

**Groteck**

Business Media

На рынке СМИ с 1992 года

# МОРСКИЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

МАШИНОСТРОЕНИЕ, МЕТАЛЛУРГИЯ, НЕФТЕГАЗОВЫЙ КОМПЛЕКС, ЭНЕРГЕТИКА, ТРАНСПОРТ, ЖКХ,  
ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ, БЕЗОПАСНОСТЬ, СТРОИТЕЛЬСТВО, ПИЩЕВАЯ ИНДУСТРИЯ, МЕДИЦИНА,  
ФИНАНСОВЫЙ СЕКТОР, ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКА, ИНДУСТРИЯ СЕРВИСА, ТОРГОВЛЯ, СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО «МОНИТОР»  
**iCenter.Ru**



# № 4 (82) апрель 2016

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ЗАКОНОПРОЕКТЫ  
ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ФИНАНСЫ ИНВЕСТИЦИИ ФОНДОВЫЙ РЫНОК БАНКРОТСТВО  
СЕРТИФИКАЦИЯ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ СТАНДАРТЫ АУДИТ КАЧЕСТВО  
СОГЛАШЕНИЯ ПАРТНЕРСТВО СЛИЯНИЯ ПОГЛОЩЕНИЯ РЕОРГАНИЗАЦИИ КАДРОВЫЕ  
НАЗНАЧЕНИЯ КАДРОВЫЕ РЕШЕНИЯ УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ ПРОБЛЕМЫ  
КОНФЛИКТЫ ИНЦИДЕНТЫ АРБИТРАЖНАЯ ПРАКТИКА ПРОЕКТЫ КОМПЛЕКСНЫЕ  
РЕШЕНИЯ ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ ОБОРУДОВАНИЕ ИНСТРУМЕНТЫ  
МАТЕРИАЛЫ ПРОДУКТЫ УСЛУГИ ОБЗОРЫ ИНДИКАТОРЫ РАЗВИТИЯ  
АНАЛИТИКА ЭКСПЕРТНЫЕ ОЦЕНКИ ДЕЛОВОЙ КАЛЕНДАРЬ ВЫСТАВКИ ФОРУМЫ

## СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Для получения издания  
во 2-м полугодии 2016



2 способа:

1. В вашем  
подписном  
агентстве

2. В редакции  
подробнее  
на iCenter.Ru

## ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ

Готовится проект приказа ФАС, изменяющий стандарты раскрытия информации стивидорных компаний	1
Новый стандарт обязательного электронного обмена данными для международного судоходства введен в Конвенцию FAL	3
Увеличение масштабов пост-таможенного контроля позволит снизить сроки выпуска товаров из морских портов – Руслан Давыдов	4
На создание сухогрузного порта Тамань из федерального бюджета в 2016 году направят 8,7 млрд руб	16
FESCO начинает интермодальные перевозки грузов между Россией и Ираном по Каспию	17
Разработанный Якутией коридор из Китая на Севморпуть в три раза сократит время в пути	18
Федеральные инвестиции в порт Сабетта не окупятся лишь за счет портовых сборов - результат аудита	25
Первоочередная задача – ликвидация лимитирующих участков внутренних водных путей	39

## СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА:

### РЕГУЛИРОВАНИЕ

#### Законодательные акты и инициативы

- Готовится проект приказа ФАС, изменяющий стандарты раскрытия информации стивидорных компаний 1
- Правительство РФ внесло в Госдуму проект изменений в законодательство о морских портах 1
- Опубликован проект изменений в Порядок признания организаций для освидетельствования судов и подготовки экипажей 1
- Минтранс России разъяснил порядок выполнения требований СОЛАС о верификации груженых контейнеров 1
- С 9 апреля ограничение или запрещение движения судов будет осуществляться по новому 2
- Новый стандарт обязательного электронного обмена данными для международного судоходства введен в Конвенцию FAL 3
- Законопроект об отмене лицензирования на водном транспорте направлен в Госдуму 4

#### Таможня: регулирование и правила

- Увеличение масштабов пост-таможенного контроля позволит снизить сроки выпуска товаров из морских портов – Руслан Давыдов 4
- Утвержден формат Центра электронного декларирования Балтийской таможни в порту Бронка - СМИ 4

#### Региональные программы развития

- Багаевский гидроузел на Дону включили в ФЦП по развитию транспорта 4
- В Петербурге подвели итоги пяти лет реализации Стратегии развития транспортно-логистического комплекса города 5
- Инвестпроект Якутии «Модернизация и строительство речных судов» будет включен в проект госпрограммы развития Арктической зоны РФ 6
- Минвостокразвития предлагает внести изменения в федеральный закон «О Свободном порте Владивосток» 7
- Астраханская область предложила Туркмении варианты размещения логистического центра 7
- Махачкалинский морской порт войдет в «зеленый коридор» между РФ и Ираном 8

### ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ СООБЩЕСТВО

#### Корпоративные решения

- Группа НМТП вводит в эксплуатацию систему управления перевалкой грузов 9
- Hyundai продает долю в Новом порту Пусан 9
- APM Terminals планирует инвестировать в расширение терминальных мощностей в порту Танжер (Марокко) 10
- Завершена зимняя навигация FESCO на Дальнем Востоке 10
- Объем нового бизнеса ГТЛК по итогам 2015 года вырос более чем в 3 раза – до 47,7 млрд руб 11
- Туапсинский МТП в I квартале 2016 года направил на развитие портовой инфраструктуры 18,8 млн руб 11

#### Соглашения и партнерство

- Две солидные логистические компанииполнили список резидентов Свободного порта 12
- Продолжает работу совместный координационный совет, созданный руководством СКЖД и Туапсинского морского порта 12
- Минпромторг, ОСК и Особая экономическая зона «Лотос» подписали дорожную карту 13
- Греция подписала соглашение о продаже 51% акций порта Пирей с китайской группой COSCO 13
- Порты Антверпен (Бельгия) и Монреаль (Канада) продолжают сотрудничество 14

## **МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ**

### **Портовая инфраструктура**

- В Архангельске вновь заработал бывший причал Соломбальский 14
- В ЕВРАЗ НМТП создан логистический центр 15
- В иранский порт Энзели готовы инвестировать 4 страны 15
- СРТ намерен расширить терминал в Сингапуре для приема современных мега-судов 16
- На создание сухогрузного порта Тамань из федерального бюджета в 2016 году направят 8,7 млрд руб 16
- Казахстан построит в иранском порту Бендер-Аббас погрузочно-разгрузочные терминалы 17

### **Судоходство. Судоходные линии и сервисы**

- Компания «Актив Логистик» открыла бронирование доставок в Чукотский АО на навигацию-2016 17
- FESCO начинает интермодальные перевозки грузов между Россией и Ираном по Каспию 17
- Из Пионерского по Балтике пустят грузовой паром 18
- HMM, FESCO и CMA CGM запустили новый совместный еженедельный сервис Китай - Южная Корея - Россия 18
- Разработанный Якутией коридор из Китая на Севморпуть в три раза сократит время в пути 18

### **Судостроение. Судоходные средства**

- Stena Line заказала на китайской верфи четыре новых парома класса RoPax 18
- Судзавод «Лотос» (Астрахань) заложил второй танкер-химовоз проекта RST25 для «Волготранса» 19
- Завод «Красное Сормово» построит два танкера проекта RST27 для компании CMS 19
- Maersk получила два танкера типоразмера MR на южнокорейской верфи Sungdong 20

### **Портовые сервисы. Оснащение и оборудование**

- Мировых контейнерных операторов "привяжут" к РПК 20
- В порту Владивосток введен в эксплуатацию модуль контроля импортной продукции растительного происхождения 21
- Мариупольский порт (Украина) возобновил каботажные перевозки 22

### **Тарифы. Ставки. Цены**

- Тарифы на транзитные грузоперевозки морским и ж/д транспортом и на портовые услуги будут регулироваться государством 22
- Суэцкий канал снижает сборы на треть 22

## БЕЗОПАСНОСТЬ СУДОХОДСТВА

- «Росморпорт» оснастит объекты морского транспорта пяти крымских портов инженерно-техническими средствами безопасности за 1,35 млрд руб 23
- На водном транспорте выросло количество аварий 23
- Ряд мер позволит сократить число происшествий на водном транспорте - эксперт 24

## ИНДИКАТОРЫ РАЗВИТИЯ

### Проблемы. Конфликты. Инциденты

- Объем простаивающего контейнерного флота достиг рекордного уровня - 352 судна и 1,57 млн TEU 24
- Ряд капитанов морских портов имеют недостаточный уровень компетенции - Росморречфлот 25
- Федеральные инвестиции в порт Сабетта не окупятся лишь за счет портовых сборов - результат аудита 25
- Иностранские компании оспорили выводы ФАС о контейнерных перевозках 26
- Американские экспортеры просят Конгресс отменить или пересмотреть поправки к SOLAS 26

## Грузообороты российских портов

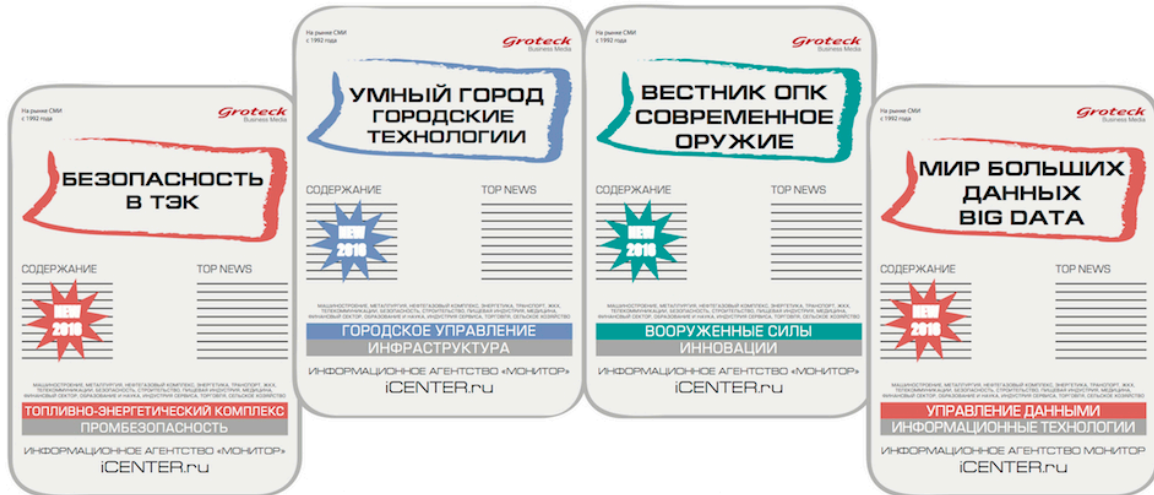
- Контейнерный терминал Санкт-Петербург благодаря низким ценам удвоил оборот и опередил конкурента из Global Ports 26
- Грузооборот ОАО «Порт Высоцкий» за 3 месяца 2016 года вырос на 27,1% - до 1,40 млн тонн 27
- Грузооборот порта «Азов» за 3 месяца 2016 года вырос на 27,2% - до 1,4 млн тонн 27
- Грузооборот порта Таганрог за 3 месяца 2016 года сократился на 23,1% - до 563,2 тыс. тонн 28
- Грузооборот порта Кавказ за 3 месяца 2016 года сократился на 4% - до 3,41 млн тонн 28
- «Евраз НМТП» в I квартале увеличил перевалку на 19%, до 2,5 млн тонн 28
- Грузооборот ОАО «Порт Ванино» вырос в I квартале 2016 года на 36,8% - до 1,6 млн тонн 28
- Грузооборот Архангельского МТП за 3 месяца 2016 года вырос на 0,4% - до 427,0 тыс. тонн 29
- Общий грузооборот порта Ейск за 3 месяца 2016 года вырос на 14,3% - до 848 тыс. тонн 29
- Грузооборот Группы НМТП за 3 месяца 2016 года вырос на 4% - до 37 млн тонн 29
- Грузооборот порта Посъет (Приморский край) за 3 месяца 2016 года вырос на 52% 30
- Грузооборот Большого порта Санкт-Петербург за 3 месяца 2016 года сократился на 8% - до 11,91 млн тонн 30
- Грузооборот порта Усть-Луга за 3 месяца 2016 года вырос на 4% - до 22,33 млн тонн 31

## Грузообороты зарубежных портов

- Обзор: Грузообороты портов Украины 31
- Обзор: Грузообороты портов Западной Европы 33
- Контейнерооборот порта Лос-Анджелес в январе-марте 2016 года вырос на 11,4% до 2 млн TEU 34
- Обзор: Грузообороты портов Прибалтики 34
- Обзор: Грузообороты портов Азии и Австралии 35

## Общепромышленные индикаторы: тенденции, аналитика, интервью

- РЖД к 2020 г прогнозируют значительный рост грузопотока в направлении портов юга РФ	35
- Практически все порты Юга России демонстрируют рост перевалки грузов	36
- Низкие фрахтовые ставки не сделали грузовладельцев счастливее - исследование	37
- Минтранс: Система «Платон» способствует перетоку грузов на водный транспорт	37
- Международная палата судоходства представляет интересы судовладельцев на открывшемся в Нью-Йорке 29 марта заседании комитета ООН	38
- Мощности портов РФ в 2016 году планируется увеличить на 32 млн тонн – Минтранс РФ	39
- Первоочередная задача – ликвидация лимитирующих участков внутренних водных путей	39
- Планы скромнее не стали	40
- Drewry сомневается в целесообразности постановки на сервисы супер-гигантских контейнеровозов	41
- В поисках баланса	41
- Надо переходить к развитию мультимодальности - мнение	43
- Новые требования к российскому речному судостроению в условиях маловодья рек	43
- Как будет выглядеть европейский порт в 2050 году	46
- Грузооборот морских портов России за 3 месяца 2016 года вырос на 4,6% - до 167,3 млн тонн	47
- Нишевый перевозчик Wan Hai стал самой прибыльной контейнерной линией, опередив Maersk	48
- Maersk: главный конкурент Севморпути – Суэцкий канал	48
- Объем перевозок по Севморпути в 2018 году вырастет в 6,3 раза – до 33,8 млн тонн - прогноз	49
- На Коллегии Минтранса подведены итоги 2015 года	49
- Государственный советник Гамбурга Рольф Бёзингер: «Гамбург является для России «воротами в мир»	51



**Выход с 01.01.2016**

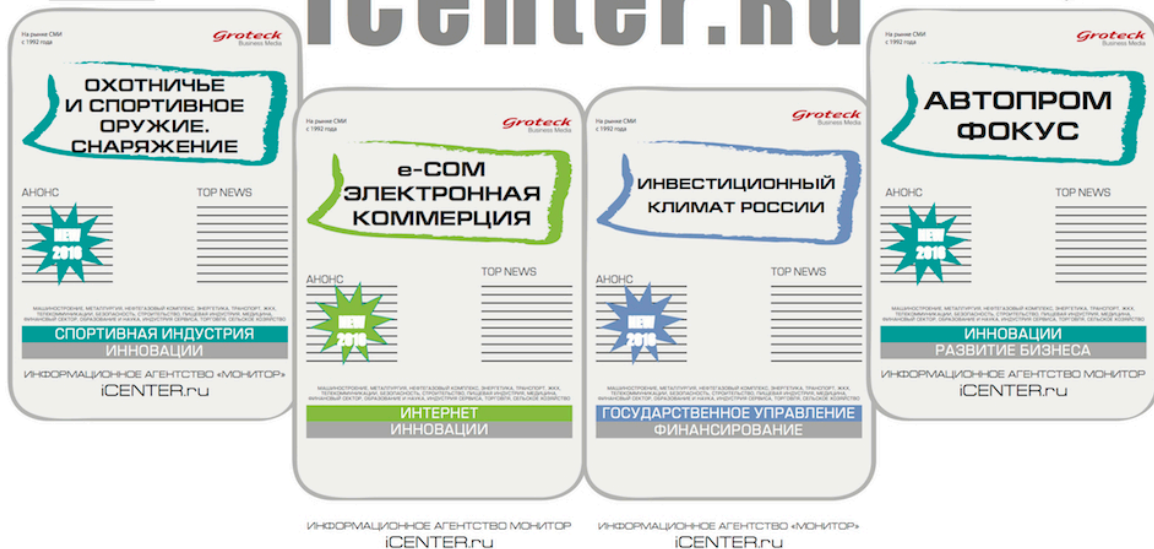
# НОВИНКИ-2016

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ МОНИТОРИНГ  
БОЛЕЕ 60 ТЕМАТИЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ  
ПОМОГУТ СПЕЦИАЛИСТАМ:**

- Выявить Вызовы, Угрозы и Риски
- Определить Точки Развития
- Прогнозировать Темпы Развития
- Оценить Деловую Репутацию Партнеров
- Принять Взвешенное Решение

**Выход с 01.07.2016**

# iCenter.Ru



ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО МОНИТОР  
iCENTER.ru

ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО «МОНИТОР»  
iCENTER.ru



## **РЕГУЛИРОВАНИЕ**

### **Законодательные акты и инициативы**

#### **Готовится проект приказа ФАС, изменяющий стандарты раскрытия информации стивидорных компаний**

18 марта 2016, Россия, Москва, [morvesti.ru](http://morvesti.ru). Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России планирует изменить стандарты раскрытия информации, предоставляемой стивидорными компаниями. Об этом в ходе Общего собрания (29-я конференция) членов Ассоциации морских торговых портов (АСОП) сообщила заместитель начальника Управления регулирования транспорта ФАС Наина Бодровцева.

«В самое ближайшее время стандарты раскрытия информации будут нами пересмотрены. В данный момент готовится проект приказа ФАС по раскрытию информации. Предлагаем направлять нам рекомендации по изданию данного нормативно-правового акта и участвовать в нашей методической работе», - сказала она. Представитель ФАС пояснила, что в данный момент предоставляемая в ФАС (ранее - в ФСТ) информация отчасти чрезмерна и малоинформативна. Многие документы, в случае необходимости, ФАС может запросить по линии межведомственного взаимодействия.

В настоящее время стивидорные компании предоставляют в ФАС ежеквартально несколько форм раскрытия информации - о ценах (тарифах, сборах) на регулируемые работы (услуги) в морских портах, об основных показателях финансово-хозяйственной деятельности субъектов естественных монополий в сфере выполнения (оказания) регулируемых работ (услуг) в морских портах.

#### **Правительство РФ внесло в Госдуму проект изменений в законодательство о морских портах**

30 марта 2016, Россия, Москва, [rus-shipping.ru](http://rus-shipping.ru). Правительство Российской Федерации распоряжением от 26 марта 2016 года №505-р внесло в Государственную Думу проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и некоторые законодательные акты Российской Федерации». Об этом сообщается в материалах высшего исполнительного органа госвласти.

Законопроектом, подготовленным Минтрансом России в инициативном порядке по результатам правоприменительной практики, предусматривается внесение в законодательство изменений в части государственного регулирования деятельности в морских портах, обеспечения безопасности в морских портах, оказания услуг, регулирования земельных и имущественных отношений. Законопроект рассмотрен и одобрен на заседании правительства Российской Федерации 24 марта 2016 года.

В соответствии с документом, статс-секретарь-заместитель министра транспорта Российской Федерации Сергей Аристов назначается официальным представителем правительства РФ при рассмотрении палатами Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и некоторые законодательные акты Российской Федерации.

#### **Опубликован проект изменений в Порядок признания организаций для освидетельствования судов и подготовки экипажей**

01 апреля 2016, Россия, Москва, [rus-shipping.ru](http://rus-shipping.ru). Опубликован проект изменений, которые предлагается внести в Порядок признания организаций в целях наделения их полномочиями по освидетельствованию судов и организаций, осуществляющих подготовку членов экипажей морских судов в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты от 1978 года с поправками, а также по проведению проверок, связанных с освидетельствованием этих судов и организаций, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 8 июня 2011 года № 157. По данным Федерального портала для размещения проектов нормативно-правовых актов, публичное обсуждение проекта продлится до 14 апреля 2016 года.

#### **Минтранс России разъяснил порядок выполнения требований СОЛАС о верификации груженых контейнеров**

04 апреля 2016, Россия, Москва, [rus-shipping.ru](http://rus-shipping.ru). Министерство транспорта России разъяснило порядок выполнения требований о проверке массы (верификации) груженых контейнеров при перевозке на морском судне, в связи с вступающей в силу с 1 июля 2016 года поправкой к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС).

Разъяснения представители Минтранса России дали участникам внешнеэкономической деятельности (ВЭД), перевозчикам и операторам терминалов в ходе круглого стола, организованного НП «Объединение Корпоративных Юристов» (НП «ОКЮР») по инициативе Mediterranean Shipping Company (MSC).

Согласно поправке к Международной конвенции СОЛАС (СОЛАС - 74, Глава VI, Правило 2 (резолюция ИМО MSC.380(94) от 21.11.2014), руководство ИМО в отношении проверенной массы брутто контейнера с грузом (циркуляр ИМО MSC.1/ Circ.1475 от 09.06.2014), если груз перевозится в контейнере, его масса должна быть проверена (удостоверена) грузоотправителем путем взвешивания загруженного контейнера либо взвешиванием загружаемых в контейнер единиц с последующим суммированием их массы с массой порожнего контейнера.

Данное требование не распространяется на порожние контейнеры и на каботажные перевозки.

Сопроводительные документы к контейнерам должны содержать информацию о проверенной массе и о том, кто и каким методом ее проверял. Документ с информацией о массе подтверждается (подписывается) грузоотправителем и предоставляется заблаговременно капитану судна или судовому агенту, а также морскому терминалу. Грузовой план судна составляется на основании подтвержденной массы контейнеров.

Новое требование СОЛАС введено для повышения безопасности мореплавания, чтобы исключить нарушения остойчивости и прочности корпуса крупных контейнеровозов из-за недостоверной информации о весе принимаемых на борт контейнеров. В случае отсутствия документов о верификации массы контейнера капитан судна, агент и терминал обязаны отказать в приеме на борт данного контейнера.

Также наличие документов о верификации веса контейнеров проверяют инспекторы портконтроля, которые также имеют право запретить выход судна с неverified контейнерами на борту.

В соответствии с СОЛАС государство обязано осуществлять освидетельствование устройств взвешивания и методов взвешивания контейнеров грузоотправителем. Причем весы могут быть установлены на предприятии грузоотправителя, на морском терминале и в любом другом месте.

Единственной признанной организацией, которая будет осуществлять в России освидетельствование организаций, осуществляющих подтверждение массы согласно международным требованиям безопасности мореплавания, является Российский морской регистр судоходства (РС).

Тарифы на услуги РС опубликованы на сайте РС.

Точная методика по всем процедурным вопросам будет выпущена Минтрансом России до конца апреля 2016 года и доведена до всех заинтересованных лиц.

**КОМПЕТЕНТНО: Константин Пальников, Российский морской регистр судоходства, генеральный директор**

<<< В штате РС имеется достаточное число инспекторов в различных регионах РФ, что позволит, в случае своевременных заявок, выполнить большую часть освидетельствований весов до 1 июля 2016. >>>

## **С 9 апреля ограничение или запрещение движения судов будет осуществляться по новому**

08 апреля 2016, Россия, Москва, [transport.securitymedia.ru](http://transport.securitymedia.ru). На основании изменений, внесенных Федеральным законом от 09.03.2016 № 51, с 9 апреля 2016 года вступает в силу новая редакция статьи 77 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации "Ограничение или запрещение движения судов".

Текст новой редакции статьи 77 "Ограничение или запрещение движения судов":

1. Вследствие непреодолимой силы и военных действий, объявления карантина, а также при чрезмерном скоплении грузов и судов в порту в целях обеспечения безопасности судоходства, охраны жизни и здоровья людей, сохранности грузов администрация бассейна внутренних водных путей вправе принять решение об ограничении или о запрещении движения судов, об ограничении их осадки вследствие низких уровней воды на определенных участках или определенных направлениях внутренних водных путей (далее - ограничение движения или запрещение движения судов).
2. Ограничение движения или запрещение движения судов вводится распоряжением администрации соответствующего бассейна внутренних водных путей с незамедлительным уведомлением об этом федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере внутреннего водного транспорта.
3. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере внутреннего водного транспорта, в течение трех суток со дня получения от администрации бассейна внутренних водных путей уведомления об ограничении движения или о запрещении движения судов выносит распоряжение о сроке действия ограничения движения или запрещения движения судов. Указанное распоряжение размещается на официальном сайте федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере внутреннего водного транспорта, в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" в течение суток со дня вынесения распоряжения.

4. В случае, если распоряжением, предусмотренным пунктом 3 настоящей статьи, установлен срок действия ограничения движения или запрещения движения судов более чем пять суток, федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере внутреннего водного транспорта, незамедлительно информирует об этом федеральный орган исполнительной власти в области транспорта и Правительство Российской Федерации.

5. Информацию о введении в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи ограничения движения или запрещения движения судов, о сроке действия ограничения движения или запрещения движения судов, который установлен распоряжением, указанным в пункте 3 настоящей статьи, администрация бассейна внутренних водных путей незамедлительно размещает на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" и доводит до сведения организаций внутреннего водного транспорта, осуществляющих судоходство в соответствующем бассейне внутренних водных путей, грузоотправителей, грузополучателей, соответствующих территориальных органов органа государственного надзора, а также до сведения администраций бассейнов внутренних водных путей, смежных с данным бассейном внутренних водных путей, в отношении которого введено ограничение движения или запрещение движения судов.

## Новый стандарт обязательного электронного обмена данными для международного судоходства введен в Конвенцию FAL

13 апреля 2016, Великобритания, portnews.ru. Новый стандарт, относящийся к обязанности государственных органов по созданию систем электронного обмена информацией, является одним из важных изменений в дополненном Приложении к Конвенции FAL, которое вступит в силу с 1 января 2018 года.

Обязательные требования к электронному обмену данными о грузах, экипаже и пассажирах были приняты ИМО в рамках пересмотренного и дополненного Приложения к Конвенции по облегчению международного морского судоходства (FAL), целью которого является согласование процедур, связанных с прибытием судна, стоянкой и отправлением из порта., сообщает Международная морская организация (ИМО).

Новый стандарт в отношении обязанностей органов государственной власти по созданию систем электронного обмена информацией, в течение трех лет после принятия поправок, является одним из важных изменений в пересмотренном Приложении, которое, как ожидается, вступит в силу 1 января 2018 года при соблюдении соответствующих процедур.

Со дня введения таких систем предусмотрен переходный период продолжительностью 12 месяцев, в течение которого будет разрешен бумажный и электронный оборот документов.

Конвенция FAL, впервые принятая в 1965 году, направлена на обеспечение максимальной степени единообразия при оформлении и других процедурах, в том числе обязательных «стандартов» и «рекомендуемой практики» по выполнению формальностей, требований в отношении документов и процедур, которые должны применяться при прибытии, стоянке и отправлении судна, его экипажа и пассажиров, багажа и грузов.

**Конвенция FAL, впервые принятая в 1965 году, направлена на обеспечение максимальной степени единообразия при оформлении и других процедурах**

К ним относятся стандартные формы для максимального объема информации, необходимой для общей декларации, грузовой декларации, списка экипажа и пассажиров; и согласованных требований к важной минимальной информации для декларации судовых запасов и декларации личных вещей экипажа.

Принятие дополненного Приложения к Конвенции FAL Комитетом ИМО по облегчению процедур, на заседании 4-8 апреля 2016 года в штаб-квартире ИМО в Лондоне, состоялось после полного обзора его положений. Данное обновление Приложения направлено на то, чтобы Конвенция FAL надлежащим образом отвечала на нынешние и возникающие потребности судоходной отрасли и способствовала облегчению и ускорению международных морских перевозок.

Цель состоит в том, чтобы предотвратить ненужные задержки судов, а также лиц и имущества, находящихся на борту. Новая рекомендованная практика поощряет использование концепции «единого окна», чтобы включить всю информацию, требуемую государственными органами в связи с прибытием, стоянкой и отправлением судов, людей и грузов, которая подается через единый портал без необходимости дублирования информации.

К числу пересмотренных стандартов относятся увольнение на берег и доступ членов экипажа к береговым объектам, в том числе добавление пункта в перечне, который запрещает какую-либо форму дискриминации при выдаче увольнения на берег: по признаку национальности, расы, цвета кожи, пола, религии, политических убеждений или социального происхождения, а также независимо от государства флага судна, на которых нанятые моряки выполняют работу.

Также были обновлены стандарты и рекомендуемая практика, касающиеся безбилетных пассажиров, чтобы включить ссылки на соответствующие разделы в Международном кодексе по охране судов и портовых сооружений (ISPS).

Новый стандарт требует, чтобы правительства, при возможности, включили в свое национальное законодательство правовые основания для привлечения к ответственности безбилетных пассажиров, или попыток незаконного проезда, ответственности любого физического лица или компании, которые оказывают пособничество такому незаконному проезду, предоставляя доступ к портовой зоне, к любому судну, грузам или грузовым контейнерам.

Отмечается, что также были внесены изменения в стандартизированные формы ИМО (FAL forms), которые охватывают общую декларацию ИМО: грузовая декларация; декларация судовых запасов; декларация вещей экипажа; список пассажиров и опасных грузов.

## **Законопроект об отмене лицензирования на водном транспорте направлен в Госдуму**

14 апреля 2016, Россия, Москва, rus-shipping.ru. Законопроект об отмене лицензирования на водном транспорте направлен в Госдуму России, следует из материалов нижней палаты парламента.

По замыслу авторов законопроекта, отмена лицензирования уменьшит количество внеплановых проверок, сократит непроизводственные простои судов, исключит дублирование контрольно-надзорных функций, сократит расходы федерального бюджета. Законопроект внесен депутатом Александром Меткиным и членом Совета Федерации Николаем Власенко.

## **Таможня: регулирование и правила**

### **Увеличение масштабов пост-таможенного контроля позволит снизить сроки выпуска товаров из морских портов – Руслан Давыдов**

13 апреля 2016, Россия, Санкт-Петербург, tks.ru. Увеличение масштабов пост-таможенного контроля позволит снизить сроки выпуска товаров из морских портов. Об этом 12 апреля 2016 года сообщил на совещании с экспертами Всемирного банка в Санкт-Петербурге (на территории ММПК «Бронка») заместитель руководителя Федеральной таможенной службы (ФТС) России Руслан Давыдов.

«Постконтроль и постаудит повлияют на снижение сроков выпуска товаров», - сказал он.

Давыдов пояснил, что в настоящее время количество сотрудников ФТС, которые занимаются пост-таможенными проверками, невелико. Он примерно 60 тыс. сотрудников Службы лишь около 1 тыс. занимаются такими проверками. «Это будет меняться в сторону увеличения численности», - сказал замруководителя ФТС.

Пост-таможенный аудит – это контроль компании после выпуска товаров путем изучения документов и отчетов с целью убедиться в соблюдении всех требований законодательства по уплате таможенных платежей. В случае выявления нарушений законодательства, в бюджет взыскиваются неуплаченные платежи. Пост-таможенный контроль осуществляют сотрудники таможенных органов.

### **Утвержден формат Центра электронного декларирования Балтийской таможни в порту Бронка - СМИ**

15 апреля 2016, Россия, Санкт-Петербург, portnews.ru. Федеральная таможенная служба утвердила формат Центра электронного декларирования Балтийской таможни в порту Бронка (Санкт-Петербург), сообщает РБК.

ИАА «ПортНьюс» эту информацию в пресс-службе ФТС не подтвердили, однако источник в таможенных органах уточнил, что знает о соответствующей докладной записке, но официальный документ на этот счет пока не поступил.

