

Порт Ньюс

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

www.portnews.ru

НОЯБРЬ '2016

DAMEN



СКФ Совкомфлот



МИРОВОЙ ЛИДЕР
В МОРСКОЙ ТРАНСПОРТИРОВКЕ УГЛЕВОДОРОДОВ

WWW.SCF-GROUP.RU

АРХАНГЕЛЬСК - КЛЮЧ К ВОРОТАМ В РОССИЙСКУЮ АРКТИКУ

Архангельская область, выступая драйвером экономического освоения Арктической зоны России, развивает следующие крупные проекты

ПРОЕКТ «ГЛУБОКОВОДНЫЙ РАЙОН АРХАНГЕЛЬСКОГО МОРСКОГО ПОРТА»

ГР АМП - ЭТО:

- опорный пункт инфраструктуры Северного морского пути
- ключевой субъект реализации комплексного освоения запасов полезных ископаемых в Арктической зоне Российской Федерации
- альтернативный маршрут движения экспортных и импортных грузопотоков в направлении Европы, Северной Америки и Китая



АТПУ
АРХАНГЕЛЬСК

ОПЕРАТОР ПРОЕКТА: АО «АТПУ «Архангельск»

МЕСТО РАЗМЕЩЕНИЯ: северная часть Двинского залива

ГРУЗОБОРОТ: 30 млн. тонн/год в 2030 г.

ГЛУБИНА ПОДХОДНОГО КАНАЛА: 16 м

DWT СУДОВ: до 100 тыс. тонн

ПРОЕКТ «БЕЛКОМУР»

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ИННОВАЦИОННЫЙ
КЛАСТЕР

ПРОЕКТЫ ОСВОЕНИЯ ОСТРОВНЫХ ТЕРРИТОРИЙ В АРКТИКЕ

ЦЕНТР ОБРАЗОВАНИЯ
И НАУКИ В АРКТИКЕ

АО «Арктический
транспортно-промышленный узел
«Архангельск» (АО «АТПУ «Архангельск»):
г. Архангельск, ул. Свободы, д. 23,
тел.: +7 (495) 740-59-80, e-mail: info@atpu.ru



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

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ



КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

От производства до потребителя



ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ

В основных портах России, а также Констанце и Таллине



СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ И ТЕРМИНАЛЫ

Современная инфраструктура для надежности и оперативности поставок



СЕРТИФИКАЦИЯ

Деятельность компании сертифицирована по международным стандартам



IBIA

Участник Международной Ассоциации Бункеровщиков IBIA



Марин Бункер

www.marinebunker.gazprom-neft.ru





Бункеровка парома сжиженным природным газом

ИМО выпустила пар

Комитет Международной морской организации утвердил ограничение уровня содержания серы в судовом топливе вне зон ЕСА в 0,5% с 2020 года, а также уровня выбросов окислов азота с судов с 2021 года. Эксперты опасаются, что подобные меры приведут к росту выбросов парниковых газов и снижению безопасности судоходства. Между тем подобные меры помогут европейским странам вытеснить Россию с бункерного рынка.

Комитет Международной морской организации (ИМО, IMO) по охране морской окружающей среды (КЗМС) принял решение об ограничении уровня максимального содержания серы в судовом топливе вне зон особого контроля за выбросами серы с судов (SECA) в 0,5%. Как сообщалось ранее, еще в 2008 году было принято решение, что такое ограничение может быть введено с 2020 года, однако предполагалось, что в 2018 году будет проведен анализ достаточности на рынке низосернистых видов судового топлива, по итогам которого введение ограничения могло бы быть отложено до 2025 года. Однако такой анализ был проведен в 2016 году, и он показал, что дефицита соответствующих видов топлива не ожидается. В настоящее время вне зон SECA максимальный уровень серы в судовом топливе составляет 3,5%, что позволяет использовать традиционный мазут. В зонах SECA, а также в акваториях ЕС он ограничен 0,1%. Балтийское и Северное моря относятся к зонам SECA.

Снижение уровня содержания серы до 0,5% сделает невозможным применение обычного мазута в качестве судового топлива. А следовательно, судовладельцам либо придется использовать скрубберы, либо дизельное топливо, либо прибегать к альтернативным видам топлива. Одной из наиболее популярных альтернатив является сжиженный природный газ (СПГ). Между тем, хотя СПГ и является чистым видом топлива в плане содержания серы, тем не менее его использование приведет к росту выбросов парниковых газов в атмосферу. Так, по словам экс-главы Международной ассоциации бункеровщиков Яна Адамса, метан как парниковый газ считается в 25 раз более опасным, чем CO₂.

Впрочем, возможно, фиксируемый уровень содержания серы в выхлопах можно будет снизить через уменьшение скорости хода судна. Так, по словам партнера нефтетрейдинговой компании Sutherland (Лондон) Дженни Лейзерович, снижение скорости судна может помочь снизить уровень содержания серы в судовых

выхлопах до 20%. По ее словам, некоторые страны (Дания) используют дистанционные системы по отслеживанию выбросов с судов на предмет их соответствия «серной» директиве.

В любом случае количество судов на СПГ-топливе будет расти. Так, по данным директора департамента аналитики BRS Brokers (входит в группу BRS, специализирующуюся на услугах в сфере шиппинга) Эндрю Уилсона, портфель заказов только на морские танкеры по перевозке сжиженного природного газа составляет 130 ед. до 2020 года (существующий флот — 441 судно). Очевидно, что эти суда будут использовать СПГ и в качестве топлива.

А по прогнозу генерального директора «СПГ-Горская» Кирилла Лягса, количество судов, использующих сжиженный природный газ в качестве топлива, в регионе Балтики (где уже действует ограничение в 0,1% по сере) к 2019 году возрастет более чем в 3 раза — до 250 ед.

КИСЛАЯ МИНА

Второе ограничение — по уровням выбросов оксидов азота — вызывает еще больше вопросов, поскольку существующие технологии для этого специалисты не признают надежными и стабильными. Для выполнения установленных требований необходимо, чтобы двигатели судов соответствовали стандарту Tier III, что позволит снизить уровень содержания оксидов азота на 80%. Однако, как отметил ранее профессор ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Александр Пунда, в условиях сильного волнения применение технологии снижения выбросов оксидов азота SCR может привести к поломкам систем на судне. Кроме того, данная технология неэффективна на низких оборотах двигателя, применяемых для хода на экономичных скоростях и маневрирования в портах. Также применение указанного стандарта ведет к росту выбросов CO₂.

Как отметил представитель Международной ассоциации каталитического контроля Джозеф Маккарней, при применении технологии SCR известны случаи выпадения сульфата кальция на палубу судна. Также имеется проблема с утилизацией отработанных катализаторов, содержащих опасные вещества.

Сторонники ограничений любят приводить подсчеты, сколько человек погибли от выбросов серы и оксидов азота с судов. Методика таких подсчетов непонятна, но в любом случае никакие расчеты того, какие долгосрочные экологические последствия могут иметь подобные инициативы, нигде не фигурируют.

КОМУ ВЫГОДНО?

Вводимые требования к судовому топливу наиболее активно лоббировали страны, не имеющие нефти и, соответственно, дешевых нефтепродуктов. В основном это страны Северной Европы. Норвегия имеет газ, но не имеет нефти. Цены на бункерное топливо (на основе нефтепродуктов) в европейских странах, как правило, выше, чем в России. Использование СПГ позволит вытеснить Россию с бункерного рынка, поскольку в плане развития соответствующей инфраструктуры западные игроки уже далеко впереди. Российские же проекты СПГ при нынешних ценах на газ могут оказаться неконкурентоспособными.

В настоящее время в России действует лишь один завод по сжижению газа — на Сахалине. И работает он не на бункерный рынок, а на экспортные поставки. Также строится завод на Ямале («Ямал-СПГ»), однако он также ориентирован на крупнотоннажные экспортные поставки. СПГ-проекты, которые будут заниматься бункеровкой, в России существуют лишь на Балтике. Так, имеется проект «СПГ-Горская» и проект строительства завода СПГ в порту Высоцк. Также имеется крупный проект по строительству экспортного завода и терминала в порту Усть-Луга («Балтийский СПГ»), который, как анонсировалось, также будет отправлять партии газа на бункеровку. Однако все эти проекты смогут заработать лишь через несколько лет, а их окупаемость — под большим вопросом. Ведь российские порты Балтики расположены не так удобно, как иностранные, а Норвегия, как отмечалось выше, имеет собственный газ. Более того, Евросоюз субсидирует соответствующие проекты в своих странах, тем самым предоставляя им дополнительную конкурентоспособность.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О МЕРАХ ИМО ПО СНИЖЕНИЮ ВЫБРОСА ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ С СУДОВ

Комитет по защите морской среды (КЗМС) Международной морской организации (ИМО) одобрил введение нового правила 22А (в часть 4 приложения VI Конвенции МАРПОЛ), в соответствии с которым с 2019 года с судов валовой вместимости 5000 регистровых тонн и более будут собираться данные о потреблении ими судового топлива.

В конце каждого календарного года (в течение трех месяцев после окончания года) судовладелец обобщает данные по каждому судну, собранные в этом календарном году или его части, в зависимости от обстоятельств. Данные передаются в Администрацию флага (в России — Минтранс) или признанную организацию посредством электронных сообщений используя стандартизированный формат, который будет разработан ИМО. Предоставляемые данные должны быть верифицированы в соответствии с процедурами, установленными Администрацией флага, с учетом руководств, которые будут в даль-

нейшем разработаны ИМО.

На основе полученных сведений Генсек ИМО должен будет выпустить ежегодный отчет для КЗМС, суммируя собранные данные, сведения о нехватке данных и другую сопутствующую информацию. База данных будет анонимная, без возможности идентификации конкретного судна. Государства-члены ИМО будут иметь доступ к анонимным данным строго для анализа и учета.

Информацию, которую необходимо представлять в базу данных ИМО по потреблению топлива в соответствии с Дополнением IX:

- ИМО номер судна
- Период календарного года, за который представляется информация
- Технические характеристики судна: тип судна, GT, NT, DWT, номинальная мощность основного и вспомогательного двигателей внутреннего сгорания свыше 130 кВт, ККЭЭ (EEDI, если применимо), ледовый класс
- Количество потребленного топлива по типу в тоннах и мето-

дологию, используемую для сбора данных о потреблении

- Пройденное расстояние
- Количество часов в эксплуатации (service hours)

Полученные сведения предполагается использовать для создания статистической базы, на основании которой будут приниматься решения о мерах по снижению выбросов парниковых газов с судов.

Планируется разработать «дорожную карту» по созданию стратегии ИМО по снижению уровня выброса парниковых газов с судов. Ее итоговую версию предполагается утвердить в 2023 году. «ИМО проинформирует следующую конференцию ООН о рамочной конвенции по изменению климата, которая пройдет в Марокко, о проделанной работе, дабы продемонстрировать всему миру, что ИМО продолжает играть лидирующую роль в деле сокращения выбросов парниковых газов в международном судоходстве», — заверил глава ИМО Китак Лим.

Новые танкеры «Новому порту»

«Совкомфлот» обеспечил проект «Новый порт» ультрасовременными арктическими танкерами.

Участие в освоении Новопортовского нефтегазоконденсатного месторождения «Газпром нефти» является приоритетным проектом для Группы компаний «Совкомфлот». Новопортовское — одно из самых крупных разрабатываемых нефтегазоконденсатных месторождений в Ямало-Ненецком автономном округе. Оно расположено на полуострове Ямал, в 250 км к северу от города Надым, в 30 км от побережья Обской губы. Извлекаемые запасы месторождения по категории С1 и С2 — более 250 млн тонн нефти и конденсата, а также более 320 млрд кубометров газа. На месторождении добывается новый сорт нефти, получивший название Novu Port. По своим свойствам он относится к категории средней плотности и содержит меньше серы, чем смесь Urals.

Месторождение расположено вдали от трубопроводной инфраструктуры. Поэтому в качестве оптимального решения для транспортировки сырья была выбрана отгрузка морем через морской терминал «Ворота Арктики», построенный в районе мыса Каменный Обской губы Карского моря. Торжественный запуск терминала в эксплуатацию состоялся 25 мая 2016 года при участии Президента Российской Федерации Владимира Путина. Следует отметить, что Обская губа отличается большим количеством отмелей, на отдельных участках относительно небольшой глубиной (менее 10 метров) и покрыта льдом с октября по июль. Сложные навигационные условия Обской губы требуют соблюдения самых высоких стандартов безопасности судоходства.

Именно поэтому к обслуживанию проекта был привлечен «Совкомфлот», располагающий уникальным опытом работы в сложных ледовых условиях арктического морского бассейна. Суда «Совкомфлота» уже далеко не первый год обслуживают крупные российские проекты по добыче углеводородов в высоких широтах. Благодаря проектам «Варандей» и «Приразломное» экипажи судов «Совкомфлота» хорошо освоили судоходство в Печорском и Баренцевом морях в условиях круглогодичной навигации. Теперь пришло время работы в Карском море, пора проектов «Новый порт» и «Ямал-СПГ». Для повышения качества подготовки судоводителей в «Совкомфлоте» действуют специальные учебные курсы и программы, включая программу подготовки для плавания в ледовых условиях. Успешно работает программа, симулирующая реальные условия навигации в Карском море.

В рамках долгосрочного контракта с компанией «Газпром нефть» «Совкомфлот» заказал три уникальных арктических челночных танкера, предназначенных для доставки сырой нефти с полуострова Ямал: «Штурман Альбанов», «Штурман Малыгин» и «Штурман Овцын». 16 сентября 2016 года первый из них — танкер «Штурман Альбанов» успешно доставил первую крупнотоннажную партию сырой нефти Новопортовского месторождения в порт Мурманск.

«Штурман Альбанов» — головное судно серии. Дедевейт каждого танкера составляет около 42 тыс. тонн. Российский морской регистр судоходства (РС) присвоил судам



ледовый класс Arc7. Финансирование строительства трех судов серии обеспечил Sberbank CIB (компания, реализующая корпоративно-инвестиционный бизнес группы «Сбербанк»). Подписанное в конце прошлого года кредитное соглашение, отмеченное наградой авторитетного международного журнала Marine Money, стало важным этапом в деле расширения участия российских кредитных организаций в финансировании капиталоемких судостроительных проектов.

