в настоящее время активно развивается предоставление услуг ТНПА для обеспечения работ на шельфе на глубинах до 3000 м, а также подводно-техническое сопровождение глубоководных операций различной степени сложности, таких как осмотр и техническое обслужи-



В мире происходит активное внедрение e-Навигации и цифровизации морских операций и логистики

вание оснований буровых платформ, контроль поверхности дна при укладке подводных трубопроводов, обследование подводных объектов на больших глубинах, научные исследования и тому подобные работы.

«С учетом множества реализуемых в Российской Федерации сложных проектов («Северный поток-2», «Южный поток») наблюдается высокая востребованность в оказании данных услуг и нехватка телеуправляемых необитаемых подводных аппаратов. На данный момент только подведомственная Росморречфлоту ФГБУ «Морспасслужба» испытывает потребность в дополнительных телеуправляемых необитаемых подводных аппаратах первого класса в количестве 7 единиц, второго класса в количестве по 3 единицы», — сказал тогда Юрий Костин. Отечественная компания «Нониус Инжиниринг», в свою очередь, работает над созданием автономных земснарядов.

Минпромторгом России разработан единый открытый каталог «Морская робототехника. Состояние, проблемы, пути развития» с целью информационного обеспечения и координации работ по морской робототехнике. Презентацию каталога провел заместитель директора Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России Николай Шабликов в ходе «круглого стола» «Морская робототехника: законы, применение, технологии».

Данный каталог включает открытые работы, выполненные российскими предприятиями для обеспечения морской деятельности. Его разработка показала необходимость и востребованность подобных каталогов для информационного обеспечения работ по морской робототехнике, отметил Николай Шабликов.

DURA LEX

Если организация автономного и безэкипажного судоходства технически уже не представляет серьезной проблемы, она тем не менее наталкивается на отсутствие нормативно-правового регулирования.

В 2019 ГОДУ ЗАКОНОДАТЕЛИ ДОЛЖНЫ ПРИДАТЬ ПРАВОВОЙ СТАТУС ИНФОРМАЦИОННЫМ СИСТЕМАМ МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ ТЕХНИКИ

Как рассказал в ходе конференции «Маринет» в Гамбурге эксперт Росморречфлота, экс-директор Департамента морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Клюев, Россия и в этом вопросе может оказаться впереди.

«В России имеется значительный прогресс в деле разработки регулирования безэкипажного судоходства, правительство активно работает над формированием национальной нормативно-правовой базы в этой сфере... Надеюсь, Россия станет первой или одной из первых стран в мире, которая создаст законодательную базу для эксплуатации безэкипажных судов», — сказал Виталий Клюев.

По его словам, для этого необходимо решить, какие требования предъявлять к конструкции подобных судов, как регулировать статус судоводителей, которые не будут находиться на борту судна, а будут управлять им удаленно (либо их вообще не будет в случае полностью роботизированного судна), а также в каких акваториях это регулирование будет применяться.

Виталий Клюев также рассказал, что в настоящее время в Международной морской организации (ИМО) ведется разработка соответствующих норм. Уже дано определение безэкипажного судна, определены его категории. Однако все существующее регулирование исходит из того, что на борту судна находится экипаж. С этим, например, связана Конвенция СОЛАС (о спасании на море). Из этого исходят требования к конструкции судна, поведению членов экипажа и их ответ-

ственности за какие-либо происшествия, например нефтеразлив. Разумеется, если на судне не будет людей, а оно будет самостоятельно принимать решения на базе искусственного интеллекта, такое регулирование окажется бесполезным.

Например, как ранее ИАА «ПортНьюс» на выставке морских технологий в Финляндии рассказал главный менеджер по развитию высоких технологий компании Wartsila Йорген Страндберг, первые автономные суда будут обладать «интеллектом рептилии», т.е. в случае потери связи с береговым центром управления они смогут самостоятельно огибать возникающие препятствия и предотвращать происшествия. Но кто в таком случае будет нести ответственность за последствия возможных сбоев и ошибок этой «рептилии»? На этот и многие другие вопросы еще предстоит ответить.

По словам Юрия Костина, в 2019 году законодатели должны придать правовой статус информационным системам морской и речной техники. Кроме того, будет определен порядок создания, эксплуатации и использования навигационно-информационных систем, используемых на морских судах. Правила станут едиными на территории Евразийского экономического союза. В 2020 году в законодательство РФ введут понятие федеральной государственной информационной телематической системы. Предстоит создать принципы и порядок ее эксплуатации. В 2020 году будут выработаны требования по безопасности и методам оценки соответствия морской и речной техники с высокой степенью автоматизации управления, а в 2021 году предстоит создание системы стандартов использования подводной робототехники и связи.

ИСКУШЕНИЕ ЛУДДИЗМА

Новости о разработках в сфере роботизации судоходства и автоматизации логистики часто встречают недовольство и сопротивление в отрасли. Причина ясна — никто не хочет терять работу. Такое же явление наблюдалось и полтора века назад на заре промышленной революции, оно получило название «луддизма». Работники, недовольные внедрением промышленных машин и станков, сокращающих ручной труд, протестовали против прогресса, а часто разбивали и ломали промышленное оборудование.

Понятно, что как тогда, так и сейчас прогресс остановить невозможно, а социальные проблемы придется так или иначе решать. Между тем роботизация в судоходстве позволит сбросить множество человеческих жизней, сделать логистику более дешевой и эффективной, создать колоссальный мультипликативный эффект и «поднять» реальный сектор отечественной экономики. А это, в свою очередь, будет способствовать созданию новых рабочих мест — более безопасных и творческих. Использовать людей для перевозок опасных грузов в Арктике (например, радиоактивных) — не такое уж благое дело, даже если оно дает им работу.

Развитие же реального сектора, причем в инновационном сегменте, позволит российской экономике достичь давно заявленной цели диверсификации, что, в свою очередь, увеличит бюджетные доходы, которые могут быть направлены на переобучение и трудоустройство тех, кто может лишиться рабочих мест в случае массового внедрения безэкипажного судоходства и других автоматизированных систем.

Наступление новой индустриальной революции необходимо так же, как было необходимо наступление первой промышленной революции. В настоящее время мир еще более интегрирован, чем тогда, конкуренция намного выше, а следовательно, долгие раздумья и «раскачка» приведут к безнадежному отставанию.

Виталий Чернов



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

ТРАНСПОРТНАЯ
НЕДЕЛЯ
2018

ТРАНСПОРТ
РОССИИ

ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

X МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

20-22 НОЯБРЯ 2018 г.

МОСКВА, КОМПЛЕКС «ГОСТИНЫЙ ДВОР»

Генеральный спонсор

ШТК
Федеральная
Технологическая
Компания

Генеральные информационные партнеры

ТАСС

РЖД ПАРТНЕР

БМ

Официальная газета

Транспорт России

Организатор

Бизнес
Диалог

www.transweek.ru



ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ДЛЯ ПОРТА

АО «Ростовский порт» внедрило корпоративную информационную систему собственной разработки, сообщил директор ООО «РПЛ» (входит в группу «Ростовский порт») Илья Ануфриенко.

По его словам, система позволит упростить и ускорить взаимодействие между различными отделами и службами порта. Она также будет интегрирована с автоматизированной информационной системой подачи вагонов, что позволит увеличить пропускную способность терминала.

АО «Ростовский порт» имеет статус морского порта. Одновременно на причалах АО «Ростовский порт» может обрабатываться 16 судов грузоподъемностью до 5 тыс. тонн. Порт принимает и обрабатывает суда река-море плавания.

РЕЖУЩАЯ МОЩЬ

Самый мощный в России дизель-электрический ледокол летом 2018 года вошел в состав флота компании «Газпром нефть».

Дизель-электрический ледокол «Александр Санников», мощностью 21,5 МВт стал самым технологичным дизельным ледоколом страны. Он оснащен передовой системой маневрирования, автоматикой энергообеспечения, современной радионавигацией и возможностью удаленного контроля электроники. На ледоколе впервые в России внедрена новейшая система автоматизированного управления, способная брать на себя контроль за машинной установкой на несколько суток (ледокольный автопилот).

Отличительными чертами нового судна стали большая мощность (по эксплуатационным показателям новый ледокол не уступает атомным), высокая маневренность, небольшая осадка (восемь метров), ледокольный автопилот и максимальная безопасность.

Обводы корпуса «Александра Санникова» уникальны: судно не давит лед, а разрезает и фрезерует его. Габаритная длина ледокола — около 122 м, ширина — около 26 м. На чистой воде скорость судна достигает 16 узлов. При необходимости ледокол может всего за минуту развернуться на месте на 360 градусов. Система динамического позиционирования, установленная на судне, позволит ледоколу идти по заранее заданному маршруту и при любых погодных условиях. Автономность плавания — до 40 суток, экипаж — 19 человек. Класс Российского морского регистра судоходства KM Icebreaker8 AUT1-ICS FF1WS DYNPOS-2 EPP ANTI-ICE ECO SDS<12 Winterization(-50) Tug.

Судно построено на Выборгском судостроительном заводе (ВСЗ, входит в ОСК) по заказу компании «Газпром нефть» для сопровождения танкеров в районе Северного морского пути и развития судоходства Европа — Азия с учетом отечественных проектов по добыче арктической нефти. На ВСЗ ведется строительство второго ледокола этого проекта «Андрей Вилькицкий».



БЛОКЧЕЙН-РЕШЕНИЕ ДЛЯ ПОРТА

Maqta Gateway, дочернее подразделение Abu Dhabi Ports, запустило в порту Абу-Даби свое собственное блокчейн-решение Silsal. Оно сочетает в себе уникальные цифровые идентификаторы пользователей и технологию цифрового регистра, который может использоваться компаниями для записи и получения информации о транзакциях с большей безопасностью, прозрачностью и эффективностью.

Silsal позволит экспортерам и импортерам следить за состоянием операций, снизить потребность в оформлении документов, звонках и физических встречах, а также ускорит обмен информацией. На первом этапе технология будет предложена экспедиторам и их клиентам, а затем будет адаптирована под нужды других участников торговых операций.

Доктор Нура Аль-Дахери, генеральный директор Maqta Gateway, отметила: «Технология — это ключевой движущий фактор будущего индустрии судоходства, логистики и торговли, а блокчейн — это ключевой шаг в цифровизации торговли. С помощью Silsal мы предложим защищенный и интегрированный доступ к технологии блокчейн, которая приносит выгоду благодаря мониторингу в реальном времени, сокращению объема документооборота и простоте в получении важной информации».

Согласно Всемирному экономическому форуму, прогнозируемая экономия в сфере логистики благодаря внедрению технологии блокчейн может составить до триллиона долларов. Кроме того, использование блокчейна в судоходстве и торговле позволит отслеживать грузы и документы в режиме реального времени, а также сэкономить время на транспортировку и облегчит поставки между странами и континентами.

ГЛУБОКОВОДНЫЙ ПОРТ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Port Bronka

Адрес: 198412, Россия, г. Санкт-Петербург, г. Ломоносов, Краснофлотское шоссе, 49 А

e-mail: info@port-bronka.com, сайт: www.port-bronka.ru

тел.: +7 (812) 777-20-00

факс: +7 (812) 661-13-49

Реклама



 **Fenix** СОБСТВЕННИК И ОПЕРАТОР ПОРТА БРОНКА



- ⚓ Самый современный порт в Северо-Западном регионе для проектных, генеральных, накатных и контейнерных грузов
- ⚓ Крытые складские помещения – 8600 м² и 3600 м²
- ⚓ Перевалка всех видов опасных грузов
- ⚓ Таможенный пост «Бронка»
- ⚓ Высокая скорость обработки судов, автомобильного и железнодорожного транспорта
- ⚓ Представительство ветеринарной и фитосанитарной служб Россельхознадзора в порту
- ⚓ Балтийский таможенный пост (центр электронного декларирования)
- ⚓ Комплекс мер, обеспечивающий сохранность грузов
- ⚓ Реф. розетки - 4000 шт.

www.port-bronka.ru



ИННОВАЦИИ ДЛЯ АРКТИКИ

ПАО «Совкомфлот» стало лауреатом Международного конкурса научных, научно-технических и инновационных разработок, направленных на развитие и освоение Арктики и континентального шельфа 2018 года, который проводится при поддержке Правительства РФ и Министерства энергетики РФ.