Ранее администрация Санкт-Петербурга поддержала идею по созданию Центра, в ее пользу также высказывались участники рынка.

## **Региональные программы развития**

### **Багаевский гидроузел на Дону включили в ФЦП по развитию транспорта**

28 марта 2016, Россия, Ростовская обл., rbc.ru. Проект строительства Багаевского гидроузла на реке Дон в районе хутора Арпачин прошел все необходимые согласования в Министерстве транспорта Российской Федерации и Правительстве РФ и включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 год)», сообщил первый заместитель губернатора Ростовской области Александр Гребенщиков на совещании в правительстве региона, посвященном реализации проекта.

В рамках проекта запланировано строительство гидроузла в составе судоходного шлюза, рыбопропускных сооружений, плотины, инженерных сооружений от затопления и подтопления территорий. В 2016 г. будет начато проектирование, к строительству планируется приступить в 2017 г., а в 2020г. ввести объект в эксплуатацию. Появление нового гидроузла, по мнению властей, должно решить сразу несколько проблем, главная из которых – маловодность Дона. В частности, в 2015 г. на реке ниже действующего Кочетовского гидроузла был достигнут исторический рекорд снижения глубины – до 2,7 м. Из-за низких глубин объем грузоперевозок по Дону упал почти на 40% по сравнению с 2014 г. При этом навигация 2014г. тоже оказалась убыточной для судоходных компаний – как ранее отмечал глава региона Василий Голубев, убытки составили около 3 млрд руб.

При этом, как отмечалось на совещании в правительстве области, сегодня на крупнотоннажный флот приходится 85% всех перевозок по Дону. Для таких судов необходима гарантированная глубина 4 м, обеспечить которую, по словам руководителя ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергея Гайдаева, может только строительство нового низконапорного гидроузла.

Строительство Багаевского гидроузла входит в число мероприятий по оздоровлению Цимлянского водохранилища, запас воды в котором с каждым годом снижается, а в прошлом году почти достиг критической отметки. Власти региона убеждены, что с вводом в строй нового гидроузла будет решен целый ряд проблем – это обеспечение жителей области питьевой водой, бесперебойная работа гидросооружений Новочеркасской ГРЭС (в 2015 г. электростанция несколько раз была вынуждена делать аварийные остановки).

Кроме того, по словам заместителя губернатора Вячеслава Василенко, строительство гидроузла может способствовать и сохранению рыбных запасов в Ростовской области.

«Несколько лет назад в регионе был сооружен рыбоходный канал в обход Манычского гидроузла, по которому рыба идет в реку Маныч. Когда же будет построен Багаевский гидроузел, вода соединится с Манычем и возможности для нереста рыб будет гораздо больше. Кроме того, в условиях строительства Багаевского гидроузла обязательно будет прописано возведение рыбоходного канала в пойме Дона за хутором Калининым, чтобы рыба, идя на нерест, могла миновать гидроузел и выходила в Дон», – пояснил Вячеслав Василенко.

Напомним, перспектива строительства гидроузла вызвала неоднозначную реакцию экологов и представителей общественности. По их мнению, реализация проекта приведет к подтоплению прибрежных территорий, в том числе нескольких населенных пунктов, а также негативно скажется на ценных породах рыб.

По данным Сергея Гайдаева, в зону затопления при реализации проекта попадают 217 га. Однако, как отмечают в областном правительстве, «Дон поднимется примерно на 2,5 м и просто вернется на свой прежний природный уровень, который был до маловодности, при этом уже установлено, что в зону подтопления может попасть лишь незначительная часть отдельно стоящих самовольно возведенных строений». В любом случае, по словам Александра Гребенщикова, проектом предусмотрен ряд компенсаций для бизнеса и населения.

Предварительная стоимость строительства Багаевского низконапорного гидроузла оценивается в 22 млрд руб.

## **В Петербурге подвели итоги пяти лет реализации Стратегии развития транспортно-логистического комплекса города**

30 марта 2016, Россия, Санкт-Петербург, gov.spb.ru. Комитет по транспорту направил курирующему вице-губернатору и представил в Правительство Санкт-Петербурга официальный отчет об исполнении Перечня мероприятий на 2010-2015 годы по реализации Стратегии развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга (ТЛК), утвержденной постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 03.07.2007 № 741.

Мероприятия по реализации Стратегии развития ТЛК включают в себя 8 блоков, ориентированных на развитие всех видов транспорта: морского, внутреннего водного, воздушного, железнодорожного, грузового и пассажирского автомобильного транспорта в пригородном, междугородном и международном сообщении, а также терминально-складской инфраструктуры Санкт-Петербурга.

Из запланированных 44 мероприятий выполнено 38, остальные 6 в настоящее время утратили актуальность.

В рамках исполнения общесистемных мероприятий осуществлялся мониторинг федеральных стратегических документов в области транспорта. По результатам предложений Правительства Санкт-Петербурга обеспечено софинансирование из средств федерального бюджета проектов реконструкции автодорог М-20 «Санкт-Петербург – Киев» и М-10 «Скандинавия» на отдельных участках.

Осуществлено оснащение аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС городского наземного пассажирского транспорта.

Мероприятия, направленные на развитие Большого порта Санкт-Петербург привели к изменению структуры порта, увеличению его пропускной способности и объемов высокотехнологичных контейнерных, рефрижераторных и накатных грузов. Созданы новые грузовые районы порта – аванпорты (Моби-Дик, ММПК «Бронка»).

ММПК «Бронка» введен в коммерческую эксплуатацию в декабре 2015 г., 1-й этап проекта рассчитан на грузооборот 500 тыс. TEU и 130 тыс. ед. Ro-Ro грузов в год. Введен в эксплуатацию Пассажирский порт Санкт-Петербург, переданный в собственность города в мае 2011 г. В проект вложено 17,6 млрд рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета – 7,6 млрд. Порт признан экспертами одним из лучших европейских пассажирских портов по инфраструктуре и качеству обслуживания туристов.

В части развития внутреннего водного транспорта с причалов Речного вокзала, Уткиной заводи и Соляного причала в период навигации осуществлялись регулярные маршруты речных судов. В настоящее время ведется работа по передаче причального комплекса Речного вокзала из федеральной собственности в собственность Санкт-Петербурга.

В навигацию 2015 года в городе функционировало 113 маршрутов водного транспорта, на которых перевезено более 2 млн пассажиров. С 2014 года реализуется проект «Городские причалы Санкт-Петербурга», в рамках которого в 2016 году запланирована организация 15 причалов. Завершена разработка Генеральной схемы развития речного транспорта Санкт-Петербурга.

Совместно с ОАО «Российские железные дороги» осуществлены мероприятия по выводу транзитного грузового железнодорожного движения за административные границы Санкт-Петербурга. Разработана и согласована 27.11.2015 на Координационном совете по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области Генеральная схема развития железнодорожного узла Санкт-Петербурга.

Реализована программа демонтажа малоиспользуемых подъездных железнодорожных путей к промышленным предприятиям. В настоящее время проводятся предпроектные проработки по обеспечению железнодорожных подходов к ММПК «Бронка».

В части совершенствования работы грузового автотранспорта и улучшения ситуации на улично-дорожной сети города разработана программа вывода грузовых автотранспортных предприятий в районы, прилегающие к КАД, и во внутригородские зоны локализации грузогенерирующих объектов.

Введены ограничения движения грузового автотранспорта по региональным дорогам с возможностью передвижения по «грузовому каркасу». Налажен контроль по приведению к нормативу весовых нагрузок автотранспортных средств на УДС Санкт-Петербурга. Сформировано 5 земельных участков для создания стоянок грузового автотранспорта (3 – на Выборгском шоссе, 1 – у соединительной ветки ж/д Шушары – Купчино и Шушарского ручья, 1 – п.Шушары).

В 2010 г. вступило в силу соглашение между Санкт-Петербургом, ОАО «Аэропорт «Пулково» и консорциумом ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» о развитии аэропорта «Пулково». За прошедший пятилетний период пассажиропоток аэропорта увеличился с 7 млн человек до 14 млн чел., т.е. в 2 раза.

В настоящее время исполнительными органами государственной власти Петербурга разрабатывается стратегическое соглашение между городом, ПАО «Аэрофлот», АО «Авиакомпания «Россия», ООО «ВВСС», ОАО «Аэропорт Пулково» и ЗАО «Грузовой терминал «Пулково» о долгосрочном взаимовыгодном сотрудничестве. Соглашение предполагает развитие сети маршрутов АК «Россия» для создания крупного международного авиационного транспортного узла в «Пулково» посредством формирования тарифных условий, благоприятных для развития сети маршрутов и увеличения пассажиропотока.

Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 29.04.2008 № 478 одобрена Концепция развития терминально-складской инфраструктуры Санкт-Петербурга. Концепцией утвержден примерный перечень из 20 территорий развития терминально-складской инфраструктуры города. В настоящее время уже активно развиваются территории, расположенные в Шушарах, Бронке, Предпортовой, Ручьях, Осиновой роще, Янино, Горской, Обухово, Юго-Западной.

План мероприятий на 2010-2015 гг. по реализации Стратегии развития ТЛК признан в целом реализованным.

«Проделана большая работа. На новом этапе нам предстоит включить план развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга на 2016-2020 годы в разрабатываемые документы социально-экономического развития с более отдаленным горизонтом планирования, это прежде всего Концепция развития комплексной транспортной системы Санкт-Петербурга, которая будет основой подготовки транспортных разделов Генерального плана города на период 2018-2043 годы. На базе КРТИ создана межведомственная рабочая группа, в которую вовлечены представители Комитета по транспорту. Развитие транспортного каркаса города и городского рынка транспортных услуг должно отвечать потребностям экономики и задаче построения комфортной для жизни городской среды», - обозначил круг очередных задач вице-губернатор Игорь Албин.

## **Инвестпроект Якутии «Модернизация и строительство речных судов» будет включен в проект госпрограммы развития Арктической зоны РФ**

05 апреля 2016, Россия, Саха (Якутия) респ., lenoblast.bezformata.ru. Комплексный инвестиционный проект «Модернизация и строительство речных судов. Реконструкция и модернизация Жатайского судоремонтно-судостроительного завода» будет включен в проект госпрограммы развития Арктической зоны Российской Федерации.

Такое решение принято 4 апреля 2016 года на рабочем совещании Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации РФ. Об этом сообщает пресс-служба Постоянного представительства Республики Саха (Якутия) при президенте РФ.

На совещании, в котором участвовали заместитель министра экономического развития РФ Алексей Цыбульского, представители Минэкономразвития и Минпромторга России, обсуждались вопросы о ходе подготовки новой государственной программы развития Арктической зоны Российской Федерации, проекта Федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации».

Как сообщалось ранее, проект «Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском бассейне» разработан по инициативе генерального директора ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ОАО «ЛОРП») Сергея Ларионова. Отдельным пунктом проекта модернизации предусмотрена модернизация Жатайской базы технической эксплуатации флота.

Как сообщало ИАА «ПортНьюс» ранее, правительство Республики Саха (Якутия) рассчитывает на начало финансирования программы модернизации Жатайского судостроительно-судоремонтного завода с 2017 года. По оценке первого заместителя председателя правительства Республики Саха (Якутия) Павла Маринычева, проект коммерчески не окупается, однако остро необходим для обновления флота судов класса «река-море» в Ленском бассейне.

«Жатайский судоремонтно-судостроительный» завод (входит в структуру ОАО «ЛОРП») основан в 1943 году. Основные виды деятельности: судостроение, судоремонт, машиностроение. Предприятие имеет собственные инженерные службы, конструкторско-технологический отдел, все основные и вспомогательные производства, необходимые для строительства и ремонта полнокомплектных судов. За время существования завода построено более 100 судов.

## **Минвостокразвития предлагает внести изменения в федеральный закон «О Свободном порте Владивосток»**

07 апреля 2016, Россия, Приморский край, rus-shipping.ru. Минвостокразвития предлагает внести изменения в федеральный закон «О Свободном порте Владивосток».

В соответствии с проектом изменений, статус резидента предлагается предоставлять организациям, действующим на территории Свободного порта Владивосток не менее двух лет, при условии, что платежи в краевой и муниципальные бюджеты и государственные внебюджетные фонды составляют не менее 10 млн руб. в год, также такие юридические лица должны предоставить бизнес-план на техническое переоборудование или модернизацию производства с объемом капитальных вложений не менее 100 млн руб. за три года. Об этом сообщает пресс-служба ведомства.

В общественном обсуждении изменений в федеральный закон «О Свободном порте Владивосток» приняли участие представители регионального отделения общественной организации «Деловая Россия», бизнеса, региональной и городской администраций, экспертного сообщества.

Участники «круглого стола» обсудили вопросы предоставления статуса резидента порто-франко и необходимость корректировки действующего законодательства. По словам советника министра по развитию Дальнего Востока Павла Волкова, основной «правовой каркас» для функционирования первого дальневосточного порто-франко создан, но остается ряд нюансов, требующих дополнительного обсуждения.

Интерес вызвала возможность предоставления статуса резидента свободного порта предприятиям, уже работающим на территории Свободного порта Владивосток.

«Сейчас статус резидента могут получить только новый проект или предприятия, начинающие новую деятельность. Фактически для этого необходимо создавать отдельное юридическое лицо», – уточнил представитель Минвостокразвития.

«Мы хотим уравнивать в правах уже существующие на данной территории предприятия и новых резидентов. Нам важно знать позицию бизнес-сообщества и властей для выработки общих поправок к действующему закону», – подчеркнул Павел Волков. Он также отметил большой интерес со стороны бизнеса к предоставлению статуса резидента, и, соответственно, получению административных преференций и налоговых льгот.

К настоящему времени в АО «Корпорация развития Дальнего Востока» поступило 56 официальных заявок от инвесторов на общую сумму инвестиций 148 млрд руб.

Федеральный закон № 212 «О свободном порте Владивосток» вступил в силу 12 октября 2015 года. Режим свободного порта Владивосток предполагает большой спектр преференций. Общий размер страховых взносов на 10 лет для резидентов составляет 7,6% (не для резидентов порядка 30%), а налог на прибыль не превышает 5% из которых 0% - в федеральный бюджет и не более 5% в региональный (не для резидентов 2% в федеральный и 18% в региональный).

В течение 5 лет налог на землю равен 0%. Для резидентов действует ускоренная процедура возмещения НДС – 10 дней (не для резидентов - 3 месяца). До 15 дней сокращено время проведения контрольных проверок и до 40 дней сокращены сроки получения разрешительной документации на капитальное строительство.

## **Астраханская область предложила Туркмении варианты размещения логистического центра**

13 апреля 2016, Россия, Астраханская обл., logistic.ru. Губернатор Астраханской области Александр Жилкин предложил представителям министерства торговли и внешних связей Туркменистана и Союза промышленников и предпринимателей Туркменистана несколько вариантов размещения туркменского торгово-логистического центра в области. Как сообщается на официальном сайте губернатора, встреча членов астраханского правительства с заместителем председателя кабинета министров Туркменистана, министром иностранных дел Рашидом Мередовым состоялась в рамках официального визита делегации области.

Стороны обсудили конкретные экономических проекты, которые уже реализуют Астраханская область и Туркменистан, и которые предполагается осуществить.

Прежде всего, это регулярное паромное сообщение между портами Туркменбаши и Оля. По мнению астраханского губернатора, эта линия особо важна сегодня, учитывая возросшие технические возможности Туркменистана - два новых современных парома, которые могут перевозить как пассажиров, так и автотранспорт.

«В рамках контрсанкций, которые Россия приняла в отношении ряда европейских стран, возникла потребность в сельхозпродуктах и товарах народного потребления, которые традиционно были представлены на российском рынке», - отметил губернатор.

Новое паромное сообщение даст возможность транспортировки через порты Туркменбаши и Оля в Россию товаров как туркменского происхождения, так и транзитных товаров, подчеркнул Александр Жилкин. Среди туркменских товаров рассматриваются пряжа, джинсовая ткань, другие товары легкой, а также пищевой, химической промышленности и стройматериалов.

В связи с этим на первый план выходит намеченное строительство туркменского торгово-логистического центра в Астраханской области.

«Мы предложили нашим партнерам из министерства торговли и внешних связей Туркменистана и Союза промышленников и предпринимателей Туркменистана несколько вариантов его размещения. Готовы помочь в решении любых организационных вопросов и снижении издержек при возведении центра», - отметил Александр Жилкин.

## **Махачкалинский морской порт войдет в «зеленый коридор» между РФ и Ираном**

15 апреля 2016, Россия, Дагестан респ., [rostransport.com](http://rostransport.com). Вопросы организации «зеленого коридора» между Россией и Ираном по перевалке сельскохозяйственной продукции через Махачкалинский морской торговый порт обсудили глава Республики Дагестан Рамазан Абдулатипов, заместитель министра сельского хозяйства России Сергей Левин, первый заместитель председателя комитета Совета Федерации ФС РФ по аграрно-продовольственной политике и природопользованию Сергей Лисовский 14 апреля 2016 года во время посещения порта. Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота.

В совещании также приняли участие председатель правительства Дагестана Абдулсамад Гамидов, члены кабинета министров, представители дагестанской таможни, Россельхознадзора, генеральный директор ФГУП «Махачкалинский морской торговый порт» Ахмед Гаджиев. Иранскую сторону представили председатель инвестиционной компании «Хамрахиян» Сейехамид Хамрахиян, его заместитель Хосро Икрамиостевар, торговый советник компании Бахман Сахеби.

Поручение о создании «зеленого коридора» было дано заместителем председателя правительства РФ Игорем Шуваловым.

«Зеленый коридор» – это специальный комплекс правительственных решений, который позволяет досматривать и оформлять сельскохозяйственные грузы двух стран в упрощенном порядке. Товарооборот между Россией и Ираном сегодня составляет \$700-800 млн.

Россия поставляет в Иран зерно, строительные материалы (лес, металл), в то время как иранская сторона экспортирует свежие фрукты и овощи. Ввиду принятия ограничительных мер и санкций со стороны ряда государств нам необходимо активнее наладить работу с иранскими коллегами. Махачкалинский порт должен стать ключевой точкой этого коридора.

После принятия правительством РФ санкций по ввозу сельхозпродукции из Турецкой Республики Минсельхоз страны активно работает над замещением этой продукции, в первую очередь, товарами из Ирана. Именно с этим, в первую очередь, связано поручение о создании «зеленого коридора».

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил правительству, Федеральной таможенной службе и Минфину РФ провести переговоры и заключить протокол между Таможенной службой России и таможенной Администрацией Ирана с целью создания указанного «зеленого коридора».

Генеральный директор Махачкалинского морского торгового порта Ахмед Гаджиев проинформировал о том, что в рамках товарооборота между Россией и Ираном только в прошлом году в соседнее государство было отгружено более 300 тыс. тонн зерна. Также зафиксирован рост импорта строительных материалов; в частности, в республику за последние три года завезено около 1 млн тонн иранского цемента.

В порту ожидается значительный рост перевалки грузов – подготовлены мощности для возобновления паромного сообщения, для приемки до 200 рефрижераторных контейнеров в месяц.

В порту ведется строительство нового пункта пропуска, который планируется ввести в строй в конце года; его общая площадь составит 27 тыс. кв. м. Реализация данного проекта позволит полностью удовлетворить требования контрольно-надзорных органов и повысит эффективность их работы.

Новый объект оснастят современным оборудованием: сканирование будут производить, не выгружая товар, и скорость прохождения грузов значительно возрастет.

Кроме того, порт располагает 3,5 тыс. кв. м закрытых складских помещений, которые можно использовать под любые грузы. Порт оснащен железнодорожно-паромным причалом, чего нет в портах Ирана.

Для улучшения взаимодействия морского и других видов транспорта в порту и Махачкалинском транспортном узле предполагается создание логистических транспортно-технологических систем, контейнерных терминалов и портового железнодорожного сортировочного парка.

Порт является универсальным и может перерабатывать любые виды грузов как из Махачкалы в Иран, так и из Ирана в Махачкалу.

Рамазан Абдулатипов отметил заинтересованность в повышении эффективности работы Махачкалинского морского торгового порта. Он поручил заинтересованным структурам четко расписать все этапы работы по реализации проекта «Зеленый коридор».

Махачкалинский морской торговый порт является важным стратегическим связующим звеном транспортной системы Юга России с государствами Средней Азии, Ираном, Закавказьем, другими странами региона. Коллектив компании занимается перевозкой и переработкой генеральных, минерально-строительных и наливных грузов, а также паромными и контейнерными перевозками.

Максимальная производственная мощность зернового терминала «Махачкалинского морского торгового порта» составляет около 500 тыс. тонн в год.



## ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ СООБЩЕСТВО

### Корпоративные решения

#### Группа НМТП вводит в эксплуатацию систему управления перевалкой грузов

18 марта 2016, Россия, Краснодарский край, portnews.ru. Группа НМТП (Новороссийск) ввела в эксплуатацию новую информационную систему по управлению перевалкой грузов, созданную на платформе ERP Microsoft Dynamics AX 2012. Как сообщает пресс-служба группы, система позволит в режиме реального времени оперировать максимально актуальными данными о текущем состоянии складского хозяйства, быстро и качественно обрабатывать поступающие от клиентов заявки в условиях большого потока грузов.

Основой проекта стал операционный учет производственной деятельности. Весь поступающий в порт груз размещается в соответствии с планом, сформированным на основе характеристик груза и его спецификации. На основании этого плана груз размещается на складе, формируются необходимые документы и назначаются тальманские задания.

В системе фиксируется фактическое место размещения груза, которое после выгрузки в систему «Карта порта» отображается на наглядной графической схеме. Кроме расположения грузов, Карта порта позволяет видеть местоположение судов, находящихся на причалах и планируемых для обработки.

Внедрение единой централизованной системы на базе Microsoft Dynamics AX 2012 в перспективе позволит ПАО «НМТП» сократить время на обработку грузов на 10%, а производительность при обработке грузов увеличить на 5%, что в конечном итоге скажется на увеличении объема перевалки грузов и позволит оптимизировать многие процессы внутри компании. Посредством введения унифицированного набора форм документов обеспечивается достоверность информации, что практически исключает трудозатраты на двойной ввод данных.

Развитие производственного информационного портала, фундаментом которого также является Система основного производства, обеспечит переход на электронный документооборот с клиентами путем автоматизированной обработки приемных актов, поручений на погрузку, заявок на обработку флота, разнарядок на приём импортных грузов, заявок на дополнительные работы и т.п.

«В ближайшей перспективе – реализация функционала для работы на мобильных терминалах. Инфраструктура НМТП к этому полностью готова – вся территория охвачена Wi-Fi сетью, программная часть уже прорабатывается», - добавил Султан Батов.

Группа НМТП – крупнейший российский портовый оператор по объему грузооборота. Акции ПАО «НМТП» котируются на Московской бирже (NMTP) и на Лондонской фондовой бирже в форме глобальных депозитарных расписок (NCSP). Группа НМТП объединяет компании ПАО «НМТП», ООО «ПТП», АО «НЗТ», ОАО «НСРЗ», ОАО «Флот НМТП», АО «НЛЭ», ОАО «ИПП», ООО «БСК» и АО «СоюзФлот Порт». Грузооборот Группы НМТП в 2015 году вырос на 6,5% - до 139,7 млн тонн.

#### **КОМПЕТЕНТНО: Султан Батов, ПАО «НМТП», генеральный директор**

<<< Интеграция новой системы управления с системами РЖД («Этран» и «Грузовой Экспресс») помогла повысить уровень работы с подвижным составом: отслеживать местоположение вагонов и составов, планировать выгрузку и погрузку вагонов. Введение новой системы управления работой с грузами позволила нам повысить эффективность управления обработкой грузов в порту и перейти к планированию размещения грузов и проводимых в порту работ на основании объективных и актуальных данных. В итоге мы увеличили темп перевалки грузов в порту. Выросла точность расчетов с нашими клиентами, что в конечном итоге, повысило нашу конкурентоспособность. >>>

#### Hyundai продает долю в Новом порту Пусан

31 марта 2016, Корея Южная, tass.ru. Hyundai Merchant Marine продает свою долю в Новом порту Пусан в преддверии масштабных долговых выплат, предстоящих компании в этом году. В этом году компания должна выплатить кредиторам 382 млрд южнокорейских вон (334 млн долларов США) и еще 606 млрд вон - в 2017 году.

Несколько месяцев назад свои акции Нового порта продала вторая крупнейшая судоходная группа Южной Кореи - Hanjin Shipping. В покупке доли НММ, стоимость которой оценивается в 80 млрд вон, по сообщениям, заинтересована PSA International. Со ссылкой на источники IHS сообщает, что переговоры между НММ и PSA начались еще в январе, и в феврале PSA приступила к изучению отчетности по активу.

Ранее НММ продала операции по перевозке СПГ, контейнерные терминалы в США, балкерные операции, а также пакеты акций Hyundai Logistics и туроператора Hyundai Asan. Кроме того, компания продала два из трех нефтяных танкеров VLCC. По итогам 2015 года компания получила убытки 627 млрд корейских вон по сравнению с прибылью 21,8 млрд корейских вон годом ранее.

## **APM Terminals планирует инвестировать в расширение терминальных мощностей в порту Танжер (Марокко)**

31 марта 2016, Марокко, 1tsn.ru. Крупнейший портовый оператор APM Terminals получил концессию на управление нового терминала для перевалки различных грузов на территории портового комплекса Tanger Med 2 в порту Танжер (Марокко), сообщила пресс-служба APM Terminals.

Компания уже осуществляет операции на терминале в порту Tanger Med 1, который был введен в эксплуатацию в июле 2007 года и в 2015 году перевалил 1,7 млн TEUs.

Планируемая мощность нового терминала который будет запущен в 2019 году может составить 5 млн TEUs, а стоимость его строительства составит 758 млн евро.

APM Terminals получила концессию от специального агентства по развитию портового комплекса в Танжере (TMSA) на управление терминалом сроком на 30 лет. Основным клиентом нового терминала станет крупнейший линейный оператор Maersk Line.

Портовый комплекс Tanger-Med удобно расположен на северо-западном побережье Африки в Гибралтарском пролив, где встречаются Атлантический океан и Средиземное море. Tanger-Med является вторым по загруженности контейнерным портом на африканском континенте после египетского Порт-Саид. Новый терминал MedPort Tangier позволит увеличить совокупный грузооборот порта до более чем 9 млн. TEU.

Новый терминал будет оснащен передовыми технологиями по автоматизации операций, которые были впервые опробованы на терминале Maasvlakte II в Роттердаме. Длина причальной стенки будет достигать 2 тыс. м.

Для реализации проекта APM Terminals создаст новую компанию в Танжере, которая будет отвечать за подготовку площадки, строительство помещений, установку оборудования для обработки контейнеров и интегрированных автоматизированных систем. Администрация порта Tangier Med (входит в TMSA) выполнила строительство и намыв территории первых 1,2 тыс. м причальной стенки и площадки.

Напомним, APM Terminals присутствует в Марокко с марта 2005 года с момента создания первой компании APM Terminals Tangier в партнерстве с AKWA Group и начала портовых операций (июль 2007 года).

На испанской стороне Гибралтарского пролива находится терминал APM Terminals Algeciras (Альхесирас), на испанской стороне Гибралтарского пролива, который работает в тандеме с APM Terminals Tangier образует объединенный перевалочный хаб в Западном Средиземноморье. В 2015 году на терминале в Альхесирасе было перевалено более 3,5 млн TEUs и была завершена масштабная модернизация парка кранов и причальной инфраструктуры для приема супер-контейнеровозов ULCS (18 тыс TEUs и более).

Расположение объектов Танжере и Альхесирасе делает удобной перевалку грузов перевозимых судами на линиях между Африкой, Европой и Дальнем Востоке, между востоком и западом через Средиземное море; ежедневно через Гибралтарский пролив проходят более 200 грузовых судов на основных маршрутах, связывающих Азию, Европу, Америку и Африку. На африканские порты сегодня приходится лишь 4,5% мирового грузооборота портов (в том числе по перевалке грузов). При этом по прогнозам ООН о росте населения земли между 2015 и 2050 гг., более половины прироста численности произойдет в Африке – с 1,1 млрд до 2,4 млрд человек в течение следующих трех с половиной десятилетий.

Поэтому значительные инвестиции в развитие портовой и транспортной инфраструктуры будут необходимы для удовлетворения предполагаемых потребностей растущего населения и экономического роста Африки, отметили в компании.

Крупнейший портовый и терминальный оператор APM Terminals (головной офис – Гаага, Нидерланды) входит в состав A.P. Moller-Maersk A/S. Основным направлением деятельности компании является проектирование, строительство, управление и эксплуатация морских портов и терминалов, а также сухих терминалов в рамках своей сети терминалов, расположенных в 67 странах мира и включающей активы в 71 порту и более 160 внутренних терминалов. В компании работают 20,300 сотрудников. APM Terminals является также крупнейшим оператором портов и терминалов в Африке, управляющим 12 активами в 10 странах континента, в том числе перевалочных пунктов в Танжере, Марокко и Порт-Саиде (Египет). В настоящее время осуществляются проекты по расширению терминалов в порту Абиджан, Кот-д'Ивуар и Бадагри (Нигерия).

## **Завершена зимняя навигация FESCO на Дальнем Востоке**

05 апреля 2016, Россия, Приморский край, ati.su. Флот транспортной группы FESCO завершил зимнюю навигацию на Дальнем Востоке. Ледоколы «Капитан Хлебников», «Адмирал Макаров» и «Красин» обеспечили проводки судов в рамках проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2», а также на подходах к порту Ванино.

Так, ледокол «Капитан Хлебников» с 1 февраля по 21 марта 2016 года дежурил в заливе Анива. Поскольку ледовая обстановка в этом районе оказалась благоприятной, крупнотоннажные танкеры и суда-газовозы проекта «Сахалин-2» следовали в/из порта Пригородное самостоятельно.

Ледоколы «Адмирал Макаров» и «Красин» с декабря 2015 года по март 2016 года работали в Татарском проливе, где выполняли проводки крупнотоннажных танкеров проекта «Сахалин-1» в/из порта Де-Кастри, сообщает пресс-служба Группы FESCO.

Отмечается, что по уровню сложности ледовых условий зимняя навигация 2015–2016 годов в Татарском проливе относится к средней, проводки осуществлял один ледокол. Всего в/из Де-Кастри было сделано 53 проводки: из них 24 выполнил «Красин», 29 – «Адмирал Макаров». За время зимней навигации танкерами было перевезено около 2,65 млн тонн нефти.

FESCO регулярно обеспечивает плавание крупнотоннажных танкеров и газозовов в ледовых условиях: по контракту с компанией Sakhalin Energy Investment Company Ltd. (оператор проекта «Сахалин-2») Группа работала в восьмой раз, по контракту с Exxon Neftegas Limited (оператор проекта «Сахалин-1») – в десятый. Кроме того, в январе-марте 2016 года по договору с ФГУП «Росморпорт» ледоколы «Адмирал Макаров» и «Красин» оказывали помощь судам на подходах к порту Ванино. Всего ледоколы выполнили 33 проводки: «Красин» обеспечил 23 из них, «Адмирал Макаров» – 10.

Транспортная группа FESCO – одна из крупнейших частных транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. Диверсифицированный портфель активов FESCO позволяет осуществлять доставку грузов «от двери до двери» и контролировать все этапы интермодальной транспортной цепочки. Группе принадлежат «Владивостокский морской торговый порт», железнодорожный оператор «Трансгарант», 50% акций оператора фитинговых платформ «Русская тройка». В управлении FESCO находится порядка 36 тыс. контейнеров. Флот Группы включает 22 транспортных судна, а также 4 ледокола в долгосрочной аренде.