Торжественная церемония имянаречения «Штурмана Альбанова» состоялась 20 июля, 16 августа танкер вошел в состав флота СКФ. «Штурман Альбанов» зарегистрирован под российским флагом, порт приписки — Санкт-Петербург. Технические характеристики «Штурмана Альбанова» уникальны. «Штурман Альбанов» способен работать в Арктическом морском бассейне в условиях круглогодичной навигации при температурах до -45°C . Осадка судна позволяет ему свободно маневрировать в Обской губе. Пропульсивная установка, состоящая из двух винторулевых колонок типа Aziprod совокупной мощностью 22 мВт, обеспечивает танкеру высокую ледопробиваемость и маневренность при преодолении торосов и тяжелых ледовых полей. С технической точки зрения «Штурман Альбанов» и другие суда серии соответствуют самым высоким стандартам безопасности мореплавания, которая является основным принципом работы группы компаний «СКФ».

7 октября флот СКФ пополнил еще один танкер — «Штурман Малыгин», предназначенный для работы в рамках проекта «Новый порт». 9 ноября судно успешно завершило свою первую погрузку через морской терминал «Ворота Арктики». До конца года Группа ком-

паний «Совкомфлот» получит еще одно судно серии — «Штурман Овцын».

Комментируя пополнение флота СКФ уникальными судами, генеральный директор, председатель Правления ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк подчеркнул: «Новые танкеры «Совкомфлота» впервые в истории мореплавания в условиях круглогодичной навигации будут обеспечивать транспортировку углеводородов из Обской губы. «Совкомфлот» гордится участием в уникальном проекте — освоении Новопортовского нефтегазоконденсатного месторождения. Подобные индустриальные проекты являются залогом поступательного экономического развития Арктического региона».

Отметим, что все танкеры названы в честь знаменитых отечественных моряков-первопроходцев, которые посвятили жизнь исследованию российских арктических морей. Танкер «Штурман Альбанов» назван в честь Валериана Ивановича Альбанова (1882–1919) — российского полярного исследователя, штурмана экспедиции Георгия Львовича Брусилова, состоявшейся 1912–1914 годах. Эта экспедиция ставила перед собой поистине историческую задачу — преодолеть высокоширотную арктическую трассу в восточном направлении впервые в истории российского флота. Научные данные, полученные во время экспедиции Брусилова, позволили упорядочить сведения о течениях Северного Ледовитого океана, выявить подводный желоб Святой Анны на границе между Карским и Баренцевым морями. Было открыто Восточно-Шпицбергенское течение, доказана мифичность Земли Петермана и Земли Оскара, а также значительных частей острова Рудольфа и Земли Александры. Материалы экспедиции Брусилова позволили полярному исследователю Владимиру Визе в 1924 году вычислить точные географические координаты ранее неизвестного острова в северной части Карского моря, который впоследствии был назван его именем. Символично, что новые арктические танкеры будут эксплуатироваться именно в том районе Арктики, который исследовала экспедиция Брусилова и Альбанова.

Танкер «Штурман Малыгин» получил свое имя в честь Степана Гавриловича Малыгина (?—1764), командора Двинско-Обского отряда Великой Северной экспедиции 1733–1743 годов. Ему предстояло описать давно освоенный поморами участок арктического побережья России и найти морской проход к Оби. Летом 1736 года он на двух ботах «Первый» (под командованием С. Г. Малыгина) и «Второй» (под командованием лейтенанта А. И. Скуратова) прошел от Долгого острова в Баренцевом море через пролив Югорский Шар к низовью реки Кара, где оставил суда на зимовку. Летом 1737 года провел оба бота от реки Кара в устье Оби через пролив между полуостровом Ямал и Белым островом (ныне пролив Малыгина). В результате шестилетней деятельности отряда Степана Гавриловича Малыгина были составлены карты юго-восточной части Баренцева моря и приобской части Карского моря, сделаны описание и карта побережья Северного Ледовитого океана от реки Печоры до Оби.

Третье судно — «Штурман Овцын» названо в честь Дмитрия Леонтьевича Овцына (1708–1757), командора Обско-Енисейского отряда Великой Северной экспедиции. Название отряда соответствовало его главной задаче — исследованию территорий между реками Обь и Енисей. В январе 1734 года в Тобольске была построена 24-весельная шлюпка «Тобол», на которой под командованием Д. Л. Овцына в мае того же года отряд вышел в море. Затем был построен еще один бот, и в августе 1737 года на двух судах по свободному ото льдов морю отряду удалось достичь Енисейского залива, выполнив свою задачу. Отряд произвел первую гидрографическую опись побережья Сибири между устьями рек Обь и Енисей, открыл Гыданский залив и Гыданский полуостров.

Соорганизатор



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



ЮБИЛЕЙНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

30 ноября – 2 декабря 2016
Комплекс «Гостиный Двор», Москва



Официальный партнер



Генеральный спонсор



Генеральный спонсор



Партнер



Партнер



Спонсор



Спонсор



Спонсор



Спонсор



Контрагент УМВД

Генеральные информационные партнеры



Официальная газета



Организатор



Реклама.

TRANSWEEK.RU

+7 (495) 988 18 00
info@transweek.ru

Открыта подписка на 2017 год



МЕДИА-ГРУППА «ПОРТНЬЮС» ПРЕДЛАГАЕТ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ НА 2017 ГОД НА СЛЕДУЮЩИЕ ИЗДАНИЯ:



Газета «Водный транспорт»

Отраслевая газета «Водный транспорт» (свидетельство о регистрации СМИ № ФС77-35138) основана в 1918 году. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Являясь органом Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР, «Водный транспорт» объективно и своевременно освещал достижения и проблемы отрасли.

ИАА «ПортНьюс» по заказу Российской палаты судоходства в рамках отраслевого информационного проекта «Российское судоходство» приступило к ежемесячному выпуску газеты «Водный транспорт». Обновленное издание с почти 100-летней историей 15 апреля 2011 года вышло из типографии. Теперь газета «Водный транспорт» выходит ежемесячно.

Стоимость подписки на год составляет 2400 рублей за один экземпляр газеты. Два экземпляра на год — 3600 рублей. В стоимость входит доставка посредством «Почты России». Услуга НДС не облагается.



Журнал «Портовый сервис»

Журнал содержит актуальные интервью, обзоры, а также аналитику и статистические данные. Обзоры и интервью журнала затрагивают законотворческую сферу, тему развития портов, оказания сервисных услуг в морских портах, а также вопросы строительства портового и ледокольного флота.

100-страничное гляцевое издание выпускается 2 раза в год — по итогам работы отрасли за полугодие и за год (в феврале и августе каждого года). Каждый номер журнала сопровождается электронной англоязычной версией.

Стоимость подписки на год составляет 6000 рублей. В стоимость входит почтовая доставка. Услуга НДС не облагается.



Журнал «Гидротехника»

Межотраслевой журнал для специалистов, посвящен вопросам современного гидротехнического строительства, обсуждению новых технологических решений и разработок науки, бизнеса, производства.

Журнал освещает инженерные изыскания и проектирование гидротехнических сооружений (ГТС), строительство ГТС различного типа в регионах России, странах ближнего и дальнего зарубежья; вопросы эксплуатации, ремонта, реконструкции ГТС. На страницах журнала представлены современные технологии, оборудование и материалы, применяемые при строительстве, обследовании, для защиты и эксплуатации ГТС, в том числе в сложных грунтовых и климатических условиях. В журнале обсуждаются актуальные проблемы, достижения и инновации гидротехники, публикуются научные и методические разработки ведущих специалистов отрасли. Журнал выпускается четыре раза в году. Каждый номер сопровождается электронной версией на русском языке.

Стоимость подписки на год составляет 6000 рублей. В стоимость входит почтовая доставка. Услуга НДС не облагается.

Для заключения договоров на подписку просьба направить заявку в офис медиа-группы «ПортНьюс». Заявку направлять по электронной почте snitko@portnews.ru. Телефон (812) 570-78-03



«Ян Де Нул» ставит рекорды в Арктике

В российской части Арктики на полуострове Ямал в непростых погодных условиях завершается строительство порта Сабетта. Компания «Ян Де Нул Н.В.», мировой лидер в области дноуглубления и морского строительства, была выбрана подрядчиком на выполнение капитальных дноуглубительных работ по строительству нового порта в 2016 и 2017 годах. Договор был подписан с АО «УСК МОСТ», генеральным подрядчиком, назначенным Правительством Российской Федерации. Летний сезон закончился, и компания «Ян Де Нул Н.В.» выполнила половину работ по договору.

В июне 2016 года 18 земснарядов и 4 вспомогательных судна «Ян Де Нул Н.В.» взяли курс в направлении Арктики. Перед ними была поставлена задача расширить 50-километровый Морской канал в Обской губе, а также углубить и расширить акваторию порта Сабетта. По-настоящему трудновыполнимая задача, учитывая то, что данный регион скован льдами семь—девять месяцев в году. «Нам пришлось проявлять большую гибкость, оптимизировать процессы и правильно планировать все операции еще на этапе подготовки работ», — рассказал ИАА «ПортНьюс» менеджер проекта «Сабетта» Деннис Векман.

Не только погодные условия, но и удаленное расположение порта за Полярным кругом затрудняли материально-техническое обеспечение работ. Этот проект оказался чрезвычайно сложным: подрядчику поставлена задача удалить огромные объемы мерзлого грунта, при этом дноуглубительные работы ни при каких обстоятельствах не должны были мешать движению судов в порту Сабетта.

«Но, прежде всего, это оказался уникальный и образцово-показательный проект, — пояснил собеседник ИАА «ПортНьюс». — Группа компаний «Ян Де Нул» имеет большой опыт работы в суровых условиях и удаленных регионах. Мы уже работали в Сабетте в 2012 и 2013 годах. Поэтому мы знали, что ожидать от русского Севера. Не стану скрывать, на каждый этап работ мы имеем запасной план! Это необходимость, для всех проектов».

В 2016 году «Ян Де Нул» должен был закончить все дноуглубительные работы в акватории порта Сабетта всего за три месяца. «Чтобы быть точно уверенными, что мы с максимальной эффективностью воспользуемся периодом, свободным ото льда, для дноуглубления акватории порта, нам пришлось мобилизовать свои суда в Мурманск к первым числам июля. В Мурманске мы ждали, когда сойдет лед. Таким образом, в этом году суда «Ян Де Нул», сопровождаемые ледоколом «Капитан Чадаев», прибыли в Сабетту очень рано», — пояснил Деннис Векман. Земснаряды успешно произвели углубление



в 2012 году и растянулись на 6 лет. Компания «Ян Де Нул Н.В.» была одним из первых подрядчиков на проекте в Сабетте. Работа за Полярным кругом производит неизгладимое впечатление на каждого члена экипажа и штатного сотрудника. «Новость о том, что мы возвращаемся в Сабетту, все встретили с большим энтузиазмом. Наша команда снова хотела испытать себя на прочность в условиях Крайнего Севера и прилететь на объект на вертолете! К немалому удивлению, выяснилось, что инфраструктура порта Сабетта значительно изменилась, был построен новый современный аэропорт, который может принимать Airbus 320! — сообщил Деннис Векман. — Все-го за два года Сабетта совершенно преобразилась. России есть чем гордиться! К счастью, прекрасные ландшафты и северное сияние остались неизменными к большой радости нашего коллектива». И у них будет возможность увидеть все это снова, потому что на 2017 год запланировано возвращение «Ян Де Нул Н.В.» в Сабетту для завершения дноуглубительных работ.

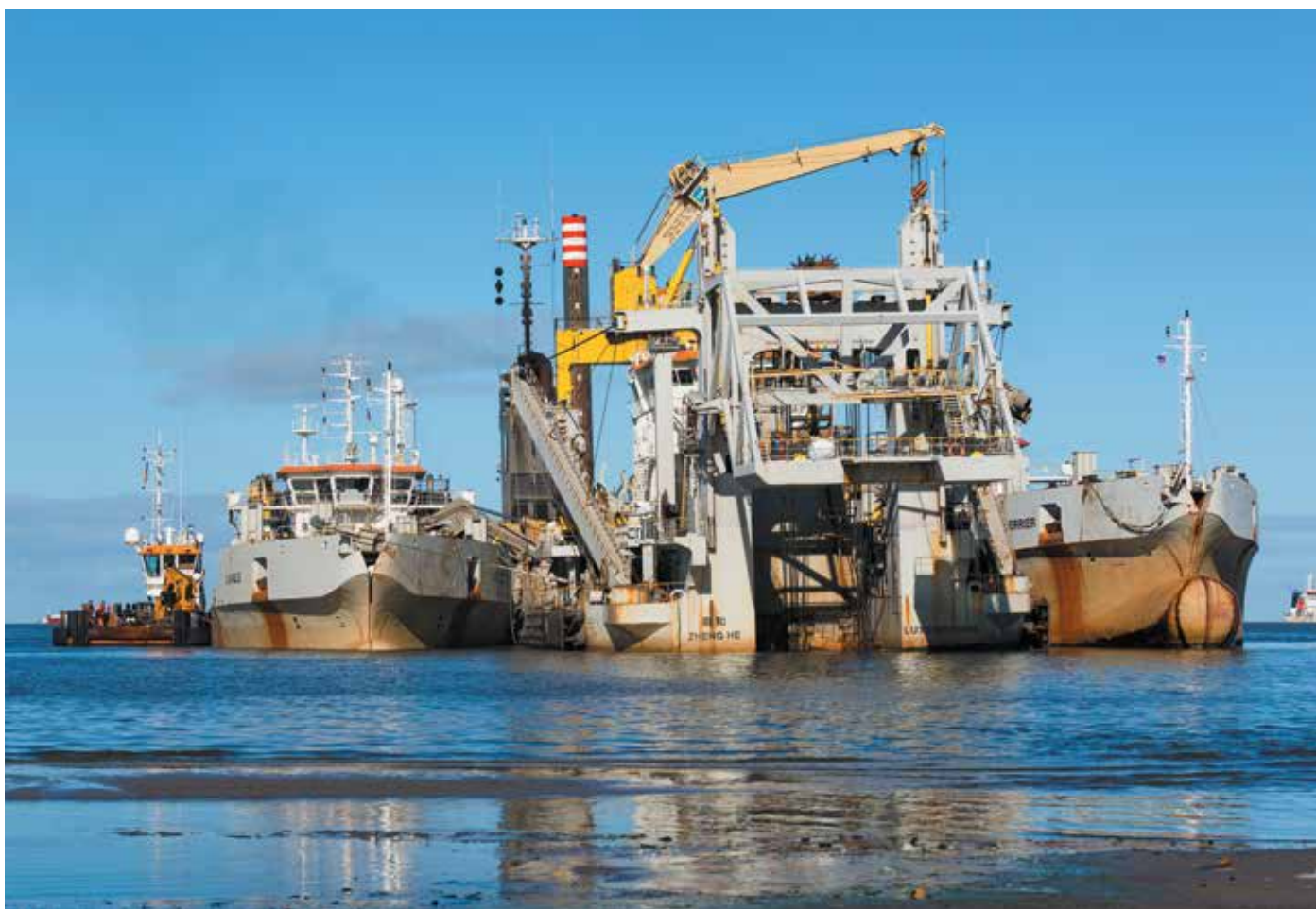
УСПЕШНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО С РОССИЙСКИМИ КОМПАНИЯМИ

Работа в таком отдаленном регионе, с особыми логистическими сложностями, подразумевает тесное сотрудничество с российскими контрагентами. «Помимо капитана порта и лоцманов, при выполнении дноуглубительных работ у технологических причалов № 1 и 2 от нас и нашего генподрядчика требовалось близко взаимодействовать с ОАО «Ямал-СПГ» и ОАО «МРТС», отвечающими за строительство причалов и портовых объектов на причалах, — пояснил Харолд Хеффер. — Чтобы скоординировать работы, потребовалось провести десятки предварительных встреч и постоянно изменять планы на этапе выполнения работ. Дноуглубительные работы в районе технологических причалов нужно было распланировать таким образом, чтобы они начинались после окончания строительства швартово-отбойных

палов, но завершились достаточно рано, чтобы успеть установить модули СИП на рабочей площадке главного швартово-отбойного пала после их разгрузки с транспортного судна полупогружного типа. Важной задачей было скоординировать работы возле технологических причалов, необходимо было, чтобы обе стороны шли на уступки, но в результате конструктивного сотрудничества между «Ян Де Нул Н.В.», АО «УСК МОСТ», ОАО «МРТС» и ОАО «Ямал-СПГ» все работы были выполнены согласно плану».