Как сообщает пресс-служба «Совкомфлота», первой премии конкурса удостоен коллектив авторов «за разработку технологических решений по созданию автономной системы надежного и безопасного судовождения в критически сложных зонах Обской губы». За участие в подготовке этого проекта были отмечены первый заместитель генерального директора ПАО «Совкомфлот», главный инженер Игорь Тонковидов и советник генерального директора компании Александр Ольшевский.

Совместно с АО «ЦНИИ Автоматики и гидравлики» (ЦНИИАГ) и МГТУ им. Н.Э. Баумана специалисты «Совкомфлота» разработали автономную радионавигационную систему (АРНАС), которая обеспечивает высокую точность позиционирования судна при движении по морскому каналу в северной части Обской губы. АРНАС призвана дополнить используемые в настоящее время глобальные спутниковые навигационные системы (ГЛОНАСС/GPS) и заменить их в случае прерывания спутникового сигнала, тем самым значительно снизив риск внештатных ситуаций.

Морской канал — наиболее сложный в навигационном отношении участок Обской губы. Это уникальное для арктического бассейна инженерное сооружение, которое позволяет крупнотоннажным судам — в первую очередь, ледокольным газовозам типа «Кристоф де Маржери», обслуживающим проект «Ямал-СПГ», преодолевать песчаную подводную отмель при впадении Оби в Карское море. Глубина канала составляет 15 м, ширина — 295 м, длина — 50 км. Навигацию в морском канале осложняет постоянный дрейф льдов.

ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ЧИСТОГО ПОРТА

Порт Гамбург (Германия) планирует предпринять ряд мер, направленных на сокращение вредных выбросов от деятельности порта. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом в ходе международной конференции по портам IAPH Баку 2018 сообщил представитель порта Вольфганг Хартъен.

По его словам, в настоящее время в порту уже работают 25 беспилотных контейнерных транспортеров на литий-ионных батареях, а в течение ближайших пяти лет их количество планируется довести до 75 ед.

Кроме того, в порту предполагается обеспечить внешнее электроснабжение судов, стоящих у причалов, так как большая часть вредных выбросов формируется в этот промежуток времени от работы судовых генераторов. С этой целью предусмотрено использование как береговой электростанции, так и мобильных контейнеров, вырабатывающих электричество из сжиженного природного газа (СПГ).

Также в порту работает баржа, вырабатывающая электричество из СПГ. Помимо этого, предполагается увеличить роль железнодорожного транспорта при подвозе грузов к порту методами тарифного стимулирования. Для экологичных судов предусмотрена гибкая система скидок, зависящая от класса двигателя Tier.



МИРОВОЕ ПРИЗНАНИЕ ТАНКЕРА-ХИМОВОЗА

Танкер-продуктовоз-химовоз дедвейтом в море/реке 7900/5360 тонн «Волго-Дон макс» класса проекта RST27M (строительный номер 02022) «Балт Флот 16», спроектированный Морским Инженерным Бюро, включен в список и описания лучших судов 2017 года (Significant Ships of 2017) Британского Королевского общества корабельных инженеров (RINA — Royal Institution of Naval Architects).

Список из пятидесяти судов различного назначения, типа и размеров (от морских круизных лайнеров до супертанкеров), отобранных старейшим мировым сообществом кораблестроителей, был опубликован летом текущего года.

По условиям, принятым в RINA, эксперты изучают только головные (для каждой верфи) суда, сданные в прошедшем году в эксплуатацию. «Балт Флот 16» находится в компании таких судов, как самый большой в мире контейнеровоз на 20 170 контейнеров MOL TRIUMPH, самое большое построенное в Италии 323-метровое круизное судно MSC Seaside на 5179 пассажиров, самое большое в мире девятипалубное судно ро-ро дедвейтом 28 тыс. тонн Celine, уникальный арктический газовоз LNG Christophe de Margerie и другие.

Танкер-продуктовоз-химовоз дедвейтом в море/реке 7900/5360 тонн «Волго-Дон макс» класса проекта RST27M «Балт Флот 16» построен нижегородским судостроительным заводом «Красное Сормово» для судоходной компании «БФ Танкер». Заказчиком первых пяти судов проекта RST27M выступала Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Проект RST27M разработан Морским Инженерным Бюро. В сравнении с RST27 танкер-химовоз нового проекта RST27M имеет усиленную морскую функцию: при максимальной осадке 4,60 м фактический дедвейт после кренования 7902 тонны (у проекта RST27 — фактический дедвейт 7022 тонны), что больше на 880 тонн; объем грузовых цистерн рассчитан на перевозку нефтепродуктов Каспийского региона и увеличен за счет подъема тронка до 8970 м³ (у RST27—8100 м³), т.е. на 870 м³; три сорта груза (на RST27 два сорта груза).



МОРСКОЙ ПОРТ АРХАНГЕЛЬСК

ВАШ НАДЕЖНЫЙ
ПАРТНЕР В АРКТИКЕ

НОВАЯ ЛОГИСТИКА
ЕВРОПА, АМЕРИКА, АТР



WWW.ATPU.RU





ЧИСТАЯ РАБОТА

Мурманский морской торговый порт в 2018 году получил международный сертификат ISO 14001:2015, подтвердив соответствие своей деятельности международной системе экологического менеджмента.

Развитие предприятия на основе прогрессивных подходов и с учетом строгих требований действующего законодательства — ключевой принцип в деятельности АО «Мурманский морской торговый порт» (ММТП). Это касается всех направлений, в том числе вопросов минимизации воздействия на окружающую среду. На основе лучшего мирового опыта была разработана масштабная экологическая программа стоимостью около 3 млрд рублей. Полученный в текущем году международный сертификат ISO 14001:2015 является еще одним подтверждением верности выбранного пути.

«Фактически международный экологический стандарт в порту был внедрен до получения сертификата, поскольку выполнить все его требования без системной работы невозможно. Требования ISO достаточно широки и разносторонни, — пояснил генеральный директор АО «ММТП» Александр Масько. — Чтобы соответствовать им, мы скорректировали работу практически каждого подразделения порта — как в части документооборота, так и в части производства. То есть интегрировали стандарт ISO 14001:2015 во все процессы».

На предприятии действует система экологического менеджмента. В его основе — с одной стороны, ответственность перед жителями Мурманска и Мурманской области, другими заинтересованными сторонами за социальное и экологическое благополучие региона. С другой — ММТП придержива-

ется концепции устойчивого развития на основе соблюдения баланса между экономическими, экологическими и социальными аспектами деятельности.

СЛУЖБА БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ

Настоящим ноу-хау, которого сегодня нет ни в одном порту РФ, стала система экологического прогнозирования, внедряемая в ММТП. Ее частью является экологическая диспетчерская, созданная на предприятии в конце прошлого года. Диспетчеры-экологи круглосуточно в режиме онлайн визуально и с помощью приборов контролируют целый ряд параметров, влияющих на процесс перевалки грузов. Это дает возможность мгновенно реагировать на малейшие отклонения от установленных санитарных норм содержания в воздухе взвешенных частиц. Таким образом, обеспечивается постоянный экологический контроль на территории порта, который располагает 14 причалами общей протяженностью около 2,5 тыс. м.

Смонтированные на территории Мурманского морского торгового порта и в городе электронные пробоотборники непрерывно отслеживают процесс осаждения взвешенных частиц. Затем, на основе гравиметрического анализа, специалисты рассчитывают скорость их осаждения, определяют долю частиц угля в общей массе пробы, а также проводят сравнение полученных данных со стандартами, принятыми

в разных странах, предоставляемыми Всемирной организацией здравоохранения. В настоящее время завершается разработка специального программного продукта, который будет анализировать прогноз погоды, обстановку в точках выгрузки вагонов, марку и влажность переваливаемого угля, направление ветра и ряд других параметров. На основе этих данных будет составляться прогноз рассеивания взвешенных частиц.

Действенным методом очистки воздуха стало орошение, для которого в порту используется 17 туманообразующих водяных пушек. Радиус действия одной такой пушки — 100 метров, но с учетом ветра площадь увлажнения технологической площадки увеличивается в несколько раз.

В режиме опытной эксплуатации работают очистные сооружения ливневого стока. В следующем году планируется запустить их в промышленную эксплуатацию. На предприятии создан фактически замкнутый цикл водоснабжения, когда на повторное использование направляется несколько тысяч кубометров очищенной воды. Также порт начал проектирование очистных сооружений для хозяйственно-бытового стока. В 2019 году предполагается начать закупку оборудования, а в конце года начать строительство.

Помимо очистки ливневого стока, в 2018 году в промышленную эксплуатацию введены системы орошения дробильно-сортировочных машин. Дробильно-сортировочный комплекс предполагает очистку угля от случайно попавшего туда мусора — металла, кусков дерева, камня, картона и бумаги. В процессе высыпания угля в бункер машины происходит образование пыли, для борьбы с которой предназначена система орошения.

ПЫЛЬ ПОД КОНТРОЛЕМ

Основным грузом в структуре грузооборота Мурманского МТП является уголь, и в настоящее время используются различные методы минимизации пылеобразования. Например, обработка штабелей химическим составом, который покрывает уголь тонкой корочкой. Благодаря такой обработке даже при ветреной погоде пыль со штабеля практически не поднимается. Внедрено увеличение объема грейферов, которое позволяет снизить количество погрузочно-разгрузочных операций с углем.

Кроме того, недавно порт приобрел шведский вакуумный пылесос-погрузчик, который позволяет убирать угольную просыпь на территории порта и причалов. Пылесос имеет телескопическую стрелу, позволяющую очищать территорию



даже там, куда не может подъехать машина. В декабре в порт поступит еще один такой же погрузчик.

Помимо этого, внедрена уникальная система орошения автомобильной дороги. Она существенно снижает пыление как на дорожном полотне, так и на припортовых территориях. В рамках программы по озеленению в качестве «зеленого щита» на территории предприятия высажены различные деревья. Они не только радуют глаз, но и препятствуют ветровой эрозии с промышленных площадок порта.

ММТП РЕАЛИЗУЕТ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ПРОГРАММУ СТОИМОСТЬЮ ОКОЛО 3 МЛРД РУБЛЕЙ, РАЗРАБОТАННУЮ НА ОСНОВЕ ЛУЧШЕГО МИРОВОГО ОПЫТА

В ближайших планах ММТП — возведение по периметру производственной площадки уникального пылеветрозащитного экрана высотой 20 метров и протяженностью около двух километров. Первый участок экрана протяженностью 568 метров должен появиться на территории грузового района № 2. Полностью завершить строительство защитного периметра планируется в 2020 году.

«Реализация масштабной экологической программы — это принципиальная позиция руководства Мурманского морского торгового порта и нашего акционера — Сибирской угольной энергетической компании (АО «СУЭК»): мы работаем не только в интересах предприятия, но и ради региона, муниципального образования и его жителей. Именно такой подход является залогом стабильного развития предприятия на длительную перспективу», — отметил Александр Масько.

Татьяна Вильде





Конструкция всех 19 судов была специально адаптирована для навигации во внутренних водах на мелководье

НОВЫЙ ФЛОТ ДЛЯ МЕЛКОВОДЬЯ

Компания Damen за десять месяцев выполнила заказ на постройку 19 судов модифицированной конструкции с малой осадкой для эксплуатации на внутренних водных путях России.