## **Объем нового бизнеса ГТЛК по итогам 2015 года вырос более чем в 3 раза – до 47,7 млрд руб**

11 апреля 2016, Россия, Москва, gudok.ru. Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) заняла четвертое место среди российских лизинговых компаний по объему нового бизнеса. Об этом, как сообщает пресс-служба ГТЛК, свидетельствуют итоги исследования российского рынка лизинга за 2015 год, проведенного рейтинговым агентством RAEX (Эксперт РА) совместно с Объединенной Лизинговой Ассоциацией.

Объем нового бизнеса ГТЛК по итогам года составил 47,7 млрд руб., увеличившись за 12 месяцев 2015 года более чем в 3 раза. По данному ключевому показателю компания продемонстрировала наиболее стремительную динамику прироста среди всех игроков лизингового рынка, благодаря чему за год поднялась в рэнкинге с 11 на 4 место.

Рост объема нового бизнеса ГТЛК происходит на фоне общего падения этого показателя на рынке: по данным исследования, объем нового бизнеса на российском рынке лизинга за год сократился примерно на четверть. Отмечается, что значительный вклад в рост объема нового бизнеса внесла работа ГТЛК в сегменте водного транспорта. В 2015 году были реализованы сделки лизинга на 3 танкера класса река-море, одно судно спущено на воду и будет передан заказчику в 2016 году. В сентябре 2015 года на выставке «НЕВА-2015» был заключен крупнейший в лизинговой отрасли контракт на строительство 7 танкеров класса река-море.

На сегодняшний день ГТЛК является лидером в сегменте лизинга водного транспорта, занимающим порядка 40% рынка. Положительную динамику демонстрирует и показатель объема лизингового портфеля ГТЛК. По состоянию на 1 января 2016 года его размер достиг 216,6 млрд руб., увеличившись за год на 60 млрд руб.

Государственная транспортная лизинговая компания поставляет в лизинг различные виды техники и оборудования для предприятий всех сфер транспортной отрасли и других отраслей экономики. С 2009 года ГТЛК реализует специальные лизинговые программы в рамках сопровождения государственной политики модернизации предприятий дорожного и коммунального комплекса, транспортной системы городов и регионов. ГТЛК ведет деятельность во всех регионах России. Единственным акционером компании является Российская Федерация. Управление возложено на министерство транспорта РФ.

## **Туапсинский МТП в I квартале 2016 года направил на развитие портовой инфраструктуры 18,8 млн руб**

11 апреля 2016, Россия, Краснодарский край, blackseanews.net. ОАО «Туапсинский морской торговый порт» в I квартале 2016 года на развитие портовой инфраструктуры направил 18,8 млн руб., сообщает пресс-служба стивидорной компании.

В том числе 7,3 млн руб. направлено на модернизацию системы автоматического пожаротушения на Нефтеналивном районе, 11,5 млн руб. – на поддержание мощностей вспомогательного производства ТМТП, а также внедрение единой электронной учетной системы (ERP).

В рамках инвестиционного проекта по увеличению пропускной способности порта по черным металлам была введена в эксплуатацию техника малой механизации, включая два виловых погрузчика грузоподъемностью 37 и 16 тонн, портовый тягач грузоподъемностью 32 тонны в комплекте с тремя ролл-трейлерами повышенной грузоподъемностью 90 тонн, а также штыревые захваты грузоподъемностью 12 и 32 тонны.

ОАО «Туапсинский морской торговый порт» является основным оператором одного из крупнейших портов в России – морского порта Туапсе. ТМТП входит в UCL Port, стивидорный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, объединяющий также Таганрогский морской порт на Юге России и ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» и ООО «Универсальный перегрузочный комплекс» на Северо-Западе страны. Сегодня парк перегрузочной техники ТМТП состоит из 28 порталных кранов грузоподъемностью от 10 до 124 тонн, а также 60 погрузчиков и бульдозеров. Грузооборот в 2015 году составил 14,7 млн тонн.

## Соглашения и партнерство

### Две солидные логистические компании дополнили список резидентов Свободного порта

23 марта 2016, Россия, Приморский край, rusplt.ru. Две солидные логистические компании дополнили список резидентов Свободного порта Владивосток. 23 марта АО «Корпорация развития Дальнего Востока» подписала соглашения с ООО «Авиаполис Янковский» и ООО ДЮК «Авеста». В строительство производственно-логистической зоны «Авиаполис Янковский» и транспортно-логистического комплекса «ЮНИОН» будет вложено 25 млрд рублей. В Приморье появятся контейнерный терминал и более 68 тыс. квадратных метров складов класса «А», сообщает Приморье24.

Генеральный директор АО «Корпорация развития Дальнего Востока» Денис Тихонов подчеркнул во время подписания соглашений: «Логистика – традиционный бизнес для Приморского края, который, благодаря расположению, имеет широкие возможности для сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В складах класса "А" в Приморье есть острая необходимость». В ближайшие дни на заседании III наблюдательного совета под председательством Юрия Трутнева будут приняты решения по следующим возможным резидентам Свободного порта Владивосток.

### Продолжает работу совместный координационный совет, созданный руководством СКЖД и Туапсинского морского порта

01 апреля 2016, Россия, Краснодарский край, rapram.ru. Как и предполагали его учредители, в настоящее время взаимоотношения между двумя транспортными структурами оптимизируются, постепенно уменьшается количество «узких» мест, растет число перевозок.

Напомним, что решение о создании координационного совета и единой комплексной диспетчерской смены было принято в середине февраля этого года по итогам видеоконференции, в которой приняли участие представители Северо-Кавказской и Приволжской железных дорог, филиалов холдинга "РЖД" и дирекций, расположенных на полигоне двух дорог, а также представители региональной и муниципальной власти и бизнес-сообщества.

Участники конференции отметили, что в январе 2016 года на станции Туапсе произошло снижение среднесуточной выгрузки на 10,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом имеется значительный потенциал роста перевозок, напрямую связанный с повышением эффективности взаимодействия железнодорожников и портовиков. Чтобы преодолеть проблемы, периодически возникающие на стыке двух важных транспортных магистралей, как раз и был создан совместный координационный совет.

Как отмечает управляющий директор ОАО «Туапсинский морской торговый порт» Андрей Ярославцев, основной задачей совета является выработка решений, направленных на обеспечение согласованных размеров погрузки-выгрузки всех номенклатур грузов, координация производственного процесса, направленная на улучшение достигнутых показателей.

«Координационный совет проводит анализ результатов обработки вагонов за установленный период, составляет план работы и выработку мероприятий для достижения плановых показателей в предстоящем периоде. Он также подводит итоги работы единых диспетчерских смен», - поясняет Ярославцев. По мнению управляющего директора ТМТП, еще одно важное направление работы совета – решение вопросов взаимодействия со смежными организациями, принимающими участие в технологической цепочке перевалки грузов в порту Туапсе. Совет занимается координацией их деятельности, рассматривает и подготавливает предложения по организации подвода поездов на ст. Туапсе.

Если конкретно, то в ведении координационного совета находится, например, вопрос о привлечении дополнительной грузовой базы на железнодорожный транспорт, в том числе с использованием механизма применения тарифного коридора и возможностей дочерних логистических компаний. Грузовладельцам предлагается использовать тарифные преференции при сохранении (и увеличении) предъявления груза относительно предшествующего периода.

В целом, продвижение совместных преференций, предлагаемых железнодорожниками и портовиками, - одна из важнейших задач единого координационного совета СКЖД и ТМТП. Представители двух магистралей готовы оказывать транспортные услуги любого уровня, в том числе - с разработкой индивидуальных логистических решений. Так, выполняются мероприятия, направленные на увеличение скорости доставки инертных грузов в местном сообщении до 320 км в сутки. Продолжается сбыв услуг в рамках проекта "Грузовой экспресс" и по принципу работы в "одно окно" - через заключение единого договора транспортного обслуживания и ведения расчетов с использованием Единого лицевого счета клиента. Деятельность совместного координационного органа управления уже начала позитивно воздействовать на работу одной из крупнейших транспортных площадок юга России.

«Создание координационного совета с Туапсинским морским торговым портом положительно сказалось на нашей работе», - говорит Роман Лубенский, начальник железнодорожной станции Туапсе-Сортировочная. - «Стоит отметить, что мы и до этого успешно взаимодействовали с портовиками, но теперь наша работа стала более скоординированной. Прежде всего, за счет составления ежедневного плана, который согласовывается станцией, портовиками, Логистическим центром и ПГК. За счет более тесной работы в марте мы уже имеем прирост погрузки на 134% к уровню прошлого года».

## Минпромторг, ОСК и Особая экономическая зона «Лотос» подписали дорожную карту

11 апреля 2016, Россия, Москва, rus-shipping.ru. Министерство промышленности и торговли России, АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) и ПАО «ОЭЗ «Лотос» подписали дорожную карту, в соответствии с которой определен порядок совместных действий по локализации комплектующих для судостроения и освоения шельфа на 2016 год.

В частности, документ предусматривает проведение ОСК и АО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (ДЦСС) анализа используемого верфями оборудования и подготовку соответствующего реестра. С участием ОСК, ДЦСС, ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (КГНЦ) и Минпромторга России запланирована подготовка каталога судовых комплектующих, определение объемов оборудования и материалов, необходимых отрасли до 2030 года. В рамках реализации дорожной карты ПАО «ОЭЗ «Лотос» ведет подготовку предложений по предоставлению площадок для резидентов в особой экономической зоне «Лотос» в Астраханской области, сообщает пресс-служба ПАО «ОЭЗ «Лотос».

«Решено проводить совместные встречи с потенциальными резидентами, на которых будут присутствовать представители Минпромторга России, ОСК, ОЭЗ «Лотос» и правительства Астраханской области. Это позволит оперативно снимать все вопросы, которые могут возникнуть у инвесторов», - прокомментировал подписание карты генеральный директор ПАО «ОЭЗ «Лотос» Сергей Милушкин. Кроме того, Минпромторг России на постоянной основе будет привлекать ПАО «ОЭЗ «Лотос» к участию в бизнес-миссиях, выставках и встречах с иностранными инвесторами, проводимых ведомством. «Дорожная карта предусматривает, что локализация производства комплектующих, необходимых для успешной реализации программы развития судостроения РФ до 2030 года, будет вестись на площадке ОЭЗ «Лотос», - подчеркнул Сергей Милушкин.

По словам заместителя главы Минпромторга России Дмитрия Овсянникова, дорожная карта предусматривает обеспечение АО «ССЗ Лотос» заказами на постройку судов, развитие сотрудничества с иностранными компаниями по локализации производств комплектующих для судостроения.

«Важно, чтобы в особую экономическую зону пришли резиденты. Для этого регионом должна быть создана соответствующая инфраструктура. Со своей стороны, мы совместно с Минфином России вносим изменения в действующие инструменты поддержки, которые позволят предоставить федеральные субсидии для возмещения затрат области на строительство инфраструктуры ОЭЗ», - сказал Дмитрий Овсянников в Астрахани, после церемонии закладки танкера-химовоза проекта RST-25, строящегося на площадке АО «ССЗ Лотос» для ООО «Волготранс».

ПАО «ОЭЗ «Лотос» – управляющая компания особой экономической зоной промышленно-производственного типа «Лотос». ОЭЗ «Лотос» сформирована в Наримановском районе Астраханской области на берегу Волги. Площадь территории ОЭЗ - 9,8 кв. км. Основную часть территории будет составлять производственная зона – 8,3 кв. км. Для резидентов ОЭЗ «Лотос» предусмотрена железнодорожная, автотранспортная инфраструктура. Территория зоны имеет автомобильное сообщение с федеральной трассой «М6». На территории есть причал. В 40 минутах пути на автомобиле находится международный аэропорт «Астрахань». Резиденты получают доступ к инженерной инфраструктуре.

Якорным резидентом ОЭЗ «Лотос» выступает АО «Судостроительный завод «Лотос» (входит в структуру ОСК). Завод спроектирован и построен для строительства судов класса река-море, а также строительства комплектов блок-модулей верхних строений стационарных платформ, предназначенных для разведки и добычи нефти и газа на континентальных шельфах морей и океанов. ОЭЗ «Лотос» ориентирована также на реализацию программ импортозамещения нефтегазовом секторе, портовом хозяйстве, в сфере железнодорожного транспорта и других отраслях. Процедуру получения статуса резидента ОЭЗ «Лотос» прошло ООО «Свои», учрежденное московским ООО «Поликомплекс». Компания планирует разместить в ОЭЗ «Лотос» производство биоразлагаемых трубок капельного орошения.

### КОМПЕТЕНТНО: Алексей Рахманов, ОСК, президент

<<< Привлечение иностранных производителей и создание локальных производств крайне важно для экономической и производственной самостоятельности России. ОСК прилагает максимум усилий для скорейшего создания благоприятной экосистемы для такого рода иностранных инвестиций в судостроение. Подписанная дорожная карта является, таким образом, существенным элементом общей системной работы, которая позволит выйти на понятный и привлекательный для иностранных партнеров производственный объем. >>>

## Греция подписала соглашение о продаже 51% акций порта Пирей с китайской группой COSCO

11 апреля 2016, Греция, glav.su. Греция 8 апреля 2016 года подписала соглашение о продаже своего крупнейшего порта Пирей китайской группе China COSCO Shipping Corporation. Второе в истории страны приватизационное соглашение стоимостью 368,5 млн евро было подписано президентом, председателем совета COSCO Сюй Лиронгом и главой агентства по приватизации Греции.

Напомним, процесс продажи активов порта был приостановлен левым правительством Ципраса, после его победы на выборах в январе 2015 года, но был возобновлен в рамках соглашения о предоставлении экономической помощи Греции в размере 86 млрд евро, которое было заключено в августе 2015 года.

По условиям сделки, COSCO приобретет 51% акций в порту Пирей на сумму 280,5 млн евро, а оставшиеся 16% на сумму 88 млн евро – через пять лет после вложения обязательных инвестиций в развитие мощностей порта в размере 350 млн евро в течение следующих 10 лет.

Как заявил премьер-министр Греции Ципрас, подписание соглашения между TAIPED (Фонд развития активов Греческой Республики) и COSCO вносит вклад в развитие международной торговли в рамках концепции шелкового пути, предложенной Китаем.

## **Порты Антверпен (Бельгия) и Монреаль (Канада) продолжают сотрудничество**

15 апреля 2016, Канада, logistic.ru. Соглашение о продлении сотрудничестве было подписано администрациями бельгийского порта Антверпен и канадского порта Монреаль в ходе посещения Монреаля объединенной торговой делегацией, говорится в сообщении порта Антверпен.

По первому соглашению, подписанному в марте 2013 года, состоялись четыре торговые миссии в Монреаль и Антверпен, в ходе которых были установлены обширные деловые контакты. Эти встречи также способствовали продуктивному обмену информацией по вопросам устойчивого развития портов, землепользования, а также Комплексного экономического и торгового соглашения (СЕТА) между Канадой и Европейским союзом, глобальных тенденций на рынках, а также по развитию портовых логистических зон.

Правительство Канады высоко оценило соглашение о сотрудничестве между портом Монреаль и портом Антверпен, как пример выгодного стратегического партнерства для развития международной торговли. Порт Антверпен, один из основных перегрузочных центров для европейских грузов, является крупнейшим торговым партнером Монреаля. Один контейнер из пяти, обрабатываемых в порту Монреаля, прибывает из Антверпена или отправляется в этот порт.

Порт Монреаль управляется администрацией порта (МРА) и является одним из основных диверсифицированных перевалочных хабов Канады, в котором обрабатывается различные типы грузов, контейнерные, наливные, генеральные, навалочные. В порту принимаются крупнейшие контейнерные судоходные линии. По предварительным данным, в 2015 году в порту Монреаль было обработано 32 млн тонн грузов, обслужено 91 тыс. пассажиров и членов экипажей на круизном терминале. Порт имеет свою собственные железнодорожные пути, соединяющие причал с двумя железнодорожными сетями и системой автомобильных дорог страны.

Порт Антверпен (Бельгия), морской и речной порт Бельгии, расположенный на реке Шельда в 90 км от Северного моря, способен принимать суда типоразмера Capesize. Порт может принимать одновременно до 400 судов: причальный фронт достигает 100 км, глубины у причалов составляют от 5 до 17,5 м. Глубина дельты реки позволяет судам валовой вместимостью до 100 тыс. тонн проходить на 80 км вглубь страны. Антверпен занимает более удобное расположение, чем большинство портов Северного моря: его терминалы связаны с внутренними районами страны через железнодорожный, речной и автомобильный виды транспорта. Порт Антверпен занимает второе место в Европе после Роттердама по общим объемам грузооборота.

## **МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ** **Портовая инфраструктура**

### **В Архангельске вновь заработал бывший причал Соломбальский**

21 марта 2016, Россия, Архангельская обл., vesti-yamal.ru. В Архангельске вновь заработал бывший причал Соломбальский, который когда-то принадлежал лесопильному комбинату. В планах большая модернизация причальной линии, но уже сегодня к отправке готовятся два судна с оборудованием и стройматериалами для морского порта Сабетта. Надо сказать, что беломорская доска отсюда известна по всему миру – её отправляют в Голландию, Англию, Египет, Францию, Германию, а теперь и на Ямал.

На бывшем причале Соломбальского ЛДК - снова шумно. Впервые за долгое время. Рабочие грузят на теплоходы части строительного крана.

Оба судна – «Полар Кинг» и «РЭК Константа», скоро отправятся в один пункт назначения - полярный порт Сабетта в Ямало-Ненецком автономном округе. Туда они доставят технику и стройматериалы для возведения гигантского завода по производству сжиженного природного газа.

Отправка грузов за полярный круг - лишь малая часть возможностей причала. Его обновлением занялась компания «Арктик-Консалтинг-Сервис», после того, как выиграла сооружения на торгах по продаже имущества обанкротившегося СЛДК. Фирма успела зарекомендовать себя - за последние двадцать лет она успешно осуществляла многие федеральные программы, в том числе - и по северному завозу. Специалисты подсчитали - конструкции причала сохранились на 85 процентов, глубины здесь достаточные - около 9 метров. На службу наняли 45 специалистов, в основном - докеров. Так что работать есть с чем. А главное - с кем. Например, с Архангельским ЦБК. Комбинат сможет аккумулировать на местных складах, а их площадь почти 24 тысячи квадратных метров, большие объемы грузов.

«На данный момент существует договоренность по хранению целлюлозы порядка 12 тысяч тонн. Сюда мы будем завозить продукцию автотранспортом с последующей ее таможней и отгрузкой», - сообщил Олег Илатовский, директор по логистике Архангельского ЦБК.

Настоящим спасением этот объект станет и для 25 лесозавода. После модернизации предприятие заметно увеличило объемы выпуска продукции. А вот мощности собственных причалов остались прежними. И поэтому большую часть пиломатериалов - порядка 120 тысяч кубометров в год, приходится возить баржами и грузовиками с одного участка - в Цигломени, на другой - в Маймаксе.

«Это серьезная цифра, это серьезно усложняет нашу работу в Маймаксе, причал перегружен, и мы думали уже начиная с прошлого года о том, как найти выход из этой ситуации. Поэтому когда было сделано предложение об использовании данного логистического центра, мы решили, что это очень хороший выход из сложившейся ситуации», - считает Михаил Крымшамхалов, коммерческий директор ЗАО «Лесозавод №25».

Теперь 25 лесозавод сможет переваливать здесь 50 тысяч кубометров пиломатериалов в год. Возможно, ещё больше. Ведь «Арктик-Консалтинг-Сервис» планирует сделать из причала транспортно-логистический комплекс, способный круглогодично обрабатывать любые грузы.

Есть у предприятия и конкретные планы по модернизации причала. Так, весной его планируют удлинить. А затем приступят к строительству крупного грузового терминала.

**КОМПЕТЕНТНО: Денис Горбатов, «Соломбальский Терминал», главный инженер**

<<< Мы разделяем всю важность и ответственность задач, связанных с морской перевозкой грузов, поэтому открыты для сотрудничества со всеми потенциальными грузоотправителями и готовы предложить им полный комплекс услуг портовой переработки грузов. >>>

## **В ЕВРАЗ НМТП создан логистический центр**

24 марта 2016, Россия, Приморский край, morvesti.ru. В Находкинском морском торговом порту (ЕВРАЗ НМТП) создано новое структурное подразделение – логистический центр. Его задачи – долгосрочное планирование потоков грузов, их отслеживание на всем пути от предприятий-производителей до порта и разработка оптимальных графиков обработки вагонов и судов.

Логистический центр ЕВРАЗ НМТП начал работу в январе 2016 года, объединив главную диспетчерскую и железнодорожную группу предприятия. Центр отвечает за своевременное прибытие грузов на станции Находка и Бархатная, а также составляет максимально точные прогнозы подхода судов.

«Логистический центр должен повысить эффективность и оперативность работы порта, снизить затраты на перевалку грузов и обеспечить оптимальную загрузку производственных комплексов», - отметил управляющий директор ЕВРАЗ НМТП Вячеслав Сараев.

Создание логистического центра расширило полномочия диспетчеров ЕВРАЗ НМТП: сейчас они не только контролируют выполнение сменно-суточных планов, постановку и отвод судов от причалов порта, но и прогнозируют подход вагонов. Это позволяет обеспечить грузами все фронты выгрузки, построить долгосрочный график обработки флота.

Справка:

ОАО «ЕВРАЗ Находкинский морской торговый порт» – одна из крупнейших стивидорных компаний на Дальнем Востоке России. Грузооборот предприятия в 2015 году составил более 9,2 млн тонн. Порт расположен в восточной части залива Петра Великого, в бухте Находка и соединен с любой точкой Евразийского континента Транс-Сибирской железнодорожной магистралью, обслуживающей грузопоток Азия-Европа-Азия. Возможности порта позволяют выгружать до 500 вагонов с разными грузами в сутки. Складские площади составляют более 300 тыс. кв. метров.

ЕВРАЗ НМТП имеет 15 грузовых причалов и один вспомогательный для портового флота, общая длина которых составляет 3,5 км. Причалы порта универсальны и способны принимать морские суда с осадкой 11 м, длиной 230 м, шириной 32 м. Порт имеет возможность поставить у своих причалов 15 судов одновременно и обрабатывать более чем 1500 крупнотоннажных судов в год.

## **В иранский порт Энзели готовы инвестировать 4 страны**

27 марта 2016, Иран, portnews.ru. Инвесторы из Китая, Германии, Южной Кореи и России выразили заинтересованность в инвестировании иранского порта Энзели и обратились с предложениями заключить соответствующие контракты. Об этом заявил директор Организации портов и мореходства провинции Гилян Сейед Али Наими, передает Iran/ru.

По его словам, грузопоток, следующий через порт Энзели, существенно вырос, и есть основания надеяться, что в ближайшие полгода объем разгрузочно-погрузочных работ продолжит свой рост.

Порт Энзели занимает стратегически важное месторасположение в зоне Каспийского моря. Через него проходит около 20 судоходных линий, по которым ходят суда под иранским флагом.

За последний год в порту Энзели, отметил Наими, реализован ряд проектов: построены новые волнорезы, причал, обустроен новый участок портовой территории площадью 4 га, построен склад площадью 600 кв. м, построен зерновой элеватор вместимостью 15 тыс. т продукции. Кроме того, в порту завершено строительство пассажирского терминала.

## **CPT намерен расширить терминал в Сингапуре для приема современных мега-судов**

30 марта 2016, Сингапур, loglink.ru. Терминальный оператор COSCO-PSA Terminal Pte Ltd (CPT), совместное предприятие судоходной компании COSCO Pacific Limited (COSCO Pacific) и портового оператора PSA Corporation Limited (PSA, входит в PSA International), планирует инвестировать в строительство трех новых контейнерных причалов в Сингапуре, которые будут способны принимать и обрабатывать супер-контейнеровозы, говорится в сообщении PSA.

Инвестиционное соглашение было подписано 28 марта 2016 года в Шанхае управляющим директором COSCO Pacific Цю Цзяняном и региональным генеральным директором PSA International в Юго-Восточной Азии Онг Ким Поном.

Терминал CPT был открыт в 2003 году в качестве совместного предприятия на базе первой очереди терминала PPT (Pasir Panjang Terminal), принадлежащего PSA. Для того чтобы соответствовать изменениям в судостроении и потребностям судоходной отрасли, CPT, завершивший строительство двух причалов первой очереди, инвестирует в дальнейшее расширение: строительство трех глубоководных причалов. Новые причалы 3-й и 4-й очереди планируется ввести в эксплуатацию в 2017 году. Они станут частью терминальной инфраструктуры CPT и будут отвечать самым высоким стандартам автоматизации и эффективности. Это поможет повысить пропускную способность порта и качество предоставляемых услуг в порту.

Генеральный директор группы PSA International Тан Чун Мэн отметил важность подписанного соглашения в истории партнерства с COSCO Pacific особенно после слияния групп COSCO и China Shipping, что привело к возникновению четвертого по величине в мире контейнерного перевозчика. «Мы польщены тем, что PSA была выбрана в качестве основного портового хаба для перевалки контейнеров в Юго-Восточной Азии. Мы готовимся к совместной работе в Сингапуре, чтобы отвечать потребностям его растущей экономики и других регионов, а также для содействия ожидаемому росту торгово-экономической деятельности в рамках плана «один пояс, один путь», - сказал он.

PSA Corporation Limited (PSA, 100% дочерняя компания группы PSA International, принадлежащей инвестиционному холдингу Temasek), управляет крупнейшим в мире контейнерным хабом в Сингапуре. Терминальный комплекс обрабатывает грузы крупнейших судоходных линий и соединен с 600 портами по всему миру. В прошлом году PSA получила звание «Лучший контейнерный терминал в Азии». В 2015 году на терминалах PSA Singapore Terminals было перевалено 30,62 млн TEUs.

## **На создание сухогрузного порта Тамань из федерального бюджета в 2016 году направят 8,7 млрд руб**

13 апреля 2016, Россия, Краснодарский край, gosbalt.ru. В рамках Федеральной адресной инвестиционной программы «Развитие транспортной системы России» на создание сухогрузного порта Тамань в 2016 году будет направлено 8,7 млрд руб. Об этом сообщает пресс-служба администрации Краснодарского края.

В настоящее время разработан проект, который предусматривает строительство специализированных комплексов по перевалке угля, серы, металлов, минеральных удобрений, а также контейнерного и зернового терминалов на Таманском полуострове. По проекту получены положительные заключения Главгосэкспертизы и государственной экологической экспертизы. Как сообщили в министерстве транспорта и дорожного хозяйства края, проектный грузооборот порта составит более 93,8 млн тонн в год.

Проект планируется реализовать на условиях частно-государственного партнерства. В целом строительство объекта оценивается в 228 млрд руб. Из них средства федерального бюджета – 76 млрд руб., внебюджетные источники составят 152 млрд руб. Строительство нового порта в Тамани должно устранить дефицит перегрузочных мощностей по сухим грузам в российских портах Азово-Черноморского бассейна, обеспечить способность принимать суда максимальной грузоподъемностью до 150 тыс. тонн. Кроме того, незамерзаемость порта Тамань позволит привлекать часть грузопотоков из портов Азовского бассейна в период неблагоприятной ледовой обстановки.

С начала реализации проекта освоено 4,9 млрд руб. федерального бюджета. Из них 1,8 млрд руб. было направлено на проектирование, а 3,1 млрд руб. выделено ОАО «РЖД» на строительство железнодорожных подходов в рамках проекта по строительству транспортного перехода через Керченский пролив. Строительство I очереди сухогрузного района порта, включающего в себя строительство авто и ж/д подходов, должно завершиться в 2018 году. Возведение же гидротехнических сооружений (II очередь) запланировано на 2019-2024 годы.

В Азово-Черноморском бассейне действует 17 морских торговых портов. Наибольшую долю занимает порт Новороссийск – на него приходится свыше 65% обрабатываемых грузов.

Как ранее заявлял губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев, строительство такого крупного объекта – очень важный проект. Создание таманского порта – это реальный пример государственно-частного партнерства. В первую очередь он окажет положительный экономический эффект на развитие региона. Потенциал у Тамани очень большой. Краснодарский край максимально готов поддерживать строительство порта. Есть четкое понимание того, что завтрашний день таманского полуострова – это реальные дивиденды, поступления в бюджет, новые рабочие места и организация грамотной логистики территории.



## **Казахстан построит в иранском порту Бендер-Аббас погрузочно-разгрузочные терминалы**

15 апреля 2016, Иран, rzd-partner.ru. Казахские специалисты построят в иранском морском порту Бендер-Аббас в Персидском заливе и на пограничном переходе на границе с Туркменистаном Инче-Барун разгрузочно-погрузочные терминалы, которые позволят активно развивать сотрудничество в области совместных морских грузоперевозок, передает Iran.Ru..

По данным министерства промышленности, рудников и торговли Ирана, Тегеран и Астана будут расширять двустороннее сотрудничество на основе прямых инвестиций.

По данным таможенной администрации Ирана, в позапрошлом 1393 году (21.03.14 г. – 20.03.15 г.) объем товарооборота между Ираном и Казахстаном составил \$354 млн при объеме иранского экспорта в 187 и объеме импорта в \$167 млн.

## **Судоходство. Судоходные линии и сервисы**

### **Компания «Актив Логистик» открыла бронирование доставок в Чукотский АО на навигацию-2016**

19 марта 2016, Россия, ФО Дальневосточный, согromir.ru. Основной специализацией «Актив Логистик» является перевозка грузов по РФ, основное направление – Крайний Север. Компания рапортует о старте приема заявок на расчет стоимости услуг и бронирование перевозок на территорию субъекта РФ на Дальнем Востоке на навигацию текущего года. При бронировании до конца апреля, услуга будет оказана по ценам минувшего года.

Перевозчик доставляет грузы на Дальний восток круглый год авиационным транспортом, однако в сегодняшних реалиях доставка морем является более приемлемым решением по цене.

Среди направлений: г. Анадырь; пгт Беринговский; г. Билибино; с. Лаврентия; г. Певек; пгт Провидения; пгт Эгвекинот; пгт Мыс Шмидта и проч.

Перевозчик принимает грузы, минимальный вес которых равен 10 кг, а максимальный достигает 40 т. Услуга подразумевает выгрузку и доставку груза конечному адресату. В нынешнем году планируют 3 захода судов в данный округ из г. Архангельск и свыше дюжины заходов из г. Владивосток.

Перевозчик доставляет сборные, генеральные грузы и любые виды контейнеров. Морским транспортом грузы доставляются из г. Архангельска в г. Певек, из г. Владивосток – в г. Анадырь, пгт Эгвекинот, г. Певек, с. Лаврентия, пгт Провидения.

Основная деятельность перевозчика – это мультимодальные перевозки в Дальневосточный федеральный округ и регионы Крайнего Севера, перевозчик задействует все виды транспорта. Компания перевозит негабаритные и нестандартные грузы сезонными дорогами транспортом высокой проходимости.

### **FESCO начинает интермодальные перевозки грузов между Россией и Ираном по Каспию**

24 марта 2016, Россия, Санкт-Петербург, ati.su. Транспортная группа FESCO в партнерстве с ОАО «Морской торговый порт Оля» запускает транскаспийский интермодальный сервис FESCO Russia Iran Service (FRIS) для перевозки грузов между Россией и Ираном.

Сервис включает в себя морскую перевозку по Каспийскому морю, железнодорожную и/или автомобильную транспортировку по России, автомобильную – по территории Ирана, а также перевалку в портах Оля и Ноушехр или Бендер Энзели (Nowshahr, Bandar-e Anzali). К отправке принимаются контейнерные и генеральные грузы, перевозка осуществляется по сквозному коносаменту FESCO. Расчетное транзитное время между российским портом Оля и иранскими портами составляет пять дней.