В ходе проекта специалисты и менеджеры «Ян Де Нул Н.В.» работали совместно с Архангельским филиалом ФГУП «Росморпорт», привлекая ледовых лоцманов, ледокол «Капитан Чадаев», и трюмный землесос «Северная Двина». Этот совершенно новый земснаряд помог производить дноуглубительные работы на подходном канале и в акватории порта у объектов подготовительного периода. Даже учитывая то, что для данного судна это был первый проект, его эффективность превзошла все ожидания в трудных условиях сурового климата и постоянной загруженности порта.





подходного канала к порту Сабетта до отметки –15,1 метра, а также акваторию порта до отметки –15,2 метра. В ходе этой дноуглубительной кампании также был удален слой вечной мерзлоты на участках перед технологическими причалами сжиженного природного газа (СПГ). Всего за три месяца суда «Ян Де Нул» вычерпали грунт общим объемом 17,5 миллиона кубических метров.

СНАБЖЕНИЕ И ЛОГИСТИКА

Порт Сабетта скоро будет самым крупным портом в Арктике, но сегодня он еще не построен. Поэтому организовать материально-техническое снабжение огромного флота «Ян Де Нул» с большими экипажами судов в Сабетте — очень сложная задача. Как рассказал ИАА «ПортНьюс» руководитель работ на проекте «Сабетта» Харолд Хеффер, все члены экипажа и штатные сотрудники размещались на борту судов, потому что в Сабетте пока не хватает мест для проживания персонала.

Топливо для судов на объект привозилось на трех баржах, курсирующих из порта Архангельск. «Это требовало тщательного планирования, — пояснил Х. Хеффер. — Прочие логистические задачи решались с помощью транспортного судна из Архангельска, работа которого очень зависела от погодных условий. В целом приходилось постоянно держать руку на пульсе и корректировать наши планы, чтобы 24 часа в сутки 7 дней в неделю земснаряды могли выполнять дноуглубительные работы». Весь проект координировался филиалом «Ян Де Нул Н. В.» в Москве совместно с проектной группой в Сабетте.

При производстве дноуглубительных работ в непосредственной близости от берега залегал очень тяжелый

для разработки слой мерзлой толщи — так называемый вечномерзлый грунт. «Мы уже сталкивались с таким грунтом в Сабетте в 2013 г. Мы знаем, что наши крупные фрезерные земснаряды могут разрабатывать такой грунт, — рассказал Харолд Хеффер. — Однако масштаб работ по выемке этого невероятно тяжелого для разработки грунта в этом году был просто рекордным». По причине сильного износа некоторых комплектующих перед мобилизацией в Арктику на борт земснарядов пришлось взять большое количество запчастей.

В отличие от 2012 и 2013 годов в порт Сабетта сейчас могут заходить почти все типы судов. Учитывая, что навигация возможна только в летний период, земснарядам «Ян Де Нул» приходилось работать при постоянном

движении судов в порту, начиная от маленьких речных буксиров, толкающих баржи, до самых крупных транспортных судов полупогружного типа, доставляющих в Сабетту большие модули завода по производству СПГ. «Чтобы организовать движение всех этих судов между

работающим дноуглубительным флотом, нам поставили задачу сформировать центр по координации движения судов на борту нашего фрезерного земснаряда Zheng He. Центр этот работал в режиме 24/7, имелся доступ к данным АИС для поиска и спасения, к радару и различным станциям УКВ-диапазона. Благодаря морскому координатору, а также высокопрофессиональной поддержке со стороны капитана порта Сабетта и лоцманов у нас за весь период производства дноуглубительных работ не было ни одного происшествя», — добавил представитель дноуглубительной компании.

Дноуглубительные работы в порту Сабетта начались





Jan De Nul
GROUP

Инновации, профессиональная компетенция и рациональность.

Вот краеугольные камни, лежащие в основании успеха группы компаний «Ян Де Нул». Благодаря мастерству сотрудников и самому современному в мире техническому флоту, группа компаний «Ян Де Нул» является ведущим экспертом в дноуглублении и морском строительстве, а также в выполнении специализированных работ на шельфе для компаний нефтегазового сектора и индустрии возобновляемых источников энергии. Сочетание этих работ с работами по гражданскому строительству и восстановлению окружающей среды делает возможным предлагать Заказчику полный комплекс услуг.

Наши профессиональные и инновационные решения пользуются доверием в среде нашего бизнеса. Будь то строительство новых шлюзов в Панамском канале или новый порт Сабетта на п-ве Ямал, вместе с нашими заказчиками мы делаем весомый вклад в экономическое развитие.

www.jandenul.com





ПАО «МУРМАНСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»



АРКТИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ В ПРИОРИТЕТЕ

- ПАО «ММТП» находится в незамерзающей акватории Кольского залива Баренцева моря, имеет круглогодичный режим плавания морских судов, открытый выход в океан и обеспечивает сообщение с портами Западной Европы, Восточного побережья США, Северного морского пути, архипелага Шпицберген и ежегодно обрабатывает до 300 судов и свыше 200 тыс. вагонов.
- Причалы порта позволяют принимать суда типа Panamax и Capesize.
- Средняя интенсивность погрузки навалочных грузов – 20 тыс. тонн в сутки.
- Мощности общества позволяют осуществлять перевалку любых генеральных и навалочных грузов, в том числе крупногабаритных, длинномерных, тяжеловесных (до 80 тонн).



183024, г. Мурманск, Портовый проезд, 22

Справочная служба АТ С порта: +7 (8152) 48-00-00

Приемная: +7 (8152) 48-06-44, 48-01-25. Канцелярия: +7 (8152) 48-01-58

Отдел кадров: +7 (8152) 48-03-00. Факс: +7 (8152) 42-31-27

E-mail: office@portmurmansk.ru

www.portmurmansk.ru



Фото: Александр Глухов

Арктический, незамерзающий

Мурманский морской торговый порт (ПАО «ММТП») наращивает объем перевалки экспортного угля и каботажных грузов в интересах освоения арктической зоны России. В ближайшей перспективе – поддержание грузооборота порта на уровне 15,0 млн тонн в год, прежде всего за счет расширения и модернизации инфраструктуры.

Грузооборот ПАО «ММТП» за 9 месяцев 2016 года составил 11,3 млн тонн, что на 7,6% выше показателя аналогичного периода 2015 года. Основным грузом для крупнейшей стивидорной компании Арктического бассейна в настоящее время является экспортная угольная продукция.

Так, в августе 2016 года порт достиг рекордного показателя месячной погрузки угля—около 1,5 млн тонн. Всего за 9 месяцев 2016 года было отгружено 10,8 млн тонн угля.

ПАО «ММТП» играет роль не только одного из основных на Северо-Западе страны логистических центров перевалки российского угля на экспорт, но и «арктических ворот» России. Так, в направлении порта Сабетта и архипелагов Новосибирские острова

и Земля Франца-Иосифа через Мурманский морской торговый порт с начала текущего года было перегружено 233,4 тысячи тонн каботажных грузов (в основном щебня и строительных материалов), а также генгрузов, в том числе перевозимых атомным лихтеровозом «Севморпуть».

Работает порт и с тяжеловесными грузами. Так, в августе 2016 года в ММТП был перегружен многотонный гидравлический перегружатель в разобранном виде, который был доставлен из Сабетты в Мурманск теплоходом «Михаил Кутузов».

Как рассказали ИАА «ПортНьюс» в стивидорной компании, главной задачей на краткосрочную перспективу для ПАО «ММТП» является сохранение грузооборота порта на уровне 15 млн тонн в год.



С этой целью ПАО «ММТП», совместно с ОАО «РЖД», реализует проект по увеличению пропускной способности железнодорожной инфраструктуры в направлении порта Мурманск. Реализация проекта «Реконструкция четной горловины с удлинением путей парка формирования и отправления станции Мурманск» позволит выполнять формирование и обработку длинносоставных поездов, увеличить пропускную способность парков формирования, отправления на 4 поезда, скоординировать динамику прироста грузооборота порта с увеличением провозной способности на железнодорожных подходах. Общестроительные работы планируется завершить до конца 2016 года.

Еще более глобальный проект предусматривает последовательную реконструкцию всей причальной инфраструктуры ПАО «ММТП». Реализация инвестиционного проекта «Формирование акватории причалов № 9–14 и внешних подходов» позволит увеличить грузооборот причалов № 9–11 до 5 млн тонн в год, ставить под обработку к причалам № 9–11 два судна типоразмера Рапатах одновременно и ставить под обработку к причалу № 14 судно типа FPMC B Image (длина — 300 м., ширина — 50 м, осадка в грузу — 18,44 м).

Также в порту реализуется программа технического перевооружения. С начала 2016 года на предприятии введены в эксплуатацию четыре новых порталных крана (два крана «Аист» и два крана «Витязь» производства петербургской компании ЗАО «СММ»), а также несколько современных импортных погрузчиков

и другое технологическое оборудование.

К столетнему юбилею Мурманска портовики преподнесли городу сюрприз — смонтировали на новых кранах «Витязь», высота которых составляет около 50 м, систему светильников и прожекторов для оригинальной подсветки в темное время суток. Новый промышленный артобъект заработал в дни юбилейных торжеств. Но и после праздника подсвеченные краны продолжают озарять яркими красками акваторию Кольского залива в период долгой полярной ночи.

Особое внимание в ПАО «ММТП» уделяют совершенствованию комплексной системы пылеподавления. В рамках реализации экологической программы в 2016 году порт приобрел и ввел в эксплуатацию вакуумную подметально-уборочную машину производства чешской компании КОВИТ. Эта современная техника, которую иногда называют «вакуумным пылесосом», стала уже второй в парке вакуумной спецтехники порта, что сразу отразилось на чистоте технологических проездов на территории предприятия.

В ПАО «ММТП» намерены наращивать технологические возможности комплексной системы пылеподавления. До конца года мурманские портовики ожидают поставку двух новых мобильных установок орошения, оборудованных для работы в условиях низких температур в режиме снегообразования. Таким образом, в период зимнего сезона на территории ПАО «ММТП» будут функционировать уже шесть установок орошения, оснащенных «зимним пакетом».



Порт Зарубино растет

В морском порту Зарубино (Приморский край) на протяжении 35 лет работает единственная стивидорная компания — «Морской порт в бухте Троицы». Изначально порт строился для приема и хранения рыбной продукции. Сегодня это предприятие, сохраняя в значительном объеме рыбную специализацию, предлагает широкий спектр услуг по перевалке различных грузов. Для улучшения качества стивидорных услуг и роста грузооборота терминал намерен реализовать программу модернизации портовой инфраструктуры.

Руководство ООО «Морской порт в бухте Троицы» (МПБТ) в сентябре 2016 года утвердило стратегию развития порта на период до 2030 года. На основании общего анализа грузопотоков стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) были определены потенциальные экспортные и импортные грузы, которые могут быть направлены в МПБТ. Для обработки этих грузов предполагается в течение пяти лет значительно увеличить мощность действующего порта. На территории действующего МПБТ, а также вновь образованных искусственных земельных участков планируется строительство терминалов общей пропускной способностью около 6,5 млн тонн в год.

Строительство предполагается проводить в 4 этапа. Вначале — терминал для перевалки генеральных грузов (открытое хранение) грузооборотом 440 тыс. тонн в год и терминал скоропортящихся грузов, рассчитанный на перевалку 360 тыс. тонн в год (каботаж). Вторым этапом планируется строительство нового контейнерного терминала грузооборотом 300 тыс. TEU в год. Для контейнерного терминала, помимо существующей территории в тылу причалов № 1 и 2 МПБТ, будет использован создаваемый искусственный земельный участок. В дальнейшем на созданных участках решено разместить

зерновой терминал (2,5 млн тонн зерна в год), а также терминал пищевых масел (1 млн тонн в год). Реализация этих проектов потребует расширение причальной зоны с четырех до девяти причалов с проведением частичного дноуглубления до 14,5 метра.

По этим проектам завершается подготовка всей необходимой документации, которая будет направлена на согласование в Росморречфлот. Внесение изменений в конструкции собственности ФГУП «Нацрыбресурс» планом модернизации МПБТ не предусмотрено, поэтому согласования с Росрыболовством проект не потребует.

УЛОВ — В ПОРТ

Изначально МПБТ проектировался как рыбный порт, его оборудование и вся инфраструктура рассчитана на перевалку рыбной продукции. Сегодня для осуществления перевалки данного груза в МПБТ имеется реконструированный холодильный комплекс мощностью до 12 тыс. тонн единовременного хранения (6 морозильных камер) с гарантированным температурным режимом до -25°C , а также грузовая рампа.