Компания Damen поставила 19 судов для AAS Amur Assets Shipping Limited — совместного предприятия, созданного компанией Combi Lift GmbH для участия в строительстве Амурского газоперерабатывающего завода Газпрома. В соответствии с оговоренными в контракте сроками заказчику переданы: четыре многоцелевых буксирных судна Multi Cat2608SD, четыре буксира-толкача серии Pusher Tugs 2612SD, семь понтонов Stan Pontoon 8916SD и четыре плавучих модуля Side Floater 8605SD — все они были поставлены в срок.

Весной 2018 года, после официальной церемонии передачи состоявшейся на судостроительной верфи Damen в Горингеме, многоцелевые буксирные суда и буксиры-толкачи были погружены на доковое судно в Роттердаме. В мае суда прибыли в российский порт Де-Кастри в Охотском море.

Помимо этого, в апреле из Шанхая были отправлены 89-метровые понтоны и 86-метровые плавучие модули, построенные на верфи Damen в Китае, которые прибыли в Де-Кастри одновременно с судами из Нидерландов.

Конструкция всех судов была специально адаптирована для навигации во внутренних водах на мелководье, которое характерно для мест их будущей эксплуатации, особенно для реки Зея. Максимально снизив вес, увеличив длину и наибольшую ширину судна, компания добилась уменьшения осадки при одновременном увеличении плавучести. На буксирах установлена подъемная рулевая рубка, которая обеспечивает хороший обзор даже при транспортировке крупногабаритных грузов. Плавучие модули Side Floater 8605SD будут использоваться для поддержания поперечной устойчивости и уменьшения осадки понтонов Stan Pontoon при установке груза за счет балластирования с бортов.

Суда были введены в эксплуатацию сразу же по прибытии.

Суда активно используются для перевозки негабаритных и тяжелых грузов для проекта «Амурский газоперерабатывающий завод» ПАО «Газпром» на Дальнем Востоке (в районе города Свободный Амурской области). Общий объем грузов, подлежащих транспортировке в рамках проекта, составляет

176 тыс. тонн, включая особо крупногабаритные грузы, например, 12 колонн весом по 900 тонн каждая.

«Мы высоко ценим компанию Damen за ее профессионализм, эффективную командную работу и отличную организацию производственного процесса, — подчеркивает Хайко Фельдерхоф, генеральный директор компании Combi Lift. — Гарантированная поставка судов точно в срок была необходимым условием успеха этого важного проекта. Мы удовлетворены высоким уровнем сотрудничества и качеством поставленных судов».

Комментирует Ремко Баума, менеджер по продажам компании Damen: «Мы были рады работать над заказом компании Combi Lift. Контракт был подписан в июне 2017 года, так что на строительство судов у нас было всего десять месяцев, но интенсивная работа, эффективное управление проектом и тесное сотрудничество между Damen и Combi Lift позволили добиться результатов, которые полностью удовлетворили все заинтересованные стороны. Совместными усилиями мы смогли найти оптимальные решения. В этом проекте в очередной раз подтвердилась высокая гибкость линейки стандартных конструкций Damen, которые всегда можно адаптировать к конкретным задачам и условиям эксплуатации».

Софья Винарова



Транспортировка многоцелевых буксирных судов и буксиров-толкачей на доковом судне из Роттердама в российский порт Де-Кастри в Охотском море

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 2019 ГОД НА ПЕЧАТНЫЕ ИЗДАНИЯ МЕДИА-ГРУППЫ «ПОРТНЬЮС»



Журнал «ПортНьюс. Портовый сервис» — единственное издание, посвященное рынку портовых сервисных услуг, с подробным анализом сегмента бункеровки судов.

Выпускается 2 раза в год.

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ НА ЖУРНАЛ

Вариант подписки	Стоимость в рублях*, НДС не облагается
Годовая подписка на журнал (2 номера)	6 000
Один номер	4 000

*Цена указана с учетом доставки журналов и бухгалтерских документов Почтой России.

Вы можете оформить подписку в редакции, отправив заявку на адрес snitko@portnews.ru или по телефону: (812) 570-78-03



Журнал «Гидротехника» — межотраслевой журнал для специалистов, посвящен вопросам современного гидротехнического строительства, обсуждению новых технологических решений и разработок науки, бизнеса, производства.

Выпускается 4 раза в год.

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ НА ЖУРНАЛ

Вариант подписки	Стоимость в рублях*, НДС не облагается
Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера)	5000
Годовая подписка на печатную и электронную версии журнала (4 номера)	7000
Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера)	3000

*Цена указана с учетом доставки журналов и бухгалтерских документов Почтой России.

Вы можете оформить подписку в редакции, отправив заявку на адрес snitko@portnews.ru

- Через агентство подписки «Урал-Пресс» — индекс 29240
- Через агентство подписки «Книга-сервис» — индекс 29240



Российские экспортеры заинтересованы в создании новых угольных терминалов как на Дальнем Востоке, так и на Западе страны

УГОЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РОССИИ

Внедрение инновационных технологий перевалки угля в современные специализированные терминалы позволяет снизить негативное воздействие на окружающую среду и сохранить качество экспортного груза.

За последнее десятилетие добыча угля в России увеличилась почти на треть — до 410 млн тонн в год. Доля экспорта в структуре отгрузки превысила 50%, что позволило России увеличить свою долю на мировом рынке угля более чем вдвое — до 14% и стать третьим поставщиком угля в мире после Индонезии и Австралии.

Сегодня складываются условия для дальнейшего роста экспорта российского угля. Это было отмечено и президентом России Владимиром Путиным в ходе летнего заседания Комиссии по вопросам стратегии развития топливно-энергетического комплекса (ТЭК) и экологической безопасности.

ЗА ПОСЛЕДНИЕ 15–18 ЛЕТ РОССИЙСКАЯ УГЛЕДОБЫВАЮЩАЯ ОТРАСЛЬ ПРОШЛА ПОЛНУЮ МОДЕРНИЗАЦИЮ

Выступая осенью 2018 года на пленарной сессии Российской энергетической недели, президент Российской Федерации Владимир Путин отметил: «Еще одно важное направление мировой энергетики, которое снова демонстрирует положительную динамику, — это угольная промышленность. Еще десять лет назад в перспективность поставок этого энергоносителя мало кто верил, а сегодня мы видим, как спрос на уголь устойчиво растет, в первую очередь в странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Для России крайне важно

закрепиться и увеличить свое присутствие на этом динамичном рынке». Устойчивый рост спроса на уголь продолжится, как минимум, до 2025–2030 гг., считают в Минэнерго.

ЭКСПОРТ НЕ ТОЛЬКО НА ВОСТОК

В текущем году более 200 миллионов тонн российского угля будет экспортировано примерно поровну в западном и восточном направлениях. Причем экспорт через дальневосточные порты, по словам министра энергетики Александра Новака, представляется наиболее перспективным в дальнейшем. Для наращивания экспорта в страны АТР примерно 700 миллиардов рублей будет инвестировано РЖД в развитие инфраструктуры Восточного полигона железных дорог, на модернизацию Транссиба и БАМа.

Однако российские экспортеры угля испытывают потребность в развитии не только дальневосточной портовой инфраструктуры, но и заинтересованы в создании новых угольных терминалов на западе России. Об этом президент АО «Холдинговая компания «Сибирский деловой союз» (СДС) Михаил Федяев сообщил в ходе «круглого стола» «Останется ли угольная промышленность драйвером роста экономики развивающихся стран?» в рамках форума «Российская энергетическая неделя».

Он пояснил, что за последние 15–18 лет российская угледобывающая отрасль прошла полную модернизацию, и сегодня отечественный уголь востребован на мировом рынке. «Потребление высококачественного угля будет во всем мире увеличиваться. Никаких проблем с реализацией угля в мире, думаю, не будет», — сказал Федяев.

Глава СДС согласился с большинством экспертов, что основные рынки сбыта российского угля находятся на Востоке, в странах АТР. Но при этом отметил: «Мы не должны забывать о рынке Европы, у нас устойчивое потребление угля, например, в Польше, в Турции».

Михаил Федяев напомнил, что большинство угольных портов осталось в Прибалтике и Украине. «Нам нужны дополнительные портовые мощности на западном направлении, потому что сегодня российские порты, которые работают на Запад, полностью загружены».

Стоит отметить, что в настоящее время в европейской части России в сегменте угольной перевалки реализуются проекты строительства новых глубоководных портов, в числе которых Лавна в Мурманской области и проект создания нового сухогрузного района порта Тамань в Краснодарском крае.

ЧЕТЫРЕ ОТВЕТСТВЕННЫХ ТЕРМИНАЛА

Большая часть отгрузки угля на экспорт (более 70%) осуществляется через морские перевалочные комплексы. Рост потребности в услугах стивидорных компаний покрывается как за счет строительства новых специализированных угольных терминалов, так и за счет загрузки старых мощностей, в том числе универсальных перегрузочных комплексов.

При этом отраслевые эксперты отмечают дефицит мощностей, отвечающих современным условиям угольного рынка. Морские терминалы должны сохранять качество продукции и не оказывать негативного воздействия на экологию.

Специалисты Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) выделили среди всех российских морских перевалочных комплексов только четыре специализированных угольных терминала. В последнем отчете ИПЕМ «Экономические и экологические проблемы развития российских

угольных терминалов» к четырем стивидорным компаниям, осуществляющим перевалку угля через высокотехнологичные специализированные угольные терминалы, отнесены: АО «Восточный Порт», АО «Дальтрансуголь», АО «Ростерминал-уголь», АО «Торговый порт Посыет».

Эти стивидорные предприятия имеют специализированное высокотехнологичное оборудование для выгрузки, очистки, хранения, транспортировки и погрузки угля на судно, а также современное природоохранное оборудование (оросительные, пылеподавляющие установки и т.п.). К специализированному оборудованию эксперты относят: вагоноопрокидыватели, размораживающие установки и бурорыхлительные установки, системы очистки угля от посторонних включений, системы транспортировки угля (конвейеры, питатели, бункеры, перегружатели и т.п.), стакер-реклаймеры, штабелеукладчики, судопогрузочные машины.

В СТОРОНУ НДТ

Российским угольным портам необходимо двигаться в сторону наилучших доступных технологий (НДТ), которые используются в мире и соответствуют экологическим нормам, считает заместитель генерального директора ИПЕМ Александр Григорьев. Он подчеркивает, что значительная часть портов в нашей стране уже готова к НДТ и может являться примером того, как это необходимо осуществлять. Остальным портам «придется подтянуться либо перейти на другие грузы».

РОССИЙСКИМ УГОЛЬНЫМ ПОРТАМ НЕОБХОДИМО ДВИГАТЬСЯ В СТОРОНУ НАИЛУЧШИХ ДОСТУПНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Представители АО «Ростерминалуголь», крупнейшего в европейской части России специализированного угольного терминала (входит в состав угольного портового холдинга ООО «Управляющая портовая компания»), согласны, что именно комплексное использование новейших инженерных решений позволит минимизировать пыление при перевалке угля.

Например, сократить нагрузку на экологию позволяет специализированное оборудование АО «Ростерминалуголь». На каждом этапе перевалки угля обеспечивается защита от



Экологическая деятельность АО «Восточный Порт» признана ИМО

выбросов в атмосферу: выгрузка ведется с использованием вагоноопрокидывателей в крытом комплексе станции разгрузки вагонов, уголь на склад и на суда подается по закрытой системе конвейеров и пересыпных станций (ПС). Введенные в строй в 2016–2017 гг. две новые пересыпные станции ПС-11 и ПС-12 позволяют в случае необходимости увеличить объемы погрузки судов по прямому варианту — из вагона на судно, минуя склад, что также способствует снижению объемов пылеобразования. В местах наибольшего потенциального пыления установлено 26 мощных аспирационных установок. Фильтрующая мощность всей системы достигает до 740 тыс. кубических метров воздуха в час. Дополнительную уборку территории терминала производят с помощью трех специализированных вакуумных «пылесосов». В дальнейшем мельчайшие частицы угля, тщательным образом собранные, прессуются в брикеты и возвращаются обратно в штабели с углем.

КОМПЛЕКСНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НОВЕЙШИХ ИНЖЕНЕРНЫХ РЕШЕНИЙ ПОЗВОЛИТ МИНИМИЗИРОВАТЬ ПЫЛЕНИЕ ПРИ ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ

Кроме того, в компании «Ростерминалуголь» действует долгосрочная программа повышения экологической безопасности, включающая ежегодное подтверждение соответствия Международному стандарту ISO 14001:2015 «Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению». Объем инвестиций в мероприятия по повышению экологической безопасности стивидорного предприятия на ближайшие годы запланирован в сумме более 1,3 млрд руб.

Сегодня «Ростерминалуголь» входит в число лидеров портовой отрасли по применению цифровых и автоматизированных технологий. Экологическая безопасность терминала обеспечивается современными системами пылеподавления, ветрозащиты и очистки ливневых вод. ООО «Управляющая портовая компания» реализует проект дальнейшей модернизации порта.

Этот крупнейший в стране портовый холдинг переводит на закрытые технологии перевалки угля АО «Восточный Порт». Для этого реализуется комплексная экологическая программа с объемом инвестиций до 2020 года более 1,4 млрд рублей. В рамках программы устанавливается и запускается дополни-

тельное высокотехнологическое оборудование по пылеулавливанию и пылеподавлению, возводятся ветропылезащитные ограждения высотой 20 метров и более.

Первый заместитель генерального директора ООО «Управляющая портовая компания» Ирина Ольховская отметила, что АО «Восточный Порт» уже сейчас применяет наилучшие доступные технологии экологически безопасной перевалки грузов. На угольном терминале работают закрытый комплекс вагоноопрокидывателей, установки для очистки воздуха и циклонная система аспирации воздуха, система орошения угольных складов, собственные водоочистные сооружения. Аналогичные меры по защите окружающей среды будут действовать и на строящейся третьей очереди терминала.

Ранее, за период с 2012 по 2017 год, ООО «Управляющая портовая компания» и АО «Восточный Порт» инвестировали более 1,2 млрд рублей в модернизацию оборудования, очистных сооружений и систем ветрозащиты, проведение экологических мероприятий. В феврале 2018 года АО «Восточный Порт» стал первым угольным терминалом Дальнего Востока, получившим сертификат соответствия требованиям международного стандарта ISO 14001:2015 «Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению».

Международное признание работы АО «Восточный Порт» было получено на самом высоком уровне. Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) Китака Лим в ходе визита на предприятие дал высокую оценку его системе экологической защиты. «Я считаю, что за АО «Восточный Порт» большое будущее. Кроме его удачного расположения и отличного технического состояния я увидел масштабную работу, которая ведется в рамках улучшения экологической обстановки. Надеюсь, если я окажусь здесь через 10 лет, увижу еще более значительный рост и дальнейшие позитивные изменения», — отметил Китака Лим.

АО «Восточный Порт» является единственным стивидором в Приморье, имеющим собственные водоочистные сооружения. На угольном комплексе круглосуточно работают установки для очистки воздуха и циклонная система аспирации воздуха, в летний период задействована система орошения угольных складов.

Надежда Мальшьева



Управляющая портовая компания переводит свои терминалы на закрытые технологии перевалки угля

Конгресс «Дноуглубление и гидротехнические сооружения»

Организатор:



При содействии:



Партнер:



Генеральный спонсор конгресса:



Спонсор форума:



20-21 февраля

2019

Москва, ТПП РФ

В РАМКАХ КОНГРЕССА:

VI Международный форум дноуглубительных компаний и Вторая техническая конференция «Современные решения для гидротехнических работ»



ОРГКОМИТЕТ:

+7 (812) 570-78-03
+7 (812) 712-45-16

E-MAIL:
snitko@portnews.ru
mn@portnews.ru



КАРАВАНЫ ЖДУТ ЛИДЕРА

Создание атомного ледокола-лидера мощностью до 120 МВт станет уникальным и знаковым событием в истории мирового судостроения. Судно сможет преодолевать четырехметровые льды, что будет являться беспрецедентным достижением. Однако высокая стоимость ледокола порождает споры о целесообразности его строительства и выбора оптимальных характеристик.

Атомный ледокол-лидер проекта 10510 разрабатывается совместными усилиями ряда отечественных проектных бюро и институтов, таких как ЦКБ «Айсберг», ФГУП «Крыловский государственный центр», АО «ОКБМ Африкантов».

Отработанные в ФГУП «Крыловский государственный центр» обводы корпуса и мощность на винтах в 120 МВт обеспечат ледоколу небывалую проходимость во льдах. Впервые в истории судостроения в корпусе судна не будет ни одного одинакового шпангоута (это поперечное ребро конструкции остова, по которому формируются обводы корпуса корабля). Это обеспечит ледоколу небывалую для его одноклассников проходимость во льдах.

Судно будет иметь винторулевые колонки Azipod, расположенные вне корпуса. С помощью шарнирного механизма Azipod сможет вращаться вокруг вертикальной оси на 360 градусов, что позволит получить лучшую по сравнению с классическими движительными установками маневренность судна как по курсу, так и по скорости. Тем самым ле-

докол сможет маневрировать в сложных условиях, двигаясь хоть носом, хоть кормой, хоть бортом.

Также конструкция корпуса лидера обеспечивает отвод льда и ледяной шуги от винторулевых колонок, благодаря чему даже в самой сложной ледовой обстановке ледокол будет двигаться без потери мощности и скорости.

АО «ОКБМ Африкантов» (Нижний Новгород) разработало технический проект ядерной энергетической установки (ЯЭУ) РИТМ-400 для ледоколов нового проекта. Тепловая мощность установки составляет 315 МВт, что в 1,8 раза больше, чем мощность ее предшественника — РИТМ-200 (175 МВт). На ледокол предполагается установить два таких реактора.

Водоизмещение судна составит 71,38 тыс. тонн. Оно будет иметь длину около 209 м, ширину — около 47,7 м, осадку — 13,0 м. Дальность плавания — неограниченная. Автономность по запасам провизии оценивается в восемь месяцев. Ледопроечность — 4,3 м при скорости 2 уз.; 2,0 м при скорости 15 уз. Ширина прокладываемого канала — около 50 м.



БОЛЬШЕ ЛИДЕРОВ, ХОРОШИХ И РАЗНЫХ

Министр энергетики России Александр Новак в ходе заседания Правительства России в октябре 2018 года заявил, что для освоения Арктики необходимо строительство до трех ледоколов-лидеров. Со своей стороны, глава Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов в интервью РБК сказал, что, по его мнению, экономическая целесообразность ледоколов-лидеров неочевидна.

«Нельзя исключать, что какие-то конструктивные решения ледокола окажутся либо недостаточными, либо излишними, — приводятся слова главы ОСК. — Эти испытания, как и научная мысль, которая не стоит на месте, способны поставить вопрос о необходимости лидера как такового».

Однако в чем состоит преимущество ледокола-лидера перед, например, атомоходами мощностью 60 МВт (ЛК-60), находящимися в постройке? Прежде всего, это ледопроездимость и ширина канала. Строящиеся атомоходы ЛК-60 не способны преодолевать четырехметровые льды. Такие льды, конечно, на маршрутах практически не встречаются, но на практике это будет означать, что во льдах толщиной в 2,5 м ледокол-лидер будет способен обеспечивать коммерческую скорость в 10 узлов, на что неспособны ледоколы ЛК-60. Поэтому, если на средства, которые предполагается потратить на строительство мощного ледокола-лидера, построить два дополнительных ЛК-60, проблема коммерческой скорости во льдах 2,5 м не решится.

Не менее важно и то, что ширина канала у ЛК-60 составляет 34–36 м, и транспортные суда в караване должны иметь высокий ледовый класс. Ледокол-лидер будет давать канал в 55 м, что позволит ему проводить за собой большее количество судов в караване с меньшим ледовым классом, т.е.

лидировать в крупных караванах судов (отсюда и условное название).

С другой стороны, действительно строительство ледокола-лидера — удовольствие недешевое. Его стоимость оценивается в сумму до 100 млрд руб., что в 2,5 раза больше затрат на строительство ЛК-60.

В настоящее время фигурирует проект судна мощностью 120 МВт. Однако мало кто учитывает, что проработаны и альтернативные варианты ледоколов-лидеров меньшей мощности и стоимости.

Например, Крыловским центром был предложен вариант ледокола-лидера, который обеспечивает впечатляющую ширину канала в 62 м, но при этом имеет мощность 60 МВт. Для этого судна, которое может иметь многокорпусную конструкцию, подойдет почти все оборудование, которое устанавливается на ЛК-60. А значит, стоимость комплектующих будет не больше, поскольку они не будут уникальными. Строительство такого ледокола оценивается в 50–55 млрд руб., что почти в два раза ниже стоимости ледокола мощностью 120 МВт. Однако судно этого проекта не сможет обеспечивать коммерческую скорость в 10 узлов во льдах толщиной в 2,5 м, впрочем, как и ЛК-60 на это неспособен.

Таким образом, вполне вероятно, что строить все три ледокола-лидера по проекту мощностью в 120 МВт действительно будет признано слишком накладным. Возможно, будут построены ледоколы-лидеры разных конфигураций. Однако сама по себе необходимость строительства более мощных или широких ледоколов, чем ЛК-60, при заявленных планах по увеличению объема перевозок по Севморпути до 80 млн тонн в год, не вызывает особых сомнений.

Виталий Чернов



ПАРОМ НА СПГ-ТОПЛИВЕ В ПРОГРАММЕ

Строительство железнодорожного паромпроекта CNF19M на СПГ-топливе для линии Усть-Луга — Балтийск включено в Федеральную целевую программу развития Калининградской области на период до 2020 года, следует из опубликованного в октябре текущего года постановления правительства.

В документе сказано, что строительство судна является «важной задачей общегосударственного уровня».

Как рассказал в ходе II конференции «СПГ-флот и СПГ-бункеровка», организованной информационно-аналитическим агентством «ПортНьюс» и Крыловским государственным научным центром, генеральный директор Морского Инженерного Бюро, профессор, доктор технических наук Геннадий Егоров, исследования по концепту грузового парома для линии Усть-Лу-

га — Балтийск CNF19 ведутся Морским Инженерным Бюро с 2014 года.

Проект CNF19M представляет собой 200-метровый автомобильно-железнодорожный паром-газоход ледовой категории Arc4 с закрытой грузовой палубой для вагонов и открытой верхней палубой для автотрейлеров и автомобилей, носовым расположением жилой надстройки и кормовым машинного отделения, с двухвинтовой пропульсивной установкой, кормовым подруливающим устройством и двумя носовыми подруливающими устройствами, с размещением газовых емкостей в трюме в средней части на безопасном удалении от надстройки и от машинного отделения, с двойным дном и двойными бортами, с возможностью бункеровки газом одновременно с четырех автопоездов с помощью судового бустерного модуля, а также с судна-бункеровщика и от береговой бункер-базы СПГ.