Тестовая партия контейнеров с промышленными грузами была доставлена в Иран 13 марта 2016 года. Общее время в пути по маршруту Санкт-Петербург – Ноушехр протяженностью 3,8 тыс. км составило 18 дней. Новые отправки, в том числе продовольственных и скоропортящихся грузов, из регионов России и Ирана, запланированы на конец марта – апрель 2016 года.

Сервис FRIS ориентирован в первую очередь на перевозку из России черных металлов, древесины, продукции машиностроения, из Ирана – продовольственных товаров, строительных материалов, нефтехимической продукции. В перспективе планируется организация линейного сервиса между портом Оля и иранскими портами.

Запуск транскаспийского сервиса открывает новые возможности для развития транспортного сообщения между Россией и Ираном. Составляющая основу сервиса морская перевозка позволяет обеспечить минимальные по сравнению с наземным маршрутом уровень ставок и транзитное время.

## Из Пионерского по Балтике пустят грузовой паром

27 марта 2016, Россия, Калининградская обл., ruwest.ru. Международный морской пассажирский терминал в Пионерском проектируется не только для лайнеров, но и для грузовых паромов. В Калининградской областной таможне сообщили, что суда из этой гавани должны регулярно перевозить грузовые машины, автопоезда, автомобили без сопровождения водителей, грузовые ролл-трейлеры.

На самом терминале грузы должны формироваться портовыми спецтягачами, терминальными вилочными погрузчиками. То есть, через терминал в Пионерском планируется перебрасывать не только пассажиров, но массу груза.

“Продукты животного и растительного происхождения, пищевые, минеральные, промышленные продукты, древесину, текстиль, керамику, каменные, гипсовые, стеклянные изделия, машины, оборудование, механизмы, промышленные грузы”, - перечислил начальник Калининградской областной таможни Александр Кочнов.

## HMM, FESCO и CMA CGM запустили новый совместный еженедельный сервис Китай - Южная Корея - Россия

29 марта 2016, Китай, tass.ru. Международные контейнерные перевозчики Hyundai Merchant Marine (HMM), FESCO и CMA CGM совместно запустили сервис по перевозке грузов между Китаем, Кореей и Россией, сообщает пресс-служба HMM.

Согласно заявлению компании, на линии будут работать три судна вместимостью от 2,7 тыс. до 4,6 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера), предоставляемых тремя участниками альянса. Ротация портов: Гонконг, Чивань, Сямынь, Нинбо, Шанхай, Пусан, Владивосток (ВМТП), Восточный, Пусан, Гонконг. Ранее южнокорейская судоходная компания HMM совместно с российской FESCO управляли двумя сервисами - KRS (Korea - Russia Service) и KR2.

HMM объединила два совместных маршрута, расширив охват услуг в Южном и Среднем Китае, и изменила название нового сервиса на CRS (China - Russia South Service). К этому альянсу присоединилась французская судоходная группа CMA CGM.

Помимо партнерства с FESCO и CMA CGM на сервисе CRS, Hyundai Merchant Marine объединит усилия с FESCO для обслуживания китайско-российской линии CRN (China Russia North Service), которую будут обслуживать два контейнеровоза вместимостью 1,7 тыс. TEU. В HMM считают, что запуск сервиса CRS и объединение с FESCO на сервисе CRN позволит южнокорейской компании предоставлять более качественные услуги и расширить свое присутствие на российском рынке.

## Разработанный Якутией коридор из Китая на Севморпуть в три раза сократит время в пути

06 апреля 2016, Россия, Саха (Якутия) респ., interfax.ru. Центр стратегических исследований Якутии разработал предварительное технико-экономическое обоснование транспортного коридора из Китая на Севморпуть через Лену, предназначенного для транзитных перевозок по России грузов между странами Европы и Юго-Восточной Азии. Об этом «Интерфаксу» сообщила руководитель центра Валентина Кондратьева, передает пресс-служба Главы Республики Саха (Якутия).

Новый маршрут значительно сократит время в пути: 15,5 дня против 47,8. Он также обладает преимуществом по стоимости, являясь к тому же и самым коротким (10 тысяч 619 км). Цена доставки грузов из Харбина до Роттердама оказывается несколько выше стоимости обычного морского пути из Шанхая в Роттердам через Суэцкий канал и Средиземное море: \$3 тыс. 746 и \$3 тыс. 253 соответственно.

По словам Кондратьевой, финансовые затраты для реализации проекта могут составить \$1,6 млрд. В качестве источника финансирования проекта рассматриваются, в том числе, средства иностранных инвесторов.

## Судостроение. Судоходные средства

### Stena Line заказала на китайской верфи четыре новых парома класса RoPax

06 апреля 2016, Швеция, lenoblast.bezformata.ru. Stena Line (входит в группу Stena Sphere) подписала контракт с судостроительной верфью AVIC Weihai Shipyard (Китай) на строительство четырех грузопассажирских паромов (RoPax). Соглашение подлежит утверждению Советом директоров до конца текущего месяца, говорится в сообщении шведского паромного оператора.

По графику суда будут переданы в эксплуатацию в период с 2019 по 2020 годы. Контракт предусматривает опцион на строительство дополнительно четырех судов. Четыре парома будут обслуживать сеть маршрутов Stena Lines в Северной Европе.

Проект судов был разработан Deltamarin. Компания также окажет услуги по управлению проектом для AVIC SHIP и верфи AVIC Weihai. Deltamarin займется утверждением проекта, поможет в закупках материалов для строительства и при подготовке технического проекта. Deltamarin Floating Construction будет осуществлять управление строительством в тесном сотрудничестве с AVIC, так как имеет опыт в строительстве больших пассажирских судов.

Следуя современным тенденциям в судостроении, паромы будут отвечать высоким стандартам экологичности: с пониженным уровнем вредных выбросов в атмосферу, улучшенными эксплуатационными характеристиками. Палубная вместимость – более 3 тыс. линейных м для перевозки автотранспорта и пассажировместимость – около 1 тыс. человек. Главные двигатели судов будут иметь возможность перехода при необходимости на газовое топливо, СПГ или метанол.

## **Судзавод «Лотос» (Астрахань) заложил второй танкер-химовоз проекта RST25 для «Волготранса»**

08 апреля 2016, Россия, Астраханская обл., korabli.eu. Астраханский судостроительный завод «Лотос» (входит в состав «Объединенной судостроительной корпорации») 7 апреля 2016 года осуществил закладку четвертого (на этом заводе) танкера «Волго-Дон макс» класса дедвейтом около 6610 тонн проекта RST25 (строительный номер 25007) - им стал второй танкер-химовоз для судоходной компании «Волготранс». Об этом сообщает пресс-служба Морского Инженерного Бюро, являющегося проектантом серии.

На «Лотосе» два танкера строятся для «Московского речного пароходства», и два танкера-химовоза - для «Волготранса». Отмечается, что проект модифицирован и судно строится как танкер - продуктово-химовоз ИМО2, который сможет перевозить в дополнении к обычным нефтегрузам растительные масла и химические грузы.

При проектировании танкеров проекта RST25 учтены специальные требования российских и мировых нефтяных компаний и требования экологического класса Российского Речного Регистра ЭКО 3 (CLEAN DESIGN в обозначении DNV). Судно предназначено для смешанной (река-море) и морской перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с обеспечением перевозки груза с поддержанием температуры 60°C, а также растительных масел и химических грузов. Обеспечивается одновременная перевозка 2 сортов груза.

Отличительной особенностью судна проекта RST25 является использование в качестве единых средств движения и управления полноповоротных винто-рулевых колонок, отсутствие продольной переборки в ДП, применение погружных насосов, полное отсутствие набора в грузовых танках, развитый трюк. Суда проекта удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина судна проекта RST25 составляет 139,99 м, ширина судна - 16,6 м, высота борта - 5,5 м.

Суда относятся к танкерам «Волго-Дон макс» класса. В сравнении с серией «Армада» танкеры нового проекта имеют усиленную речную функцию, увеличенный на 410 тонн дедвейт в речных условиях при сохранении возможностей в море. Вместимость шести грузовых танков и двух отстойных танков 6990 куб. м, дедвейт в море - около 6610 тонн при осадке 4,17 м, в реке при осадке 3,60 м - около 5130 тонн, скорость в эксплуатации - 10,5 узлов. В качестве главных двигателей используются два среднеоборотных дизеля мощностью по 1200 кВт, работающие на тяжелом топливе вязкостью IFO380. Автономность - 20 суток. Экипаж 12 человек (14 мест).

Головное на ОАО «Лотос» судно проекта RST25 «Сергей Терсков» (строительный номер 25004) было заложено 6 сентября 2011 года, спущено на воду 24 июля 2015 года, предполагается к сдаче весной 2016 года. Второе на ОАО «Лотос» судно проекта RST25 «Яков Гунин» (строительный номер 25005) заложено 6 сентября 2011 года, спущено на воду 26 сентября 2015 года, предполагается к сдаче весной 2016 года.

Третье на ОАО «Лотос» судно проекта RST25 (строительный номер 25006) было заложено 25 марта 2016 года. ОАО «Судостроительный завод «Лотос» специализируется на строительстве корпусов судов различных типов и выполнении работ по их полному насыщению.

С 2012 года находится под управлением ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Основные акционеры предприятия - ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», ОАО «Группа Каспийская Энергия», правительство Астраханской области.

## **Завод «Красное Сормово» построит два танкера проекта RST27 для компании CMS**

11 апреля 2016, Россия, Нижегородская обл., korabli.eu. Завод «Красное Сормово» (Нижегород, входит в Объединенную судостроительную корпорацию) в начале апреля 2016 года при содействии Группы компаний «Морские и нефтегазовые проекты» подписал контракты с компанией Caspian Marine Services Limited (CMS) на строительство и поставку двух танкеров проекта RST27. Как сообщает пресс-служба завода, согласно контрактам танкеры будут переданы заказчику в течение 2016-2017 годов.

Контракт на строительство и поставку новых судов соответствует планам Группы МНП по загрузке мощностей сормовской судовой верфи на ближайшую перспективу. Сегодня нижегородское предприятие может строить до 10 судов такого класса ежегодно.

Танкеры проекта RST27 – самоходные суда «Волго-Дон макс» класса. Габаритная длина судна составляет 140,85 м, ширина - 16,7 м, высота борта - 6,0 м, дедвейт в реке (при осадке 3,6 м) – 5378 тонн, дедвейт в море (при осадке 4,2 м) – 6980 тонн.

Предназначены для смешанной (река-море) перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, с обеспечением одновременной перевозки двух сортов груза.

Классификационный проект RST27 разработан Морским инженерным бюро на класс KM (\*) Ice1 R2 AUT1-ICS VCS ECO-S OMBO Oil tanker (ESP) Российского морского регистра судоходства. Рабочее проектирование осуществляет Волго-Каспийское ПКБ (Нижний Новгород).

Заказчик танкеров, компания Caspian Marine Services LTD, управляет флотом морских вспомогательных судов, задействованных в нефтегазовых проектах на шельфе Каспийского моря.

За свою историю завод «Красное Сормово» построил более 100 танкеров для судоходных компаний этого региона. Конструкция корпуса танкеров проекта RST27 и их управляемость дают гарантию безаварийной эксплуатации и эксплуатацию в соответствии с требованиями международных конвенций по предотвращению загрязнения окружающей среды.

Группа компаний «Морские и нефтегазовые проекты» осуществляет управление судостроительными проектами. Большой опыт работ на рынке гражданского судостроения позволяет Группе МНП эффективно реагировать на изменения рынка, комплексно использовать ресурсы и обеспечивать точное исполнение сроков контрактов строительства судов.

АО «Завод «Красное Сормово» – один из старейших российских судостроительных заводов, основанный в 1849 год. Завод вписал особую страницу в историю отечественного военного кораблестроения и коммерческого судостроения. На «Красном Сормово» за 75 лет построено и модернизировано более трехсот подводных лодок и спасательных аппаратов, 25 из них атомных. Сегодня завод строит суда коммерческого флота, отвечающие требованиям международных конвенций по надежности и безопасности. Английское Королевское общество корабельных инженеров (RINA) неоднократно включало сормовские танкеры в список «Значительных судов года».

Объединенная судостроительная корпорация – крупнейшая судостроительная компания России. Создана в соответствии с указом Президента РФ в 2007 году со 100% акций в федеральной собственности. В холдинг входит около 60 предприятий и организаций отрасли (основные судостроительные и судоремонтные верфи, ведущие проектно-конструкторские бюро). В настоящее время на базе ОСК консолидировано около 80% отечественного судостроительного комплекса. Российский рынок – основной для госкорпорации, которая также экспортирует свою продукцию в 20 стран мира.

## Maersk получила два танкера типоразмера MR на южнокорейской верфи Sungdong

12 апреля 2016, Корея Южная, [shipsupply.ru](http://shipsupply.ru). Оператор танкерного флота Maersk Tankers, дочерняя компания датской судоходной группы Maersk 8 апреля 2016 года провела церемонию именнаяречения двух своих новых судов на верфи Sungdong в Тонг-Йонге (Южная Корея), передает отраслевой портал MarineLink.

Получившие имя Maersk Teesport и Maersk Tianjing танкеры типоразмера MR (дедвейт 50 тыс. тонн) построены вслед за другим судном этой серии Maersk Tangier, которое было передано Maersk Tankers в феврале текущего года.

Суда строятся в рамках программы обновления флота компании. В 2015 году компания Maersk Tankers получила первые два судна - Maersk Tamra и Maersk Tасoma - из десяти танкеров, заказанных от верфи Sungdong.

В течение следующих нескольких лет около 20% флота Maersk Tankers подлежат замене новыми судами. Компания заказала десять судов на верфи Sungdong (Южная Корея) и девять танкеров MR на верфи Ningbo Shipyard (Нинбо, Китай), которые по планам будут переданы в 2017-2018 годах. При этом компания будет обновлять свой флот не только за счет строительства новых, но и через приобретения на вторичном рынке. Поэтому, для оптимальных вложений проводится мониторинг цен на рынке, где цены пока держатся на высоком уровне, отметили в компании.

В настоящее время флот компании Maersk Tankers состоит из 156 судов, включая 82 собственных судов, 24 зафрахтованных и 50 единиц в танкерных пулах.

## Портовые сервисы. Оснащение и оборудование

### Мировых контейнерных операторов "привяжут" к РПК

22 марта 2016, Россия, Приморский край, [zpress.ru](http://zpress.ru). Перегрузки с использованием рейдового перегрузочного комплекса (РПК) в порту Славянка стали на поток, пишет Деловая газета «Золотой Рог». Очередная прошла в середине марта: три 40-футовых контейнера с грузом были доставлены на палубу контейнеровоза AENEAS компании ZIM, а три других - доставлены с контейнеровоза на берег для дальнейшей отправки грузополучателю. Об этом сообщили в Группе компаний «Транзит-ДВ».

Как отметили в «Транзит-ДВ», за последний год в Приморье создана сеть рейдовых перегрузочных комплексов, которая позволит загрузить работой Свободный порт Владивосток.

Рейдовые перегрузочные комплексы позволяют проводить обработку грузов непосредственно на рейде порта, без постановки судна к причалу. Для Свободного порта Владивосток создание сети РПК имеет решающее значение, поскольку доля контейнерных перевозок в общем объеме рынка транспортных услуг постоянно растет, а специализированных терминалов, позволяющих обрабатывать контейнеровозы с большой осадкой у причальной стенки, всего два на все Приморье - во Владивостоке и порту Восточном.

Создание сети РПК позволит включить в работу с контейнерными грузами все основные порты южного Приморья: уже получена разрешительная документация РПК в Восточном, Славянке, Находке, Зарубино, а в двух портах - Восточном и Славянке - РПК уже оборудованы.

Интерес к работе с РПК проявил ряд международных компаний, специализирующихся на контейнерных перевозках, а компания ZIM (входящая в десятку крупнейших мировых контейнерных операторов) участвовала в отработке технологической цепочки работы с грузами. В ходе тестовых погрузок были отработаны как техническая сторона, так и вопросы оформления грузов всеми службами, задействованными в процессе: открытие зоны таможенного контроля, документирование транзитного груза и т.д.

- В итоге была создана уникальная логистическая технология, не имеющая аналогов в России, - отметил представитель холдинга. - Наши договоренности с компанией ZIM и с китайскими партнерами позволяют задействовать технологию «1 контейнер - 1 мир». Что это такое? Представьте себе, например, груз кофе, следующий из Южной Америки в Муданьцзян (Китай) на контейнеровозе ZIM. После выгрузки на РПК в Славянке контейнер доставляется до места назначения, где после выгрузки вновь загружается китайским товаром и доставляется в Славянку - для дальнейшей перегрузки через РПК опять на контейнеровоз ZIM с последующей отправкой по всему миру в зависимости от последующих портов захода линии.

Такая схема выгодна не только компании ZIM, но и отправителям грузов и в целом Свободному порту Владивосток.

Ранее Группа компаний «Транзит-ДВ» сообщила об открытии линии по поставке небольших партий леса-пиловочника из Уфы в Циндао (Китай) через Славянку. Первая партия леса была отгружена 21 февраля.

В Славянку лес прибыл навалом на вагонах по железной дороге. После выгрузки он прошел оформление и погружен в 40-футовые контейнеры, которые были доставлены на РПК и оттуда - на борт контейнеровоза ZIM PIRAEUS с использованием плавкрана «ТОР».

Для отправителя груза удобство и выгода налицо. Дело в том, что, как правило, лес-пиловочник перевозят навалом на судах-балкерах в составе крупных партий.

Перевозка в контейнерах - новый для России вид транспортировки лесных грузов. Применение этой технологии позволяет уменьшить объем единовременной экспортной партии до минимальной согласно вместимости в один контейнер около 30 кубометров, что дает возможность небольшим поставщикам заключать контракты с потребителями на различные партии грузов (от одного до ста контейнеров одновременно) и доставлять их строго в соответствии с расписанием линии. Наконец, это упрощает выбор наиболее оптимального маршрута.

Для компании ZIM и других крупных судоходных компаний использование сети РПК в Свободном порту - возможность нарастить объемы оказываемых ими транспортных услуг на фоне общемировой стагнации на рынке грузоперевозок.

Для портов, входящих в Свободный порт Владивосток, это «привязка» мировых контейнерных операторов путем расширения их грузовой базы. Что повлечет за собой открытие в Свободном порту офисов крупных компаний, строительство складских помещений, производств по переработке грузов, «сухих портов», плавсредств и остальных элементов инфраструктуры для хранения и доставки грузов на рейд. В свою очередь, это даст загрузку международным транспортным коридорам «Приморье-1» и «Приморье-2».

## **В порту Владивосток введен в эксплуатацию модуль контроля импортной продукции растительного происхождения**

12 апреля 2016, Россия, Приморский край, [topre.ru](http://topre.ru). В порту Владивосток введен в эксплуатацию новый модуль карантинного фитосанитарного контроля импортной продукции растительного происхождения. Как сообщает пресс-служба управления Россельхознадзора по Приморскому краю и Сахалинской области, условия досмотра продукции полностью соответствуют российскому законодательству.

Отмечается, что ввод нового модуля помог избежать проблем при ввозе в Приморский край фруктов и овощей из стран АТР и, соответственно, их дефициту на потребительском рынке.

Согласно действующему законодательству, досмотр импортной продукции растительного происхождения (подкарантинной продукции), при её поступлении на территорию Российской Федерации, необходимо производить в специально оборудованных местах, в которых созданы необходимые условия для проведения карантинного фитосанитарного контроля.

В 2015 году начались мероприятия по установлению границ морского пункта пропуска «Владивосток». В результате их изменения специальный досмотровый модуль Россельхознадзора оказался за пределами проектных границ, тогда как, согласно действующим нормам, досмотр импортных грузов должен производиться в пределах пункта пропуска на государственной границе.

В связи с этим, по инициативе Управления Россельхознадзора по Приморскому краю и Сахалинской области в июне 2015 года состоялось рабочее совещание с представителями Владивостокской таможни, Росграницы, Владивостокского морского торгового порта (ВМТП), коммерческих организаций, в ходе которого теруправлением Россельхознадзора был поднят вопрос о принятии незамедлительных мер по переносу досмотрового модуля Россельхознадзора в пределы границ морского пункта пропуска. В противном случае, в соответствии с действующим законодательством, досмотр подкарантинной продукции в указанном модуле был бы невозможен. Соответственно проведение карантинного фитосанитарного контроля, а также дальнейшее перемещение и реализация поступающих в торговый порт Владивостока фруктов и овощей из стран АТР стало бы невозможным.

По результатам совместного совещания было принято решение рекомендовать ОАО «Владивостокский морской торговый порт» рассмотреть в кратчайшие сроки вопрос о возможности переноса специального досмотрового модуля на другую площадку, расположенную в пределах пункта пропуска. Помимо этого, было принято решение рекомендовать ВМТП проработать варианты возможного обустройства в пределах пункта пропуска дополнительных площадок для досмотра подкарантинной продукции.

В настоящее время специально оборудованный и оснащенный новый модуль карантинного фитосанитарного контроля полностью готов и введен в эксплуатацию. Соответствующие сообщения направлены участникам внешнеэкономической деятельности и во Владивостокскую таможню.

По информации отдела карантина растений и качества зерна Управления Россельхознадзора по Приморскому краю и Сахалинской области, по итогам 2015 года на территорию Приморского края из-за рубежа было ввезено 394,8 тыс. тонн грузов растительного происхождения, из них через морской торговый порт Владивосток поступило 88,4 тыс. тонн или свыше 22% от общего грузопотока.

## **Мариупольский порт (Украина) возобновил каботажные перевозки**

14 апреля 2016, Украина, cfts.org.ua. ГП «Мариупольский морской торговый порт» (Украина) возобновило каботажные перевозки, приняв каботажное судно с сырьем для мариупольских меткомбинатов из Бердянского порта. Об этом сообщает пресс-служба Администрации морских портов Украины (АМПУ).

Судно Сорпа доставило в Мариупольский порт железорудный концентрат (гематит) – предназначен для металлургических комбинатов компании Метинвестхолдинг - имени Ильича и «Азовстали». В дальнейшем планируется ежемесячно доставлять через ГП «ММТП» от 120 тыс. до 180 тыс. тонн железорудного сырья.

Как сообщалось ранее, летом 2014 года из-за разрушенной инфраструктуры каботажные перевозки (через морские порты внутри страны) стали альтернативой железнодорожным. На сегодняшний день перегон Камыш-Заря – Волноваха, как единственный железнодорожный путь, соединяющий Мариуполь с остальной Украиной, по-прежнему не имеет достаточной пропускной способности.

## **Тарифы. Ставки. Цены**

### **Тарифы на транзитные грузоперевозки морским и ж/д транспортом и на портовые услуги будут регулироваться государством**

31 марта 2016, Азербайджан, interfax.az. Тарифы на перевозку транзитных грузов морским и железнодорожным транспортом и на портовые услуги в Азербайджане будут регулироваться государством, сообщили агентству «Интерфакс-Азербайджан» в кабинете министров.

В соответствии с постановлением кабинета, в список регулируемых государством цен (тарифов) на товары и услуги включены: тарифы на перевозку транзитных грузов железнодорожным и морским транспортом; тарифы на услуги по эксплуатации портовых установок, связанных с транзитными грузами, на услуги по их перевалке через морские терминалы и на прочие портовые услуги, в том числе транспортно-экспедиционные услуги.

Данное решение направлено на реализацию указа президента Азербайджана о создании Координационного совета по транзитным грузоперевозкам.

### **Суэцкий канал снижает сборы на треть**

01 апреля 2016, Египет, tass.ru. Администрация Суэцкого канала снижает плату за транзит судов через канал на 30% из-за продолжающейся переориентации перевозчиков на маршрут вокруг южного окончания Африки, которая стала экономически оправдана в условиях низких цен на топливо и рекордного падения фрахтовых ставок, сообщает ТАСС со ссылкой на Journal of Commerce.

Скидка на проход предоставляется не для всех контейнеровозов, а ориентирована на суда, риск ухода которых на маршрут вокруг мыса Доброй Надежды особенно высок.

Так, по данным публикации JOC, основными претендентами на скидку являются суда, следующие из портов восточного побережья США в направлении Юго-Восточной Азии. По данным аналитического сервиса SeaIntel, на это направление пришлось абсолютное большинство - 112 из 115 - судов, которые были направлены на альтернативный маршрут вокруг Африки за последние полгода. Еще три судна возвращались из Европы в Азию.

Египет стремится окупить многомиллиардные расходы на завершившееся в прошлом году расширение канала, которое обеспечило возможность одновременного прохода встречных судов. По расчетам Администрации канала, расширение должно было обеспечить рост сборов на 260% до 13 млрд долларов США к 2023 году.

Однако, по итогам 2015 года контейнерный трафик через канал снизился на 2,3% по сравнению с 2014 годом до 41,2 млн TEU. Число проследовавших через канал контейнеровозов сократилось еще сильнее - на 3% - и составило 5,941. По оценкам SealIntel, переориентация судов на маршрут вокруг южного окончания Африки обусловила снижение трафика на 0,9%.

Тем временем, через 3 месяца завершится строительство новых шлюзов Панамского канала, которые смогут пропускать контейнеровозы вместимостью до 14 тыс. TEU, и конкуренция еще более ожесточится.

## БЕЗОПАСНОСТЬ СУДОХОДСТВА

### **«Росморпорт» оснастит объекты морского транспорта пяти крымских портов инженерно-техническими средствами безопасности за 1,35 млрд руб**

21 марта 2016, Россия, Крым респ., c-inform.info. Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» в апреле определит победителей конкурсов по оснащению объектов морского транспорта инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акватории морских портов в Евпатории, Севастополе, Феодосии, Керчи и Ялте.

Как следует из конкурсной документации, размещенной на официальном портале госзакупок РФ, общая максимальная цена контрактов составляет 1 млрд 349,8 млн руб. Непосредственно работы на объектах победители конкурса будут выполнять в 2016 и 2018 годах. В 2016 на эти цели предусмотрено финансирование в объеме не более 527,6 млн руб, в 2018-м – 822,3 млн руб.

В целом работы по обеспечению транспортной безопасности порта Ялта составят 256,1 млн руб, Феодосии – 150,7 млн руб, Евпатории – 246,1 млн руб, Севастополя – 425,9 млн руб, Керчи – 271 млн руб. При этом Керченский порт станет единственным, где стоимость работ в 2016 году превысит план на 2018-й.

Источником финансирования работ в документации указана Федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и Севастополя до 2020 года». Генпроектировщиком выступило ЗАО «Волгаспецремстрой», которое по результатам открытого конкурса в прошлом году выполнило изыскательские и проектные работы по объекту за 7,2 млн руб.

### **На водном транспорте выросло количество аварий**

22 марта 2016, Россия, Москва, rus-shipping.ru. Количество аварий на водном транспорте в 2015 году увеличилось на 62%, погиб 91 человек, количество аварий на рыбопромысловых судах выросло в 2,5 раза (23 случая), в результате которых погибли 74 человека. Об этом говорилось в итоговом докладе и.о. руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) Сергея Сарического на расширенном заседании коллегии ведомства 22 марта 2016 года.

В 90% случаев причинами аварий продолжает оставаться так называемый «человеческий фактор» - нарушения правил технической эксплуатации судов, неудовлетворительное обеспечение безопасности мореплавания и судоходства, несоблюдение общепринятых приемов и способов управления судном.

Совокупность конструктивных, эксплуатационных и организационных нарушений со стороны судовладельца, береговых служб и командного состава судна явилась причиной гибели в апреле текущего года в Охотском море БАТМ «Дальний Восток», унесшей жизни 69 членов экипажа. В рамках исполнения обязательств РФ доклад о результатах расследования этой аварии был размещен в Глобальной системе информации о судоходстве (GISIS) Международной морской организации.

В 2015 году Госморречнадзор рассмотрел и утвердил 30 деклараций безопасности судоходных гидротехнических сооружений. «Совместными усилиями Ространснадзора и Росморречфлота удалось добиться позитивной тенденции по снижению числа аварийных и предаварийных судоходных гидротехнических сооружений (СГТС)», - отмечалось в докладе.

По сравнению с 2014 годом в 2015 году снизилось на 9% количество СГТС, находящихся в предаварийном состоянии и на 15% находящихся на неудовлетворительном уровне безопасности. Также снизилось до одного количество СГТС, имеющих опасный уровень безопасности, а количество аварийных судоходных гидротехнических сооружений сократилось с 3 до 2.

В минувшем году продолжилась начатая в 2014 году работа по предотвращению, пресечению и принятию мер административного воздействия к судовладельцам, должностным лицам компаний и капитанам судов, при совершении плавания судов вне разрешенных районов и при нарушении Правил плавания в акватории Северного морского пути.

По информации от системы мониторинга судов «Виктория» и обращениям ФГКУ «Администрация Северного морского пути» о имеющихся нарушениях, были проведены расследования, 33 должностных лица компаний и капитанов судов и 26 юридических лиц были привлечены к административной ответственности.

В результате этой работы количество нарушений по сравнению с 2014 годом снизилось на 9%.

«Таким образом, отработан механизм реагирования на нарушения, которые можно отследить только с использованием специальных программных средств, что, безусловно, повышает эффективность контроля и направлено на обеспечение безопасности мореплавания», - подчеркивается в докладе.

В сфере деятельности Госморречнадзора находятся свыше 5 тыс. хозяйствующих субъектов. В результате проведения контрольно – надзорных мероприятий в 2015 году выявлено свыше 8700 тыс. нарушений законодательства РФ.

Привлечено к административной ответственности более 4 тыс. должностных лиц, 510 юридических лиц и 47 индивидуальных предпринимателей. Общая сумма штрафов в бюджет РФ в сравнении с 2014 годом увеличилась на 30% и составила более 28 млн руб.

Анализ результатов проверок показывает, что значительное количество нарушений связаны с низким знанием должностными лицами компаний обязательных требований, и это актуально для всех видов транспорта. В целях устранения указанного пробела в настоящее время по всем видам транспорта идет разработка проверочных (чек-листов), содержащих перечень обязательных требований и ссылки на нормативные правовые акты, по которым осуществляется проверка организаций.

Ожидается, что размещение данных чек-листов на интернет-сайте Службы и их регулярная актуализация будет способствовать тому, что организации будут заранее ознакомлены с перечнем проверяемых требований в соответствии с действующим законодательством, а также смогут определить свой уровень соответствия обязательным требованиям.

В результате повысится прозрачность контрольно-надзорной деятельности, что будет способствовать повышению доверия к Службе со стороны предпринимательского сообщества. «Полагаем, что такой подход способен в разы увеличить эффективность нашей работы», - отмечается в докладе.

## **Ряд мер позволит сократить число происшествий на водном транспорте - эксперт**

07 апреля 2016, Россия, Санкт-Петербург, mttaman.ru. Сократить количество происшествий на водном транспорте можно с помощью различных мер технического, организационного, эксплуатационного, правового характера, соответствующего надзора и контроля. Такое мнение высказал проректор по научной работе ФГБОУ ВО «Московская государственная академия водного транспорта» (МГАВТ) Олег Соляков в ходе форума «Безопасность на транспорте» (Санкт-Петербург, 6 апреля 2016 года).

«Выполнение на судах правил перевозок и стандартов, комплектование экипажей квалифицированными моряками, хорошее техническое обслуживание – все эти меры снижают риски аварий и происшествий, хотя полностью их не устраняют, - сказал спикер. - Если попробовать сформулировать требования, призванные способствовать повышению безопасности эксплуатации судов в современных условиях, то можно остановиться на следующем».