В Зарубино отмечают большой интерес китайского бизнеса к развитию транзитного потока рыбной продукции (сельдь, минтай, краб) с мест лова через МПБТ



в г. Хуньчунь (КНР), где недавно построен современный холодильный комплекс аналогичной мощностью единовременного хранения до 12 тыс. тонн. Транзитный потенциал рыбной продукции позволит порту обеспечить полную загрузку собственного холодильного комплекса.

Мороженая рыбная продукция продолжает оставаться одной из основных видов груза в МПБТ. В общих показателях грузооборота перевалка рыбы составляет более 50%.

ТРАНЗИТ АТР

Концепция транзитного потенциала транспортной системы России по отношению к Азиатско-Тихоокеанскому региону представляет большой интерес. Развитие портов, расположенных на самом юге Приморского региона, позволит обрабатывать не только каботажные, экспортные, импортные грузы, но и развивать транзитный логистический сервис. Транспортно-логистический комплекс Приморья может стать эффективным партнером Японии, Южной Кореи, Китая, Монголии и других стран Северо-Восточной Азии и АТР.

Поэтому необходимо детально изучать не только существующие международные транспортные коридоры, многие из которых нуждаются в реконструкции из-за своей перегруженности, но и рассмотреть возможность развития новых логистических путей для следования транзитных грузов. Одним из таких путей, входящих в систему международных транспортных коридоров на территории России, является МТК «Приморье-2», проходящий по маршруту Хуньчунь—Краскино—Зарубино—порты АТР.

Морской порт в бухте Троицы включен в состав международного транспортного коридора не случайно. Он имеет ряд преимуществ.

Во-первых, это наличие удобной береговой линии, обеспечивающей естественную защиту причалов от морского волнения. Береговая полоса бухты имеет хорошо защищающий акваторию рельеф, на подходах—большие

глубины (до 20 метров), существуют все природные возможности для создания морской инфраструктуры порта (причалов, терминалов, якорных стоянок и т.д.). Эта бухта лучше других приспособлена для создания незамерзающего порта, способного принимать современные суда класса Post-Panamax круглогодично.

Во-вторых, через Зарубино легко построить удобные логистические пути. Порт расположен на стыке границ трех государств—России, КНДР и КНР, имеет автомобильные и железнодорожные подходы. Кроме того, через ООО «Морской порт в бухте Троицы» проходит самый короткий путь для транзитных грузов с северо-востока Китая в Японию, Южную Корею и другие страны АТР.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

Для обеспечения бесперебойного движения контейнерных грузов по маршруту транспортного коридора Приморье-2 из КНР через ООО «МПБТ» в страны АТР и обратно необходимо повысить пропускную способность международного автомобильного пункта пропуска (МАПП) Краскино и железнодорожного пункта пропуска (ЖДПП) Махалино. Кроме того, заинтересованность иностранных партнеров МПБТ в отправке мороженой продукции в рефрижераторных контейнерах по транзитному транспортному коридору Приморье-2 также увеличит загрузку пунктов пропуска через государственную границу. Однако пропускная способность этих пунктов пропуска на текущий момент крайне ограничена для обработки растущего объема грузов, а ЖДПП Махалино еще имеет крайне узкий перечень номенклатуры грузов, допустимых к перевозке.

Эти инфраструктурные ограничения пока что препятствуют устойчивому развитию МТК Приморье-2. Только решение инфраструктурных проблем позволит успешно реализовать проекты государственно-частного партнерства в морских портах Приморья для развития транзитного потенциала всего Дальневосточного региона.



Лучшее буксирное решение

Крупнейший в России морской угольный терминал — АО «Восточный Порт» — выбирает буксиры Damen для развития своего портового флота. Два из шести буксиров стивидорной компании построены на китайской судовой верфи одного из ведущих мировых судостроителей — компании Damen.

На новом азимутальном буксире ледового класса Агс 4 «Урал» — шестом судне в составе портового флота АО «Восточный Порт» (Приморский край) — в феврале 2016 года был поднят флаг Российской Федерации. Закладка киля этого судна проекта Damen ASD Tug 3010 ICE состоялась в ноябре 2014 года на китайской судовой верфи Damen, а осенью 2015 года буксир был спущен на воду. После прохождения всех необходимых испытаний 14 декабря 2015 года судно вышло из порта Шанхай и направилось в порт приписки Восточный, куда прибыло 19 декабря 2015 года.

Имя «Урал» буксир получил по результатам голосования среди работников порта. Управляющая организация порта — ООО «Управляющая портовая компания» — утвердила выбранное имя. Судно строилось по заказу АО «Восточный Порт» в рамках программы модернизации, которая осуществляется на предприятии с 2010 года по инициативе ООО «Управляющая портовая компания».

Длина буксира достигает 29,84 м, ширина — 9,8 м, максимальная осадка — 4,9 м. Общая мощность двух главных двигателей — 4000 кВт. Управление судном осуществляется при помощи двух винторулевых поворотных колонок, которые обеспечивают изменения направления движения судна на 360 градусов. Максимальная скорость на открытой воде без каравана — 13,9 узла. Буксир серии ASD TUG 3010 является самым мощным в составе флота стивидорной компании: тяговое усилие судна составляет 60 тонн.

Появление в составе портофлота шестого буксира позволит АО «Восточный Порт» увеличить количество швартовок на две операции в сутки. Кроме того, именно «Урал» стал самым мощным буксиром собственного портового флота предприятия. Ранее АО «Восточный Порт» закупило буксирное судно серии Damen ASD Tug 2810 ICE, которое вошло в состав флота компании в конце 2012 года.

АО «Восточный Порт» оперирует флотом, состоящим из трех мощных буксиров-кантовщиков, азимутального буксира и рейдового катера. В обязанности портового флота входит оказание услуг по буксировке и выполнению швартовых операций с судами, снабжение судов, доставка членов экипажей и представителей контролирующих органов на рейд, таможенное оформление судов и выполнение всевозможных спасательных операций. Портофлот осуществляет швартовые операции как для нужд АО «Восточный Порт», так и для сторонних организаций. Буксиры работают не только в бухте Врангеля, но и в бухтах Находка и Козьмино.

ВЫСОКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ

Грузооборот АО «Восточный Порт» по итогам 2015 года составил 22,8 млн тонн российского экспортного угля. В декабре 2012 года предприятие приступило к строительству третьей очереди Угольного комплекса, которая будет введена в эксплуатацию в 2017 году.



С выходом третьей очереди на проектную мощность в 2019 году грузооборот АО «Восточный Порт» составит 39 млн тонн.

Как отметил управляющий директор АО «Восточный Порт» Анатолий Лазарев, достичь высоких показателей производительности на терминале удалось благодаря предпринятым за последние несколько лет мерам: «Мы приобрели новое оборудование для обработки груза, построили новые буксиры для портфлота, внесли ключевые изменения в логистику и осуществили несколько компетентных управленческих решений. Все это способствовало достижению отличных результатов и позволило нам сохранить статус крупнейшего угольного порта страны».

Анатолий Лазарев добавил, что портовый оператор обратил внимание на Damen «как лидера судостроительной промышленности» около 15 лет назад. Однако первый контракт с Damen на строительство буксирного судна был заключен в 2011 году, когда акционеры АО «Восточный Порт» приняли решение инвестировать в модернизацию собственного флота.

СООТНОШЕНИЕ ЦЕНЫ И КАЧЕСТВА

«АО «Восточный Порт» работает с лучшими. И Damen предлагает лучшее соотношение цена-качество, довольно быстрые сроки выполнения контракта, имеет верфи в Китае, что означает более короткий срок доставки судна к нам в порт, использует инновационные технологии при строительстве буксиров, воплощающие все глобальные тенденции в судостроительной отрасли», — говорит Анатолий Лазарев.

«Урал» является мощным буксиром ледового класса, который подходит для работы в самых суровых условиях арктического климата, хотя бухта Врангеля зимой почти никогда не замерзает. Сегодня судно успешно используется оператором для выполнения как швартовых, так и аварийно-спасательных операций в бухте Врангеля и в соседних бухтах круглый год. Благодаря мощным двигателям и современному оборудованию

буксиру удастся обрабатывать крупнотоннажные суда за меньшее время. «Более мощные буксиры с автоматизированными системами управления позволяют сократить время швартовых операций, а также ограничить время присутствия экипажа на палубе во время опасных операций, сводя к минимуму потенциальные риски для персонала», — прокомментировал директор по продажам компании Damen Вадим Акимов.

РОСТ ГРУЗОБОРОТА

АО «Восточный Порт» является крупнейшей угольной стивидорной компанией в России и планирует не только сохранить лидирующие позиции, но и увеличить свою долю на рынке.

«Развитие вспомогательных подразделений, таких как портовый флот, непосредственно влияет на грузооборот и качество наших услуг. Поэтому его модернизация и расширение являются одной из приоритетных задач нашей компании», — говорит А. Лазарев. — Мы обеспечили грузовую базу для своего терминала на несколько лет вперед, заключив контракты с различными грузовладельцами в энергетическом секторе России. Мы также имеем контракты и для третьей очереди АО «Восточный Порт», которая находится в завершающей стадии строительства».

Услуги буксиров компании всегда востребованы у клиентов, поскольку грузооборот между Россией и Азиатско-Тихоокеанским регионом продолжает расти, что ведет к ежегодному росту судозаходов в порты Приморского края.

«Мы уверены, что российский стивидорный бизнес имеет много возможностей для роста и развития. Что может быть лучше, чем работать с партнерами, которые постоянно ищут способы, чтобы предложить что-то новое, выполняют работу, предлагая нестандартные и индивидуальные решения для клиентов. Вот поэтому мы работаем с такими компаниями, как Damen!» — резюмировал управляющий директор АО «Восточный Порт».



СТАНДАРТ СОВЕРШЕНСТВА



ДАМЕН ПРЕДЛАГАЕТ ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ, ВКЛЮЧАЮЩИЙ БУКСИРЫ, РАБОЧИЕ КАТЕРА, ВОЕННО-МОРСКИЕ И ПАТРУЛЬНЫЕ КОРАБЛИ, ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ СУДА, ГРУЗОВЫЕ СУДА, ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЕ СУДА, СУДА ДЛЯ ОФФШОРНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ПАРОМЫ, ПОНТОНЫ И СУПЕРЯХТЫ.

IV Международный Форум дноуглубительных компаний

15 ФЕВРАЛЯ 2017

МОСКВА, ГОСТИНИЦА «УКРАИНА»

Организатор:



Генеральный
спонсор:

DAMEN

Партнеры:



РОСМОРПОРТ



При содействии:



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Спонсор бизнес-ланча:



Мордрага

Спонсор вечернего приема:



Jan De Nul
GROUP



ФЕРТОНИГ

Спонсоры:

Van Oord



Marine ingenuity



ГТН
ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
НОВАЦИОННЫХ СИСТЕМ

Генеральный
медиа-партнер:

ГИДРОТЕХНИКА
журнал для специалистов

Генеральный медиа-
партнер за рубежом:

DredgingToday.com

The industry's ground-breaking news provider

Медиа-поддержка:

Порт
Ньюс

РОССИЙСКОЕ
СУДОХОДСТВО

ВОДНЫЙ
ТРАНСПОРТ





ФАС ударит рублем по тарифам

Федеральная антимонопольная служба России (ФАС) объявила о далеко идущих планах проведения коренной реформы антимонопольного регулирования и тарифообразования в России. Пристальное внимание службы при этом обратилось на стивидорный бизнес в морских портах, притом аргументы антимонопольщиков выглядят недостаточно убедительными.

Как известно, функции Федеральной службы по тарифам (ФСТ) были переданы к ФАС в июле 2015 года. Последняя же постепенно превращается в некоего «мегарегулятора» с далеко идущими планами.

Как заявил в октябре 2016 года в ходе совещания в ФАС глава службы Игорь Артемьев, существовавшая система ценового регулирования тарифов естественных монополий себя полностью дискредитировала и нуждается в реформе. По его мнению, принцип формирования тарифов «от затрат» себя не оправдал, поскольку эти затраты трудноверифицируемы. Взамен ФАС разрабатывает довольно сложную систему определения справедливых тарифов, учитывающую множество факторов.

Отдельное внимание службы привлекла портовая деятельность. Ранее стивидорная деятельность в морских портах была выведена из-под ценового регулирования ФАС, однако теперь служба посчитала, что стивидоры злоупотребили этой «полюшкой».

В августе 2016 года замглавы службы Андрей Цариковский заявил, что ФАС рассматривает возможность отмены ценового дерегулирования деятельности стивидорных компаний из-за того, что ставки на их услуги «возросли в разы». Еще ранее в ФАС заявили, что конеч-

ная цель — снизить маржу портов до уровня, «сопоставимого с другими участниками транспортной цепочки, прежде всего РЖД».

Однако призыв возврата к ценовому регулированию вызвал негативную реакцию в Министерстве транспорта России и экспертной среде. Так, заместитель министра транспорта России, руководитель Росморречфлота Виктор Олерский прокомментировал, что ставки на стивидорные услуги в портах определяются рыночными механизмами — спросом и предложением: «Если нет возможности заплатить — не платят. И мы видим, что ставка меняется, она непостоянна. И, как я всегда говорю, есть один рецепт снизить ставку на перевалку — предложить стивидорные услуги другие и лучшие. То есть дать зеленый свет новым портовым проектам. Тогда рыночные механизмы заработают».

Резко против регуляторных инициатив ФАС выступила Ассоциация морских торговых портов (АСОП). По подсчетам АСОП, в результате курсовых разниц и несвоевременного индексирования портовых сборов только лишь по портовым сборам отрасль потеряла порядка 8–9 млрд руб., которые в конечном счете достались иностранным судовладельцам, а не российским стивидорным



компаниям. Возврат к ценовому регулированию ставок стивидорных компаний приведет к тому же результату, а также пагубно скажется на развитии портовой отрасли, снижению инвестиций в ее развитие. При этом портовая отрасль имеет стратегическое значение для всей страны.