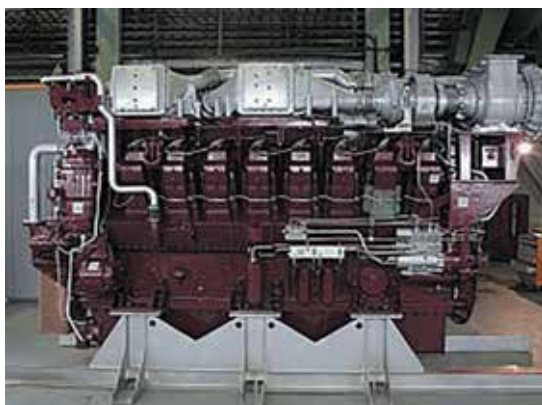
НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА

Уральский дизель-моторный завод (входит в холдинг «Синара-Транспортные Машины» («СТМ»)) представил новый перспективный дизельный двигатель 6ДМ-185.

Двигатель с инновационными системами управления топливоподачей и турбонаддува предназначен для эксплуатации в составе электростанций распределенной энергетики, а также в качестве силовой установки транспортных средств. На базе данного двигателя ведется создание газовой модификации с целью расширения сфер применения экологически чистого газомоторного топлива.

По своим эксплуатационным характеристикам новые двигатели холдинга «СТМ» обладают рядом важных конкурентных преимуществ: низкий расход топлива (не более 200 г/кВт*ч) и моторного масла, большой ресурс работы, увеличенный интервал замены масла, соответствие требованиям по выбросам вредных веществ в атмосферу.

Семейство двигателей нового поколения ДМ-185 разработано в рамках реализации решений ФЦП «Национальная технологическая база РФ». Новое семейство двигателей планируется к применению в кораблестроении и судостроении, локомотивостроении, карьерной технике и объектах малой энергетики.



ЛЕДОКОЛЫ НА СПГ ПОМОГУТ АТОМОХОДАМ

Конкурс на проектирование и строительство ледокола на сжиженном природном газе (СПГ) может быть объявлен до конца текущего года или в начале 2019 года.

На II конференции «СПГ-флот и СПГ-бункеровка в России», организованной ИАА «ПортНьюс», директор по технической эксплуатации флота ФГУП «Атомфлот» Олег Дарбинян отметил, что дефицит атомных ледоколов на Северном морском пути (СМП) будет покрываться ледоколами на сжиженном природном газе.

По его словам, для обеспечения функционирования проектов в Арктической зоне Российской Федерации планируется строительство ледокольного флота не только атомного, но и работающего на СПГ.

Как пояснил Олег Дарбинян, выбор в пользу строительства серии из четырех ледоколов на СПГ был сделан потому, что их можно построить быстрее и дешевле, чем атомные.

К настоящему времени готов концепт проекта (Aker ARC123), отправлены запросы на российские верфи, способные реализовать подобный заказ: Выборгский ССЗ, Адмиралтейские верфи, Балтийский завод и СК «Звезда». В 2019 году планируется приступить к строительству первого СПГ-ледокола со сроком сдачи в 2023 году.

Линейный ледокол проекта Aker ARC123 пропульсивной мощностью 40 МВт будет иметь длину 154,8 м, ширину — 31,4 м, осадку по ватерлинии — 9,0 м. Судно будет оснащено двухтопливной энергетической установкой (дизельное топливо и СПГ) общей мощностью 55 МВт. Вместимость топливных танков СПГ — 8300 куб. м обеспечит судну автономность в 30 суток между бункеровками, вместимость топливных танков для дизельного топлива составит 4500 куб. м.

СТАНДАРТ ПО БУНКЕРОВКЕ СПГ ЗАРЕГИСТРИРОВАН В РОССИИ

По инициативе ООО «Газпромнефть Марин Бункер» в России зарегистрирован стандарт ISO 20519:2017 «Суда и морские технологии. Требования к бункеровке судов, использующих сжиженный природный газ в качестве топлива». Об этом сообщила начальник отдела развития газовых проектов ООО «Газпромнефть Марин Бункер» Елена Капыш на II конференции «СПГ-флот и СПГ-бункеровка в России», организованной ИАА «ПортНьюс».

По ее словам, в настоящее время деятельность по бункеровке СПГ регламентируется документами различных уровней. Прежде всего, используется международная нормативная база: кодекс ИМО и стандарты ISO, которые в той или иной мере регламентируют деятельность по бункеровкам СПГ, определяют безопасный сценарий операции как со стороны судна-бункеровщика, так и со стороны принимающего судна.

«ООО «Газпромнефть Марин Бункер» перевело и адаптировало международный стандарт ISO 20519, принятый за рубежом в 2017 году, «Суда

и морские технологии. Требования к бункеровке судов, использующих сжиженный природный газ в качестве топлива». Этот документ был зарегистрирован в Федеральном информационном фонде стандартов для применения на территории Российской Федерации, № регистрации 1175/ISO от 29.08.2018», — уточнила Елена Капыш.

По ее словам, настоящий документ был разработан в поддержку Международного кодекса для судов, работающих на газе или другом топливе с низкой температурой вспышки. Цель разработки данного стандарта — дополнить кодексы IGF и IGC. «В документе изложены требования к системам бункеровки СПГ, оборудованию, используемому для бункеровки судов, работающих на СПГ, которые в настоящий момент не содержатся в кодексе IGC. В частности, в нем прописаны требования к конструкции системы передачи топлива, технологическому процессу и процедуре бункеровки СПГ, к обучению персонала, а также к отчетности и документации».

«Указанный стандарт является регламентом, определяющим базовые требования к судам-бункеровщикам, бункеруемым судам, а также к самой процедуре погрузки СПГ на суда. Непосредственно технологическая схема бункеровки СПГ будет согласовываться в рамках работы непосредственно с администрацией портов с проведением HAZID/HAZOP-анализа», — дополнила Елена Капыш.

СПГ-ТЕРМИНАЛ БУДЕТ В ВЫСОЦКЕ

«НОВАТЭК» планирует запустить терминал по производству и перегрузке сжиженного природного газа (СПГ) в порту Высоцк в конце 2018-го — начале 2019 года.

Мощность первой линии составит 660 тыс. тонн СПГ в год. В рамках проекта строительства завода по сжижению природного газа «Криогаз-Высоцк» оборудован причал для проведения бункеровок СПГ, сообщил корреспонденту ИАА «ПортНьюс» главный исполнительный директор проекта Ричард Рудницки. По его словам, использование причала под бункеровочные нужды будет зависеть от спроса и готовности специализированных компаний осуществлять соответствующую деятельность.

Напомним, терминал по производству и перегрузке сжиженного природного газа в порту Высоцк Ленинградской области является крупнейшим на Северо-Западе и одним из трех крупнейших в Европе заводов по производству СПГ. В год комплекс будет производить 660 тыс. тонн СПГ, основные направления для реализации СПГ — Финляндия и страны Балтийского региона. Строящийся терминал подразумевает возможность не только транспортировки СПГ, но и бункеровки для судов, использующих газ в качестве топлива.





«Проспект Гагарина» — головное судно нового поколения танкеров «зеленой» серии (Green Funnel project) компании «Совкомфлот»

ЗЕЛЕНЫМ КУРСОМ

ПАО «Совкомфлот» в текущем году приступило к коммерческой эксплуатации крупнотоннажных танкеров типоразмера «Афрамакс», использующих СПГ в качестве основного судового топлива.

«Проспект Гагарина» — первый в мире танкер типоразмера «Афрамакс» (Aframax), специально спроектированный для работы на газомоторном топливе (СПГ) в качестве основного. Это головное судно нового поколения танкеров «зеленой» серии (Green Funnel project) компании «Совкомфлот». Эта серия задает мировой судоходной отрасли самый высокий стандарт качества и безопасности судоходства, особенно в регионах Балтийского и Северного морей, где в первую очередь предстоит работать новым танкерам. «В апреле 2015 года группа «Совкомфлот» и концерн Shell приступили к реализации сложного проекта, целью которого является внедрение СПГ в качестве топлива для крупнотоннажных танкеров. В основе нашего партнерства лежит общее стремление снизить воздействие от эксплуатации танкерного флота на окружающую среду», — подчеркнул генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк.

ВПЕРВЫЕ ДЛЯ ПЕРВОГО

В состав флота группы «СКФ» «Проспект Гагарина» вошел в июле 2018 года. Судно осуществило первый коммерческий рейс по маршруту Приморск — Роттердам (в рамках долгосрочного тайм-чартерного соглашения с концерном Shell), доставив экспортную партию российской нефти. В порту Роттердам в октябре 2018 года осуществлена первая операция по бункеровке танкера газомоторным топливом.

В процессе эксплуатации судна было выявлено, что использование СПГ в качестве топлива примерно на 20% эффективнее жидкого судового топлива, отметили в «Совкомфлоте». Компания продолжит анализировать показатели фактического расхода СПГ-топлива на различных режимах работы судна и проводить сравнение с аналогичными показателями жидкого судового топлива.

Также впервые судно, использующее экологически чистое топливо, при погрузке экспортной партии российской нефти в порту Приморск получило преференции в отечественном порту — оплатив портовый сбор на 10% меньше, чем ставка сбора для аналогичного судна на жидком топливе. «Во многих портах мира сегодня уже применяются и внедряются подобные преференции для экологически чистых судов. И Россия здесь следует общемировым тенденциям, тем самым мотивируя привлекательность судозаходов в российские порты», — отметил начальник отдела безопасности мореплавания ПАО «Совкомфлот» Виктор Петрусевиц в ходе II Конференции «СПГ-флот и СПГ-бункеровка в России», организованной ИАА «ПортНьюс».

«ЗЕЛЕНАЯ» СЕРИЯ

Второе судно серии из шести крупнотоннажных танкеров типоразмера «Афрамакс» — «Ломоносовский проспект» принято в эксплуатацию в октябре 2018 года. В конце октября танкер нового поколения завершил переход по трассам Северного морского пути (СМП) в рамках коммерческого рейса по доставке углеводородов из Республики Корея в порты Северной Европы.

Продолжительность перехода высокоширотным маршрутом от мыса Дежнева (полуостров Чукотка) до мыса Желания (архипелаг Новая Земля) составила 7,8 суток, в течение которых судно с ледовым классом Arc4 преодолело расстояние в 2194 морских мили.

При выполнении рейсового задания экипажем танкера была протестирована работа двигателей и механизмов управления топливных систем судна с использованием СПГ-топлива, проверена работа навигационного оборудования и судовых механизмов в условиях обледенения и отрицательных температурах.

В ходе рейса подтверждены высокая маневренность и ледопробиваемость, а также соответствие судна высоким уровням

СПРАВКА

ПАО «Совкомфлот» осуществляет поэтапный перевод своего танкерного флота с традиционных видов судового топлива на газомоторное топливо, в том числе в свете новых требований по ограничению выбросов оксидов серы и азота, включая решение Международной морской организации (ИМО) о снижении содержания серы в судовом топливе до 0,5% с 2020 года.

Главные двигатели, вспомогательные двигатели и котлы танкеров вышеуказанной серии — двухтопливные. Они способны использовать как обычное дизтопливо, так и газомоторное топливо (СПГ). По сравнению с судами, работающими на стандартном тяжелом топливе, танкеры на СПГ выбрасывают в атмосферу на 100% меньше оксидов серы (SOx) и низкодисперсных частиц, на 76% меньше оксидов азота (NOx) и на 27% меньше углекислого газа (CO₂).

безопасности мореплавания, экологичности, экономической эффективности. Практически на всем протяжении трассы танкер двигался самостоятельно.

Эффективность новой серии очевидна, поэтому она будет продолжена. В сентябре 2018 года «Совкомфлот» разместил на судостроительном комплексе «Звезда» заказ на строительство серии из двух аналогичных танкеров, которые отфрахтованы компании «Роснефть» на основании 20-летних тайм-чартерных договоров.