По его словам, суда должны иметь: такие энергетические установки и другие системы и механизмы, которые бы не выходили из строя, а опасности, которые они создают для судна и экипажа, были минимальными; достаточную прочность, чтобы противостоять действующим на них внешним силам морской стихии и внутренним – вызываемым грузом.

Судно должно обладать достаточной устойчивостью и запасом плавучести, чтобы плавать с заданной нагрузкой и не опрокидываться. Судовой экипаж должен быть компетентен в вопросах эксплуатации судна и поддержании его в удовлетворительном состоянии (корпуса, оборудования, механизмов, систем безопасности и защиты среды), судоводительский состав – в вопросах правил плавания, навигационной безопасности, связи и перевозки грузов.

Суда должны быть обеспечены соответствующей противопожарной защитой; спасательными средствами для быстрого и безопасного оставления судна в случае необходимости, оборудованы необходимыми навигационными приборами, чтобы обеспечивать навигационную безопасность, избегая столкновений и посадки на мель.

Они должны получать четкие указания и поддержку от берегового персонала в отношении эффективной эксплуатации, обеспечения безопасности самого судна, людей на его борту и защиты окружающей среды; контролироваться компетентными береговыми организациями с целью выявления допущенных нарушений и предъявления требований для их устранения.

«Словом, в идеальном подходе правильные действия экипажа и берегового персонала, а также хорошее состояние судна сводят на нет возможность возникновения аварийных ситуаций», - пояснил Соляков.

## **ИНДИКАТОРЫ РАЗВИТИЯ**

### **Проблемы. Конфликты. Инциденты**

#### **Объем простаивающего контейнерного флота достиг рекордного уровня - 352 судна и 1,57 млн TEU**

18 марта 2016, Россия, Москва, gudok.ru. По состоянию на 11 марта 2016 года общее количество простаивающих без работы контейнеровозов достигло рекордно высокого уровня в 1,57 млн TEU. В общей сложности простаивает 352 судна, сообщает агентство ТАСС со ссылкой на статистику аналитического бюро Alphaliner.

Треть безработной вместимости приходится на большие контейнеровозы вместимостью от 7,5 тыс. до 19 тыс. TEU.

Число простаивающих контейнеровозов составляет 7,8% мирового контейнерного флота. При этом, по прогнозам Alphaliner, эта цифра продолжит расти, так как на текущий год запланирована поставка нового тоннажа совокупной вместимостью 1,25 млн TEU. По расчетам Alphaliner, глобальный флот вырастет за год на 4,3%, в то время как ожидаемый рост объемов перевозок не превысит 1,8%.



Продолжающийся низкий спрос на перевозки на направлениях из Азии в Европу, Латинскую Америку и западную Африку высвободил значительный тоннаж. По данным Alphaliner, около 30 судов вместимостью от 9 до 14 тыс. TEU были сняты с сервисов на направлении Азия - северная Европа в результате серии сокращений сервисов ключевыми альянсами перевозчиков в последние месяцы.

Ранее Gudok.ru освещал ситуацию на мировом контейнерном рынке в 2015 году, которую тоже нельзя было назвать радужной. Американское издание Journal of Commerce оценивало вместимость простаивающего без работы контейнерного флота в размере 1,24 млн TEU (306 судов), что составляло 6,3% совокупной ёмкости всех контейнеровозов в мире. Эти значения вплотную приблизили рынок к антирекордам 2009 года.

Рост количества простаивающих судов был связан с завышенными ожиданиями спроса со стороны судовладельцев. Избыток мощностей вызывал снижение стоимости перевозок и, в частности, сильно повлиял на размер фрахтовых ставок. Как сообщал, Shanghai Containerized Freight Index, в декабре 2015 года на основных направлениях экспорта из Китая фрахтовая ставка упала более чем вдвое. Так, на маршруте Азия – Северная Европа падение достигло 50,4%, ставка на отправку контейнеров из Китая на Западное побережье США упала на 51%, а на Восточное – на 60% по сравнению с декабрём 2014 года.

Тем временем, сохраняющиеся низкие цены на бункерное топливо позволяет перевозчикам перенаправлять суда с маршрутов через Панамский и Суэцкий каналы вокруг южного окончания Африки. Помимо экономии на оплате сборов за проход через каналы, маршрут, по оценкам Alphaliner, позволяет задействовать 100 тыс. TEU дополнительного тоннажа, в том числе, и крупнейшие современные контейнеровозы.

Растущий переизбыток тоннажа на рынке, логичным образом, еще более усиливает давление на фрахтовые ставки. Судовладельцы готовы снижать цены, чтобы обеспечивать загрузку судов.

По данным судовых брокеров, фиксация ставки фрахта на сколь-нибудь продолжительный период практически не практикуется: в большинстве случаев, фиксируется суточная ставка фрахта, и при этом в большинстве сделок предусматриваются гибкие условия пересмотра ставки. По прогнозам Alphaliner, фрахтовые ставки будут оставаться низкими, пока рынок находится в разбалансированном состоянии.

## **Ряд капитанов морских портов имеют недостаточный уровень компетенции - Росморречфлот**

30 марта 2016, Россия, Москва, lenoblast.bezformata.ru. Руководство Росморречфлота недоволено уровнем компетенции ряда капитанов морских портов России. Об этом журналистам сообщил заместитель министра транспорта России-руководитель Росморречфлота Виктор Олерский.

Конкретных фамилий чиновник не назвал, отметив лишь, что из числа капитанов всегда есть «кандидаты на вылет».

«Зачастую капитаны портов являются для бизнеса истиной в последней инстанции. Потом через несколько месяцев выясняется, что капитан был не прав, люди теряют деньги. Поэтому мы ставим себе задачу все-таки совершенствовать профессиональный уровень капитанов портов, хотя это и выглядит достаточно странным, поскольку капитан порта сам по себе должен быть одним из лучших», - сказал Виктор Олерский.

## **Федеральные инвестиции в порт Сабетта не окупятся лишь за счет портовых сборов - результат аудита**

30 марта 2016, Россия, Москва, allglobus.com. Федеральные инвестиции в порт Сабетта (Ямал) не окупятся за счет только взимания портовых сборов. Об этом в ходе заседания Экспертного совета при Коллегии Росморречфлота сообщил представитель компании Sweco Soyuz Engineering, проводившей технологический и ценовой аудит проекта, Юрий Степанов.

По его словам, необходимо выполнить расчет эффективности государственных инвестиций в объекты федеральной собственности порта Сабетта в комплексе с освоением Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения и строительством завода по сжижению природного газа. В то же время выручка от деятельности порта, по словам Юрия Степанова, полностью покрывает его операционные расходы.

В целом аудит не выявил возможностей для существенной оптимизации проекта. По мнению аудиторов, при этом возможно пересмотреть площади некоторых административных зданий в порту в сторону их сокращения, а также оптимизировать длину замковых соединений шпунтов без снижения их надежности путем удаления замков на половине глубины погружения шпунта при строительстве юго-восточных и северо-западных ледозащитных сооружений.

Аудиторы также пришли к выводу, что проект выполнен в соответствии с требованиями нормативной документации России и на современном уровне, а стоимость строительства порта соответствует уровням затрат аналогичных проектов строительства с нуля терминалов СПГ. Удельная стоимость строительства порта составляет \$122 на тонну СПГ при цене на доллар в 38 руб. (на 2014 год), а с учетом произошедшей с тех пор девальвации еще меньше. При этом аналогичные проекты в Австралии оцениваются в \$124-\$142 за тонну СПГ.

Сметная стоимость строительства порта Сабетта составляет 102,96 млрд руб. с НДС, из которых 69,4 млрд руб. финансируется из федерального бюджета. По данным Sweco Soyuz Engineering, к настоящему времени заключено госконтрактов на общую сумму в 66,5 млрд руб., профинансировано 36,1 млрд руб., из которых освоено 28,2 млрд руб.

## Иностранные компании оспорили выводы ФАС о контейнерных перевозках

01 апреля 2016, Россия, Москва, [ria.ru](#). Пять крупнейших морских контейнерных перевозчиков потребовали в арбитражном суде Москвы отменить как незаконное решение ФАС России, которым они были признаны участниками ценового сговора на рынке линейных контейнерных перевозок, сообщили в пятницу РИА Новости в суде.

Отдельные заявления в арбитраж в течение марта подали компании A.P. Moller-Maersk A/S (Дания), CMA CGM SA (Франция), Hyundai Merchant Marine Co. Ltd (Корея), Orient Overseas Container Line Limite (Гонконг) и Evergreen Marine Corp (Тайвань). Все они требуют признать недействительным решение ФАС от 15 декабря 2015 года. Все заявления приняты к производству, ближайшее заседание назначено на 7 апреля.

ФАС России признала пять иностранных компаний нарушившими закон о конкуренции путем совершения согласованных действий, которые привели к установлению надбавок к ставкам фрахта на рынке линейных контейнерных перевозок грузов по направлениям Дальний Восток/Юго-Восточная Азия – РФ (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в 2012–2013 годах. Антимонопольный орган установил, что информация о введении надбавок публиковалась на интернет-сайте одного из перевозчиков, а остальные участники рынка синхронно и относительно единообразно устанавливали такие же надбавки. По словам начальника управления по борьбе с картелями ФАС РФ Андрея Тенишева, стоимость перевозки одного контейнера в тот момент достигала 1,3 тысячи долларов за штуку. Однако, по его словам, уже в ходе рассмотрения дела компании снизили ее на 20%.

Замглавы ФАС Александр Кинев говорил в декабре, что ФАС на тот момент еще не решила, какой штраф получат компании. По его словам, этот вопрос будет решаться еще в течение 2016 года. Он также отметил, что предписания перевозчикам служба выносить не будет, так как в ходе рассмотрения дела они прекратили нарушения. Также представители ФАС отмечали, что по схожим основаниям еще в 2013 году параллельно с российской службой аналогичное расследование в отношении компаний было инициировано Еврокомиссией. Однако результаты расследования ЕК пока не обнародовала. При этом Кинев отметил, что до "периода санкций" ФАС и ЕК сотрудничали по этому делу, обменивались информацией.

## Американские экспортеры просят Конгресс отменить или пересмотреть поправки к SOLAS

08 апреля 2016, США, [morvesti.ru](#). Экспортеры агропромышленной продукции США просят Конгресс определить, может ли правительство пересмотреть или отменить новые требования, обязывающие грузовладельца предоставлять данные о фактическом весе контейнера перед погрузкой на судно. Как передает ТАСС, об этом сообщает Journal of Commerce со ссылкой на заявление Агропромышленно-транспортной коалиции США (AgTC).

Комитет Палаты представителей по транспорту и инфраструктуре проведет на следующей неделе слушание с целью определения возможных негативных последствий новых правил для американского экспорта. AgTC является ярким противником этой инициативы, принятой в ноябре прошлого года в качестве поправки к конвенции SOLAS. Организация заявляет, что вступление в силу поправки в июле 2016 года «негативно повлияет на конкурентоспособность экспортеров США, и экономику США в целом».

Грузоотправители во всем мире выражают озабоченность тем, что новые требования станут причиной серьезных сбоев и удорожания доставки грузов из-за отсутствия необходимой инфраструктуры. Так, опубликованный в прошлом месяце доклад предупреждает, что требование подтверждения веса контейнера может стать причиной жесточайших заторов в порту Роттердам - крупнейшем контейнерном порту Европы. При том, что через Роттердам в неделю проходит порядка 10 тыс. экспортных контейнеров, в порту на сегодняшний день работает всего 5 весовых установок, а согласование и монтаж новых занимает более 6 месяцев.

С другой стороны, эксперимент по взвешиванию контейнеров, проведенный голландской компанией VCK Logistics, выявил значительные расхождения между декларируемым и фактическим весом. Среднее отклонение составило 14%, в то время как предельное отклонение, допускаемое правилами ИМО, составляет 5%, и контейнеры, вес которых отличается от заявленного сверх установленного лимита, не могут быть допущены к погрузке на судно.

## Грузообороты российских портов

### Контейнерный терминал Санкт-Петербург благодаря низким ценам удвоил оборот и опередил конкурента из Global Ports

01 апреля 2016, Россия, Санкт-Петербург, [tass.ru](#). Порты Петербурга и Ленобласти за два месяца 2016 г. перевалили 34,7 млн т грузов, что на 1% больше, чем за аналогичный период прошлого года, передает ТАСС.

Перевалка выросла в Усть-Луге (на 6%) и Приморске (5%). В порту Бронка грузооборот не зафиксирован. «Порт работает только три месяца, судозаходов не так много, грузооборот мы не считали», - сообщила представитель ООО «Феникс» (инвестор проекта). Ранее сообщалось, что Бронка заключила контракты с транспортными группами Fesco и CMA CGM.

В феврале грузооборот портов вырос на 6% до 17,3 млн т. За этот месяц сильнее всего упала перевалка в Выборге - на 37%. Контейнерооборот портов вырос на 6% до 154 940 TEU, в том числе в порту Санкт-Петербург на 7% до 147 668 TEU. Это первый за год рост контейнерооборота по итогам одного месяца.

В порту Санкт-Петербург три крупных контейнерных терминала. По подсчетам аналитиков, оборот Контейнерного терминала Санкт-Петербург (КТСП, входит в UCL Holding Владимира Лисина) вырос за два месяца 2016 г. на 99% до 94 700 TEU, Первого контейнерного терминала (ПКТ, входит в группу Global Ports) упал на 23% до 80 200 TEU, «Петролеспорта» (ПЛ, входит в Global Ports) упал на 39% до 44 900 TEU. ПКТ уступил лидерство в порту впервые с 1997 г., отмечают эксперты. По их мнению, конкурентными преимуществами КТСП стали низкие цены и достойный сервис. Так, по данным аналитиков, выручка за проход одного TEU по терминалам Global Ports составляла в 2015 г. в пределах \$230, в КТСП - \$180-185. Рост общего контейнерооборота порта эксперты объясняют низкой базой прошлого года.

В Global Ports падение объемов перевалки объясняют перераспределением грузопотоков. Представитель ПКТ падение грузооборота объяснил экономическим кризисом, отказавшись от дальнейших комментариев.

Контейнерооборот КТСП в феврале вырос на 114,6% по отношению к февралю прошлого года, перевалка в марте останется на таком же уровне, доля терминала в Балтийском бассейне увеличилась за год с 16,5 до 32,4% благодаря сохранению существующих клиентов и привлечению новых судоходных линий, сообщил представитель КТСП.

Стоимость таможенного досмотра в КТСП на треть дешевле, чем в ПКТ, стоимость хранения груза ниже, при этом качество обслуживания у них сопоставимое, говорит Алексей Васютин, заместитель гендиректора Ocean Container Services St. Petersburg (OCS, агент морской линии Naraq Lloyd). OCS отказалась в ноябре от судозаходов в ПЛ, оставив КТСП и ПКТ, добавляет он: «Объемов для загрузки судов на трех терминалах не было, мы отказались от дорогого терминала». По его словам, OCS рассматривает возможность судозаходов в Бронку, но решение еще не принято.

Стоимость услуг на трех терминалах практически сопоставима, говорит директор по развитию экспедиторской группы FMG Сергей Попов. Импорт контейнеров у FMG за два месяца вырос почти на 5%, рынок оживился, клиенты возобновляют договоры, которые приостанавливали в начале года из-за скачка курса валют, отмечает он.

Суда компании CMA CGM заходят в ПКТ, Усть-Лужский контейнерный терминал (входит Global Ports) и Бронку, а в последние полгода - в КТСП, говорит сотрудник CMA CGM Rus St. Petersburg. Объем грузопотока на терминалах зависит от потребностей отправителей, добавил он.

## **Грузооборот ОАО «Порт Высоцкий» за 3 месяца 2016 года вырос на 27,1% - до 1,40 млн тонн**

05 апреля 2016, Россия, Ленинградская обл., portnews.ru. Грузооборот ООО «Порт Высоцкий» в январе-марте 2016 года составил 1 млн 402 тыс. 282,763 тонн, что на 27,1% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Об этом сообщает пресс-служба стивидорной компании. В марте текущего года компания «Порт Высоцкий» перевалила 536 тыс. 801,196 тонн экспортного энергетического угля.

Порт Высоцк расположен в Ленинградской области. В порту работают 2 стивидорных компании - ООО «Порт Высоцкий» и ООО «РПК-Высоцк-Лукойл-П». В мае 2012 года правительство России приняло решение расширить порт Высоцк за счет включения в состав его границ земельных участков и прилегающей к ним акватории, занятых объектами строящегося на мысе Путевой морского терминала, предназначенного для перевалки генеральных грузов, мощностью до 3 млн тонн в год. Грузооборот ООО «Порт Высоцкий» в 2015 году вырос в сравнении с показателем 2014 года на 7,7% - до 5,67 млн тонн.

«Порт Высоцкий» специализируется на перевалке российского угля на экспорт в страны Западной Европы. Глубина подходного канала и акватории порта составляет 12,7 м, ширина - 200 м.

## **Грузооборот порта «Азов» за 3 месяца 2016 года вырос на 27,2% - до 1,4 млн тонн**

05 апреля 2016, Россия, Ростовская обл., gudok.ru. Общий грузооборот морского порта Азов за январь-март 2016 года составил 1 млн 361 тыс. тонн, что на 27,2% превышает показатель аналогичного периода 2015 года, сообщает «ПортНьюс» со ссылкой на капитана морского порта Азов Владимира Брагина.

В номенклатуре грузов традиционно преобладали зерновые, нефтепродукты и уголь. Объем перевалки зерновых увеличился на 45,1% - до 989 тыс. тонн, угля - практически остался на уровне 2015 года (+ 0,6%) и составил 127 тыс. тонн. Напротив, объем обработки нефтепродуктов сократился на 21,7% - до 166 тыс. тонн.

Рост грузооборота связан с увеличением объема экспортных грузов. Собственный грузооборот морского порта Азов за отчетный период 2016 года вырос на 28,5% - до 1 млн 359 тыс. тонн грузов. Экспорт прибавил 42% и составил 1 млн 217 тыс. тонн. Напротив, импорт снизился на 35% - до 29 тыс. тонн, каботаж - на 27,4% до 113 тыс. тонн, транзит - в 4,8 раза до 3 тыс. тонн. Служба капитана морского порта Азов за период январь-март 2016 года оформила 421 приход и 404 отхода судов против 308 приходов и 311 отходов годом ранее.

Морской порт Азов расположен в устье реки Дон. Границы акватории морского порта включают реку Дон от 3151,0 км, реку Койсуг до приемного светящего буя № 1 Азово-Донского морского канала, включая внешний рейд № 6,и рукав Каланча до остановочного пункта Дугино.

## **Грузооборот порта Таганрог за 3 месяца 2016 года сократился на 23,1%- до 563,2 тыс. тонн**

06 апреля 2016, Россия, Ростовская обл., ati.su. Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла за январь-март 2016 года составил 563,2 тыс. тонн, что на 23,1% ниже показателя аналогичного периода прошлого года. Об этом сообщили в Службе капитана порта Таганрог.

Объем обработки нефтепродуктов сократился на 40,5% - до 194,6 тыс. тонн, угля - на 19,6% до 117,5 тыс. тонн, черных металлов - в 8,5 раза до 10,1 тыс. тонн. Напротив, увеличилась перевалка зерновых - на 50% до 210,1 тыс. тонн. Объем экспорта за отчетный период 2016 года уменьшился на 12,8% - до 360,7 тыс. тонн, импорта - на 47,5% до 7,2 тыс. тонн, каботаж - на 35,4% до 194,6 тыс. тонн.

По итогам 3 месяцев текущего года Служба капитана морского порта Таганрог оформила 168 приходов и 143 отхода судов против 188 приходов и 176 отходов за аналогичный период 2015 года.

## **Грузооборот порта Кавказ за 3 месяца 2016 года сократился на 4% - до 3,41 млн тонн**

07 апреля 2016, Россия, Краснодарский край, ati.su. Общий грузооборот морского порта Кавказ за январь-март 2016 года составил 3 млн 413 тыс. тонн, что на 4% ниже показателя аналогичного периода 2015 года. Об этом сообщил капитан морского порта Кавказ Евгений Тузинкевич. В том числе на рейдовом перевалочном районе порта Кавказ было перевалено 523 тыс. тонн экспортных грузов, что в 2,6 раза ниже уровня прошлого года.

Обработка нефтепродуктов уменьшилась на 30% - до 1 млн 299 тыс. тонн, СУГ - на 6% до 73 тыс. тонн, зерновых - на 62% до 32 тыс. тонн. Объем перевалки серы увеличился на 59% - до 241 тыс. тонн. Экспорт собственно порта Кавказ по итогам 3 месяцев текущего года вырос на 3% - до 126 тыс. тонн, каботаж - на 40% до 2 млн 690 тыс. тонн. Объем импорта снизился на 52% и составил 21 тыс. тонн.

Общий объем бункеровки в морском порту Кавказ сократился на 38% и составил 53 тыс. тонн топлива. Служба капитана морского порта Кавказ зарегистрировала 4 тыс. 67 заходов судов по итогам 3 месяцев 2016 года, что на 43% выше уровня 2015 года.

## **"Евраз НМТП" в I квартале увеличил перевалку на 19%, до 2,5 млн тонн**

11 апреля 2016, Россия, Приморский край, tass.ru. Стивидорная компания "Евраз Находкинский морской торговый порт" (Евраз НМТП, порт Находка) в январе-марте 2016 года увеличила перевалку грузов на 19% по сравнению с аналогичным периодом 2015 года - с 2,1 до 2,5 млн тонн, сообщает пресс-служба компании.

В марте текущего года перевалка выросла на 48% (979 тыс. тонн).

"Серьезное повышение эффективности работы порта стало результатом целого ряда преобразований, проведенных за последний год. В частности, мы создали собственный логистический центр и начали работать в единой связке с логистической компанией "РЖД-Логистика", что позволило увеличить пропускную способность порта, скорость обработки вагонов и погрузки судов" - прокомментировал управляющий директор "Евраз НМТП" Вячеслав Сараев.

ОАО "ЕВРАЗ Находкинский морской торговый порт" - стивидорная компания в бухте Находка на Дальнем Востоке России. "Евраз НМТП" имеет 15 грузовых причалов и один вспомогательный для портового флота, которые способны принимать морские суда с осадкой 11 м, длиной 230 м, шириной 32 м. Общая длина причалов составляет 3,5 км. Складские площади составляют более 300 тыс. кв метров. Компания в 2015 году перевалила более 9,2 млн тонн грузов.

## **Грузооборот ОАО «Порт Ванино» вырос в I квартале 2016 года на 36,8% - до 1,6 млн тонн**

11 апреля 2016, Россия, Хабаровский край, tks.ru. Производственные комплексы ОАО «Ванинский морской торговый порт» (ОАО «Порт Ванино», Хабаровский край) в январе-марте 2016 года обработали более 1,6 млн тонн грузов, что на 36,8% (430 тыс. тонн) больше чем за соответствующий период 2015 года. Об этом сообщает пресс-служба стивидорной компании.

Объем экспортных грузов превысил 1,3 млн тонн. В структуре экспорта преобладает уголь, перевалка которого за 3 месяца 2016 года составила 1,1 млн тонн (увеличение на 42%). Помимо угля, значительный объем экспорта пришелся также на лесопродукцию - 160 тыс. тонн (увеличение на 10%) и черные металлы - 144 тыс. тонн (+5%).

В импортном направлении было перегружено около 300 тыс. тонн (увеличение на 58%). В структуре импорта преобладает глинозем - 265 тыс. тонн.

ОАО «Ванинский морской торговый порт» - одна из крупнейших стивидорных компаний в порту Ванино, в состав которой наряду с универсальными причалами входят специализированные терминалы: паромный, контейнерный и глиноземный, а также портовый флот, выполняющий швартовые операции, перевозку пассажиров и снабжение судов водой. Согласно списку аффилированных лиц на 31 декабря 2015 года, структура акционеров «Порта Ванино» выглядит следующим образом: «Оперн Трейд Лтд» (Кипр) владеет 17,76% уставного капитала (23,68% обыкновенных акций), ЗАО «Титан» – 18,75% (24,99%), Statula Holdings Ltd (Кипр) – 16,23% (21,64%). Кто стоит за кипрскими компаниями, «Порт Ванино» не раскрывает. Одним из владельцев ЗАО «Титан» является АО «РЖД Логистика».

**КОМПЕТЕНТНО: Игорь Прищепов, ОАО «Ванинский морской торговый порт», генеральный директор**

<<< Динамика грузооборота порта позволяет предположить, что общие показатели работы в 2016 году могут быть лучше прошлогодних. >>>

## **Грузооборот Архангельского МТП за 3 месяца 2016 года вырос на 0,4% - до 427,0 тыс. тонн**

12 апреля 2016, Россия, Архангельская обл., logistic.ru. Грузооборот ОАО «Архангельский морской торговый порт» в январе-марте 2016 года составил 427,0 тыс. тонн, что на 0,4% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Об этом сообщается в материалах предприятия.

Обработка импортных грузов за указанный период составила 10,3 тыс. тонн (-39,7%), перевалка экспортных грузов сократилась на 41,5% – до 96,5 тыс. тонн. Обработка каботажных грузов выросла на 33,3% и составила 319,1 тыс. тонн.

ОАО «Архангельский морской торговый порт» - многопрофильная стивидорная компания порта Архангельск. Специализируется на перевалке генеральных грузов, целлюлозы, картона, контейнеров, лесоматериалов, металла, удобрений, тяжеловесного оборудования, насыпных и навалочных грузов. Грузооборот ОАО «Архангельский морской торговый порт» в 2015 году составил 1 млн 599 тыс. тонн.

## **Общий грузооборот порта Ейск за 3 месяца 2016 года вырос на 14,3% - до 848 тыс. тонн**

12 апреля 2016, Россия, Краснодарский край, ati.su. Общий грузооборот морского порта Ейск за январь-март 2016 года составил 875 тыс. тонн грузов, что на 14,3% выше уровня 2015 года. Об этом сообщил капитан морского порта Сергей Гречкин.

Обработка зерна и продуктов перемолы увеличилась на 30,4% до 428,1 тыс. тонн, каменного угля и кокса – на 21,8% до 190,7 тыс. тонн.

Экспорт вырос на 21% - до 813 тыс. тонн, транзит – на 43,2% - до 54 тыс. тонн. При этом каботаж снизился в 5,4 раза до 8 тыс. тонн. Импорта по итогам 3 месяцев 2016 года не было, в то время как год назад объем импорта за январь-март составил 15,5 тыс. тонн грузов.

СКП Ейск в январе-марте 2016 года оформила 233 прихода и 230 отходов судов против 208 приходов и 217 отходов годом ранее.

Объем бункеровки в порту Ейск по итогам 3 месяцев 2016 года составил 6,1 тыс. тонн, что на 22% ниже уровня прошлого года.

«Более легкая ледовая обстановка в первом квартале 2016 года по сравнению с 2015 годом способствовала увеличению количества судозаходов (на 4,6%). Кроме того, возросло количество судов большей вместимости (на 14,5%), что и привело к росту грузооборота на 14,3%,» – пояснил Сергей Гречкин.

Морской порт Ейск расположен на территории Краснодарского края в юго-западной части Таганрогского залива Азовского моря у основания Ейской косы, разделяющей воды залива и Ейского лимана. В настоящее время в порту имеется 12 грузовых причалов и один пассажирский причал, построены два нефтеналивных терминала. Порт доступен для судов с осадкой до 4,5 м и длиной до 150 м.

## **Грузооборот Группы НМТП за 3 месяца 2016 года вырос на 4% - до 37 млн тонн**

16 апреля 2016, Россия, Краснодарский край, tks.ru. Объем консолидированного грузооборота терминалов Группы НМТП за январь-март 2016 года составил 37 млн тонн, что на 4% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, сообщает пресс-служба Группы.

Перевалка наливных грузов с начала года составила 28 млн 830 тыс. тонн. Перевалка сырой нефти по итогам I квартала превысила объем за аналогичный период прошлого года на 1,4% или 263,8 тыс. тонн и достигла 19 млн 773 тыс. тонн. Перевалка нефтепродуктов выросла на 1,9% или 166 тыс. тонн и достигла 8 млн 835 тыс. тонн. Перевалка КАС составила 137 тыс. тонн, растительных масел – 86 тыс. тонн.

Перевалка навалочных грузов за 3 первых месяца 2016 года выросла на 698 тыс. тонн или 27% относительно I квартала 2014 года и достигла 3 млн 281 тыс. тонн. Перевалка зерна выросла на 24,7% (336 тыс. тонн) и составила 1 млн 700 тыс. тонн. Перевалка железорудного сырья удвоилась относительно I квартала прошлого года и достигла 698 тыс. тонн. Перевалка угля выросла на 7,3% - до 380 тыс. тонн. Перевалка химических грузов выросла незначительно, объемы сахара сократились ввиду низкого спроса на импортное сырье.

Обработка генеральных грузов за I квартал 2016 года составила 3 млн 572 тыс. тонн. Перевалка черных металлов и чугуна увеличилась на 6,3% (186 тыс. тонн) и достигла 3 млн 128 тыс. тонн. Перевалка цветных металлов, лесных грузов, скоропортящихся и прочих грузов составила 277 тыс. тонн, 107 тыс. тонн и 60 тыс. тонн соответственно. Контейнерооборот Группы НМТП за январь-март 2016 года составил 1 млн 336 тыс. тонн и 127,2 тыс. TEUs, что на 13,3% и 7,7% соответственно превышает объемы первого квартала 2015 г.

Группа НМТП является крупнейшим российским портовым оператором по объему грузооборота. Акции ПАО «НМТП» котируются на Московской бирже (тикер NMTP), а также на Лондонской фондовой бирже в форме глобальных депозитарных расписок (тиккер NCSP). Грузооборот Группы НМТП в 2015 году составил 139,7\* млн тонн. Консолидированная выручка Группы за 2015 год по МСФО составила \$877 млн, EBITDA \$657\* млн. Группа НМТП объединяет компании ПАО «НМТП», ООО «ПТП», АО «НЗТ», ОАО «НСРЗ», ОАО «Флот НМТП», АО «Новорослесэкспорт», ОАО «ИПП», ООО «БСК» и ЗАО «СФП».

**КОМПЕТЕНТНО: Султан Батов, ПАО «НМТП», генеральный директор**

<<< Результаты первого квартала оказались сильнее наших ожиданий. Всего, Группа превысила плановые объемы на 12%, в том числе по сырой нефти на 16%; по нефтепродуктам на 4,3%; по зерну на 36%; по железорудному сырью на 51%; по черным металлам на 17%. >>>

## Грузооборот порта Посыет (Приморский край) за 3 месяца 2016 года вырос на 52%

17 апреля 2016, Россия, Приморский край, loglink.ru. Объем грузооборота порта Посыет (дочернее предприятие ООО «Мечел-Транс», входит в транспортный дивизион Группы «Мечел») за январь-март 2016 года составил более 1,7 млн тонн угля, что более чем в 1,5 раз (52%) превышает показатель аналогичного периода прошлого года, сообщает пресс-служба ОАО «Мечел».

В марте текущего года объем перевалки вырос на 85% в сравнении с мартом 2015 года, превысив 650 тыс. тонн.

Как сообщалось ранее, в декабре 2015 года порт Посыет начал перевалку угольной продукции внешних клиентов. В планах предприятия довести долю угля сторонних компаний в грузообороте до 20%.