О том, что возврат к регулированию пойдет на пользу именно иностранным компаниям, говорят и в Институте проблем естественных монополий (ИПЕМ). По мнению аналитиков ИПЕМ, снижение ставки и снижение прибыли стивидорных компаний в случае возврата к ценовому регулированию ставок на их услуги означает сокращение затрат и увеличение прибыли грузоотправителей. При этом налог на прибыль, полученный от перевалки импортных и транзитных грузов, будет потерян для государства полностью, а выгодоприобретателями от снижения ставки перевалки в данном случае окажутся иностранные компании. В ИПЕМ также отмечают, что от возврата регулирования сократятся налоговые поступления в бюджеты тех регионов, где расположены терминалы. С другой стороны, больше налогов смогут получить те регионы, где зарегистрированы налогоплательщики из числа предприятий-грузоотправителей, так как в случае возврата к регулированию их издержки снизятся.

Столкнувшись с противодействием, в ФАС подошли к проблеме с другой стороны. Теперь служба настаивает на том, чтобы стивидорные компании выставляли тарифы в рублях хотя бы для российских компаний-грузоотправителей, и грозит оборотными штрафами для тех, кто этого не сделает. При этом к стивидорам были выдвинуты две основные претензии: вывод средств за рубеж при отсутствии инвестиций в развитие терминалов и выставление счетов в иностранной валюте для российских предприятий, что после девальвации рубля резко увеличило их логистические затраты (по данным ФАС, в 1,5 раза). Впрочем, и тот и другой тезис не является бесспорным.

Дело в том, что портовая отрасль в России, несмотря

на все кризисы, постоянно прирастает грузооборотом, превзойдя показатели советского периода. При этом в отличие от авто- и железных дорог морские терминалы развиваются в значительной мере на средства частных инвесторов. Можно привести множество примеров создания, модернизации и развития терминалов в портах: это и строительство аванпорта Бронка в Санкт-Петербурге, создание и модернизация угольных терминалов в портах Восточный, Усть-Луга, Высоцк, развитие портовой инфраструктуры в Тамани, появление новых терминалов в Усть-Луге и т.д. Более того, российская портовая отрасль успешно выполняет стратегическую задачу по переориентации российских внешнеторговых грузов в отечественные гавани, при том что от «советского наследства» в этом смысле больше всего выиграли прибалтийские республики. Если бы вся прибыль выводилась в офшоры и шла на дивиденды, то ничего бы этого не было.

Что касается девальвации рубля, то глава ФАС почему-то не принял во внимание тот факт, что российские экспортеры также получают выручку в валюте. И точно так же выигрывают от рублевой девальвации. В этом смысле для них ничего не поменялось. Другое дело, если экспортеры столкнулись с падением цен на мировом рынке на свои товары (как на то жаловался «Русал») или потеряли часть рынков из-за конкуренции. Однако никто не мешал им ранее инвестировать в создание собственных портовых мощностей (как и делали множество дальновидных компаний). Теперь же получается, что стивидоры и те, кто в них инвестировал, должны расплачиваться по счетам тех, кто инвестировать в отечественные порты не желал.

Кроме того, предложения ФАС по снижению рентабельности стивидоров и переводу их тарифы в рубли, на наш взгляд, плохо учитывает реалии отечественной экономики. Во-первых, не учитывается стоимость заемных средств (которая в России крайне высока, и при низкой рентабельности коммерческие предприятия не смогут обслуживать кредиты), а также отсутствие «длинных денег». По данным участников рынка, до 70% в стоимости тарифа — это средства на обслуживание кредитов. И если средняя себестоимость перевалки балкерных грузов в российских портах составляет \$2–3 за тонну, то обеспечить возврат «короткого» кредита под 15% годовых можно, только держа ставку на уровне не менее \$10 за тонну. Если бы в России выдавали кредиты на «западных» условиях, т.е. на 30 лет и под 3% годовых, то и разговор был бы другой.

Во-вторых, не учитывается высокая зависимость от иностранного оборудования, которое, естественно, продается за валюту. В-третьих, если мы заставляем стивидоров снижать рентабельность, то должны за государственный счет строить всю базовую инфраструктуру, в то время как государство, напротив, старается по возможности переложить расходы на бизнес. Поэтому предложения ФАС, на наш взгляд, противоречат государственной политике на сокращение бюджетных расходов и стимулирование развития за счет частной инициативы.

Конечно, отдельные случаи злоупотреблений со стороны владельцев портовых терминалов могут быть. Но значит, и заниматься ими нужно точно, а не ломая всю систему, которая до сих пор работала вполне успешно.

В настоящее время общественное обсуждение проходит проект правил недискриминационного доступа к услугам естественных монополий в морских портах. Документ, подготовленный ФАС, предполагает равный доступ всех грузоотправителей к соответствующим услугам. Если в результате обсуждения этих правил ФАС найдет взаимопонимание с отраслевым бизнес-сообществом, причем не только с отдельными грузовладельцами и ОАО «РЖД», но и с участниками рынка стивидорных услуг, то это может стать первым шагом к решению накопившегося кома проблем.



Волге и Дону добавят воды

Судоходные глубины на Волге и Нижнем Дону будут восстановлены к 2020 году. Президент и Правительство России поддержали планы Минтранса по строительству двух новых гидроузлов — Багаевского и Нижегородского. Росморречфлот уже приступил к реализации обоих проектов.

Проекты строительства Нижегородского и Багаевского гидроузлов критически важно завершить к 2020 году для ликвидации лимитирующих участков на внутренних водных путях (ВВП) Единой глубоководной системы (ЕГС) европейской части Российской Федерации. Об этом в ходе заседания президиума Госсовета в Волгограде 15 августа 2016 года заявил министр транспорта России Максим Соколов, который обратился к президенту России Владимиру Путину с просьбой поддержать исполнение этих проектов к указанному сроку. Присутствовавший на заседании губернатор Ростовской области Василий Голубев подчеркнул, что только одновременное строительство данных гидроузлов к указанному сроку способно восстановить полноценное речное судоходство в южном направлении.

К моменту проведения Госсовета общий грузооборот

в границах Азово-Донского бассейна ВВП с начала навигации по состоянию на 1 августа 2016 года продолжил снижаться и составил 4 млн 680 тыс. тонн различных грузов, что на 3,3% ниже уровня аналогичного периода 2015 года. Фактические глубины в июле 2016 года на участке от входа в 132-й канал до Кочетовского гидроузла составляли 370–400 см, от Кочетовского гидроузла до 3121-го км реки Дон — 350–370 см.

По итогам заседания президиума Госсовета Владимир Путин поручил Правительству Российской Федерации предусматривать при формировании федерального бюджета на 2017 год и последующие годы до 2020 года включительно необходимые бюджетные ассигнования на финансирование проектов создания Нижегородского низконапорного гидроузла на реке Волге и Багаевского низконапорного гидроузла на реке Дон.



ПРИОРИТЕТЫ РАССТАВЛЕНЫ

Ранее правительство утвердило временный отказ от строительства второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла в пользу строительства Багаевского гидроузла на юге. При этом пришлось «порезать» ряд других мероприятий, в том числе статьи расходов по строительству обслуживающего флота.

Предполагалось, что строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза будет завершено в 2018 году. Нижне-Свирский шлюз на Волго-Балте эксплуатируется с 1936 года и по своим габаритам является наименьшим на Волго-Балтийском пути.

Размер его камеры составляет всего 200 на 21,5 кв. м. Это не позволяет шлюзовать современные барже-буксирные составы, вследствие чего ограничивается пропускная способность всего Волго-Балта. Введение в эксплуатацию второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла позволило бы увеличить пропускную способность Волго-Балтийского водного пути в два раза.

Стоимость проекта, в соответствии с прежней редакцией ФЦП, оценивалась в 13 млрд руб.

Таким образом, если все пойдет по плану, то вначале будет ликвидирован разрыв на Единой глубоководной системе через ввод Нижегородского гидроузла, введен Багаевский гидроузел и лишь затем — Нижне-Свирский. Перспектива разрешения проблем с маловодностью на всей протяженности ЕГС, таким образом, составляет около 5–10 лет, в зависимости от скорости реализации указанных проектов.



РАБОТА НАЧАЛАСЬ

Росморречфлот уже приступил к проектированию Багаевского гидроузла. АО «Акватик» (Москва) в октябре 2016 года признано победителем открытого конкурса на проектирование. Эта проектно-строительная гидротехническая компания предложила выполнить контракт за наименьшую цену в 552 млн 223 тыс. 620 руб.

В соответствии с утвержденными правительством изменениями в соответствующую федеральную целевую программу (ФЦП) проектирование Багаевского

гидроузла будет проводиться в 2016–2017 годах, строительство — в 2018–2020 годах. Общий объем финансирования из средств федерального бюджета составит 22 млрд руб. Результатом проекта должно стать обеспечение гарантированной глубины судового хода в 4 м для прохода крупнотоннажного флота с полной загрузкой на реке Дон. Створ расположения гидроузла утвержден на 3089-м км судового хода реки Дон.

Что касается проекта Нижегородского низконапорного гидроузла (проект предусматривает проектирование и строительство комплексного низконапорного гидроузла на реке Волге в нижнем бьефе Городецкого гидроузла), то в настоящее время идет проектирование, приступит к строительству предполагается в 2018 году, завершить — в 2020 году. Протяженность реконструируемого участка составляет 45 км. Общий объем финансирования, в соответствии с ФЦП, превышает 41,46 млрд руб. (федеральный бюджет).



Замещай, но проверяй

Активное освоение Арктики, шельфовых месторождений, рыболовства и активизация судоходства по внутренним водным путям потребует строительства огромного количества новых судов. В связи с этим перед Россией остро стоит проблематика импортозамещения в условиях санкций, а также вопросы повышения конкурентоспособности и возможностей судостроительной индустрии.

Вечно жить на советском наследии невозможно — российский гражданский флот серьезно устарел, а новые задачи требуют разработки новых проектов судов. Так, только для освоения шельфа потребность в судах и платформах до 2022 года заявлена в объеме порядка 230 ед., а рыбопромысловые предприятия высказали потребность в суммарном строительстве 364 рыбопромысловых судов, включая 91 крупнотоннажное. В массовом обновлении нуждается и флот, работающий на внутренних водных путях.

СИСТЕМНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Разумеется, стратегической задачей государства является загрузка отечественных судостроительных мощностей и их развитие. На это направлены все меры господдержки. К ним относится Постановление Правительства РФ от 22.05.2008 года № 383 о предоставлении российским транспортным компаниям субсидий на возмещение 2/3 затрат на уплату процентов по кредитам, а также лизинговым платежам по договорам лизинга при приобретении судов, построенных на российских верфях. Кроме того, действует Закон Российской Федерации № 305-ФЗ от 07.11.2011 года «О поддержке судостроения и судоходства», предусматривающий льготный налоговый режим при регистрации в Российском международном реестре судов судов, построенных на отечественных верфях после 1 января 2010 года. На субсидирование ставок по

лизинговым и кредитным платежам в рамках программы поддержки судостроения в 2016 году планируется направить более 1,7 млрд руб. средств федерального бюджета. В настоящее время такая поддержка оказывается для строительства 89 судов. Предоставлены субсидии 22 российским судовладельцам на сумму в 841,1 млн руб. на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам и на сумму 944,2 млн руб. на уплату лизинговых платежей.

Тем не менее помимо государственной стимуляции заказчиков необходимо решать проблему низкой конкурентоспособности отечественных верфей. Так, по оценкам представителей компаний-заказчиков, сроки строительства судов на российских верфях нельзя назвать удовлетворительными. Недостаточно квалифицированных управленцев, имеются сложности с системой подготовки специалистов на рабочие специальности. Не развито и серийное производство компонентов и оборудования — то, что имеется, как правило, изготавливается в единичных экземплярах и, соответственно, по очень высоким ценам. Также отмечается, что верфи, которые выполняют госзаказ, отдают ему приоритет перед гражданскими заказами, реализуя их по «остаточному принципу». Существуют и инфраструктурные ограничения: в России нет доков достаточных размерений для строительства крупнотоннажных судов.

В ПОИСКАХ ЦЕНТРА

Одна из главных проблем — отсутствие должной координации и взаимодействия предприятий в отрасли. Так, сегодня существует порядка 3 тыс. разрозненных стандартов судового комплектующего оборудования. Многочисленные каталоги и чертежи, выпущенные в период независимой работы предприятий судостроения, привели к применению проектными организациями идентичных изделий, различающихся идентификационными номерами, что делает невозможным их массовое производство специализированными предприятиями. Без должного обоснования в документах, определяющих облик судна, строительство которого будет финансироваться государством, предусматривается использование конкретного оборудования с точным указанием марки и фирмы производителя, как правило — иностранного. Таким образом, исключается участие отечественных предприятий в подготовке строительства судна.

По имеющимся у ИАА «ПортНьюс» данным, в настоящее время доля импортного комплектующего оборудования в рыболовных судах составляет до 90%, в сухогрузах — 84–90%, танкерах — 83–90%, специальных морских сооружениях — 100%, речных судах — 50–70%, буксирах — 70–100%.

Чтобы разрешить эту ситуацию, необходимо создание координационного Центра. С подобной инициативой выступил ЦНИИ «Курс». В рамках Центра предполагается консолидировать необходимую информацию и создать соответствующий электронный портал. Первым шагом в развитии деятельности Центра станет реализация пилотного проекта (строительство судна), на котором будут опробованы предлагаемые методики и материалы по программе импортозамещения.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ПРЕЖДЕ ВСЕГО

Объединенная судостроительная компания заявила о реализации ряда модернизационных программ и проектов, направленных на увеличение конкурентоспособности входящих в корпорацию предприятий. Программы направлены на достижение «синергетического эффекта» и оптимизации взаимодействия между верфями корпорации, а также на подготовку и удержание квалифицированных кадров. Так, планируется реализовать программу «100% цифра» (создание единого информационного пространства корпорации), проекты «Судометрика» (единое измерительное пространство), «Гибридная лазерно-дуговая сварка» и «Имитационное моделирование».

Кроме того, корпорация реализует ряд проектов в кадровой сфере, включающих организацию профильных классов в школах, переподготовку, привлечение студентов к процессу проектирования судов.

«ЗВЕЗДА» СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО СЧАСТЬЯ

В целом проблему с доками, достаточными для строительства крупнотоннажных судов, должен решить проект судостроительного комплекса «Звезда» на Дальнем Востоке, который реализуется консорциумом инвесторов во главе с Роснефтью через Дальневосточный центр судостроения и судоремонта. Комплексный план развития судовой верфи предполагает строительство 170 судов.