Помимо этого, «Совкомфлот» обеспечит техническое наблюдение за строительством на ССК «Звезда» пяти аналогичных танкеров по заказу компании «Роснефть», а по окончании строительства предоставит судовладельцу комплекс услуг по эффективному и безопасному управлению этими танкерами, включая подбор и формирование квалифицированных экипажей.

ЗНАНИЯ И ОПЫТ

Для безопасной эксплуатации высокотехнологичных судов необходимо иметь специально обученный экипаж. Ключевые требования к подготовке экипажа судов, использующих сжиженный природный газ в качестве топлива, сформулированы в конвенции ПДМНВ и Кодексе МГТ (кодекс по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки).

Чтобы им соответствовать, «Совкомфлот» направляет экипажи таких судов на обучение, которое осуществляется в два этапа в учебно-тренажерных заведениях с выдачей соответствующих сертификатов. На первом этапе базовую подготовку проходят все члены экипажей судов, использующих СПГ в качестве топлива. Такой курс подготовки сегодня можно пройти в Санкт-Петербурге в учебно-тренажерном центре.

В рамках второго этапа на дополнительное обучение направляются капитаны судов, использующих СПГ-топливо, и члены экипажей, непосредственно занятых операциями с СПГ-топливом. Кроме этого, для получения сертификата о прохождении специализированной подготовки требуется участие в трех операциях по бункеровке СПГ-топливом (допускается участие в двух операциях на симуляторах и в одной бункеровке на борту судна). Пока такую специализированную подготовку можно получить только за рубежом, например в Роттердаме.

Также необходима дополнительная сертификация членов экипажей судов ПАО «Совкомфлот»: сертификат профессиональной подготовки выдается администрацией флага при наличии стажа работы экипажа в течение 30 дней на судне, использующем сжиженный природный газ в качестве топлива.

ИНФРАСТРУКТУРНО-НОРМАТИВНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Ужесточение экологических требований к судовому топливу стимулирует судовладельцев создавать флот, работающий на сжиженном природном газе. По мере роста количества таких судов будет появляться и соответствующая береговая инфраструктура.

МНЕНИЕ



Глава Минприроды России Дмитрий Кобылкин:

— *Переворужение судов демонстрирует международному сообществу готовность России быть флагманом танкерного флота нового поколения и выдерживать самые высокие требования природосбережения в Арктике. Россия повышает планку безопасности и качества судоходства. Мы не только наращиваем добычу СПГ в новых «опорных зонах» на берегу Карского моря, не только продаем СПГ на мировые рынки с доставкой по Северному морскому пути, но и всерьез рассматриваем его в качестве основного экологически чистого топлива для арктического флота.*

Если смотреть стратегически, переход на газомоторное топливо предусмотрен не только в Арктике. Сегодня создается необходимая инфраструктура для экологичного транспорта во всех районах, где существуют мировые экологические требования.

Уже сегодня активизировались инвестиции в создание соответствующей инфраструктуры в разных регионах мира.

В России наиболее близок к реализации проект «Криогаз-Высоцк», предусматривающий создание малотоннажного завода по сжижению газа мощностью 330 тыс. тонн в год в районе Высоцка на Финском заливе. Проект также предусматривает отгрузку СПГ на суда. Первую очередь «Криогаз Высоцк» планируется ввести в эксплуатацию уже в конце 2018-го — начале 2019 года. Также близится к завершению проект по строительству терминала КС «Портовая» (Высоцк).

Кроме того, в начале октября 2018 года меморандум о сотрудничестве в реализации СПГ-бункеровки в порту Бронка (Санкт-Петербург) заключили ООО «Газпром газомоторное топливо» и оператор порта ООО «Феникс». Первые бункеровки судов СПГ-топливом в Бронке возможны уже в 2020 году.

Одновременно предстоит совершенствовать и дополнять нормативную базу для масштабного внедрения СПГ в качестве судового топлива. «Система регулирования газомоторного топлива полностью не выстроена, но зачатки такого регулирования присутствуют, — высказал свое мнение в ходе II Конференции «СПГ-флот и СПГ-бункеровка в России», организованной ИАА «ПортНьюс», заместитель руководителя АМП Приморского края и Восточной Арктики Виталий Клюев. — Однако выходить на более высокий уровень и вносить изменения в закон или тем более в международные нормы, на мой взгляд, необходимости нет. Сегодня достаточно отрегулировать особенности для каждого морского порта и определить в каждом конкретном порту, что надо делать для бункеровки газомоторным топливом». Как отметил эксперт, главное — обеспечить безопасность бункеровки, с учетом особенности газомоторного топлива, имеющимися требованиями Общих правил плавания и стоянки судов в морском порту.

Татьяна Вильде



В октябре 2018 года, второе судно серии из шести крупнотоннажных танкеров типоразмера «Афрамкс» — «Ломоносовский проспект» завершило переход по трассам СМП



СПГ-БУНКЕРОВЩИК ДЛЯ БАЛТИКИ

Судостроительная группа DAMEN Shipyards приступила к строительству танкеров-бункеровщиков сжиженным природным газом (СПГ). Первый заказчик из Эстонии положил начало целой серии судов. Российские покупатели присматриваются к проекту.

СПГ-бункеровки по схеме «борт-в-борт» станут реальностью для северо-восточной части Балтийского моря с 2020 года, уверены представители нидерландской судостроительной группы DAMEN Shipyards. В начале октября 2018 года DAMEN подписал контракт с ведущей энергетической компанией Эстонии Eesti Gaas на строительство головного судна в серии судов для бункеровки судов СПГ в Балтийском море. Бункеровщик проекта LGC6000 LNG вместимостью двух танков 6000 куб. м СПГ и длиной 100 м будет построен на судостроительном заводе DAMEN Yichang в Китае.

«Нам приятно осознавать, что группа DAMEN является не только свидетелем, но и полноправным участником технологической революции, которая сейчас происходит на флоте. Морские и речные суда уже сегодня начали переход на принципиально новый вид топлива — на сжиженный природный газ. И мы строим бункеровщики СПГ, то есть создаем инфраструктуру для полномасштабного развития этой новой сферы в мировом судоходстве», — прокомментировал сделку директор по продажам компании DAMEN Вадим Акимов.

Судно планируется передать заказчику Eesti Gaas в управление в сентябре 2020 года по долгосрочному тайм-чартерному контракту с материнской компанией Infotrar AS, которая выступает владельцем судна. Техническое руководство для судна будет предоставлено ведущей судоходной компанией региона Tallink Grupp.

«Судно будет загружать СПГ на терминалах региона Балтийского моря для распределения в портах Прибалтики», — прокомментировал председатель наблюдательного совета Eesti Gaas Айн Ханшмидт. — Преимущественно судно будет эксплуатироваться в районе Финского залива, в котором есть явная необходимость двигаться в направлении чистого энергоснабжения».

Оперативные бункеровки с судна особенно востребованы в сегменте пассажирских судов, судов типа Ro-Ro и RoPax. Эксплуатация нового бункеровщика позволит ускорить внедрение СПГ в качестве экологичного судового топлива в северо-восточной части Балтийского моря, уверены поставщики.

В настоящее время Eesti Gaas осуществляет СПГ-бункеровки RoPax-судна Megastar, используя для этого автогазовозы. Для выполнения одной бункеровочной операции требуется одиннадцать единиц автотранспорта. Использование бункеровочного судна DAMEN позволит выполнять заправку судна топливом значительно быстрее, во время стоянки судна на



DAMEN подписал контракт с энергетической компанией Эстонии Eesti Gaas на строительство головного судна в серии СПГ-бункеровщиков

причала. Кроме того, морской терминал избавится от дополнительного движения автотранспорта, перевозящего СПГ, по его территории.

Два года назад эстонская Eesti Gaas расширила свои возможности по транспортировке и бункеровке СПГ, заключив долгосрочные контракты с судоходными компаниями и промышленными потребителями на поставки газа. Со временем, при расширении использования СПГ в качестве судового топлива, планируется ввод в эксплуатацию дополнительных бункеровщиков серии LGG 6000 LNG.

При проектировании и строительстве судов-бункеровщиков первостепенное значение имеет безопасность самой бункеровочной операции. Проект LGG 6000 LNG разработан в соответствии с требованиями класса экологичности Green Ship. Танкер имеет ледовый класс и сможет работать круглый год, в том числе в сложных ледовых условиях Балтийского региона. Кроме того, проект предусматривает создание комфортных условий для экипажа на борту.

Представители судостроительной группы DAMEN Shipyards в октябре 2018 года на конференции «СПГ-флот и СПГ-бункеровка в России», организованной ИАА «Порт-Ньюс», презентовали новый проект судна отраслевым специалистам. Представители российских компаний смогли не только обсудить технические особенности СПГ-бункеровщика, но и провести предварительные переговоры о возможном строительстве судов-бункеровщиков по проекту DAMEN для российских портов.

Софья Винарова

DAMEN

Реклама.



СТАНДАРТ СОВЕРШЕНСТВА

DAMEN FAST FERRY 3609

DAMEN – ВАШ НАДЁЖНЫЙ ПАРТНЁР В РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМ
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА.

DAMEN.COM

+31 183 63 99 11

INFO@DAMEN.COM

DAMEN



МАСЛА GAZPROMNEFT OCEAN ВЫХОДЯТ НА МИРОВОЙ РЫНОК

Компания «Газпромнефть — смазочные материалы» продолжает развивать сервис комплексных услуг. Высокотехнологичные судовые масла, выпускаемые под собственной торговой маркой Gazpromneft Ocean, а также программа технической поддержки PLUS доступны на внутреннем рынке более года. Следующий этап — выход на международный уровень.

Gazpromneft Ocean — молодая марка судовых масел, которая была впервые представлена компанией «Газпромнефть — смазочные материалы» российским партнерам на выставке «Нева-2017». В течение 2018 года с продуктами познакомилась партнеры из Европейского и Азиатско-Тихоокеанского регионов.

Масла Gazpromneft Ocean, специально разработанные для различных условий эксплуатации, получили одобрение таких компаний, как Wartsila, Winterthur Gas&Diesel, MAN Diesel & Turbo, Sulzer. Вспомогательные масла соответствуют требованиям основных производителей оборудования: Bosch Rexroth, Siemens, Pleidger, Alfa-laval, GEA Westfalia, Schottel — и успешно прошли множество промышленных испытаний, включая Denison HF-0 (для насосов, работающих в тяжелых условиях), Cincinnati P-68/69/70 (машинное оборудование), Eaton Vickers.

В настоящий момент ведется работа по получению одобрений масел от ABB, Rolls Royce и Sauer Compressors.

ДЕТАЛИ, КОТОРЫЕ ПОМОГАЮТ РАБОТАТЬ

Обеспечение надежной и бесперебойной работы судна — одна из важнейших задач, стоящих перед специалистами «Газпромнефть — СМ». Именно поэтому мы ответственно подходим к контролю качества предлагаемых смазочных материалов и поддержанию профессионального уровня специалистов технической поддержки.

МАСЛО ДЛЯ ЛЮБЫХ УСЛОВИЙ

Сегодня продуктовый пакет Gazpromneft Ocean составляют 15 наименований современных высокотехнологичных моторных масел для высоко-, средне- и низкооборотных двигателей, работающих на различном судовом топливе.

Рецептуры масел разработаны для двух- и четырехтактных двигателей, работающих на топливе с содержанием серы от <0,5% до >4%, и учитывают регион работы судов, что позволяет использовать их практически повсеместно. Среди постоянных потребителей масел «Газпромнефть — СМ» — суда, чей

путь проходит через регионы ECA (Emission Control Area — зоны контроля выбросов в акваториях Северного и Балтийского морей, у побережья США и в Карибском бассейне), а также работающие в арктических регионах при температурах, достигающих -50°C .