Торговый порт Посыет, расположенный на побережье Японского моря в заливе Посыета, обеспечивает поставки угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Железная дорога связывает его с Транссибирской железнодорожной магистралью, северо-восточным Китаем, Северной Кореей. Посыет является удобным терминалом для вывоза угля, добытого на месторождениях предприятий, входящих в «Мечел»: «Южный Кузбасс», «Якутуголь», «Эльгауголь». В 2015 году порт Посыет экспортировал около 5,1 млн тонн угля, сохранив данный показатель на уровне 2014 года.

«Мечел» – глобальная горнодобывающая и металлургическая компания, в которой работают 67 тыс. человек. Продукция компании поставляется в Европу, Азию, Северную и Южную Америку, Африку. «Мечел» объединяет производителей угля, железной руды, стали, проката, ферросплавов, тепловой и электрической энергии. Все предприятия работают в единой производственной цепочке: от сырья до продукции с высокой добавленной стоимостью.

**КОМПЕТЕНТНО: Валерий Балакин, Порт Посыет, управляющий директор**

<<< Проект модернизации портовых мощностей и планомерное наращивание грузооборота идут в одном русле со стратегией развития угольной отрасли в нашей стране. В долгосрочной перспективе спрос на российский уголь в Азиатском регионе будет расти, уже сейчас появляются новые рынки сбыта. В первом квартале наш порт обработал 79 судов. Угольная продукция отгружалась заказчикам в Японию, Китай, Южную Корею, Вьетнам, Индонезию и Индию. >>>

## Грузооборот Большого порта Санкт-Петербург за 3 месяца 2016 года сократился на 8% - до 11,91 млн тонн

17 апреля 2016, Россия, Санкт-Петербург, logistic.ru. Грузооборот Большого порта Санкт-Петербург за январь-март 2016 года сократился на 8% в сравнении с показателем аналогичного периода прошлого года - до 11,91 млн тонн. По данным администрации порта, в том числе объем перевалки нефтепродуктов снизился на 29% - до 1,94 млн тонн, навалочных грузов уменьшился на 11% - до 1,73 млн тонн, генеральных грузов - на 4% до 2,81 млн тонн, в том числе металлолома сократился на 32% - до 371,2 тыс. тонн.

Контейнерооборот порта вырос на 1,3% - до 436827 TEUs.

## Грузооборот порта Усть-Луга за 3 месяца 2016 года вырос на 4% - до 22,33 млн тонн

17 апреля 2016, Россия, Ленинградская обл., logistic.ru. Грузооборот порта Усть-Луга в январе-марте 2016 года составил 22 млн 335,3 тыс. тонн, что на 4% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, сообщается в материалах администрации морских портов Балтийского моря.

Объем перевалки навалочных грузов снизился на 5% - до 5 млн 430,9 тыс. тонн, в том числе угля и кокса - на 14% до 4 млн 221,7 тыс. тонн.

Объем перевалки наливных грузов вырос на 8% - до 16 млн 008,6 тыс. тонн, в том числе нефти - на 6% до 7 млн 406,4 тыс. тонн, нефтепродуктов - на 8% до 8 млн 155,2 тыс. тонн, сжиженного газа вырос на 52% - до 447,0 тыс. тонн.

Перевалка генгрузов сократилась на 43% в сравнении с тремя месяцами 2015 года и составила 127,0 тыс. тонн.

Объем перевалки грузов на паромов составил 490,2 тыс. тонн (+11%).

Контейнерооборот порта снизился на 7,4% и составил 20 тыс. 464 TEUs.

Напомним, грузооборот порта за 2015 год составил 87,86 млн тонн, контейнерооборот - 89,82 тыс. TEUs.

Порт Усть-Луга расположен практически на границе России и Европейского Союза. Большие глубины акватории порта (17,5 м) в сочетании с коротким подходным каналом (3,7 км) делают порт Усть-Луга единственным российским портом на Балтике, способным принимать сухогрузные суда дедвейтом до 75 тыс. тонн и наливные суда дедвейтом до 160 тыс. тонн.

## Грузообороты зарубежных портов

### Обзор: Грузообороты портов Украины

06.04.2016, Украина, rzd-partner.ru: **Контейнерные порты Украины по итогам квартала добились 7-процентного роста**

Контейнерные порты Украины за прошедший квартал переработали 145 тыс. TEU, с ростом на 7% к сопоставимому периоду 2015 года, говорится в материалах Мининфраструктуры республики.

Напомним, как отмечал РЖД-Партнер, начиная с 2014 года имел место ускоренный спад этого сегмента морской перевалки Украины - так, в 2014 году снижение составило 15%, в 2015-м - почти 30%.

Импорт, стабильно доминирующий в структуре контейнерооборота, за квартал повысился на 12% - до 72 тыс. TEU. Перевалка контейнеров на экспорт возросла на 6,4% - до 65 тыс. TEU. Однако в весовом изменении контейнерный экспорт составил более половины совокупных объемов и превысил 1 млн т (+16% к январю-марту 2015-го). Рост импорта в весовом эквиваленте был более сдержанным - +5%, до 0,8 млн т.

Вместе с тем продолжается уход транзитных контейнеров из украинских акваторий. Спад транзита за 3 месяца составил 22% - до 8,3 тыс. TEU. Удельный вес транзита в совокупном контейнерообороте снизился до 6% (напомним, по итогам 2015 года данный показатель составил 7%, в 2014-м - порядка 10%).

07.04.2016, Украина, portnews.ru: **Грузооборот Одесского морпорта (Украина) за 3 месяца 2016 года снизился на 5,7% - до 6,15 млн тонн**

Объем грузооборота Одесского морского порта (Украина) за январь-март 2016 года составил 6,15 млн тонн, что на 5,7% ниже показателя аналогичного периода прошлого года, сообщает пресс-служба администрации порта.

Наливных грузов в I квартале перевалено 504 тыс. тонн (-64,9%). Нефти перегружено 85 тыс. тонн (годом ранее не было), нефтепродуктов - 152 тыс. тонн (-86,7%), подсолнечного масла - 47 тыс. тонн (рост в 2,5 раза), химических грузов - 211 тыс. тонн (-21,7%).

Грузооборот сухих сыпучих грузов в Одесском порту составил 2,322 млн тонн, что на 6% больше, чем в январе-марте 2015 года. Практически весь грузопоток составило зерно - 2,117 млн тонн (+18,6%).

Тарно-штучных грузов в порту с начала 2016 года обработано 3,328 млн тонн, что на 14,7% больше к уровню января-марта 2015 года, Металлопроката перегружено 1,328 млн тонн (-10,5%), чугуна - 137 тыс. тонн (годом ранее было всего 5 тыс. тонн).

Контейнеропоток в порту в пересчете на двадцатифутовый эквивалент составил 112,931 тыс. TEUs (+15%), в весовом выражении - 1,598 млн тонн (+18,5%), в штучном - 75 тыс. единиц (+18,8%).

08.04.2016, Украина, portnews.ru: **Грузооборот ГП «МТП «Южный» (Украина) в марте 2016 года вырос на 11% - до 1,54 млн тонн**

Объем грузооборота ГП «Морской торговый порт «Южный» (Украина) в марте 2016 года составил 1 млн 543,9 тыс. тонн, что на 11% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Как сообщает пресс-служба стивидорного предприятия, плановые задания выполнены на 121%.

Из этого объема перевалка руды составила 1 млн 335,8 тыс. тонн, угля - 208,1 тыс. тонн.

Грузопереработка экспортных грузов (руды) составила 1 млн 277,6 тыс. тонн (+58,4% к показателям 2015 года), импортных (уголь) – 174,8 тыс. тонн. Перевалка транзитных грузов (руда, уголь) составила 91,5 тыс. тонн.

Отмечается, что увеличение перевалки экспортных грузов произошло в связи с ростом отгрузок рудных грузов. Снижение импорта, в свою очередь, связано с уменьшением объемов завозимого угля для отечественных электростанций.

Всего в марте обработано 21 тыс. 594 вагона.

Грузооборот с начала года составил 3 млн 817 тыс. тонн. За I квартал 2016 года обработано 56 тыс. 875 вагонов, что на 1,4% больше показателя трех месяцев 2015 года.

#### 08.04.2016, Украина, portnews.ru: **Грузооборот Николаевского морпорта (Украина) сократился на 6,5% - до 4,95 млн тонн**

Объем грузооборота Николаевского морского порта (Украина) за январь-март 2016 года составил 4,95 млн тонн, что на 6,5% ниже показателя аналогичного периода прошлого года, передает Центр транспортных стратегий (ЦТС) со ссылкой на данные Администрации морских портов Украины (АМПУ).

Наливных грузов в порту в I квартале обработано 566 тыс. тонн, что на 6,5% меньше, чем годом ранее. Перевалка нефтепродуктов сократилась на 27,3% - до 188 тыс. тонн, подсолнечного масла - выросла в 1,4 раза до 377 тыс. тонн.

Поток сухих грузов за 3 месяца составил 3,55 млн тонн (-5%). Угля обработано 239 тыс. тонн (-40%), руды - 1,205 млн тонн (+18,4%), зерна - 1,604 млн тонн (-8,7%).

Тарно-штучных грузов в порту в январе-марте перевалено 842 тыс. тонн, что на 12,7% меньше, чем годом ранее. Наибольшая доля в данном сегменте грузопотока пришлась на металлопрокат - 779 тыс. тонн (-1,7%), перевалено также 57 тыс. тонн чугуна (-1,1%).

#### 12.04.2016, Украина, portnews.ru: **Грузооборот Мариупольского порта (Украина) за 3 месяца 2016 года сократился на 45,2% - до 1,19 млн тонн**

Объем грузооборота Мариупольского морского порта (Украина) за январь-март 2016 года составил 1,19 млн тонн, что на 45,1% ниже показателя аналогичного периода прошлого года, передает Центр транспортных стратегий (ЦТС) со ссылкой на данные Администрации морских портов Украины (АМПУ).

Наливных грузов за отчетный период перевалено всего 6 тыс. тонн при 29 тыс. тонн годом ранее. Весь грузопоток в I квартале состоял исключительно из подсолнечного масла.

Поток сухих сыпучих грузов уменьшился на 82,3% - до 165 тыс. тонн. Примерно половина грузопотока пришлась на зерно - 89 тыс. тонн (рост в 2,5 раза). Строительных грузов перевалено 21 тыс. тонн (рост в 2 раза), угля - 15 тыс. тонн (-94,7%).

Тарно-штучных грузов в I квартале через порт прошло 1,02 млн тонн, что на 16,1% меньше, чем годом ранее. Чугуна перевалено 259 тыс. тонн (-12,1%), металлопроката - 414 тыс. тонн (+14,1%), других грузов черного металла - 352 тыс. тонн (-37,1%).

#### 13.04.2016, Украина, portnews.ru: **Грузооборот Ильичевского МТП (Украина) за 3 месяца 2016 года остался на уровне прошлого года - 4,49 млн тонн**

Объем грузооборота в целом по акватории Ильичевского морского торгового порта (Украина) (без учета ООО «Ильичевский морской рыбный порт») за январь-март 2016 года на уровне показателей аналогичного периода прошлого года и составил 4 млн 490 тыс. тонн.

Наилучшие показатели по итогам I квартала 2016 года достигнуты в переработке зерна - 1 млн 876 тыс. тонн (+51,1%), грузовой автотехники - 264 тыс. тонн (+6,2%) и угля - 124 тыс. тонн (+58,7%). В I квартале 2016 года в Ильичевском морском порту было обработано 380 судов и 41 446 вагонов.

В марте 2016 года объем грузооборота в целом по акватории (без учета ООО «Ильичевский морской рыбный порт») составил 1 млн 832 тыс. тонн, что на 26,2% превышает показатель аналогичного периода 2015 года.

Так, государственным портовым оператором (ГП «ИМТП») переработано 996 тыс. тонн, что составляет 54,4% общего грузооборота порта. Частными портовыми операторами переработано 836 тыс. тонн (45,6% общего объема). В том числе, частными портовыми операторами через причалы ГП «АМПУ» - 575 тыс. тонн (31,3% общего объема).

Перевалка экспортных грузов составила 1 млн 497 тыс. тонн (прирост 67,3% к показателям 2015 года), импортных - 237 тыс. тонн (-26,9% от показателей 2015 года), транзитных - 98 тыс. тонн (-51% от показателей предыдущего года).

Навалочных грузов по итогам марта переработано 1 млн 487 тыс. тонн (+46,6%), наливных - 140 тыс. тонн (-19,1%), генеральных грузов - 205 тыс. тонн (-22,3% от показателей аналогичного периода прошлого года).

Наилучшие результаты по итогам марта достигнуты в переработке руды - 692 тыс. тонн (двукратное увеличение переработки к показателям 2015 года), зерна - 683 тыс. тонн (+ 86,3%), а также грузовой автотехники - 106 тыс. тонн (+72,1%).

В целом по Ильичевскому морскому порту в марте 2016 года было обработано 140 судов и 16 580 вагонов.

#### 13.04.2016, Украина, portnews.ru: **Грузооборот морпорта Октябрьск (Украина) за 3 месяца 2016 года снизился на 23% - до 1,28 млн тонн**

Объем грузооборота морского порта Октябрьск (Украина) за январь-март 2016 года составил 1,28 млн тонн, что на 23% ниже показателя аналогичного периода прошлого года.



Перевалка наливных грузов выросла в 1,6 раза - до 12 тыс. тонн (примерно поровну нефтепродуктов и химгрузов).

Сухих сыпучих грузов в I квартале в порту обработано 896 тыс. тонн, что на 25,6% меньше к уровню января-марта 2015 года. В частности, перегружено 365 тыс. тонн зерна (-14,4%), 236 тыс. тонн строительных грузов (+55,5%), 124 тыс. тонн удобрений (-57,9%), 17 тыс. тонн угля (-88,6%).

Тарно-штучных грузов с начала года перегружено 379 тыс. тонн, что на 17,4% меньше, чем в I квартале прошлого года. Почти весь грузопоток - металлопрокат - 352 тыс. тонн (-20,4%).

14.04.2016, Украина, portnews.ru: **Грузооборот Ренийского порта (Украина) за 2 месяца 2016 года снизился на 44,4% - до 87 тыс. тонн**

Объем грузооборота Ренийского морского порта (Украина, Одесская область) за январь-март 2016 года составил 136 тыс. тонн, что на 43,6% ниже показателя аналогичного периода прошлого года, передает Центр транспортных стратегий (ЦТС) со ссылкой на данные Администрации морских портов Украины (АМПУ).

Перевалка наливных осталась на уровне прошлого года - 32 тыс. тонн, сухих - уменьшилась на 50,3% до 104 тыс. тонн.

Больше всего за три месяца обработано химических и минеральных грузов (37 тыс. тонн, рост в 1,3 раза), нефтепродуктов (19 тыс. тонн, -24%). На сухие грузы, обозначенные как «другие», пришлось более трети грузопотока - 55 тыс. тонн.

14.04.2016, Украина, portnews.ru: **Грузооборот Херсонского морпорта (Украина) за 3 месяца 2016 года сократился на 14,2% - до 776 тыс. тонн**

Объем грузооборота Херсонского морского порта (Украина) за январь-март 2016 года составил 776 тыс. тонн, что на 14,2% ниже показателя аналогичного периода прошлого года, передает Центр транспортных стратегий (ЦТС) со ссылкой на данные Администрации морских портов Украины (АМПУ).

Наливных грузов обработано 27 тыс. тонн - 14,5 тыс. тонн нефтепродуктов и 12,3 тыс. тонн подсолнечного масла (в I квартале прошлого года наливных грузов Херсонский морпорт не обрабатывал).

Перевалка сухих сыпучих грузов уменьшилась незначительно - на 1,8% до 595 тыс. тонн. В частности, обработано 11 тыс. тонн руды (+21,7%), 55 тыс. тонн удобрений (+10,5%), 96 тыс. тонн зерна (+24,7%). В графе «другие грузы» значится более половины сухого сыпучего грузопотока - 326 тыс. тонн.

Тарно-штучных грузов в I квартале в порту перегружено 154 тыс. тонн (-48,5%), основной объем пришелся на металлопрокат - 113 тыс. тонн (-34,2%).

## Обзор: Грузообороты портов Западной Европы

08.04.2016, Финляндия, portnews.ru: **Грузооборот порта Хамина-Котка (Финляндия) за 3 месяца 2016 года вырос на 5,1% - до 3,46 млн тонн**

Грузооборот порта Хамина-Котка (Финляндия) за январь-март 2016 года вырос на 5,1% в сравнении с показателем аналогичного периода 2015 года - до 3,46 млн тонн. По данным администрации порта, объем перевалки грузов на экспорт вырос на 7,3% - до 2,55 млн тонн, в том числе бумаги снизился на 9,3% - до 661,2 тыс. тонн, целлюлозы вырос на 9,2% - до 389,4 тыс. тонн, наливных грузов снизился на 4,6% - до 542,12 тыс. тонн, насыпных вырос на 67,7% - до 368,19 тыс. тонн.

Объем перевалки импортных грузов снизился на 0,9% - до 905,67 тыс. тонн, в том числе штучных грузов сократился на 12,9% - до 277,94 тыс. тонн, навалочных вырос на 1,7% - до 128,09 тыс. тонн, наливных уменьшился на 7% - до 280,16 тыс. тонн, лесных вырос на 29,8% - до 141,7 тыс. тонн.

Объем транзитных перевозок снизился на 6,3% - до 892,91 тыс. тонн, внутренних сократился на 0,7% - до 250,536 тыс. тонн.

Контейнерооборот порта вырос на 14,9% - до 165,25 тыс. TEUs.

Количество перегруженных автомобилей снизилось на 68,6% - до 2282 ед.

Количество судозаходов возросло на 2,2% - до 645 ед.

13.04.2016, Финляндия, tass.ru: **Грузооборот в финских портах вырос на 10%**

Как сообщает ТАСС, по итогам зимних месяцев 2016 года оборот грузовых контейнеров в финских портах вырос на 10,4 процента в сравнении с данными за январь и февраль прошлого года, составив 246,49 тысяч TEU.

Пресс-служба порта Хамина-Котка сообщает, что у них зафиксирован рост грузооборота на 9,6 процентов. Итоговая цифра составила 103,8 тысяч TEU, это на 13,6 процента больше, чем в зимний период 2015 года. Об увеличении грузооборота на 15 процентов в порту Хельсинки, а также в порту Раума (на 1,6 процента) сообщает финское Транспортное агентство. Значительное увеличение - на 82,4% - показал порт Турку.

При этом во многих портах (Раахе, Пори, Кеми) наметился спад грузооборота. В последнем порту оборот контейнеров снизился более чем на треть.

14.04.2016, Польша, portnews.ru: **Грузооборот порта Гданьск (Польша) за 3 месяца 2016 года вырос на 6,2% - до 8,8 млн тонн**

Грузооборот порта Гданьск (Польша) в январе-марте 2016 года вырос на 6,2% в сравнении с показателем аналогичного периода прошлого года – до 8 млн 801 тыс. 393 тонн. Об этом сообщается в материалах администрации порта.

Объем перевалки зерновых сократился на 18,9% – до 354 тыс. 362 тонн, штучных грузов и древесины вырос на 18,7% – до 3 млн 483 тыс. 159 тонн, других массовых грузов (агрегаты, сера, руда) вырос почти в 1,4 раза - до 1 млн 1 тыс. 680 тонн, обработка угля выросла более чем в 1,7 раза – до 1 млн 251 тыс. 613 тонн, жидкого топлива сократилась на 22,2% и составила 2 млн 710 тыс. 579 тонн.

## **Контейнерооборот порта Лос-Анджелес в январе-марте 2016 года вырос на 11,4% до 2 млн TEU**

16 апреля 2016, США, [portnews.ru](#). Контейнерооборот порта Лос-Анджелес (США, штат Калифорния) по итогам января-марта 2016 года увеличился на 11,4% относительно аналогичного периода прошлого года с 1,82 до 2,03 млн TEU, передает ТАСС со ссылкой на пресс-служба порта.

В марте текущего года перевалка контейнеров сократилась на 22,6% и составила 612,86 тыс. TEU.

В том числе, импорт груженых контейнеров упал на 33,3% до 287,23 тыс. TEU, экспорт - увеличился на 9,5% до 159,36 тыс. TEU. В целом, перевалка груженых контейнеров сократилась на 22,5% до 446,59 тыс. TEU, порожних - на 22,8% до 166,27 тыс. TEU.

Контейнерооборот порта по итогам 9 месяцев 2015-16 финансового года (1 июля 2015 - 30 июня 2016) составил 6,29 млн TEU, что больше аналогичного показателя 2014-15 финансового года на 2,9%.

Порт Лос-Анджелес - один из крупнейших морских портов США на Тихоокеанском побережье. На территории расположено 27 грузовых терминалов, в том числе для перевалки навалочных, наливных, контейнерных грузов и автомобилей. По итогам 2015 года контейнерооборот порта составил 8,16 млн TEU.

## **Обзор: Грузообороты портов Прибалтики**

05.04.2016, Эстония, [portnews.ru](#): **Грузооборот Таллинского порта в первом квартале сократился на 16%**

Грузооборот Таллинского порта в первом квартале сократился на 16% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года до 5,3 млн т, - сообщают эстонские СМИ. Снижение грузопотока обусловлено продолжающимся сокращением перевалки нефтеналивных грузов.

Оборот Таллинского порта в первом квартале составил 26,5 млн евро, что на 5% меньше результатов прошлого года. Чистая прибыль госкомпании составила 14,4 млн евро, снизившись на 3%.

В марте через порт перевалено 1,57 млн т грузов, что на 370 тыс. т меньше, чем было перевалено в марте 2015 года.

07.04.2016, Литва, [portnews.ru](#): **Грузооборот порта Клайпеда (Литва) за 3 месяца 2016 года вырос на 10,2% - до 9,96 млн тонн**

Грузооборот порта Клайпеда (Литва) за январь-март 2016 года вырос на 10,2% в сравнении с показателем аналогичного периода прошлого года - до 9,96 млн тонн. По данным администрации порта, за март объем перевалки жидких грузов снизился на 11,4% в сравнении с мартом 2015 года - до 1,16 млн тонн, генгрузов увеличился на 13,9% - до 1 млн 15,9 тыс. тонн, сыпучих грузов вырос на 14,9% - до 3,45 млн тонн.

11.04.2016, Латвия, [portnews.ru](#): **Грузооборот порта Рига (Латвия) за 3 месяца 2016 года сократился на 13,8% - до 9,1 млн тонн**

Грузооборот порта Рига (Латвия) за январь-март 2016 года сократился на 13,8% в сравнении с аналогичным показателем прошлого года - до 9 млн 118,9 тыс. тонн. Как сообщили ИАА «ПортНьюс» в администрации порта, в том числе объем перевалки угля сократился на 25% - до 2 млн 952,9 тыс. тонн, нефтепродуктов сократился на 14,4% - до 2 млн 486,3 тыс. тонн, древесных гранул сократился на 2,3% - до 145,7 тыс. тонн. Обработка руды сократилась на 3,5% и составила 64,2 тыс. тонн.

Контейнерооборот порта сократился на 3,8% - до 94 тыс. 456 TEUs.

14.04.2016, Латвия, [portnews.ru](#): **Грузооборот порта Вентспилс (Латвия) за I квартал 2016 года снизился на 19% - до 6,1 млн тонн**

Грузооборот порта Вентспилс (Латвия) за январь-март 2016 года снизился на 19% в сравнении с показателем аналогичного периода 2015 года - до более 6,1 млн тонн. По расчетам, произведенным ИАА «ПортНьюс» на основе данных администрации порта, в том числе объем перевалки через терминал Ventspils Nafta termināls снизился на 20% - до 701 тыс. тонн, через Baltic Coal Terminal сократился на 45% - до 469 тыс. тонн, через терминал Ventspils tirdzniecības osta снизился на 25%, через терминал Ventspils ostas krasts уменьшился на 50% - до 26 тыс. тонн, через терминал Ventspils krasts снизился на 49%.

Между тем, грузооборот терминала Ventbunkers вырос на 35% - до 778 тыс. тонн. Через терминал Ventspils Grain Terminal было перегружено 115 тыс. тонн зерновых, а объем перевалки через терминал Noord Natie Ventspils Terminals возрос на 1%.

17.04.2016, Латвия, [gzd-partner.ru](#): **Грузооборот Лиепайского порта в первом квартале увеличился на 6%**

Грузооборот Лиепайского порта в первом квартале 2016 года увеличился на 5,8% по сравнению с аналогичным периодом 2015 года до 1,44 млн т.

Как сообщил ИА РЖД-Партнер заведующий отделом маркетинга и инвестиций Управления Лиепайской Специальной Экономической зоны Иво Колиньш, прирост обусловлен перевалкой зерновых и наливных грузов.

Он отметил, что порт в меньшей степени, чем Рижский и Вентспилсский зависит от транзитных грузов, где эта доля составляет 80-95% грузооборота.

Согласно бюджету, по итогам года прирост объемов составит около 10%.

В первом квартале 2016 года 70% всех переваленных в порту грузов составили насыпные. Из них 1,01 млн т (75%) - зерно и зернопродукты. Перевалено также 115 тыс. т цемента.

Генеральных грузов за январь- март перевалено 147,2 тыс. т (10% грузооборота), в том числе 117,1 тыс т пиломатериалов. Перевалка наливных грузов составила 101,4 тыс т - на 47,2% больше, чем за тот же период 2015 года.

В первом квартале этого года Лиепайский порт обслужил 344 судна и 7,609 тыс. пассажиров.

В марте 2016 года в порту перевалили 447,45 тыс т грузов . За месяц обслужили 117 судов и 3,159 тыс. пассажиров.

## Обзор: Грузообороты портов Азии и Австралии

05.04.2016, Австралия, tass.ru: **Грузооборот порта Хедленд в I квартале 2016 года увеличился на 0,7% до 110,8 млн тонн**

Грузооборот порта Хедленд в I квартале 2016 года увеличился на 0,7% до 110,8 млн тонн Порт Хедленд (Австралия) по итогам января-марта 2016 года увеличил перевалку грузов на 0,7% по сравнению с показателем аналогичного периода 2015 года с 110,04 млн тонн до 110,83 млн тонн, передает ТАСС со ссылкой на пресс-службу порта.

За отчетный период экспорт железной руды составил 109,95 млн тонн (+0,8%), а в марте текущего года – 39,53 млн тонн, что на 7,9% превышает показатель аналогичного периода прошлого года.

Как отмечается, в марте текущего года экспорт железной руды в Китай увеличился на 4,3% до 32,59 млн тонн. В Японию экспортировано 2,57 млн тонн (+26,6%), в Южную Корею – 2,12 млн тонн (-7%).

Всего, в марте текущего года грузооборот порта составил 39,82 млн тонн, что на 7,6% превышает показатель аналогичного периода прошлого года и на 7,4% - февраля текущего года, когда было перевалено 37,07 млн тонн.

11.04.2016, Китай, portnews.ru: **Грузооборот порта Тяньцзинь (Китай) вырастет к 2020 году до 650 млн тонн - прогноз**

Грузооборот порта Тяньцзинь (КНР), как ожидается, вырастет до 650 млн тонн к 2020 году за счет увеличения количества грузов после утверждения создания в этом городе Северного Китая пилотной зоны свободной торговли. Об этом передает «Синьхуа».

«Мы будем стремиться увеличить грузооборот до 650 млн тонн к 2020 году..., чтобы превратить Тяньцзинь в ключевой международный центр морских перевозок в Северном Китае», - сказал официальный представитель Тяньцзиньской портовой компании Чжан Ли.

Тяньцзинь, являющийся четвертым по величине портом в мире, в 2015 году обработал 540 млн тонн грузов, этот объем практически совпадает с результатом 2014 года.

17.04.2016, Гонконг, portnews.ru: **Контейнерооборот порта Гонконг (Китай) за 3 месяца 2016 года снизился на 10,4% - до 4,41 млн TEUs**

Контейнерооборот порта Гонконг (Китай) за январь-март 2016 года снизился на 10,4% в сравнении с показателем аналогичного периода 2015 года - до 4,41 млн TEUs. Как указано в материалах администрации порта, объем перевалки через крупнейший в порту контейнерный терминал Квай Цинг снизился на 11,9% - до 3,43 млн TEUs, через остальные терминалы - снизился на 4,7% - до 977 тыс. TEUs.

## Общепромышленные индикаторы: тенденции, аналитика, интервью

### РЖД к 2020 г прогнозируют значительный рост грузопотока в направлении портов юга РФ

21 марта 2016, Россия, Краснодарский край, interfax.ru. Двенадцатый международный транспортный форум "ЮгТранс" в Геленджике собрал на одной площадке представителей государственных и коммерческих структур, грузовладельцев, а также ведущих консультантов в отрасли.

Программа форума включала обсуждение вопросов развития транспортной системы Азово-Черноморского региона, влияние режима санкций на грузопотоки региона, ограничения в сотрудничестве между Россией и Турцией, развитие портов Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов, а также проблемы и перспективы в области железнодорожных перевозок и грузовой логистики.

Заместитель председателя комитета по логистике ТПП РФ Людмила Симонова в начале пленарного заседания отметила, что обороты портов Азово-Черноморского бассейна показывают рост, несмотря на резкое снижение контейнерных потоков.

"Мы видим, что растет экспорт, и здесь конечно оказывает влияние девальвация рубля. На 2016 год большинство экспертов тоже предполагают, что рост экспорта усилится, поскольку эффект девальвации будет действовать еще на протяжении всего текущего года", - подчеркнула она.

Директор по проектам и развитию ПАО "НМТП" Александр Халезин в своем докладе подтвердил эту тенденцию, отметив, что в долгосрочной перспективе ожидается падение объемов перевалки нефти за счет перераспределения на избыточные портовые мощности, ухода части экспорта нефти "в трубу", а также на внутренний рынок переработки. В связи с чем, вырастет объем экспорта нефтепродуктов.

По мнению эксперта, на юге РФ необходимо "расширять узкие места на железной дороге", и для этого необходима комплексная реконструкция многих объектов транспортной инфраструктуры на полигоне СКЖД.

В своем выступлении замначальника Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) Валерий Юсупов, сообщил, что пропускная способность железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна к 2020 увеличится до 125 млн тонн грузов в год. Основной рост грузопотока будет обусловлен развитием портовой инфраструктуры на станции Новороссийск и на мысе Железный Рог и строительством Керченского моста.

В настоящее время реализуются проекты комплексной реконструкции участков "Котельниково-Тихорецкая-Крымская" с обходом Краснодарского узла и "9 км-Юровский-Анапа-Темрюк-Кавказ".

"Все эти проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры в рамках федеральной целевой программы развития транспортной системы РФ направлены на обеспечение пропускной способности как в адрес Крымского полуострова, так и в адрес припортовых станций Азово-Черноморского бассейна. В 2016-2020 годов предусмотрено финансирование комплексной реконструкции участков в объеме 71,5 млрд рублей", - сообщил представитель компании.

СКЖД на 2016-2020 годы планирует строительство более 300 км вторых путей. Ежегодный эффект от улучшения эксплуатационных показателей работы дороги с 2020 года составит 97,3 млн рублей. Грузооборот припортовых станций СКЖД за прошлый год составил 82,2 млн тонн против 76,3 млн тонн в 2014 году.

Вице-президент RUSCON Ltd. Андрей Нараевский затронул проблему дефицита транспортных мощностей на юге РФ.

"В частности, это касается глубоководных причалов для приема океанских судов-контейнеровозов. Растущая консолидация рынка, а также успешная работа существующих прямых линейных сервисов, указывают на необходимость ввода причалов для обработки судов вместимостью 6000-8000 TEU. Другим безусловным приоритетом для развития перевозок через порты Юга является развитие автомобильных дорог, способных обеспечить скорейшую доставку контейнеров автотранспортом в центральные регионы страны", - подчеркнул он.