«Судостроительный комплекс «Звезда» станет самой крупной и современной гражданской верфью в России. Фактически создается новый город, большая часть жителей которого будет занята в судостроительной промышленности. Это даст новый вектор развития отечественного судостроения, направленный на проектирование и строительство высокотехнологичных судов, морской техники для работы в тяжелых условиях Арктики и северных морей», — отметил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, добавив, что большая часть продукции верфи будет относиться к разряду «отсутствующей в настоящее время на рынке».



Со стороны инвесторов проекта звучали предложения обязать отечественные нефтегазовые компании размещать заказы именно на СК «Звезда», дабы они не уходили за рубеж. Однако с такой «обязаловкой» согласны далеко не все, поскольку она не будет способствовать конкурентоспособности выпускаемой продукции.

НАУКА ДОКАЖЕТ

Создание судов для освоения Арктики является нетривиальным вызовом, и здесь научный и проектный потенциал России уникален. По данным Министерства энергетики России, всего в 2017 году планируется начать 20 НИОКР (научно-исследовательская и опытно-конструкторская работа) на сумму 3 млрд руб. в сфере освоения шельфа. В 2016 году должны быть завершены 6 НИОКР на сумму в 1,3 млрд руб. Работы направлены на импортозамещение оборудования и техники для освоения шельфовых месторождений.

Крыловским государственным научным центром в настоящее время ведется разработка уникальных арктических ледоколов. Речь идет о ледоколах-лидерах, аналогов которых по мощности и ширине канала не существовало. Проектирование основного атомного ледокола-лидера мощностью порядка 110 мВт займет около трех лет. Как рассказал ИАА «ПортНьюс» исполнительный директор Крыловского государственного научного центра Михаил Загородников, в настоящее время Крыловским центром выполнен эскизный проект ледокола-лидера, проведены испытания в ледовом бассейне, составлено задание на техпроектирование. Ориентировочная стоимость такого судна составляет 75–80 млрд руб. Ширина канала у ледокола-лидера составит до 55 м, что позволит ему проводить за собой большие караваны, лидировать (отсюда и название). Кроме того, стоит задача обеспечения коммерческой скорости при ледовой проводке. Она составляет около 10 узлов. Ледокол-лидер будет способен обеспечить данную скорость во льдах толщиной до 2,5 м.

Кроме того, Крыловским центром был выполнен эскизный проект второго варианта ледокола-лидера с шириной канала в 62 м и мощностью в 60 МВт. Данный ледокол может применяться наряду с вышеописанным. Ледокол будет эффективнее при проводке караванов в Арктике с учетом развития гидрометеорологической службы, применения беспилотников, спутников и т.д. Благодаря этому можно будет заранее обходить торосы, так как судно не сможет преодолевать четырехметровые льды. Но при этом данный ледокол также сможет обеспечивать коммерческую скорость в 10 узлов при толщине льда в 2,5 м. Стоимость строительства такого ледокола составит 50–55 млрд руб.

Таким образом, у России имеются все предпосылки и наработки создать мощную, высокотехнологичную и разноплановую судостроительную отрасль. Однако для этого придется немало потрудиться.



Онежский судзавод вышел на проектную мощность

Онежский судостроительно-судоремонтный завод (ОССЗ, Петрозаводск, Карелия), основанный на базе судоремонтных мощностей Беломорско-Онежского пароходства, в 2015 году был передан в государственную собственность под управление ФГУП «Росморпорт». Сейчас работа на предприятии возобновилась, обновленный Онежский ССЗ вышел на проектную мощность и обеспечен заказами еще на два года вперед.

В июне 2015 года Онежский судостроительный завод был открыт после ремонта. «Есть перспективы у завода. Будут новые цеха, новые заказы, качественная продукция», — отметил секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев на церемонии открытия предприятия.

Первым судном, спущенным со стапелей завода в 2015 году, стал лоцманский катер «Енисей» для ФГУП «Росморпорт». Онежский ССЗ обеспечил ремонт судна, который продлился с июня по октябрь 2015 года.

Были отремонтированы подводная часть корпуса и винторулевой комплекс. Также осуществлен капитальный ремонт рулевой машины, главных и вспомога-

тельных двигателей, завершены ремонтно-восстановительные работы в отношении судовых систем и электрооборудования, окрашены подводные и надводные части судна. После успешных испытаний в середине октября 2015 года катер «Енисей» направился в морской порт Астрахань для дальнейшего использования в филиале Росморпорта в качестве плавучей базы для лоцманов.

В дальнейшем завод успешно справился со строительством серии лоцмейстерских катеров проекта 02780М. В апреле и июне 2016 года со стапелей завода были спущены на воду два судна этой серии: «Крутойр» и «Юрий Романченко». Министр транспорта России Максим Соколов обратил внимание на значимость события для



всей Республики: «Для каждого завода спуск судна на воду — это праздник. Буквально два года назад этот завод выглядел совсем не так празднично, как сегодня».

Новые суда предназначены для обслуживания средств навигационного оборудования, обеспечивающих безопасность мореплавания в акваториях морских портов страны. Катер «Крутояр» используется в Северо-Западном бассейновом филиале Росморпорта, а «Юрий Романченко» — в Азовском бассейновом филиале предприятия.

Кроме того, Онежский ССЗ работает над постройкой шести рабочих катеров и трех грунтоотвозных самоходных барж. Закладка головной баржи состоялась в феврале 2016 года, спуск запланирован на III квартал 2017 года. Строительство серии планируется завершить в 2018 году.

Грунтоотвозные самоходные баржи предназначены для обеспечения проектных глубин гидротехнических сооружений, а также для бесперебойной работы дноуглубительного флота Росморпорта. Суда будут транспортировать грунт во время проведения дноуглубительных работ.

Еще одним новым проектом для завода стало производство плавучих знаков — морских буйв. Онежский ССЗ уже построил и передал Росморпорту» более 20 буйв.

По оценке генерального директора Росморпорта Андрея Тарасенко, Онежский завод является одним из лучших среди такого масштаба российских верфей. «Потенциал завода достаточно высок. Наша работа с Онежским ССЗ с момента возобновления его деятельности это подтверждает», — подчеркнул он.

«За короткое время мы получили динамично загружаемый судостроительный завод», — прокомментировал глава Республики Карелия Александр Худилайнен. Глава Карелии отметил, что во многом это заслуга высококвалифицированных инженеров, технологов, проектировщиков, рабочих завода, и обратил внимание на необходимость подготовки молодых специалистов.

Высокое качество работ позволило обеспечить завод и создать в регионе более 500 рабочих мест. Так, в настоящее время портфель заказов Онежского завода содержит заказы на строительство более 12 судов. Общий объем средств, которые будут направлены на их реализацию, составит около 2,5 млрд руб.





Служебному флоту быть

«Озерная Верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область), успешно реализуя различные проекты строительства скоростных катеров многофункционального назначения, из года в год предлагает новые проекты судов.

«Озерная Верфь» начиная с 2010 года занимается строительством скоростных алюминиевых катеров специального назначения, которые могут быть использованы в качестве служебно-разъездных, поисково-спасательных, штабных, патрульных, инспекторских, природоохранных, на внутренних водных путях (реки, озера, каналы), в акваториях прибрежной морской зоны и устьях крупных рек. Среди заказчиков верфи: Министерство транспорта, Министерство чрезвычайных ситуаций, Министерство внутренних дел, Федеральная таможенная служба и другие.

Линейка катеров верфи регулярно пополняется новыми проектами. Так, в сентябре 2016 года «Озерная Верфь» спустила на воду первый катер проекта 12М — «Георгий Лаподуш». Судно было заложено в конце мая 2016 года, заказчиком выступило Управление государственного морского и речного надзора (Госморречнадзор) Ространснадзора.

Патрульный флот Госморречнадзора используется при проведении контрольно-надзорных мероприятий на морских и внутренних водных путях. Патрулирование осуществляется с целью предупреждения транспортных происшествий на водных путях и пресечения нарушений законодательства. Суда могут эксплуатироваться на реках, озерах, водохранилищах, а также в прибрежных морских районах.

«Наша организация не первый год получает катера от «Озерной Верфи». Мы отмечаем высокое качество судов, все заказы выполняются в срок. Патрульные суда, построенные на верфи, соответствуют современным требованиям, предъявляемым к такому типу судов, оснащены новейшим навигационным оборудованием и средствами связи», — отметил заместитель начальника Госморречнадзора Ространснадзора Валерий Поддубный.

Всего в 2016 году «Озерная Верфь» поставила территориальным управлениям Госморречнадзора пять патрульных катеров: три проекта 12М и два — 14М, которые предназначены для работы в Санкт-Петербурге, Казани, Хабаровске, Ханты-Мансийске и др. Таким образом, верфь выполнила требования подпрограммы «Государственный контроль и надзор» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» на 2016 год в полном объеме.

На сегодняшний день верфь в рамках госконтрактов построила и передала заказчикам более трех десятков скоростных алюминиевых катеров. География поставок компании — от Калининграда до Владивостока, от Архангельска до Сочи. Среди городов, в которых успешно работает флот «Озерной Верфи»: Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Самара, Новосибирск, Иркутск, Якутск, Хабаровск и т.д.

ФЛОТСКАЯ ДИНАСТИЯ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ



СТАРТУЕТ ПРОЕКТ «ФЛОТСКАЯ ДИНАСТИЯ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ»



Общероссийское отраслевое объединение работодателей «Российская палата судоходства» и ведущая отраслевая медиа-группа «ПортНьюс» в рамках совместного интернет-портала «Российское судоходство» (www.rus-shipping.ru) запускает новый проект «Флотская династия современной России». Данный проект нацелен на улучшение имиджа флотских профессий, привлечение молодежи для работы в отрасли, сохранение семейных трудовых традиций.

На портале «Российское судоходство» создается рубрика «Флотские династии современной России», в которой будут публиковаться материалы об отраслевых династиях. Информация на сайте размещается бесплатно, на постоянной основе и в открытом доступе. Членам каждой династии, информация о которой размещена в рубрике «Флотские династии современной России», выдается памятный диплом.

Флотская династия — это ряд поколений (не менее трех), передающих из рода в род профессиональное мастерство, работающих в одном трудовом коллективе или в различных трудовых коллективах по одной профессии. Претенденты на размещение информации в рубрике «Флотские династии современной России» должны представить по электронному адресу: info@rus-shipping.ru (телефоны для справок: **(812) 712-45-16, 712-45-01**) следующие материалы:

1. Эссе о династии, изложенное в свободной форме с объемом текста от 2 до 5 тыс. знаков.
2. Биографии членов династии, описание их трудовых заслуг.
3. По возможности фотоматериалы, которые обязательно сопровождаются текстом, поясняющим изображение (кто изображен, когда, где, событие).
4. В качестве дополнительных материалов могут быть представлены копии публикаций в СМИ, иные материалы.

Открытие проекта «Флотская династия современной России» состоится в ходе Транспортной недели-2016



Круизное возрождение

Российские судостроители разрушили многолетний миф, о том, что в России нельзя построить пассажирский флот, доказав обратное. Первое круизное судно заложено в августе 2015 года на заводе «Лотос» в Астрахани, в Москве достраивается пассажирский теплоход «Княгиня Ольга», Хабаровский судостроительный завод построил скоростной пассажирский теплоход «70 лет Победы», а на Средне-Невском судостроительном заводе спущен на воду первый пассажирский катамаран из композитных материалов.

Морские и речные круизы — быстро и успешно развивающийся сектор туристической индустрии. По статистике Всемирной торговой организации, ежегодный стабильный прирост туристов, использующих те или иные формы морских круизов, составляет 8%.

В то же время развитие подобных круизов, способных стать драйвером роста всей отрасли, в России пока сдерживается из-за отсутствия необходимого флота. Сейчас речные круизные суда в нашей стране перевозят порядка 350 тыс. туристов в год. При этом круизный флот устаревает быстрыми темпами (средний возраст российских круизных судов составляет около 45 лет), а современные образцы практически отсутствуют.

ЛАЙНЕРУ — БЫТЬ!

Закладка пассажирского лайнера для круизов по Каспийскому морю состоялась на судостроительном заводе «Лотос» (завод с 2012 года находится под управлением ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», ОСК) в Астрахани 15 августа 2016 года. Церемония транслировалась в прямом эфире на заседании Госсовета по развитию внутренних водных путей (ВВП) России под председательством президента Владимира Путина, которое проходило в Волгограде.

Ранее Морским инженерным бюро по заказу Росморречфлота разработан типовой проект нового пассажирского судна для внутренних водных путей (ВВП) Российской Федерации. Есть два типоразмера пассажирского судна — на 300 и 500 пассажиров. Один из этих проектов (модификации PV-300VD) и будет реализован по заказу ОАО «Московское речное пароходство».

Строительство четырехпалубного лайнера длиной 141 м, шириной 16,5 м, вместимостью 300 пассажиров оценивается примерно в 2,5 млрд руб. при сроке окупаемости от 15 до 25 лет. Финансирование строительства ведется с применением лизинговых схем, а также с учетом комплекса мер государственной поддержки.

Для стимулирования строительства гражданских судов и морской техники Минпромторг России обладает рядом механизмов господдержки судовладельцев. Так, Минпромторгом России и ОСК разработана программа льготного лизинга пассажирских судов. Возврат лизинговых платежей позволит многократно стимулировать строительство пассажирских судов.

К другим мерам поддержки, действующим сегодня в России, относится постановление Правительства РФ от 22.05.2008 года № 383 о предоставлении российским транспортным компаниям субсидий на возмещение 2/3 затрат на уплату процентов по кредитам, а также лизинговым платежам по договорам лизинга при приобретении судов, построенных на российских верфях. Однако данная мера требует дополнительной доработки в части продления срока ее действия до 15 лет (сейчас действует только на 1 год и требует ежегодного продления).

Кроме того, действует Закон Российской Федерации № 305-ФЗ от 07.11.2011 года «О поддержке судостроения и судоходства», предусматривавший льготный налоговый режим при регистрации в Российском международном реестре судов судов, построенных на отечественных верфях после 1 января 2010 года.

Следует отметить также разработку Минпромторгом России дополнительной меры стимулирования обновления флота — программу утилизации флота. Такая



программа позволяет судоходным (судостроительным) компаниям получать судовые утилизационные гранты.

«В части технических и экономических решений все сделано, вопрос за утилизационным грантом. Тогда можно начинать строительство пассажирского флота. Наши верфи на это способны», — прокомментировал заместитель министра транспорта России, руководитель Росморречфлота Виктор Олерский.