Наличие собственных производственных мощностей — в Омске и Фрязине (Московская область) — гарантирует постоянное наличие высококачественного масла на складах. Оба предприятия сертифицированы по международным стандартам ISO — результативного менеджмента качества (ISO 9001), экологического менеджмента (ISO 14001), менеджмента охраны труда и безопасности на производстве (OHSAS18001).

В течение полугода планируется наладить производство на блендинговых заводах в Нидерландах, Испании и Сингапуре.

Контроль качества судовых смазочных материалов осуществляется на всех стадиях перемещения: пробы отбираются в процессе затаривания, при перегрузке из автоцистерн, перед сливом и в процессе хранения на маслобазах, а также непосредственно при бункеровке.

СЕРВИС ДЛЯ НАДЕЖНОЙ РАБОТЫ

Программа профессионального технического сервиса PLUS (Professional Lubricant Service) поможет обеспечить надежную работу судовых механизмов. Вовремя проведенные анализы позволяют не только следить за состоянием оборудования, но и заранее выявлять первые признаки его износа за счет изменений в составе масла.

Технический сервис PLUS — это оперативная и постоянная связь со специалистами 24 часа в сутки, 365 дней в году, которые помогут правильно подобрать совместимые продукты и составят карту смазок, а при необходимости лично придут на судно в российском или зарубежном порту. Кроме того, мы предоставляем возможность заказать тестирование проб судовых масел в международной независимой лаборатории и получить полный отчет и рекомендации.

Для обеспечения быстрого доступа ко всем отчетам мы разработали сервис личный кабинет. Заходя под своей учетной

записью, судовладельцы получают полный доступ ко всей информации о состоянии используемых масел. В начале 2019 года личный кабинет обновится визуально и функционально, а представление информации станет более наглядным и понятным.

Для самостоятельного проведения основных анализов клиентам предоставляются портативные экспресс-лаборатории, которые позволяют отбирать пробы и делать тесты, оперативно получая все необходимые данные прямо на борту судна.

ЛОГИСТИКА ДЛЯ БЫСТРОЙ РАБОТЫ

Чтобы клиенты имели постоянный доступ к продукции «Газпромнефть — смазочные материалы» в любой точке мира, необходима широкая логистическая сеть. Сегодня масла доступны в ключевых портах России и стран СНГ, до конца года будет налажена доставка, и организовано хранение масел в портах Сингапура, Панамы, Нидерландов, Германии, Дании и Испании. В 2019 году продолжится активное расширение географии присутствия бренда уже на территориях Турции, Южной Кореи и ОАЭ.

Вводимые международной конвенцией MARPOL экологические ограничения приводят к значительным изменениям в структуре потребления судового топлива и ведут к появлению новых сортов бункерного топлива. Что, в свою очередь, ставит новые задачи перед производителями смазочных материалов.

В таких условиях крайне важно следить за тенденциями в судовой отрасли в мире и находиться в тесном контакте с производителями оборудования, чтобы вовремя реагировать на изменения и двигаться с ними в одном направлении, обеспечивая надежную и качественную работу судовых механизмов.

Ассортимент масел Gazpromneft Ocean — пример высоко-технологичного современного продукта, соответствующего международным требованиям спецификаций производителей оборудования.

Анна Соломонова

Роман Мирошниченко, директор филиала «Газпромнефть — СМ» в Санкт-Петербурге:

«Два года назад мы разработали судовые масла под собственной торговой маркой Gazpromneft Ocean. Начав активные продажи на внутреннем рынке, мы стремимся к постоянному укреплению своих позиций и расширению географии поставок. В ближайшее время наши масла, отличающиеся высоким качеством и покрывающие все потребности современного судовладельца, будут доступны для покупки во всех ключевых портах мира».





ЛИЗИНГ С ГОСПОДДЕРЖКОЙ

Лизинг с господдержкой является одним из наиболее действенных механизмов для реализации проектов по обновлению российского флота. На этом сходятся частные и государственные заказчики, верфи и сами лизинговые компании.

Как известно, механизм лизинга привлекателен для реализации проектов с длительным сроком окупаемости, поскольку позволяет растянуть платежи по времени и сэкономить на издержках владения. С другой стороны, маржинальность судоходного бизнеса достаточно низкая, поэтому заказчикам судов необходима государственная поддержка для компенсации расходов по лизинговым платежам. В то же время, по мнению представителей отрасли, целесообразно совершенствование налогового законодательства в этой части.

возрастает, — отмечает руководитель госпредприятия. — Перечисленные преимущества лизинговой модели приобретения судов не менее актуальны для государственных компаний, испытывающих потребности в обеспечении более доступных источников финансирования программ обновления флота».

Вместе с тем, по мнению главы Росморпорта, следует отметить существующие возможности стимулирования лизинга в судостроении, в первую очередь, за счет мер налогового характера, которые способны существенно повысить при-

влекательность использования данной схемы судовладельцами. К таким мерам относится обеспечение возможности применения ставки 0% по НДС к лизинговым платежам, уплачиваемым за построенные суда, зарегистриро-

ванные в Российском международном реестре судов (РМРС) (в настоящее время ставка 0% по НДС в силу пп. 10 п. 1 ст. 164 НК РФ применяется к цене построенных судов, но неприменима к лизинговым платежам).

Руководитель управления корпоративного финансирования UCL Holding Александр Чесноков в беседе с ИАА «ПортНьюс» также указал на проблему с НДС. По его словам, у лизинга морских судов и судов «река-море» есть один существенный недостаток — рост себестоимости при осуществлении перевозок между иностранными портами. Действующее в РФ налоговое законодательство относит перевозки между

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЛИЗИНГА ПОЗВОЛЯЕТ СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ ОБЕСПЕЧИТЬ АЛЬТЕРНАТИВУ КРЕДИТНОМУ ФИНАНСИРОВАНИЮ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

Так, по словам генерального директора ФГУП «Росморпорт» Андрея Лаврищева, использование лизинга позволяет судоходным компаниям обеспечить альтернативу кредитному финансированию судостроительных проектов.

«Данный инструмент направлен на привлечение финансирования на более долгосрочных и гибких условиях, а также предоставляет возможности перераспределения финансовой нагрузки по проекту на период эксплуатации судов, что делает его весьма востребованным в судостроении. При более низких процентных ставках, по сравнению со ставками по кредитам, привлекательность лизинга судов значительно

иностранными портами к операциям, необлагаемым НДС. В результате у оператора судов при эксплуатации образуется выручка с НДС и без НДС, что, в свою очередь, приводит к возмещению НДС, уплаченному оператором, не в полном объеме: налог возмещается пропорционально доле выручки с НДС в общем составе выручки. А так как в случае лизингового финансирования объем уплаченного НДС у оператора вырастает на НДС в составе лизинговых платежей, то возникают дополнительные потери из-за того, что часть этого НДС не возмещается, налог остается в себестоимости.

Например, при эксплуатации взятого в лизинг судна «река-море» на перевозках между иностранными портами на уровне 20% в течение года дополнительный объем потерь на НДС в себестоимости составляет порядка \$60 тыс. в год (при объеме годовых лизинговых платежей — порядка \$2 млн с НДС в год). Соответственно, при увеличении доли перевозок между иностранными портами объем НДС в себестоимости будет только расти.

При финансировании судов в кредит подобной проблемы не возникает.

По мнению Александра Чеснокова, изменить данную ситуацию помогло бы внесение

соответствующих поправок в Налоговый кодекс: применение «нулевой» ставки НДС при перевозке грузов между иностранными портами либо более долгий

и сложный путь — «нулевая» ставка по лизинговым платежам по морским и «река-море» судам, осуществляющим перевозки между иностранными портами. Второй вариант предполагает внедрение раздельного учета для лизинговых компаний, выделение оплаты НДС в составе лизингового платежа в отдельный график-формулу во избежание постоянной корректировки основного графика платежей в зависимости от районов эксплуатации судна; НДС в составе лизингового платежа будет уплачиваться в зависимости от периода эксплуатации судна между иностранными портами в период начисления лизингового платежа.

В настоящее время хорошо показавшей себя мерой господдержки является предоставление субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Внешэкономбанк» в 2008–2019 годах на закупку гражданских судов, а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008–2019 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов (постановление Правительства России № 383 о субсидировании процентных ставок).

По словам Александра Чеснокова, объем дальнейшей судостроительной программы группы и выбор места ее реализации будет зависеть в том числе от продления действия постановления Правительства России № 383 и ожидаемого судоходным сообществом объединения данного постановления с постановлением № 502 (о судовом утилизационном гранте).

«Выбор способа финансирования строительной программы будет зависеть от решения вопроса с возможностью самостоятельного выбора места строительства по программе «льготного лизинга» и устранения «коллизии» с потерями по НДС в себестоимости. Пока же у нас держится паритет — из 48 судов, построенных UCL Holding в Российской Федерации, 24 профинансировано лизинговыми компаниями и 24 по кредитной схеме», — подытожил представитель холдинга.

В свою очередь, директор по судостроению группы «МНП», в которую входит завод «Красное Сормово», Андрей Иванов подчеркнул, что постановление правительства о субсидировании процентных ставок нужно усовершенство-

вать в плане сроков его действия — продлевать не ежегодно, а определить срок действия в течение 5 лет. «Дело в том, что срок действия один год при долгосрочных инвестициях в судоходный бизнес создает напряженность среди судовладельцев в связи с непониманием — ожидать ли им дальнейшего продления или нет», — отметил Андрей Иванов.

В лизинговых компаниях также отмечают ключевую роль господдержки для обновления флота на отечественных верфях. Так, по словам генерального директора АО «Газпром-банк Лизинг» Максима Агаджанова, «действующие сегодня государственные программы поддержки отрасли, такие как субсидии в соответствии с постановлением Правительства России № 383 и судовой утилизационный грант, достаточно эффективны и активно используются транспортными судоходными компаниями».

Игорь Ивашин, заместитель директора департамента по работе с клиентами ГТЛК, отметил, что преимуществом лизинга для судоходной компании является отсутствие необходимости изъятия оборотных средств, а судостроительной промышленности лизинговые схемы позволяют обеспечить необходимую загрузку производства.

ПЕРСПЕКТИВНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ РАЗВИТИЯ ЛИЗИНГА ТАКЖЕ ЯВЛЯЕТСЯ ОПЕРАЦИОННЫЙ ЛИЗИНГ

«Необходимо продлевать срок действия существующих мер господдержки. Целесообразно совмещение предоставления субсидий по лизинговым и кредитным платежам с предоставлением судового утилизационного гранта, чтобы ускорить обновление отечественного флота. Перспективным направлением развития лизинга также является операционный лизинг, который уже показал свою эффективность в авиационной отрасли», — подчеркнул Игорь Ивашин.

Подводя итог, можно сказать, что лизинг является крайне востребованным механизмом для реализации проектов по массовому обновлению гражданского флота на отечественных верфях, однако для его эффективного применения необходимо совершенствование налогового законодательства, увеличение периода действия меры по предоставлению субсидий на возмещение процентных ставок, а также ее совмещение с мерой судового утилизационного гранта.

Отдельно можно отметить, что участники рынка указывают на необходимость реализации льготной программы лизинга с госфинансированием, однако она должна обеспечивать свободу выбора верфи для исполнения заказа.

Надежда Мальшева





Обустройство площадки под угольный терминал. Взрыв скальной породы в объеме 15 тысяч кубометров

С ЛАВНОЙ ВСЕ СЛАВНО

Концессионные соглашения становятся востребованным инструментом для финансирования проектов, направленных на развитие портовой инфраструктуры. В октябре 2018 года было подписано уже четвертое такое соглашение — о строительстве угольного терминала в Лавне на левом берегу Кольского залива (Мурманская область).