В свою очередь, директор по эксплуатации ООО "Контейнерный терминал "НУТЭП" Алексей Папуша рассказал об инвестиционном проекте строительства нового причала для приема судов океанского класса в порту Новороссийск. По его словам, причал для крупнотоннажных грузов строится в юго-восточном районе порта "Новороссийск". Причал станет единственным в порту, способным обслуживать океанские контейнеровозы вместимостью до 10 тыс. TEU (контейнер в 20-футовом эквиваленте). Ввести его в эксплуатацию планируется в 2018 году.

Международный транспортный форум "ЮгТранс-2016" проходил в Геленджике 17-18 марта. Информационное агентство "Интерфакс-Юг" выступало информационным партнером форума.

#### **КОМПЕТЕНТНО: Фрагискос Костелленос, генконсул Греции в Новороссийске**

<<< Грузоперевозки из портов России идут 2,5 тысячи лет. Каждый день примерно 3 корабля под греческим флагом находятся на территории Новороссийска. В последующие годы мы будем наблюдать объединение разных видов транспорта, внедрение новых технологий. Все это будет помогать в развитии инфраструктуры и увеличении грузооборота в портах. Международные перевозки, конечно же, будут развиваться, ведь мы уже так давно работаем вместе и будем сотрудничать с вами и дальше. >>>

## **Практически все порты Юга России демонстрируют рост перевалки грузов**

22 марта 2016, Россия, Москва, rzd-partner.ru. В 2015 году практически все порты Юга России продемонстрировали рост перевалки грузов. На улучшение показателей определенное влияние оказывает изменение географии грузоперевозок в результате введения санкций и сокращения импорта продовольствия из Европы. Насколько возможно увеличение грузопотоков в направлении портов Азово-Черноморского бассейна в перспективе и пострадают ли от этого российские порты Балтики?

Если раньше грузы в Европу следовали преимущественно через порты Балтийского бассейна, то из-за сложившейся политической и экономической ситуации многие эксперты полагают, что отправной точкой основного объема грузопотоков за рубеж станут черноморские гавани. Еще в начале прошлого года эксперты предсказывали сильное падение показателей работы портов Балтийского бассейна, что связано с его ориентацией на импортные грузы.

Сегодня по суммарному грузообороту порты Азово-Черноморского бассейна впервые обошли порты Балтийского. Объем перевалки в южных гаванях России за 2015 год вырос на 10,3% по сравнению с 2014-м и составил 233 млн т, что на 2,3 млн т больше, чем перевалено в портах Северо-Запада. Таким образом, ранее выгодное географическое положение главных морских ворот России утратило свое значение.

Хотя по объему контейнерооборота балтийские гавани по-прежнему занимают большую долю – 50,3% против 15,3%, которые приходятся на Азово-Черноморский бассейн.

«Транспортно-логистические схемы сейчас активно задействуют Дальний Восток и Юг России. Порты Азово-Черноморского бассейна в условиях охлаждения отношений с Турцией несколько не утратили своей привлекательности. Мировая конъюнктура работает в пользу южных ворот (зерно и другие сырьевые грузы продолжают пользоваться спросом)», – подчеркивает генеральный директор ООО «Новотранс Юг» Михаил Розенфельд. При этом основная доля грузов, которые обрабатываются в данном регионе, это нефть и нефтепродукты – порядка 70%.

По прогнозным оценкам, объем перевалки грузов в портах бассейна в 2020 году увеличится до 281 млн т, а к 2030-му – до 300 млн т. Наибольшую долю в общем объеме занимал и будет занимать порт Новороссийск – свыше 60%. «Грузоперевозки в России по-прежнему будут определять экспорт сырья. Поэтому рост сырьевых грузов и снижение высокодоходных контейнерных перевозок неизбежны не только на Балтике. От цен на биржевые, стратегические товары будут зависеть объем и номенклатура перевалки в портах как Балтики, так и Азово-Черноморского бассейна», – прогнозирует М. Розенфельд.

Отметим, что по итогам двух месяцев 2016 года объем перевалки грузов в морских портах Азово-Черноморского бассейна вырос на 0,9% до 35 млн т, а в портах Балтийского бассейна – на 0,7% до 36,7 млн т. Не уйти в минус позволило наращивание объемов переработки наливных грузов на Балтике и сухогрузов – на Юге.

## **Низкие фрахтовые ставки не сделали грузовладельцев счастливее - исследование**

24 марта 2016, США, morvesti.ru. Грузоотправители выиграли от снижения фрахтовых ставок в результате переизбытка тоннажа и развития конкуренции; но они предпочли бы платить больше за более «точный» и «предсказуемый» сервис, в то время как меры, предпринимаемые перевозчиками для сокращения затрат, нарушают цепочки поставок и увеличивают логистические расходы грузовладельцев, выявило исследование консалтинговой группы McKinsey, сообщает ТАСС.

По оценкам McKinsey, только грузовладельцы США сэкономили от снижения фрахтовых ставок в период с 2010 по 2015 гг \$23 млрд.

С другой стороны, исследование показало, что меры, предпринимаемые перевозчиками, чтобы снизить расходы, такие как замедление судов, сокращение сервисов, флота и персонала, непосредственно взаимодействующего с клиентами, расширение альянсов и т.д. оказали негативное влияние на операции грузовладельцев и увеличили их расходы на логистику.

Так, по оценкам аналитиков McKinsey, практика замедления судов увеличивает продолжительность рейса между Азией и США на 3 дня. В результате расходы американских импортеров, связанные, например, с поддержанием уровня запасов увеличиваются на 415 млн долларов США в год. В глобальном масштабе, трехдневная задержка оценивается в 5,7 млрд долларов США в год.

Во-вторых, линии стали использовать более крупные суда, позволяющие снизить себестоимость доставки из расчета на единицу груза. Однако, с другой стороны, увеличение размера судов является одной из причин регулярных заторов в портах, что, в свою очередь, увеличивает время пребывания контейнера в порту.

В-третьих, операции в портах осложняются расширением альянсов перевозчиков, позволяющим компаниям снизить затраты за счет масштаба. Так, грузы теперь могут прибывать на разные терминалы порта, в зависимости от того, судно какого партнера доставляет их. Это вызвало резкое увеличение количества перемещений контейнеров внутри порта.

Отказ перевозчиков от практики предоставления шасси для вывоза контейнеров из портов США и передача их в управление третьим сторонам также осложнила процесс управления логистикой со стороны грузовладельцев.

Все эти факторы обуславливают сложно прогнозируемый рост расходов грузовладельцев «на берегу».

Опрошенные McKinsey грузовладельцы заявили о важности таких параметров сервиса как «точность» и «предсказуемость» и выразили готовность платить больше за стабильный и качественный сервис, с одной стороны. С другой, не менее важным является фактор предсказуемости затрат, и абсолютно неприемлемыми – «дикие колебания ставок» в следствие постоянно вводимых перевозчиками GRI.

## **Минтранс: Система «Платон» способствует перетоку грузов на водный транспорт**

30 марта 2016, Россия, Москва, portnews.ru. Введение платы за проезд большегрузов по федеральным трассам (система «Платон») способствует переориентации части грузов с автомобильного на водный транспорт. Об этом журналистам сообщил заместитель министра транспорта России – руководитель Росморречфлота Виктор Олерский.

По его словам, внедрение указанной системы является примером работы министерства по балансировке различных видов транспорта.

По мнению Олерского, необходимо добиться ситуации, когда автомобильный транспорт будет использоваться преимущественно для перевозок на короткие расстояния, железнодорожный транспорт – на средние и дальние расстояния, а водный транспорт – для перевозок больших по объему партий груза на дальние расстояния.

Система взимания платы «Платон» создана в целях обеспечения соблюдения установленного действующим законодательством порядка взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

## **Международная палата судоходства представляет интересы судовладельцев на открывшемся в Нью-Йорке 29 марта заседании комитета ООН**

30 марта 2016, США, [rus-shipping.ru](http://rus-shipping.ru). Международная палата судоходства (ICS, МПС) представляет интересы судовладельцев на сессии Подготовительного комитета ООН, где будут разрабатываться новые правовые документы в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву (КООНМП, UNCLOS). Мероприятие открылось 29 марта 2016 года в Нью-Йорке.

Подготовительный комитет ООН под эгидой отдела по вопросам океана и морскому праву был создан в соответствии с решением Генеральной Ассамблеи ООН в 2015 году о необходимости расширения Конвенции UNCLOS и включения нового юридически обязывающего положения по сохранению морской флоры и фауны в районах, находящихся за пределами действия национальной юрисдикции.

Это особенно актуально для судоходства, так как новое положение может включать в себя инструменты регулирования в привязке к определенным районам, как, например, особо охраняемые морские районы в открытом море. ICS намерена обеспечить соблюдение интересов международного судоходства, которые косвенно могут быть затронуты новыми инициативами в ООН.

Накануне на специальном параллельном мероприятии в ООН Международная палата судоходства напомнила представителям стран, принимающих участие в переговорах, что судоходство уже пользуется ранее принятыми всеобъемлющими международными рамочными конвенциями и правилами, которые были разработаны Международной морской организацией (ИМО). Параллельное мероприятие ООН было организовано Всемирным советом океана - зонтичной организацией, объединяющей различные морские отрасли, одним из членом-учредителей которого является ICS.

Конвенцией UNCLOS установлены основные правовые рамки для защиты океанов, и, руководствуясь Конвенцией, деятельность судоходной отрасли регулируется Международной морской организацией. Однако правовое регулирование других видов деятельности в мировом океане, особенно в открытом море, требует доработки, отмечается в заявлении ICS.

Целью предлагаемого нового регулирующего инструмента ООН является разработка решений для имеющихся неохваченных сфер, таких как сохранение в мировом океане запасов рыбы от нерегулируемого рыбного промысла, а также урон морским экосистемам, наносимый от сельскохозяйственной и промышленной деятельности на суше.

«Несомненно, это важная и законная реализация права. Но какое бы решение не было принято в будущем в отношении Конвенции, правительства должны уделить большое внимание в отношении сохранения свободы открытого моря, прав судоходства, которые сейчас закреплены в положениях UNCLOS, а также сохраняющегося баланса между правами и обязательствами государств флага, прибрежных государств и портовых государств. В контексте регулирования международного судоходства, текущий баланс оказался очень действенным, о чем свидетельствует сокращение числа морских катастроф и инцидентов, вызывающих загрязнение. Поэтому для Комитета ООН очень важно принимать во внимание любую возможность частичного или полного дублирования существующих конвенций ИМО», - заявил в связи с начавшимся обсуждением в Подготовительном комитете ООН директор по вопросам политики и внешним связям в ICS Саймон Беннетт.

В конечном итоге работа Подготовительного комитета ООН может привести (ориентировочно после 2018 года) к дипломатической конференции, которая принимает новое соглашение о реализации Конвенции UNCLOS.

В заявлении организации отмечается, что МПС будет внимательно следить за этими важными событиями в области регулирования деятельности в мировом океане, в сотрудничестве со Всемирным советом океанов и во взаимодействии с ИМО. Об этом говорится в сообщении МПС.

Международная палата судоходства (ICS), созданная в 1921 году, является главной международной ассоциацией судоходной отрасли, представляющей интересы судовладельцев и операторов различных отраслей. ICS объединяет национальные ассоциации судовладельцев Азии, Европы и Америки, в управлении которых находится более 80% мирового торгового тоннажа. ICS представляет интересы судовладельцев в различных межправительственных регулирующих организациях, связанных с судоходной отраслью, в том числе в Международной морской организации (ИМО). ICS также разрабатывает меры и рекомендации, публикуемые в различных средствах информации, которые используются операторами судов по всему миру.

Всемирный совет океанов (World Ocean Council) является неправительственной некоммерческой организацией, которая была учреждена как международный многоотраслевой предпринимательский альянс по вопросам неистощительного использования ресурсов океана, научных исследований и рационального управления. Миссия ВСО заключается в объединении представителей деловых кругов, занимающихся вопросами океана во многих отраслях, в целях поощрения лидерства со стороны мирового частного сектора и сотрудничества по вопросам рационального использования ресурсов океана и корпоративной ответственности в вопросах океана.

## **Мощности портов РФ в 2016 году планируется увеличить на 32 млн тонн – Минтранс РФ**

30 марта 2016, Россия, Москва, logistic.ru. Мощности портов Российской Федерации в 2016 году планируется увеличить на 32 млн тонн. Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом в ходе итогового заседания Коллегии Росморречфлота в Москве сообщил заместитель министра транспорта России – руководитель Росморречфлота Виктор Олерский.

По его словам, средний прирост пропускной способности российских портов за последние 5 лет составил 20 млн тонн в год. В 2015 году объем бюджетных инвестиций в портовую инфраструктуру составил 27,9 млрд руб.

При этом на 1 руб. бюджетных инвестиций приходится 2 руб. частных.

## **Первоочередная задача – ликвидация лимитирующих участков внутренних водных путей**

31 марта 2016, Россия, Москва, mintrans.ru. Первое заседание рабочей группы Госсовета РФ по вопросу развития внутренних водных путей в Российской Федерации прошло 30 марта под председательством помощника Президента РФ Игоря Левитина.

В заседании приняли участие министр транспорта РФ Максим Соколов, заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский, руководитель рабочей группы, губернатор Астраханской области Александр Жилкин, губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров, представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, а также всероссийских общественных организаций и экспертного сообщества.

В своем выступлении Игорь Левитин отметил, что на сегодняшний день внутренний водный транспорт (ВВТ) в России обслуживает 61 регион, где создается порядка 90% внутреннего валового продукта. Однако ограниченная пропускная способность водной системы приводит к необходимости доставки грузов из Европы через Гибралтарский пролив, что увеличивает путь и стоимость доставки.

Первоочередная задача на сегодняшний день – ликвидация лимитирующих участков внутренних водных путей (ВВП). Для решения этой проблемы министерствам и другим ведомствам, руководителям регионов необходимо проводить совместную работу. Помощник Президента напомнил, что в состав рабочей группы, согласно регламенту, вошли представители Государственной Думы РФ, министерств и региональных органов власти.

Максим Соколов сообщил, что стратегическая значимость и приоритетный характер развития транспорта определены рядом ключевых федеральных документов. В современных условиях успешная работа транспорта является залогом устойчивой работы всей экономики, драйвером регионального развития. Водный транспорт имеет ряд преимуществ: он является низкокзатратным, высокоэффективным, экологичным. Эффективность функционирования ВВТ определяется степенью защиты водной среды, экологии, уровнем безопасности.

На сегодняшний день основными задачами внутреннего водного транспорта являются обеспечение низкокзатратных перевозок крупногабаритных грузов на большие расстояния, транспортировка пассажиров в труднодоступные регионы – на север нашей страны и на Дальний Восток. В то же время современное состояние ВВТ можно охарактеризовать как проблемное – это единственная транспортная отрасль, которая не вышла на исторические показатели после пика советской экономики.

Развивались другие виды транспорта, активно велось дорожное строительство, а значение внутренних водных путей было утеряно. Самая главная проблема в последние годы – маловодность, и согласно прогнозным данным остается риск сохранения такого состояния рек до 2025-2030 годов. В связи с этим на первый план выходит вопрос рационального пользования водными ресурсами для развития различных отраслей сельского хозяйства. Таким образом, рассмотрение обозначенных тем в рамках рабочей группы позволит найти согласованное и взвешенное решение.

Александр Жилкин согласился, что развитие ВВТ имеет большое значение для развития экономики, поэтому находится на особом контроле и у Президента РФ. Однако, по его мнению, не только Минтранс, но и другие ведомства – Минприроды, Минсельхоз, Минэнерго – должны активно работать над разрешением сложившейся ситуации. Председатель рабочей группы высказал предложение о формировании профильных подгрупп для подготовки доклада к госсовету. Он также обозначил организационные вопросы, касающиеся дальнейшей работы, и сообщил, что ближайшее заседание будет проведено в конце апреля.

Виктор Олерский доложил о структуре подготавливаемого к госсовету доклада. Он согласился с другими участниками рабочей группы, что роль ВВТ в общетранспортной системе уменьшается. Вместе с тем ВВТ использует водные ресурсы наряду с другими отраслями, поэтому, по мнению замминистра, необходимо пересмотреть механизмы распределения водных ресурсов, определив приоритетные направления. Важнейшим аспектом доклада на госсовете должна стать оценка роли ВВТ в системе транспорта, требуется определить исчисляемые показатели со времен СССР по настоящее время. Кроме того, нужно изучить и по возможности применить зарубежный опыт решения проблем внутреннего водного транспорта.

В разделе доклада о стратегическом развитии отрасли будут перечислены предложения по анализу действующих и разрабатываемых документов ВВТ и других смежных отраслей, оценке ожидаемых результатов и эффектов с целью их систематизации и синхронизации. В окончании доклада будут собраны инициативы по созданию и функционированию профильных рабочих групп.

## Планы скромнее не стали

04 апреля 2016, Россия, Краснодарский край, nnvrsk.ru. XII международный транспортный форум «ЮгТранс-2016», как всегда, стал площадкой для обмена мнениями, попыток найти решение ключевых вопросов развития транспортного комплекса Азово-Черноморского региона и страны в целом, сломать стереотипы. Живые дискуссии вылились в резолюцию, которая пойдет по инстанциям, имеющим влияние на транспортно-логистическую систему региона.

Десять лет на форуме обсуждались проблемы оптимизации таможенных процедур, перспективы загрузки своих мощностей, развития инфраструктуры. В 2016-м изменения в повестку дня внесли бойкот Турции, санкции, ограничения сотрудничества между Россией и Евросоюзом, поиск новых партнеров. Общий вывод таков: южные регионы имеют высокий потенциал роста даже в кризисные годы.

- Состав участников у нас стабилен, - отметила в интервью «НН» модератор и один из спикеров форума, зампреда комитета по логистике ТПП РФ Людмила Симонова. - Человеку тяжело, пока он не привык к изменившимся условиям. В конце 2014 года, в связи с санкциями, многие участники рынка испытывали панику, было непонятно, куда идем. Потом стали приспосабливаться к новым реалиям – сокращали издержки, боролись за клиентов. И сегодня многие компании прекрасно себя чувствуют, я знаю такие, которые смогли увеличить свои объемы на 70-100 процентов. Кто повышает качество услуг, предлагает новые технологии – тот выигрывает.

Прошлый год отрасль прожила в условиях снижения спроса на транспортные услуги, отметила Людмила Николаевна в своем докладе. По всей стране наблюдались отрицательная динамика грузоперевозок и минимальный рост грузооборота. Санкции и рецессия в экономике России привели к сокращению импортного грузопотока на 20 процентов, в сфере продовольствия падение составило 25 процентов, одна только доставка продовольствия из стран ЕС снизилась на 40 процентов.

Доставка оборудования и транспортных средств по сравнению с 2014 годом также упала на 40 процентов. При этом незначительная положительная динамика транспортно-логистических услуг обеспечивалась исключительно ростом тарифов при общем снижении грузовой базы.

Но порты юга страны сохранили лидерство по темпам роста грузооборота за счет переориентации потоков. Если в целом по стране рост составил около 6 процентов, то в Азово-Черноморском регионе – больше 10 процентов.

Заметно прибавили Порт Кавказ, Туапсе и Тамань, в результате чего доля Новороссийска в региональном грузопотоке упала с 57 до 54 процентов. По данным доклада заместителя председателя комитета по логистике ТПП РФ, экспортный грузопоток в 2015 году вырос в среднем на 4 процента.

Анализировать ситуацию на рынке грузоперевозок непросто, заметила Симонова, корректность статданных вызывает у экспертов большие вопросы. К примеру, все видят, что треть автомобильных перевозчиков после административного вмешательства со стороны государства ушли с рынка, но официальная статистика дает падение объемов в этом сегменте лишь на считанные проценты.

Повышенный интерес традиционно вызвало выступление представителя Новороссийского морского торгового порта. Многие были разочарованы, что заявленный в программе генеральный директор ПАО «НМТП» Султан Батов на форум не прибыл, вместо него выступил директор по проектам и развитию Александр Халезин. Его анализ распределения грузопотоков по региону (сам докладчик предпочел назвать это лишь справочным материалом), рассказ о перспективах развития портов вызвали у присутствующих самый живой отклик.

Прирост портовых мощностей НМТП к 2022 году составит 29,4 млн тонн, озвучил прогноз г-н Халезин, ожидается прирост мощностей для обработки различных зерновых (6,2 млн тонн), навалочных (15 млн тонн), генеральных (3 млн тонн), контейнерных (4,2 млн тонн) и наливных (1 млн тонн) грузов.

Это станет возможным после реализации проектов увеличения пропускной способности автомобильных и железнодорожных подходов к порту Новороссийск, масштабной реконструкции имеющихся причальных мощностей предприятий Группы НМТП.

В числе приоритетных проектов развития Группы Халезин назвал реконструкцию специализированного терминального комплекса перевалки зерна АО «Новороссийский зерновой терминал» и пристани №3 ПАО «НМТП», специализированных контейнерных терминалов АО «Новорослесэкспорт» и ПАО «НМТП», терминалов ОАО «НСРЗ» под навалочные грузы, а также нефтерайона «Шесхарис» и т.д.

В частности, реконструкция терминала «Новорослесэкспорта» позволит увеличить перевалку контейнеров почти вдвое. В планах и строительство терминала по перевалке минеральных удобрений с объемом до 5 млн тонн в год.

- При динамике роста 2014-2015 годов к 2020-2022 годам мы собираемся выполнить полную программу наращивания объемов перевалки, по сухим грузам – практически в два раза, и достигнуть 156 миллионов тонн в целом по группе. За минусом того падения, который нам показывают нефть и нефтепродукты, - сказал Халезин. - Мы не исчерпали объем роста, который можно выполнить на существующих мощностях, - особенно подчеркнул Александр Альбертович, противореча бытующему мнению. - Именно решение вопросов транспортного узла даст толчок к его дальнейшему развитию. Главная задача – улучшение автомобильных и железнодорожных подходов к порту, эта транспортная проблема актуальна для всех портов Черноморского побережья.

Логичным продолжением темы стал анализ изменения ситуации в регионе в связи со строительством морпорта в Тамани. Насколько это целесообразно? Кто эти грузы привезет и заберет?



- В реальности государству нужно вложить в возведение таманского порта около 120-150 миллиардов рублей, без учета средств инвесторов и независимо от выбранного места. Строительство нового порта целесообразно только при невозможности дальнейшего развития уже существующих портов, а такая возможность имеется, – заявил советник исполнительного директора НМТП Александр Халезин.

По его словам, государству гораздо выгоднее развивать существующую инфраструктуру НМТП, чем строить новый порт, новую дорожно-транспортную сеть и прочую инфраструктуру. Удельная доля капитальных вложений государства в проект порта Тамань – 1,3 тыс. руб. на тонну условного груза. А инвестиции в развитие транспортного узла НМТП – 0,9 тыс. руб. на условную тонну грузов.

Как всегда эмоциональным было выступление Александра Есипенко, директора Южной региональной ассоциации морских агентов и экспедиторов: время непроизводительных простоев судов в портах не сокращается, максимальное количество проверяемых документов превышает конвенционные требования в 11 раз, и проверяют их долго. Жаль, что в зале нет представителей Минтранса, которым надо бы это слышать.

Второй день работы форума был посвящен профессиональным экскурсиям на новороссийские транспортные предприятия. Особенно интересна была стройплощадка причала НУТЭПа, который после ввода в эксплуатацию будет единственным в Новороссийске, способным обслуживать океанские контейнеровозы.

## **Drewry сомневается в целесообразности постановки на сервисы супер-гигантских контейнеровозов**

05 апреля 2016, Великобритания, tass.ru. Если контейнерные линии продолжают терпеть убытки и будут, по прежнему, стремиться сокращать затраты, а не повышать доходность, отрасль "может принять весьма уродливые очертания" уже ко второй половине текущего года, пишет The Loadstar со ссылкой на прогнозы аналитического агентства Drewry, сообщает ТАСС.

Большинство перевозчиков получили минус в последнем квартале 2015 года, несмотря на удовлетворительные коэффициенты загрузки судов в результате резкого падения фрахтовых ставок. С тех пор спотовые ставки на перевозку контейнеров упали еще ниже, та же судьба постигла и контрактные ставки, что еще более усилило давление на доходность контейнерных операций. По мнению директора по исследованиям рынка контейнерных перевозок Drewry Нила Деккера, "перевозчикам следует работать над повышением доходности перевозок за единицу TEU, а не коэффициентов загрузки".

"В мире, где избыток мощностей уже стал данностью для всех региональных сегментов рынка, коэффициенты загрузки на головном трейде, скажем, 85% никак не должны восприниматься как катастрофа," - считает Деккер. Более того, он уверен, что в самом ближайшем будущем эти уровни станут нормой, так как вместимость мирового контейнерного флота уже к концу следующего года должна вырасти еще на 2,6 млн TEU. Перевозчики на протяжении продолжительного периода фокусировались на снижении себестоимости, однако теперь - тем более, что преимущество низких цен уже использовано - им следует обратить внимание на "доходную часть уравнения", говорит Деккер.

По данным Drewry, только в прошлом году средний размер судов на линиях между Азией и Северной Европе вырос с 12 тыс. TEU до 14 тыс. TEU. Однако по расчетам аналитика, предпосылка, что себестоимость операций на ячейку при использовании судов 18-тысячников меньше, чем для 14-тысячников, является "напрасной иллюзией". The Loadstar отмечает, что некоторые перевозчики, очевидно, разделяют мнение Drewry. Так Maersk Line и Hapag-Lloyd недавно объявили о намерении сосредоточить усилия на развитии операций в более прибыльных нишах контейнерного бизнеса, причем последняя приоритезирует задачу повышения доходности в своей корпоративной стратегии.

## **В поисках баланса**

05 апреля 2016, Россия, Москва, portnews.ru. В России отмечается дисбаланс между различными видами транспорта. В условиях рыночной экономики отрегулировать его непросто, особенно при экстремальной маловодности на внутренних водных путях (ВВП). Тем не менее, Минтранс России намерен добиваться адекватного распределения грузопотоков между автомобильным, железнодорожным и водным транспортом, однако не все предлагаемые меры находят понимание в Минфине.

Уйти с большой дороги

Министерство транспорта России видит своей задачей привести транспортную отрасль России к должному балансу между различными видами транспорта, конкурирующими между собой. Об этом журналистам по итогам заседания Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) сообщил заместитель министра транспорта-руководитель Росморречфлота Виктор Олерский. По его словам, в идеале автомобильным транспортом должны обслуживаться перевозки на короткие расстояния, железнодорожным – на средние и дальние, водным – на дальние для массогабаритных партий грузов, где есть такая возможность.

По мнению руководителя Росморречфлота, задача балансировки видов транспорта на сегодняшний день «самая главная», однако решить ее крайне трудно, поскольку каждый вид транспорта стремится добиться улучшения собственных показателей. Госплана сегодня нет, поэтому данную задачу приходится решать через различные экономические стимулы, например, взимание платы с большегрузов в рамках системы «Платон». «С точки зрения инвестиций федерального бюджета на тонно-километр, речка – самая эффективная», - уверен Виктор Олерский. По его словам, тот же «Платон» способствовал частичному перетоку грузопотоков на водный транспорт.

Как, в свою очередь, отметил в ходе выступления на заседании Коллегии председатель Совета директоров ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» Ришат Багаутдинов, в период речной навигации железнодорожники начинают предоставлять большие скидки, пытаются перенаправить грузопотоки с водного на железнодорожный транспорт.

«Весьма агрессивно ведут себя железнодорожные операторы, которые на период навигации предлагают большие скидки только с одной целью - чтобы забрать объемы с воды», - сказал Багаутдинов. По его словам, Российская палата судоходства обращалась по этому вопросу в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) и обозначила направления перевозок, по которым в период летней навигации возникает острая конкуренция между железнодорожным и речным транспортом. Однако ответ на это обращение пока не был получен.

Со своей стороны, отвечая на вопрос ИАА «ПортНьюс» в ходе VII ежегодной конференции «Барьеры и точки роста для транспортной отрасли России» заместитель генерального директора Центра фирменного транспортного обслуживания филиала ОАО «РЖД» Сергей Тугаринов подтвердил, что компания борется за грузопотоки путем выставления «конкурентоспособных тарифов», однако отказался признать их демпинговыми. При этом, по его словам, основная задача состоит в переориентации грузопотоков с автомобильного транспорта, а не в отъеме речных грузов.

Действительно, если говорить о балансе видов транспорта, то регуляторам стоило бы, по нашему мнению, обеспечить частичное перераспределение автомобильных грузопотоков в пользу железнодорожного и водного транспорта, при этом ослабив давление на водный транспорт со стороны железнодорожного, поскольку речной транспорт и так находится в кризисном состоянии по объективным причинам.

При этом потеря целого вида транспорта была бы катастрофической стратегической ошибкой в масштабах государства и имела бы большой негативный мультипликативный эффект, затрагивающий сферы судостроения и судоремонта, другие смежные сегменты, увеличила бы и без того высокие транспортно-логистические издержки, характерные для российской экономики.

Как бы то ни было, в настоящее время главной проблемой речного транспорта видится не столько конкуренция с железной дорогой, сколько инфраструктурные ограничения, требующие строительства гидроузлов на р. Волга и р. Дон (прежде всего, Городецкого и Багаевского), а также оптимизации водопользования в стране с целью выстраивания системы более эффективного расхода воды.

Эту достаточно глобальную тематику, затрагивающую в комплексе сельское хозяйство, жилищно-коммунальную сферу и водный транспорт, планируется рассмотреть на заседании Госсовета под председательством президента России, которое состоится в августе-сентябре 2016 года.

#### Балансирование на грани

Что касается вопросов строительства гидроузлов для «расшивки» «узких мест» на Единой глубоководной системе (ЕГС) Европейской части России, то в настоящее время Федеральной целевой программой (ФЦП) «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)» предусмотрено строительство Нижегородского гидроузла, также Минфином и Минэкономразвития согласовано строительство Багаевского гидроузла, данный проект ожидает включения в ФЦП.

В соответствии с подготовленной Минтрансом корректировкой в ФЦП на указанный проект предусмотрено выделение 600 млн руб. в 2016 году за счет средств, предусмотренных на разработку и реализацию комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы с возвратом указанных средств в 2020 году с мероприятия «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути».

Впрочем, в идеале для решения проблемы маловодности на внутренних водных путях также необходимо строительство Нижнесвирского гидроузла. Ранее Росморречфлотом было принято принципиальное решение отказаться от одновременной реализации проектов по строительству Багаевского и Нижнесвирского гидроузлов из-за дефицита бюджета в пользу первого проекта как наиболее приоритетного.

Помимо вопросов строительства гидроузлов имеются и иные факторы, негативно влияющие на речной транспорт. Среди них – недостаток финансирования содержания внутренних водных путей. Так, по словам Виктора Олерского, министерство финансов России не согласовало выделение 5 млрд руб., необходимых, по мнению министерства транспорта, на доведение расходов на содержание ВВП в 2016 году до нормативных.

Пока финансирование содержания ВВП сохраняется на низком уровне. По данным Ришата Багаутдинова, финансирование содержания ВВП в 2016 году предоставлено в размере 61% вместо 75% от нормативного, на которые рассчитывала отрасль. Напомним, что выйти на 100% финансирование содержания ВВП в соответствии с нормативами планируется лишь в 2018 году.