На финансирование судовых утилизационных грантов с 2017 по 2030 год в России планируется потратить более 10 млрд руб. По словам министра промышленности и торговли России Дениса Мантурова, механизм судовых утилизационных грантов Минпромторгом и Минтрансом России включен в государственную программу Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» с 2017 года.

Судовой утилизационный грант — это единовременная выплата судоходной компании при утилизации старого флота. Грант можно будет использовать исключительно для постройки нового судна на российских верфях. Такой грант может быть предоставлен судоходной компании при утилизации судов, возраст которых составляет более 30 лет и которые находятся в собственности этой компании не менее 3 лет. Средства гранта планируется выдавать только после постройки и получения судоходной компанией нового судна.

В расчете судового утилизационного гранта планируется учитывать дедевит, валовую вместимость, пассажироемкость и мощность судна. По предварительным оценкам, размер гранта должен составлять не менее 10% от стоимости нового судна. Эта сумма будет соответствовать возможной цене его продажи на вторичном рынке и стимулировать судовладельца к утилизации судна. В случае с пассажирским флотом размер СУГ запланирован в большем объеме, чем для остального флота.

Заложенный в Астрахани круизный теплоход открывает серию подобных судов. Переговоры с потенциальным заказчиком второго теплохода — крупным оператором речного пассажирского флота компанией «Водоходь» уже ведутся. Рассматривается также вариант размещения заказа на второе судно на заводе «Красное Сормово» в Нижегородской области.

ТРЕТЬЯ КНЯЖНА МОСТУРФЛОТА

Еще одна приятная новость из разряда достижений отечественного импортозамещения. В октябре 2016 года на Волге прошли испытания нового пассажирского судна «Княгиня Ольга».

Первоначально судно называлось «Танаис» — по названию древней греческой колонии, располагавшейся в устье реки Дон. Однако в 2015 году теплоход получил новое имя — «Княгиня Ольга» в соответствии с решением его заказчика — компании «Мостурфлот», которая оперирует теплоходами «Княжна Анастасия» и «Княжна Виктория».

Этот дизель-электроход проекта PV09 имеет длину

около 100 метров, ширину — 13,8 метра, осадку — 1,8 метра. На теплоходе имеются четыре палубы — 3 жилые и одна для прогулок. Кроме того, на борту расположены ресторан и спортивно-оздоровительный комплекс.

Теплоход был заложен на заводе «Верфь братьев Нобель» в городе Рыбинске Ярославской области весной 2014 года, спущен на воду в октябре 2014 года под названием «Танаис». Позднее судно доставлено на Московский судостроительный завод для достройки.

СКОРОСТНОЙ ФЛОТ

Скоростной теплоход проекта А45-2 «70 лет Победы», построенный на Хабаровском судостроительном заводе, в октябре 2016 года отправился в первый технический рейс с заходом в порты Николаевск-на-Амуре и Комсомольск-на-Амуре.

Судно оснащено специальными водометными двигателями большой мощности, которые позволяют развивать скорость более 70 км/ч. Теплоход имеет небольшую осадку — около метра. Это позволяет его использовать на маловодных направлениях. Комфортабельный салон рассчитан на 100 пассажиров.

В настоящее время на Хабаровском судостроительном заводе продолжается строительство двух подобных скоростных пассажирских судов, а также судна на воздушной подушке для внутренних перевозок от Хабаровска до Комсомольска и Николаевска-на-Амуре.

В сентябре 2016 года Средне-Невский судостроительный завод (Ленинградская обл., ОСК) спустил на воду первый пассажирский катамаран проекта 23290. Это скоростное пассажирское судно нового поколения. Катамаран построен из композитных материалов (углепластика) методом вакуумной инфузии и является инновационным продуктом, не имеющим аналогов в России.

Судно спроектировано и построено на класс Российского морского регистра судоходства, что позволяет осуществлять перевозку пассажиров не только по рекам, но и в прибрежной морской зоне.

«Сегодня многие судовладельцы в основном работают по программам переоборудования и модернизации своих судов, однако в целом это не решает главную проблему: отечественный пассажирский флот морально и физически устарел, — отметил генеральный директор СНСЗ Владимир Середохо, — не отвечает современным требованиям безопасности мореплавания и в ближайшие годы подлежит массовому списанию. В связи с чем в этом сегменте рынка сложилась благоприятная ситуация для судостроителей — запрос на развитие и создание пассажирского флота нового поколения».

Решить задачу организации пассажирских перевозок скоростным водным транспортом на базе судов нового поколения возможно на основе механизма создания государственно-частного партнерства. К финансированию проекта уже проявлен интерес со стороны крупной финансовой организации.



СВЯЗЬ В МОРЕ

Решения для экипажа и пассажиров морских судов

Отправляясь в дальнее плавание, морякам и любителям морских путешествий необходимо оставаться на связи с внешним миром: общаться с близкими, следить за новостями, пользоваться социальными сетями и вести деловую переписку. ФГУП «Морсвязьспутник», оператор системы подвижной спутниковой связи «Инмарсат» на территории РФ, провайдер услуг «Иридиум» и морского VSAT, предлагает современные решения голосовой связи и передачи данных, которые соответствуют высоким стандартам качества и надежности.

«Морсвязьспутник» предлагает несколько решений по поддержанию связи для экипажа и пассажиров.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПИН-КОД И ВИРТУАЛЬНЫЕ КАРТЫ

Универсальный ПИН-код и виртуальные карты доступа для экипажа и пассажиров представляют собой технологию, которая обеспечивает услугу телефонной связи (Crew Calling) через системы спутниковой связи на борту судов с берегом.

Crew Calling работает одновременно в различных стандартах спутниковой связи — «Инмарсат» третьего и четвертого поколений, а также системах «Иридиум» и VSAT.

Доступ к системе обеспечивается набором короткого кода доступа и вводом персонального ПИН-кода.

Система позволяет использовать карты с предоплаченным объемом трафика, различные тарифные планы, специально разработанные для различных групп пользователей. Услуга предусматривает извещение о балансе на русском и английском языках и вывод статистики о совершенных звонках.

В системе «Инмарсат» ПИН-код является универсальным — абонент может использовать его для звонков в оба направления. Член экипажа может приобрести ПИН-код и звонить с судна на берег родным и близким. При этом он может сообщить восьмизначный цифровой код близким, что позволит им звонить моряку на судно по

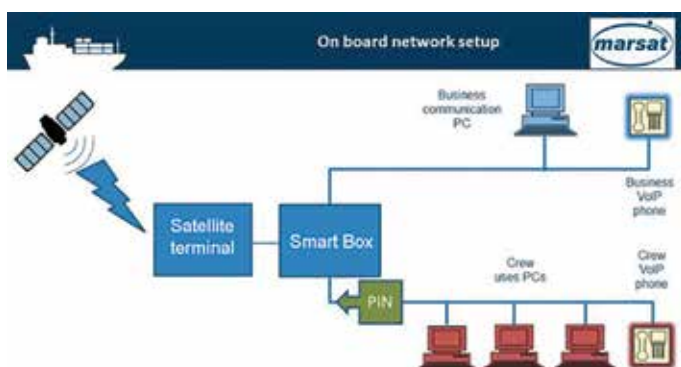


сниженным тарифам по сравнению с операторами наземных сетей. Списание денежных средств будет происходить с единого баланса счета ПИН-кода.

Для судоходных компаний звонки членов экипажа с помощью универсального ПИН-кода с терминалов «Ин-марсат», установленных на судах, не тарифицируются. ПИН-код является личным и полностью предоплаченным.

Отличительной особенностью данной услуги является низкая стоимость связи «берег—судно» по сравнению с операторами наземных телефонных сетей. Офисы судоходных компаний могут значительно сократить расходы на телефонные переговоры с судами, находящимися в рейсах.

ПРИМЕРЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЕШЕНИЙ ДЛЯ ЭКИПАЖА И ПассажиРОВ



ИНТЕРНЕТ-КАФЕ

Также «Морсвязьспутник» предлагает решение по организации интернет-кафе на основе оборудования Smart box. Данное решение позволяет использовать как предоплаченный, так и постоплаченный трафик на одном канале передачи данных, что позволяет эффективно организовать сервис доступа в сеть Интернет.

Решение, доступное для пользователей бортовой сети (LAN), работает как интернет-кафе и позволяет быть на связи с офисом, а также предоставляет экипажу возможность общаться с друзьями и семьей.

Сеть (LAN) с интернет-кафе базируется на устройствах, позволяющих вести online-расчеты.

Гибкая система учета тарифов позволяет разделить трафик владельца судна, капитана, экипажа и пассажиров. ПИН-коды можно применять для каждого судна, управляемого одной компанией, использующей спутниковую сеть.

В дополнение услуга предусматривает доступ администратора, что позволяет анализировать online-отчеты по использованию трафика, которые дают судовладельцу полную прозрачную картину использования Интернета экипажем.

Отметим, что услуги и решения «Морсвязьспутника» позволяют экипажу и пассажирам поддерживать необходимую связь с портом приписки, другими судами, с родными и близкими на берегу, что, безусловно, делает пребывание в море более комфортным.

БУНКЕР НА РАСПУТЬЕ

В последние месяцы цены на нефть умеренно росли на фоне оптимистичных новостей о возможности крупнейших стран-производителей нефти договориться между собой. Однако этот рост пока нельзя назвать устойчивым ввиду слабых фундаментальных факторов на нефтяном рынке и сохраняющейся геополитической обстановке, которая продолжает оказывать влияние на нефтяные цены. На этом фоне цены на бункерное топливо росли, но их динамика следовала за рыночными тенденциями, присущими конкретному региону.

ВЛАДИВОСТОК

Средняя индикативная цена на мазут стандарта IFO-380 HS в порту Владивосток во втором полугодии (июль — ноябрь) 2016 года составила \$237 за тонну. К июлю на фоне укрепления рубля и повышения цен на нефтебазы цена на мазут достигла своего стабильно высокого уровня (по сравнению с январем 2016 года, когда цена составляла \$120 за тонну). В период июль — сентябрь цена на IFO-380 HS составила во Владивостоке в среднем \$215 за тонну.

Октябрь начался со скачка цен до \$280 за тонну на фоне сложившегося дефицита в регионе. Спрос в регионе вырос из-за перевеса цен портов Сингапур и Владивосток в пользу последнего на \$40. На рынке возник дефицит топлива. Причем партии, которые только ожидали или были на подходе на рынок, уже заранее были распроданы по клиентам. Таким образом, острый дефицит на рынке продержался на протяжении октября. Цены в этот период были на уровне Сингапура. При этом крупные компании могли себе позволить сохранять конкурентные цены на уровне -\$20 от цен порта Сингапур.

Цена на MGO на протяжении всего отчетного периода была стабильной и составила \$395 за тонну, что на 18% ниже в сравнении с аналогичным периодом 2015 года.

Разница цен между портами Владивосток и Сингапур сравнялась в апреле, а с мая цены на MGO в порту Сингапур превысили уровень цен Владивостока на \$40 и сохраняют соотношение на начало ноября.

БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Мониторинг индикативных цен на бункерное топливо, проводимый ИАА «ПортНьюс» во втором полугодии 2016 года, показал, что средняя индикативная цена мазута марки IFO-380 HS в порту Санкт-Петербург в период июль — ноябрь составила \$178 за тонну, что на 3% ниже, чем цена аналогичного периода в 2015 году. Именно в этот период 2015 года цена начала падать до своих рекордных минимумов. Средняя индикативная цена мазута этой же марки в порту Роттердам за отчетный период 2016 года составила \$251 за тонну, что на 30% выше цен в порту Санкт-Петербург.

В период с июля по ноябрь 2016 года средняя индикативная цена тяжелого бункерного топлива была в состоянии умеренного роста, следуя за мировыми тенденциями. В августе был зафиксирован небольшой дефицит на топливо, разница предложений достигала \$30.

В ноябре цена на мазут марки IFO-380 HS достигла максимума за текущий год — \$215 за тонну.

В условиях становления новых ценовых трендов на нефтяном рынке некоторые компании переориентировали направления своей работы: одни занялись продажами нефтепродуктов на экспорт, другие стали бункеровать только светлым видом топлива.

Средняя индикативная цена на MGO в период июль — ноябрь составила \$400 за тонну, что на 10% ниже аналогичной цены предыдущего года. Размах максимальной (июль) и минимальной (август) цены составил \$77.

Минимальная цена на MGO составила \$350 за тонну.

Разница цен на MGO в порту Санкт-Петербург по отношению к цене Роттердама составляет -\$20.

На внутреннем рынке картина обстоит иначе. Рынок поделился на акцизный и неакцизный продукты.

На протяжении отчетного периода цена на MGO с акцизом держалась около 37 000 руб. за тонну. В ноябре цена достигла 39 000 руб. за тонну, тогда как безакцизное топливо можно приобрести около 34 000 руб. за тонну.

Средняя индикативная цена на топливо марки ULSFO в отчетный период составила \$369 за тонну, что на 5% ниже, чем цена аналогичного периода в 2015 году. Цена значительно просела в августе — \$317 за тонну — в этот период появились сообщения о «разморозке» нефтедобывающих проектов в США. Поэтому мы наблюдали снижение на бункерное топливо, вызванное новыми признаками наращивания избытка предложения при достаточно слабом спросе.

В 2016 году топливо с ультранизким содержанием серы уже составило почти 18% от общих продаж бункерного топлива в порту Санкт-Петербург.

НОВОРОССИЙСК

В порту Новороссийск средняя индикативная цена на топливо стандарта IFO-380 HS составила \$190 за тонну. Начав рост с минимальной отметки \$162 за тонну в июле, цена достигла своего максимума в конце октября — \$255 за тонну. Средняя индикативная цена топлива стандарта IFO-380 HS за отчетный период оказалась на 5% ниже, чем уровень аналогичного периода в 2015 году.

Средняя цена на газойль проявила себя в отчетный период отчасти выдержанной и составила \$465 за тонну. Колебания цены составили +/- \$30. Средняя индикативная цена топлива стандарта IFO-380 HS за отчетный период оказалась на 6% ниже, чем уровень аналогичного периода в 2015 году.

Чтобы быть в курсе актуальных цен на судовое топливо, используйте в работе Ценовой бюллетень ИАА «ПортНьюс».

Отчет о ценах на бункерное топливо в портах, приведенных в данном обзоре, обновляется два раза в неделю.

Данные для отчета предоставляются бункерными компаниями. Стоимость подписки в месяц составляет 6 тыс. рублей.