Правительство Российской Федерации в октябре 2018 года утвердило условия концессионного соглашения на финансирование проекта строительства порта Лавна (распоряжение Правительства России от 1 октября 2018 года № 2111-р «О заключении концессионного соглашения в отношении объектов инфраструктуры морского порта Мурманск»).

Отметим, что в России, помимо Лавны, на условиях концессионных соглашений реализуется всего три проекта, направленных на развитие портовой инфраструктуры. В их числе: строительство железной дороги Элегест — Кызыл — Курагино и угольного портового терминала на Дальнем Востоке в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва (АО «ТЭПК»), развитие портовых мощностей в Тамани (ОТЭКО), а также проект по строительству Северного широтного хода (СШХ), реализация которого позволит сократить транспортные маршруты от месторождений в Западной Сибири до портов Балтийского, Белого и Баренцева морей и будет способствовать развитию транспортной инфраструктуры Ямало-Ненецкого автономного округа и Арктической зоны Российской Федерации.

КОНЦЕССИЯ ДЛЯ УГЛЯ

Концессионное соглашение по созданию порта Лавна предусматривает: строительство угольного терминала «Лавна» мощностью 18 млн тонн в год, развитие существующей железнодорожной инфраструктуры на вос-

точном берегу и строительство новой железнодорожной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива. В соответствии распоряжением (приложения № 1 и 2 к распоряжению Правительства России) размер инвестиций для комплекса перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск составит 24 млрд рублей; для железнодорожной линии ст. Лавна — комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск — 900 млн рублей. Также запланированы работы по созданию объектов в акватории порта за счет бюджетных и внебюджетных средств на сумму 1,8 млрд рублей.

Реализация проекта по строительству комплекса перегрузки угля будет осуществляться в два этапа. Первая очередь порта Лавна, мощностью до 9 млн тонн угля год, должна быть построена в декабре 2020 года. Подрядчики заверяют, что график работ соблюдается неукоснительно. В дальнейшем пропускная способность терминала будет увеличена до проектной — 18 млн тонн угля в год.

Концедентом в соглашении по созданию объектов инфраструктуры морского порта выступит Росморречфлот, концессионером — ООО «Морской торговый порт Лавна» (бенефициаром является ПАО «ГТЛК»).

Концессионер самостоятельно профинансирует работы по созданию морской инфраструктуры и угольного терминала, а также, в случае необходимости, работы по достройке железнодорожной инфраструктуры, ведущей в порт. Затраты концессионера на строительство железной дороги в дальней-

шем будут погашены концедентом с компенсацией процентов на привлеченный капитал (через механизм платы концедента). Плата за пользование новой инфраструктурой и терминалом будет обеспечена стратегическим инвестором проекта (он обеспечит грузовую базу), с которым в настоящее время продолжаются переговоры.

Поскольку строительство угольного терминала «Лавна» реализуется в рамках комплексного инвестиционного проекта развития Мурманского транспортного узла (МТУ), параллельно реализуются и другие инвестпроекты, направленные на развитие транспортной инфраструктуры МТУ. В частности, в рамках соответствующего инвестиционного соглашения ФКУ «Ространсmodernизация» ведет строительство железнодорожной линии ст. Выходной — ст. Лавна.

В РЕЖИМЕ СТРОЙКИ

Дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры МТУ пропускной способностью 28 млн тонн предусматривает выполнение значительного объема работ. Помимо железнодорожной ветки длиной 46 километров запланировано строительство трех новых станций, семи железнодорожных мостов, автомобильного моста и четырех путепроводов, а также развитие станции Выходной.

Напомним, что официальный старт проекта был дан 30 марта 2018 года. Об этом сегодня напоминает закладной камень, установленный тогда руководством Минтранса России, губернатором Мурманской области и генеральным директором ГТЛК.

В настоящее время уже возводится новый мост через Кольский залив (точнее, через реку Тулома, которая впадает в Кольский залив).

На месте будущего порта тоже полным ходом ведутся подготовительные работы. Подрядчик — АО «Ямалтрансстрой» — обустривает площадку под угольный терминал протяженностью более двух километров. С помощью направленных взрывов строители сносят часть скальной породы и используют полученный грунт для возведения насыпей.



Проект комплекса перегрузки угля «Лавна»

ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЕ ЗАВТРА

Угольный перевалочный комплекс «Лавна» станет одним из самых высокотехнологичных морских терминалов в стране. Проект предусматривает специализированную технологию, позволяющую минимизировать экологическое воздействие на окружающую среду. В порту будет построена закрытая конвейерная система транспортировки угля, аспирационная система и система пылеподавления на всех узлах пересыпки, а также система орошения на складе угля.

Глубоководный причал длиной 660 м будет способен принимать одновременно два крупнотоннажных балкера дедвейтом от 20 до 150 тыс. тонн. Кольский залив не замерзает, поэтому терминал «Лавна» будет работать круглогодично без привлечения ледоколов.

Надежда Мальшиева



Забивка свай на глубину 76 м при строительстве нового моста через Кольский залив



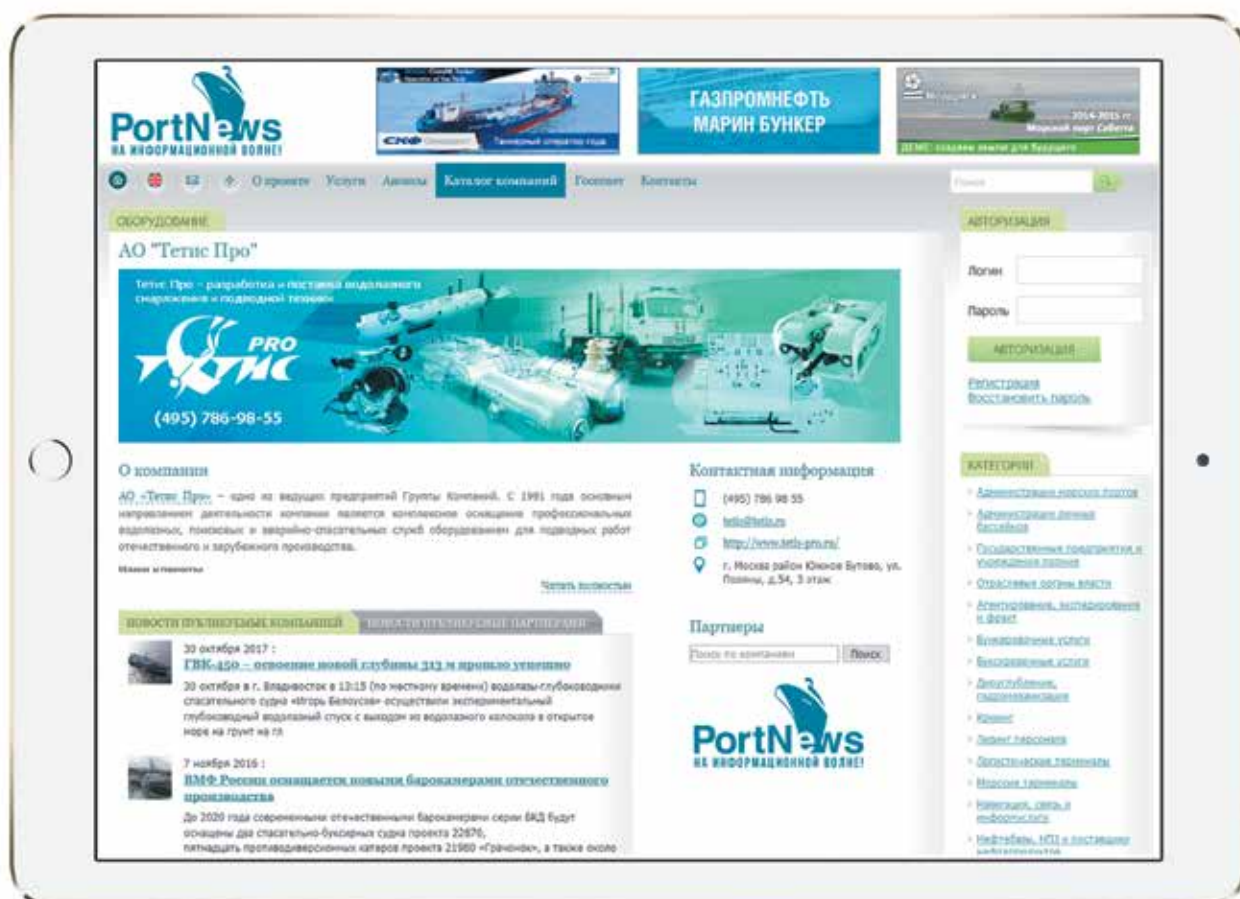
Обустройство площадки под угольный терминал



Строительство нового моста через Кольский залив

СОЗДАЙТЕ ПРОФИЛЬ СВОЕЙ КОМПАНИИ НА ПОРТАЛЕ WWW.PORTNEWS.RU

Каталог компаний — сервис по созданию индивидуальной страницы компании (Профиля) на ведущем отраслевом информационном портале www.portnews.ru



ПРОФИЛЬ КОМПАНИИ ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ ЧЕТЫРЕ БЛОКА ИНФОРМАЦИИ:

- «О компании» — информация о деятельности компании.
- «Новости» — актуальные новости компании.
- «Контактная информация» — основные контактные данные.
- «Партнеры» — раздел, в который можно добавлять деловых партнеров на вашу страничку и просматривать их новости на ней.

ПРЕИМУЩЕСТВА СОЗДАНИЯ ПРОФИЛЯ КОМПАНИИ НА ПОРТАЛЕ WWW.PORTNEWS.RU:

- Создание собственной страницы вашей компании на авторитетном отраслевом портале с посещаемостью более 8 тыс. уникальных посетителей в сутки.
- Размещение Профиля вашей компании на русской и английской версиях портала.
- Самостоятельное управление Профилем компании.
- Оформление страницы в соответствии с фирменным стилем вашей компании с помощью баннера и логотипа; Профиль вашей компании индексируется поисковыми системами Google и Яндекс.
- Любое упоминание вашей компании в контексте портала www.portnews.ru становится активной ссылкой, ведущей на ваш Профиль.
- Все новости портала www.portnews.ru попадают в новостные сервисы «Яндекс.Новости» и «Новости Google». Активная ссылка на ваш профиль сохраняется.
- Размещение новостей страницы Профиля компании в главном новостном блоке информационного портала www.portnews.ru (по решению главного редактора).

В 2018 году стоимость бессрочного размещения Профиля компании на портале www.portnews.ru — 25000 руб.

Успейте зарегистрироваться с 20% скидкой в 2018 году.

Заявку с реквизитами плательщика направляйте на электронный адрес av@portnews.ru, или позвоните нам по тел. (812) 570-78-03.

СУДОВЫЕ МАСЛА



Details

that make it work*



**МЫ СНАБЖАЕМ ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫМИ СУДОВЫМИ
МАСЛАМИ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ И ЕЩЕ 10 МОРСКИХ
ПОРТАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

*Детали, которые помогают работать

Россия, 199178, Санкт-Петербург,
3-я линия В. О., д. 62, лит. А, этаж 4
Телефон: +7 (812) 449 74 45; факс: +7 (812) 449 74 46

Офис во Владивостоке
Россия, 690090, Владивосток,
ул.Тигровая, д. 30, офис 1305
Телефон: +7 (423) 202 25 30

marine.gazprom-neft.ru




**OCEAN
GAZPROMNEFT**

УПРАВЛЯЮЩАЯ ПОРТОВАЯ КОМПАНИЯ

ЭКОЛОГИЯ В ПРИОРИТЕТЕ



ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО



10 ЛЕТ
2008 • 2018



РОСТЕРМИНАЛУГОЛЬ
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

WWW.PORTMANAGEMENT.RU