Для оформления подписки направьте запрос на адрес snitko@portnews.ru



ЗАО «БУНКЕРНАЯ КОМПАНИЯ»

163035, Архангельск,
ул. Дежневцев, 34/1, строение 3
Тел. (8182) 420–322,
факс (8182) 420–327
E-mail: arkh@jsbunker.ru,
www.jsbunker.ru

Реклама.

- Оптовые поставки нефтепродуктов любых марок
- Услуги по перевалке и хранению нефтепродуктов
- Услуги по перевозке нефтепродуктов морским, речным и автомобильным транспортом
- Услуги по приему шлама и льяльных вод
- Услуги по блендированию нефтепродуктов

Лицензированный поставщик судового топлива
в Северо-Западном регионе и на трассах Северного морского пути:
Архангельск, Онега, Кандалакша, Мурманск, Варандей, Нарьян-Мар,
Байдарацкая губа, порт Сабетта



НЕФТЕПРОДУКТЫ:

- IFO 380 (RMG 380)
- IFO 180 (RME 180)
- IFO 120 (RME 180)
- IFO 40 (RMD 80)
- IFO 30 (RMA 30)
- MGO (DMA)



Как подготовить достойную смену и оставить работать в России?

Ключевая роль в развитии транспортной отрасли принадлежит кадровому обеспечению. О том, как обеспечить подготовку достойной смены плавсостава, оставить выпускников вузов водного транспорта работать в российских компаниях, а также о подготовке специалистов для стивидорных предприятий рассказывают эксперты отраслевых вузов.

Для успешной работы на флоте выпускники учебных заведений водного транспорта должны быть готовы не только к эксплуатационно-технологической и сервисной деятельности, но и к организационно-управленческой, для чего необходимо научиться применять знания на практике. Для создания необходимых условий и соответствия отечественным и международным стандартам морские образовательные организации ежегодно пересматривают учебные планы подготовки морских специалистов, совершенствуют материально-техническую базу, проходят признание на национальном и международном уровнях.

«Особое внимание необходимо уделять использованию инновационных, активных и интерактивных методов обучения. Использование современных тренажерных комплексов в системе морского образования позволяет создать обстановку, максимально приближенную к реальной на борту судна. Так, курсант, не выходя

в море, может проработать реальный маршрут судна, нести ходовую навигационную вахту и вахту в машинном отделении судов различных типов, расходиться с судами в разных условиях плавания, производить погрузо-разгрузочные операции, обслуживать сложные судовые системы и определять свое местоположение по небесным светилам», — считает начальник кафедры судовождения Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова Анастас Боран-Кешишьян.



Освоение новых образовательных программ позволяет курсантам легко перейти от теории к практике. Вместе с тем прохождение практики на борту судов является обязательным условием успешного освоения морской специальности. Определив критерии оценки и перечень необходимых задач, образовательная организация направляет курсантов на суда

российских и зарубежных судовладельцев. В ходе плавательной практики курсанты отрабатывают тонкости морского дела, адаптируются к морской среде и закрепляют знания, полученные в ходе обучения.

«Качественный переход от теории к практике позволит успешно трудоустроить выпускника, а также сохранить лидирующие позиции Российской Федерации в области морского образования», — отметил Анастас Боран-Кешишьян.

С ним солидарен директор института «Морская академия» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова Александр Горбцов. Он пояснил, что «подготовка членов экипажей судов затрагивает чувствительную тему не только обучения, но и воспитания ответственности будущих моряков, основанную на высоком профессионализме».



Возрастающие требования к объему и содержанию подготовки плавсостава связаны с изменением международных норм, переходом к новым технологиям в судовом оборудовании, обновлении технологии морской перевозки грузов. Все эти изменения необходимо отслеживать и соответствующим образом обновлять учебное оборудование, корректировать практику и т.п.

Очевидно, что для этого требуются значительные вложения в материально-техническую базу подготовки плавсостава, повышение квалификации и развития профессиональных качеств преподавателей.

«Очень эффективным средством, способным резко повысить качество подготовки, можно назвать учебно-производственные суда, способные обеспечить не только необходимую практику, но и полноценный учебный процесс на борту судна. На них перевозится груз, решаются все обычные для судна задачи, а курсанты могут присутствовать при этом, получая необходимый первый опыт под контролем опытных педагогов», — считает Александр Горбцов.

В профессиональном сообществе считают целесообразным строительство, по меньшей мере, трех больших учебно-транспортных судов — по одному на каждый бассейн.



«Если с практикой старшекурсников практически не возникает проблем — есть возможность в компании и на судне присмотреться к почти готовому специалисту, то устроить на практику курсантов младших курсов зачастую бывает проблематично. Для получения профессионального диплома за 5 лет

обучения необходимо получить 12 месяцев стажа работы на судах. С каждым годом становится все больше выпускников, которые к моменту выпуска не получают необходимого стажа работы. В результате после окончания вуза они вынуждены некоторое время работать на рядовых должностях, что может привести к утрате части знаний и навыков к моменту получения профессионального диплома», — отметил профессор кафедры маневрирования и управления судном ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергей Кургузов. По его мнению, возможным путем решения проблемы стало бы увеличение срока обучения с 5 до 5,5 лет (как это было в СССР), для чего необходимо согласие Минобрнауки и разрешение Правительства РФ.

Кроме того, предлагается рассмотреть возможность замены части практики на судах специализированной тренажерной подготовкой. «На мой взгляд, требование обязательного большого стажа работы на судах для соискателей профессиональных дипломов традиционно идет из дотренажерной эры, и оно устарело. Современные тренажеры зачастую позволяют получить профессиональные навыки быстрее и качественнее, чем практика

на судах. Однако для этого необходимо на международном уровне получить согласие на изменение требований к стажу работы на судах в Международной конвенции по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты 1978 года (ПДНВ)», — уточнил профессор Кургузов.

Также предлагается расширить применение смешанного обучения (blended learning) с переводом части учебного процесса на дистанционные образовательные технологии и электронное обучение. Для этого требуется разработка механизмов признания такого обучения и его результатов как со стороны Минтранса России, так и со стороны Минобрнауки.



В свою очередь, особое значение профориентационной работы отметил проректор по учебной работе Сибирского государственного университета водного транспорта (СГУВТ) Виталий Глушец: «Необходимо работать с будущими работодателями на всех этапах подготовки специалистов, начиная

с профориентационной работы и ориентации молодежи в отрасль. Контакт обучающегося с будущим работодателем обеспечен при проведении практики. Для привлечения детей в отрасль водного транспорта было бы хорошо проводить экскурсии школьников на отраслевые предприятия».

Кроме этого, важно повысить эффективность контакта студентов и курсантов с будущими работодателями. Решать вопрос о трудоустройстве будущих специалистов на последнем курсе малоэффективно. Студент должен «прочувствовать» профессию еще на первой практике, а его заинтересованность конкретным судовладельцем, судном или конкретным членом экипажа (будь то знакомый по учебе со старших курсов или профориентатор, повлиявший на выбор будущей профессии) позволит брать пример с лучших и равняться на лучших. Таким образом, он не только приобретет навыки практической работы в составе команды судна, но и будет стремиться работать в конкретной компании. Нельзя не отметить, что одним из продуктивных будет в данном направлении целевое обучение или целевая контрактная подготовка.

Так же, как и предыдущие спикеры, отмечая важность практической подготовки на борту судна, Виталий Глушец пояснил, что «самим компаниям стоит проявлять инициативу и принимать активное участие в обучении студентов, выдвигая требования к будущим специалистам». Это позволит образовательным учреждениям корректировать учебные планы и готовить специалистов, способных сразу после окончания обучения приступить к работе.

ОСТАВИТЬ В РОССИИ

В последнее время все большее количество выпускников отраслевых вузов при трудоустройстве ориентируются на зарубежные компании, объясняя это уровнем зарплат, который на порядок выше, чем в российских компаниях, продолжил Виталий Глушец. В связи с этим российские компании испытывают так называемое кадровое голодание. Поэтому вопрос о том, как выпускника вуза оставить работать в российских компаниях, стоит остро, особенно для плавсостава.

«Будучи студентом, молодые люди в большинстве случаев сталкиваются с финансовыми трудностями. И здесь компании, заинтересованные в будущих специалистах, например, во время практики могут предложить выплату стипендии с последующим трудоустройством в свою компанию, где выпускник должен будет отработать заранее оговоренное количество времени. Когда молодой специалист вольется в процесс и тесно познакомится с отраслью (вернее даже сказать, с конкретным предприятием), скорее всего он продолжит свою профессиональную деятельность именно там», — пояснил проректор СГУВТ.



«Инструментов для взаимодействия и привлечения выпускников может быть множество, — уверен Анастас Боран-Кешишьян. Например, формирование на морских специальностях «целевых групп» на основе двусторонних или многосторонних соглашений о сотрудничестве. Можно заключать с курсантами вузов индивидуальные соглашения (при этом компания финансирует и контролирует учебу, обеспечивает местами практик, а курсант обязуется отработать в компании не менее 3–5 лет). Дополнительным инструментом может стать внедрение на судах российских компаний соответствующих информационных технологий, гарантирующих членам экипажа постоянный доступ к услугам Интернета и электронной почты на всех этапах рейса.

«В крайнем случае можно вернуться и к советской системе распределения выпускников, прошедших обучение за счет федерального бюджета, в национальные судходные компании», — считает Анастас Боран-Кешишьян.

Важно информировать вузы о потребностях российских компаний. Было бы полезным, отмечают представители образовательных учреждений, создать информационную систему, куда стекаются сведения о потребностях российских судходных компаний в курсантах морских образовательных организаций. При условии открытости и прозрачности системы повысится и вероятность трудоустройства курсантов в качестве практикантов, а затем и офицеров в национальные компании.

Еще одним заманчивым предложением для привлечения в российские компании была бы возможность прохождения альтернативной военной службы (когда молодой специалист, имеющий образование по плавательным специальностям, мог бы получить военный билет). Те, кто учился работать на флоте, принесут больше пользы государству, работая по специальности.

В свою очередь, Александр Горобцов считает, что выпускники морских вузов готовы работать в крупных российских компаниях и сами стремятся к этому: «Российская компания «Совкомфлот» является самой престижной и желаемой компанией для большинства наших выпускников. Если разобраться, в чем же причина, то ответ лежит на поверхности: современные суда, динамично развивающаяся компания, в которой много занимаются профессиональным совершенствованием молодых специалистов, достойная зарплата и условия труда и жизни на борту судна — все это приводит к успеху. Любая российская компания, готовая примерно в такой же степени, как ПАО «Совкомфлот», заботиться о своих сотрудниках в целом и молодых специалистах в частности, не будет испытывать нехватки мотивированных, хорошо подготовленных молодых людей».

СПЕЦИАЛИСТЫ ДЛЯ ПОРТОВ

Кроме специалистов для плавсостава российские отраслевые вузы активно готовят кадры для стивидорных компаний.

В настоящее время на первичные должности в стивидорные компании готовятся выпускники института Международного транспортного менеджмента ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, прошедшие обучение по направлению бакалаврской подготовки «Технология транспортных процессов» по профилю «Организация перевозок и управление на водном транспорте».

Необходимо отметить, что спектр будущей деятельности выпускников института достаточно велик, то есть стивидорные компании — лишь одно из возможных направлений реализации выпускников.

Непосредственно «портовую» составляющую подготовки будущих бакалавров обеспечивает кафедра портов и грузовых терминалов, где изучаются такие дисциплины, как грузоведение, транспортная инфраструктура, портовое перегрузочное оборудование, технология и организация перегрузочных процессов, управление работой порта.

В процессе обучения студенты проходят портовую производственную практику. Кроме практики производятся учебные выезды в порты города и области — различной специализации, в том числе в так называемые сухие порты.

ГМУ имени адмирала Ф.Ф. Ушакова также реализует широкий спектр программ высшего и дополнительного профессионального образования для стивидорных предприятий.

Совместно с другими вузами Федерального агентства морского и речного транспорта, а также стивидорными компаниями «Ушаковка» разработала профессиональный стандарт «Стивидор». В нем четко сформулирована функциональная карта профессиональной деятельности современного стивидора, его трудовые функции, требования к уровню образования, знаниям и умениям. В вузе надеются на скорое утверждение Министерством труда и социальной защиты Российской Федерации этого профессионального стандарта.

Для работодателей профессиональный стандарт будет являться основой для конкретных требований при выполнении трудовой функции работника с учетом специфики деятельности стивидорных предприятий.

Очевидно, что темпы подготовки плавсостава и береговых специалистов снижать нельзя, учитывая, что определяющими факторами при выборе молодыми людьми профессии в настоящее время все-таки являются зарплата, условия работы и соцпакет. Без поддержки государства и компаний, заинтересованных в достойных кадрах, вузам не обойтись.



Современные технологии, надежность и качество

СОЗДАЕМ КАЧЕСТВЕННЫЙ ПРОДУКТ,
УДОВЛЕТВОРЯЮЩИЙ ВСЕМ ТРЕБОВАНИЯМ ЗАКАЗЧИКА



Судостроительная компания «Озерная Верфь» предлагает широкий ассортимент скоростных алюминиевых катеров специального назначения, которые могут быть использованы в качестве служебно-разъездных, поисково-спасательных, штабных, патрульных, инспекторских, природоохранных, на внутренних водных путях (реки, озера, каналы), в акваториях прибрежной морской зоны и устьях крупных рек.

ООО «ОЗЕРНАЯ ВЕРФЬ»
Россия, 187320, Ленинградская область,
г. Шлиссельбург, Фабричный остров, д. 2
Тел. +7 (812) 335-25-92
E-mail: info@lakyverf.com

WWW.LAKYVERF.COM



МОРСКОЙ ПОРТ В БУХТЕ ТРОИЦЫ

Реклама.



35 ЛЕТ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ

Единственная стивидорная компания в Зарубино

ООО «МПБТ»

692725, п. Зарубино,
Хасанского района,
Приморского края,
ул. Молодежная 7
Тел. (42331/231) 502-62
E-mail: in@seampbt.ru

www.seaport-troitsa.ru

КОМПЛЕКСНЫЕ УСЛУГИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

- Генеральные грузы
- Контейнеры
- Автомобили
- Рыбная продукция

ПРЕИМУЩЕСТВА

- Незамерзающий порт на юге Дальнего Востока
- Качественный и оперативный сервис
- Оформление таможенных и транспортных документов
- Холодильный комплекс
- МТК «ПРИМОРЬЕ-2»