По мнению представителей судоходных компаний, если не предпринимать срочных мер для поддержки водного транспорта, то этот вид транспорта может попросту умереть уже в ближайшей перспективе. Так, по информации судоходных компаний, из-за катастрофического падения уровня воды у компании образовались «колоссальные кассовые разрывы», исчисляемые десятками миллионов долларов. Это привело к сложностям в обслуживании кредитов, привлеченных под строительство нового флота на российских верфях. При этом банки идут на реструктуризацию долгов крайне неохотно.

«Основная задача на 2016 год для нас – это просто выжить», - заявил в ходе выступления на заседании Коллегии Росморречфлота глава «Волжского пароходства».

Судоходное сообщество призывает регулятора в 2016 году добиться приемлемого уровня финансирования содержания внутренних водных путей, сбалансировать тарифную политику на железнодорожном транспорте с целью исключения демпинговых тарифов, наполнить средствами программу субсидирования процентных ставок под строительство новых судов на российских верфях, подготовить нормативно-правовой акт по судовому утилизационному гранту.

Виталий Чернов.

## Надо переходить к развитию мультимодальности - мнение

07 апреля 2016, Россия, Москва, ati.su. Федор Пехтерев, генеральный директор АО «Институт экономики и развития транспорта»:

Мы живем в очень интересный период времени, когда та разбалансированность транспортной системы, которая была максимально достигнута в 90-е годы, в настоящее время не изжита, и, к сожалению, в различных видах транспорта взяла развитие по самостоятельному пути, мало сопрягаясь друг с другом и развивая серьезные диспропорции транспортного комплекса в целом.

Но в последнее время эта парадигма претерпевает изменения и все больше транспортники тех или иных отраслей начинают понимать, что от бездумной конкуренции видов транспорта надо переходить к развитию мультимодальности.

Сегодня в транспортно-логистической сфере России сложился существенный перекоп в сторону автомобильных перевозок. Это негативно сказывается на развитии транспортной логистики в целом. Анализ изменений, происходящих на транспортном рынке России в последнее время, указывает на существенное снижение роли воздушного, морского и речного транспорта.

При наличии в России большого количества судоходных рек, на долю внутреннего водного транспорта страны приходится относительно небольшой объем перевозок. Здесь наибольший объем перевозок был достигнут еще в 1989 году.

В то же время существенное развитие показывают грузовые автомобильные перевозки. При этом их нерациональное развитие в виде маршрутной сети на дальние расстояния приносит определенные трудности в других сегментах экономики. Мы имеем загруженность автомагистралей, повышенный процент ДТП по отношению к статистике развитых стран, просроченный ремонт автодорог.

## Новые требования к российскому речному судостроению в условиях маловодья рек

08 апреля 2016, Россия, Санкт-Петербург, setcorp.ru. Благодаря государственной поддержке стремительная деградация флота водного транспорта, наблюдавшаяся последние тридцать лет, в 2011-2015 годах была остановлена.

Так, уже четыре года подряд количество судов прекратило уменьшаться и средний возраст не растет: 2012 год – 22 тыс. 440 единицы и 33,3 года; 2013 год - 22462 и 33,27 года, 2014 год - 22678 и 33,26 года, а на начало 2016 года наблюдается даже рост количества судов с сокращением среднего возраста - 23500 единиц и 32,9 года. При этом в сравнении с 2012-2013 годами темпы строительства танкеров снизились, а строительство сухогрузных судов практически заморожено, хотя до насыщения рынка новыми судами еще далеко.

Одним из факторов торможения (но не единственным), являются «узкие» места внутренних водных путей. Недостаточные глубины по ряду участков. Недогруз работающих судов. Как следствие недогруза, для перевозки заданного количества груза требуется выполнить больше рейсов (по ВДСК, например, в 1,5 раза больше), а чем больше судов на канале, тем больше потери времени в ожидании своей очереди на шлюзование, соответственно длительность кругового рейса судна увеличивается.

Наибольшее падение грузопотока наблюдалось на 40-километровом участке от Городецких шлюзов N15-16 до г. Балахна, где с июля 2014 года только каждый четвертый день проходили суда с осадкой в 2,5 м, а в целом обеспечивался пропуск судов с осадкой менее 1,9 м. Это при том, что расчетной осадкой является осадка в 3,60 м.

Дополнительно к этой проблеме, в 2015 году существенно осложнилась обстановка и в южной части. В связи с прогнозируемой низкой водностью на Нижнем Дону Донское бассейновое водное управление разработало режим работы Цимлянского водохранилища, который обеспечит глубины около 3,00 м. Следует понимать, что недогруз танкера «Волго-Дон макс» класса на 60 см (т.е. вместо осадки 3,60 м - 3,00 м) приводит к потере грузоподъемности в 1150-1370 тонн (см. табл. 1). По сухогрузам этого же класса - 1180-1320 тонн (см. табл. 2).

Осадка в реке, м	Пр. 550А «Волгонефть»		RST54 «Балт Флот»		RST27 «ВФ Танкер»		RST22 «Новая Армада»	
	Дедевейт, т	Потеря дедевейта, т	Дедевейт, т	Потеря дедевейта, т	Дедевейт, т	Потеря дедевейта, т	Дедевейт, т	Потеря дедевейта, т
2,20	2259	-2641	2575	-3170	2250	-3170	1740	-2933
2,40	2629	-2271	3022	-2723	2697	-2723	2150	-2523
2,60	3002	-1899	3471	-2275	3145	-2275	2562	-2111
2,80	3377	-1524	3921	-1824	3596	-1824	2977	-1696
<b>3,00</b>	3754	-1146	4375	-1370	4050	-1370	3394	-1279
3,20	4134	-766	4831	-914	4506	-914	3817	-866
3,40	4516	-384	5288	-457	4963	-457	4244	-429
<b>3,60</b>	4900	0	5745	0	5420	0	4673	0

Таблица 1. Недогруз основных типов танкеров из недостатка глубин

	Пр. 1565		RSD44		RSD49		Пр. 19610	
	Дедвейт, т	Потеря дедвейта, т	Дедвейт, т	Потеря дедвейта, т	Дедвейт, т	Потеря дедвейта, т	Дедвейт, т	Потеря дедвейта, т
2,20	2434	-2883	2514	-3029	1541	-2966	1186	-2709
2,40	2836	-2481	2935	-2608	1958	-2549	1564	-2331
2,60	3240	-2076	3357	-2186	2377	-2130	1945	-1950
2,80	3650	-1667	3784	-1758	2799	-1708	2329	-1566
<b>3,00</b>	4064	-1253	4218	-1324	3223	-1284	2716	-1179
3,20	4480	-836	4657	-885	3649	-858	3106	-789
3,40	4897	-419	5099	-443	4077	-430	3499	-396
<b>3,60</b>	5317	0	5543	0	4507	0	3895	0

Таблица 2. Недогруз основных типов сухогрузов из недостатка глубин

Росморречфлотом предприняты значительные усилия по устранению «узких» мест, например, запланировано в 2016-2020 годах строительство Нижегородского низконапорного узла, который должен решить проблему Городца, к 2017 году должна быть сдана строящаяся вторая нитка Нижне-Свицкого шлюза, готовится строительство низконапорного гидроузла на реке Дон в Багаевском районе.

Между тем, такое снижение загрузки судов (плюс рублевые ставки на перевозки) отразилось на финансовом состоянии главных судоходных компаний. Можно, ссылаясь на рекомендации экономической науки и передовых бизнес школ, говорить о том, что надо строить новые суда именно на «низком» рынке (а ведь сейчас стоимость постройки судов река-море плавания в России меньше, чем в Китае). Но это только теоретически. А практически - когда существенно упали доходы, очень сложно в такой ситуации рассказывать банкам о «светлом» будущем.

Например, в результате недостатка глубин (и существенного снижения ставок) часть новых танкеров река-море плавания были выведены из смешанных перевозок в чисто морские перевозки. См. в таблице 3 пример (он-лайн выборка на конкретную дату) фактического географического положения танкеров трех новых проектов. Например, 80% судов с более тяжелыми корпусами (Армады, дедвейт которых при осадке 3,00 м составил 3400 тонн) работали в Каспии и других морях. Для «сверхполного» проекта RST27, наоборот, 80% судов продолжали работать в режиме река-море перевозок.

Проект судна	Общее количество судов	Количество судов в рейсе (по регионам)			Количество судов в ожидании груза
		Река-море перевозки	Каспийское море	Другие моря	
RST27	29	19	3	3	4
RST25	5	1	3	1	-
005RST01, RST22, RST22M	26	3	4	17	2

Таблица 3. Пример фактического географического положения танкеров река-море плавания нового поколения в связи с недостатком глубин на ВВП (выборка одного летнего дня)

Ведущие судоходные компании, массово строившие суда в 2010-2013 годах, закредитованы. Вероятно, следует рассмотреть возможность «точечной» помощи крупным судоходным компаниям, которые уже вложили большие средства в новое судостроение, и поэтому сейчас находятся в сложной финансовой ситуации.

Это позволит сохранить этих судовладельцев на рынке перевозок, создать сильные структуры, способные решать серьезные задачи, поставленные правительством, по реализации программ обновления флота и перевозок народнохозяйственных грузов.

Однако должны быть использованы и технические решения, которые дают более эффективные и экономичные суда, в том числе и условия маловодья.

Принципиальной особенностью этой новой тенденцией является «расширение» узких мест внутреннего водного транспорта за счет новых технических решений. Другими словами, происходит увеличение провозоспособности за счет максимального использования фактических путевых условий (максимально возможные длина, ширина судна), а главное - за счет экстремально полных обводов, ранее не применявшихся в мировой практике. Наконец, снижение надводного габарита позволяет снизить потери ходового времени в ожидании разводки мостов в Санкт-Петербурге и Ростове-на-Дону и позволить работать по Москве-реке до Южного порта.

Наиболее яркий пример - уникальный концепт «сверхполного» грузового судна «Волго-Дон макс» класса смешанного река-море плавания, который материализовался за 2012-2015 годы в тридцать два построенных танкера проекта RST27 (самая большая серия судов в постсоветское время) и еще четыре комбинированных танкера-сухогруза проекта RST54, спроектированных на базе проекта RST27.

Суда продолжают строиться даже в сегодняшних сложных экономических условиях - заказаны еще шесть судов проекта RST27 и шесть судов проекта RST54, проектируется новое сухогрузное судно проекта RSD59. с «сверхдлинным» трюмом (заказ - десять судов), создан нефтехимовоз-рудовоз (для перевозки нефтепродуктов и наливных химических грузов в танках в одну сторону и сухих грузов в трюме - в другую сторону), сухогруз для «северного завоза» проекта RSD62, танкера-продуктово-проектов RST12 и RST28, все - в «сверхполных» обводах.

Так, в 2009-2010 годах Бюро (по предложениям Виктора Олерского, представленным им еще в 2005 году) разработало проект RSD44 сухогрузного судна типа «Герои Сталинграда» и на его базе «устьевое» танкера района «М-ПР» смешанного река-море плавания «Волго-Дон макс» класса с пониженным надводным габаритом - практически без выступающих над палубой тронка частей рулевой и жилой рубки, что позволило бы проходить под мостами в Санкт-Петербурге и Ростове, без их разводки.

За счет снижения класса судна по району плавания, удалость снизить массу судна порожнем и увеличить полноту судна, что соответственно увеличило грузоподъемность судна на ограниченных в реке осадках (при осадке 3,60 м дедвейт составляет 5520 тонны). Суда могут эксплуатироваться на внутренних водных путях, Финском заливе Балтийского моря и в Азовском море до судов-накопителей на дальней рейде порта Кавказ, поэтому их называют еще «устьевыми». Нелимитированный проход под мостами позволяет экономить до 20 суток ходового времени в сезон. Но при столь малом классе круглогодичная эксплуатация в данном варианте невозможна.

Поэтому, уже в 2011 году на основе результатов работы специальной группы холдинга УТА под руководством Ришата Багаудинова и используя полученное ранее Морским Инженерным Бюро новое теоретическое решение о возможности увеличения коэффициента общей полноты, был создан танкер смешанного река-море плавания «Волго-Дон макс» класса проекта RST27 типа «ВФ танкер» с «сверхполными» обводами с коэффициентом общей полноты 0,932. Такой танкер, сохраняя по району плавания класс R2 и возможность круглогодичной эксплуатации танкера типа «Армада», получил существенно увеличенную грузоподъемность в реке - дедвейт при осадке 3,60 м - 5420 тонн, что сделало его равноценным «устьевым» речным судам (при дедвейте в море 7000 тонн, как у универсальных танкеров проектов RST22, RST22M).

В свою очередь концепция комбинированных судов проекта RST54 (проект 2013 года), которые помимо прочего получили «сверхполные» обводы и «устьевой» класс М-ПР 2,5:

- обеспечивает загрузку в обе стороны (нефтеналив - в одну и сухогрузы - в обратную);
- позволяет снизить нагрузку на автодороги за счет перевозки 200-280 легковых автомобилей, которые обычно из района Санкт-Петербурга в центральную Россию везут на грузовиках - автомобилевозах;
- обеспечивает 120 контейнеров с массами до 36 тонн, которые недопустимы для транспортировки автопоездами по условиям максимальной нагрузки на трассах, в том числе до 45 рефрижераторных контейнеров.

На уже строящихся сериях танкеров (RST22M, RST25, RST27) происходит существенное расширение спектра перевозимых наливных грузов, к нефти и нефтепродуктами сначала были добавлены грузы, подпадающие под общее название «растительное масло» (а среди них и компоненты биотоплива, и знаменитое сейчас пальмовое масло и т.п.), а затем и другая «легкая» химия, в прочем требующая выполнения нормативов по непотопляемости и оборудовании, а также покрытиям танков к химовозу типа ИМО 2.

Особо следует выделить составные суда и толкаемые составы. Понятно, что главные размеры оптимальных судов внутреннего плавания назначаются максимально приближенными к габаритным ограничениям тех водных путей, для которых они предназначены. Однако, в связи с известной проблемой мелководности, часто нельзя выбрать такие габариты в плане (по длине и ширине) единым корпусом. Действительно, трудно представить себе единое судно длиной, например, от 180 до 280 м при осадке 2,50 м (и соответствующей этой осадке малой высоте борта).

Несмотря на падение числа заказанных судов в краткосрочной перспективе, среднесрочная (начиная с 2017 года) перспектива вполне понятна - строительство новых судов выйдет на уровень 2012-2013 года.

Мы все равно будем вынуждены построить эквивалентное существующему флоту количество новых судов.

Понятно, что такие судна не будут повторять существующие, так как уже есть более эффективные решения:

- максимального использования фактических путевых условий (максимально возможные длина, ширина судна);
- экстремально полных обводов, ранее не применявшихся в мировой практике;
- расширения спектра перевозимых грузов - проектные грузы, химия, сочетание сухих и наливных грузов на одном судне (например, в одну сторону - нефтепродукты, в другую - щебень);
- снижения надводного габарита, и, как следствие, сокращения простоев в ожидании разводки;
- эффекта «вертушки», когда на один толкач приходится 2-3 баржи;
- увеличения отдачи от самоходного судна при добавке к нему толкаемой баржи.

Морское Инженерное Бюро разработало такие новые грузовые суда для отечественных ВВП, «расшивающие» узкие места внутреннего водного транспорта и существенно улучшающих свои экономические результаты за счет новых технических решений.

Судостроители озабочены загрузкой заводов и сохранением набранных темпов производства (что без заказов невозможно). А если не будем строить сейчас, то через 3-5 лет не хватит возможностей верфей (а вполне возможно, что и вообще этих частных верфей просто не будет) быстро заменить совсем старые к тому времени грузовые суда.

## Как будет выглядеть европейский порт в 2050 году

08 апреля 2016, Нидерланды, portnews.ru. К 2050 году выбросы CO<sub>2</sub> в международном масштабе сократятся практически до нуля. Такая амбициозная задача была поставлена соглашением по климату, принятым в Париже. Порт Роттердам уже реализует программу перехода к устойчивому и экологичному развитию. В последнем номере газеты Havenkrant перечислены пять примеров, которые показывают, как будет выглядеть порт будущего и как это воплощается уже сегодня. Тем не менее, на пути к устойчивому развитию портового кластера к 2050 году предстоит решить значительное количество проблем.

Нико ван Доорен, директор по энергетике и перерабатывающего сектора и Эрик ван-дер-Сханс, директор по управлению окружающей среды администрации порта Роттердам, изложили пять основных задач, которые придется решать на пути к портовой экономике замкнутого цикла.

**Задача 1.** Традиционно, Роттердам был крупным нефтяным портом. В связи с недавним соглашением по изменению климата, международное сообщество начало движение по пути сокращения использования ископаемых видов топлива. Как это скажется на самом порте?

- Эрик ван-дер-Сханс: «По сути, соглашение по климату вряд ли что-то добавит в изменениях, которые уже осуществляются, разве что ускорят их. Одно ясно: мы переживаем не эпоху перемен, но смену эпох. Линейная экономика вытесняется циркулярной экономикой. Это будет иметь несколько последствий для порта. В Роттердаме расположено большое количество нефтехимических заводов, которые в настоящее время работают на нефтепродуктах. Такое ископаемое сырье уже играет меньшую роль, в то время как химический сектор все больше обращается к растительным продуктам. Это один аспект. Во-вторых, нам нужно замкнуть цикл производства и потребления чтобы прекратить тратить сырье. Я говорю о вторичной переработке, повторном использовании и т.д. И в тех случаях, когда мы по-прежнему вынуждены использовать ископаемое топливо, что неизбежно до поры до времени, мы должны гарантировать, что выбросы CO<sub>2</sub> будут улавливаться и вторично использоваться или изолироваться».

- Нико ван Доорен: «Мы, как администрация порта, всегда придерживаемся стратегии «не останавливаться». Другими словами, мы устанавливаем ветровые турбины в районе порта – и это самый крупный ветропарк в Нидерландах на суше - а также принимаем все виды других мер, которые направлены на повышение экологической устойчивости. И в то же время, мы работаем над тем, чтобы сделать имеющиеся промышленность и электростанции в районе порта более эффективными и экологически чистыми, насколько это возможно. Вам приходится выполнять одновременно оба дела, в противном случае у вас ничего не получится. Поскольку задача, с которой мы сейчас сталкиваемся, действительно трудноразрешимая».

**Задача 2.** Как можно избавиться от выбросов CO<sub>2</sub> от деятельности порта?

Установка для получения сжиженного биогазового топлива в порту Роттердам

- Нико ван Доорен: «Во первых, можно улавливать газ CO<sub>2</sub> и направлять его через трубопроводы в теплицы в области Westland, где садоводы остро нуждаются в углекислом газе, так как он ускоряет рост культур. И этот газ опять сохраняется в биомассе. Мы уже начали это делать в небольших масштабах, но уже есть серьезные планы организовать это в гораздо большем масштабе. Мы будем делать это вместе с распределением с промышленных предприятий остаточного тепла в теплицы, а также в частные домашние хозяйства, возможно, вплоть до Гааги и Лейдена. Это обычно называют круговоротом тепла. Сейчас мы позволяем терять впустую остаточное тепло на сумму около 6 млрд евро. Так что можете себе представить сколько прибыли мы можем получить от этого конкретного проекта».

- Эрик ван-дер-Сханс: «И нам еще нужно сохранять какое-то количество остающегося углекислого газа, который не может быть использован в теплицах, под землей. Для исследования этой технологии мы разработали планы по созданию пилотного проекта вблизи угольной электростанции Uniper в портовом районе Maasvlakte. Мы узнаем в этом году, будет ли для этого достаточно средств. Как портовая администрация мы решительно поддерживаем эту инициативу, так как нам, безусловно, нужна эта технология пока мы все еще находимся в процессе перехода от эпохи ископаемого топлива к эпохе устойчивого использования возобновляемых источников энергии. В дальнейшем мы можем получить технологии, которые позволяют повторно использовать CO<sub>2</sub>, например, используя водород для переработки его в природный газ, который можно было бы подавать в газовую сеть».

- Нико ван Доорен: «Вот почему как администрация порта мы - за новую систему по выбросам углерода, предложенную Нидерландами Евросоюзу. В нынешней системе делать выбросы CO<sub>2</sub> – намного дешевле, так что инвестиции в подобные технологии не являются привлекательными. Сделайте выбросы CO<sub>2</sub> слишком дорогим удовольствием - и тогда технологии, позволяющие использовать их с пользой, будут развиваться более-менее сами по себе».

**ЗАДАЧА 3.** Суда тоже вносят свой вклад в выбросы CO<sub>2</sub>. Как мы можем сделать их чище?

- Эрик ван-дер-Сханс: «Администрация порта поддерживает экологичное судоходство, поэтому мы делаем скидки судам при расчете портовых сборов, что побуждает судоходные компании инвестировать в суда, работающие на более чистых видах топлива, например СПГ. Портовая администрация инвестировала значительные средства в инфраструктуру и объекты, которые необходимы судам для bunkеровки СПГ в порту. Вообще-то можно назвать Роттердам первопроходцем в этой области. И это не только наше мнение. Недавно был показан документальный фильм Берниса Нотебоома Sea Blind. Помимо всего прочего, в этом фильме рассказывается о полярной ледовой шапке, которая тает в том числе от слоя из частиц сажи судовых двигателей. Это одна проблема, которую мы решаем, когда переходим на СПГ в качестве судового топлива, или устанавливаем фильтр на двигателе. В этом фильме Роттердам приводится в качестве положительного примера передового порта, который предпринимает важные шаги для решения этой проблемы».

И, как администрация порта, мы также поддерживаем более жесткие соглашения, когда речь идет о районах контроля выбросов: зоны, где суда должны переключиться на более чистые виды топлива. Мы хотели бы, чтобы такие области простиралась от Северного моря и Балтики и по всей Европе, а также выступаем за применение ограничений к большому количеству выбросов, в том числе азота.

Задача 4. При устойчивом снижении объемов импорта нефти в Роттердаме, мы можем ожидать, что все нефтехимические и химические предприятия в порту рано или поздно закроются?

- Эрик ван-дер-Сханс: «Ни в коем случае. Химическое производство на основе ископаемого сырья будет заменено производством на основе продуктов растительного происхождения: например, сахарной свеклы или пшеницы, грубых кормов из сои, древесных отходов. На самом деле, этот процесс уже идет полным ходом в порту Роттердам. У нас уже есть самый большой кластер в Европе, основанный на биоматериалах или так называемых возобновляемых источниках энергии. Это четыре перерабатывающих завода для растительных масел, четыре завода для переработки биотоплива и два биохимических производства. И мы планируем достигнуть значительный рост в этом секторе. Мы выделили 80 га для этих видов деятельности в районе Maasvlakte 2, из которых около 40 га еще свободны. Находясь рядом с этими объектами, вы не догадаетесь, перерабатываются здесь ископаемое топливо или продукты растительного происхождения. Они используют одни и те же водопроводы, трубопроводы и так далее. Большая разница в том, что в последнем случае вам не придется беспокоиться о выбросах CO<sub>2</sub>. Почему? Вот вам пример. Представьте, что у вас работает завод, который превращает сахарную свеклу в биотопливо. Когда это топливо сжигают, высвобождается CO<sub>2</sub>. Но так как на ферме сахарной свеклы уже посажена новая свекла, которая потребляет CO<sub>2</sub> из воздуха, то это конечном счете и дает нулевой уровень выбросов углерода».

- Нико ван Доорен: «Это больше, чем просто внедрение новых, экологически чистых производств. Речь также идет о формировании устойчивого образа мышления, ведения бизнеса. Люди автоматически не могут изменить способ ведения бизнеса в порту: нам необходимо ввести новые модели получения доходов, которые стимулируют устойчивый подход. Возьмите к примеру компанию, которая поставляет технологическую воду для промышленности. Если бы этой компании платили не за каждый литр поставляемой воды, но, например, за услуги по «охлаждению», это стимулировало бы компанию предоставлять именно эту услугу, стараясь использовать как можно меньше воды. Вы должны попытаться выстроить подобные стимулы везде, где это возможно. И, как портовая администрация, мы также стараемся быть посредниками в этом процессе. Например, в настоящее время мы работаем над тем, чтобы объединить производителя биопластика с компанией, которая может перерабатывать пластмассы без потери качества. Как правило, каждый этап переработки все больше ухудшает качество собранного пластика, так что в конечном итоге, единственное, на что годится такой пластик - это дорожные маркеры. Но в нашем случае, такой переработанный пластик подходит даже для упаковки пищевых продуктов. И это почти замкнутый цикл.

Задача 5. Вот игра на воображение: представим, что мы оказались в машине времени и отправились в порт 2050 года. Что мы там увидим?

- Эрик ван-дер-Сханс: «Давайте начнем с того, что вы услышите - или, вернее, что вы не услышите. Потому что этот порт будет намного тише, так как гораздо больше операций будет осуществляться на электричестве или водороде. Следующее, что вы заметите, это будет береговая линия Maasvlakte 2, которую вы сможете четко разглядеть благодаря красивой линии ветровых турбин. И куда вы ни посмотрите, повсюду будут солнечные панели: на крышах, на воде - похожие на те, которые вы уже можете увидеть в районе Slufter».

- Нико ван Доорен: «В то же время, я думаю, что уже сейчас в порту проглядывают многие элементы порта 2050 года. Можно увидеть много крупных контейнерных судов, и там еще будут всякие химические заводы с их узнаваемыми трубами и трубопроводами. За исключением того, что они будут работать на органических видах сырья, и над ними не будет клубиться дым, так как остаточное тепло не будет уже расходоваться впустую».

Материал подготовлен пресс-службой администрации порта Роттердам. Перевод на русский ИАА «ПортНьюс».

## **Грузооборот морских портов России за 3 месяца 2016 года вырос на 4,6% - до 167,3 млн тонн**

09 апреля 2016, Россия, Москва, portnews.ru. Грузооборот морских портов России за январь-март 2016 года составил 167,3 млн тонн, что на 4,6% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Об этом сообщает пресс-служба Ассоциации морских торговых портов (АСОП).

Объем перевалки сухогрузов составил 73,2 млн тонн (+10,6%), в том числе: угля - 29,2 млн тонн (+10,5%), грузов в контейнерах - 10,0 млн тонн (+2,3%), зерна - 7,2 млн тонн (+40,0%), черных металлов - 7,0 млн тонн (+1,5%), грузов на паромов - 4,6 млн тонн (+17,7%), минеральных удобрений - 3,9 млн тонн (+6,1%), руды - 1,9 млн тонн (рост в 1,9 раза), лесных грузов - 1,3 млн тонн (+6,3%), цветных металлов - 1,0 млн тонн (+3,7%) и рефгрузов - 0,7 млн тонн (+3,2%). Снизился объем перевалки металлолома до 0,8 млн тонн (-17,7%).

Объем перевалки наливных грузов увеличился до 94,0 млн тонн (+0,4%), в том числе сырой нефти на 7,9% до 55,7 млн тонн, в то же время снизилась перевалка нефтепродуктов - до 34,1 млн тонн (-9,5%) и сжиженного газа - до 3,3 млн тонн (-3,8%).

Экспортных грузов перегружено 135,7 млн тонн (+4,0%), импортных грузов - 7,2 млн тонн (-5,0%), транзитных - 12,8 млн тонн (+7,7%), каботажных - 11,6 млн тонн (+17,4%).

Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 10,0 млн тонн грузов, что на 18,3% больше грузооборота аналогичного периода 2015 года.

Увеличился объем перевалки сухогрузов до 6,0 млн тонн (+6,9%), наливных грузов до 4,0 млн тонн (+41,2%). Грузооборот портов Мурманск увеличился до 6,6 млн тонн (+24,7%) и Варандей – до 1,9 млн тонн (+21,6%).

В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов увеличился до 56,9 млн тонн (+0,6%), из них объем наливных грузов увеличился до 36,6 млн тонн (+1,3%), а сухогрузов уменьшился до 20,3 млн тонн (-0,7%). Увеличился объем перевалки грузов в портах Усть-Луга до 22,3 млн тонн (+4,1%) и Приморск до 15,5 млн тонн (+5,6%). Снизился грузооборот Большой порт Санкт-Петербург до 11,9 млн тонн (-8,2%), Высоцк до 3,9 млн тонн (-3,0%) и Калининград до 3,1 млн тонн (-4,3%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 55,4 млн тонн (+3,3%), в том числе перевалка сухогрузов увеличилась до 21,4 млн тонн (+18,8%), а наливных уменьшилась до 34,0 млн тонн (-4,6%). Увеличили объем перевалки грузов операторы морских терминалов портов Новороссийск до 34,5 млн тонн (+4,3%), Тамань – до 3,0 млн тонн (+0,6%), Ростов-на-Дону – до 2,3 млн тонн (+26,3%), Керчь – до 1,6 млн тонн (+28,8%), Азов – до 1,4 млн тонн (+36,6%) и Ейск – до 0,9 млн тонн (+14,2%). Уменьшился грузооборот портов Туапсе – до 6,0 млн тонн (-8,0%) и Кавказ – до 4,1 млн тонн (-6,4%).

В Каспийском бассейне в морских портах было перегружено 1,8 млн тонн грузов (-5,0%), из них наливных – 0,8 млн тонн (-10,8%), сухогрузов – 0,9 млн тонн (+1,1%). Объем перевалки грузов порта Астрахань увеличился на 10,2% до 0,8 млн тонн, а портов Махачкала сократился на 11,4% до 1,0 млн тонн и Оля – в 1,8 раза.

В морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 43,1 млн тонн (+9,8%), из них сухогрузов – до 24,5 млн тонн (+15,9%), наливных грузов – до 18,6 млн тонн (+2,7%). Увеличили грузооборот порты Восточный – до 16,0 млн тонн (+4,3%), Ванино – до 7,1 млн тонн (+19,3%), Находка – до 5,8 млн тонн (+18,1%), Владивосток – до 3,2 млн тонн (+6,5%), Де-Кастри – до 3,1 млн тонн (+22,0%) и Посыет – до 2,1 млн тонн (+40,9%). Сократился объем перевалки грузов в морском порту Пригородное – до 4,0 млн тонн (-5,1%).

Ассоциация морских торговых портов (АСОП) создана в 1987 году и объединяет более 50 организаций и предприятий морского транспорта России. В состав АСОП входят морские торговые порты, экспедиторские и агентские компании, научно-исследовательские институты, учебные заведения морского транспорта. Данные о результатах работы российского портового комплекса формируются на основании статотчетности и охватывают все стивидорные компании, работающие на территории Российской Федерации.

## Нишевый перевозчик Wan Hai стал самой прибыльной контейнерной линией, опередив Maersk

09 апреля 2016, Тайвань, [gzd-partner.ru](http://gzd-partner.ru). По мере того как ситуация на рынке контейнерных перевозок ухудшалась на протяжении 2015 года, операционная деятельность большинства перевозчиков стала убыточной к концу года. Тем не менее, анализ Alphaliner выявил значительные колебания между доходностью перевозчиков, пишет the Loadstar, передает ТАСС.

Так, по данным Alphaliner, нишевый тайваньский перевозчик Wan Hai стал самой прибыльной контейнерной линией. Рентабельность операционной прибыли компании (доля операционной прибыли в суммарной выручке) по итогам 2015 года составила 6,3%. У Maersk Line этот показатель находился на уровне 6%, CMA CGM - 5,8%, OOCL - 5%.

Wan Hai также стал лидером рынка по соотношению выручки и EBIT, несмотря на снижение показателя на 1,2% по итогам 2015 года.

Alphaliner также отмечает, что в последнем квартале года рентабельность Maersk по EBIT вышла в отрицательную зону и составила -2,3%, и компания по этому показателю опустилась на 5 место, уступив также израильской Zim, CMA CGM и Нард-Ллойд. Эти данные опровергают широко распространенное на рынке мнение о важности масштаба для поддержания прибыльности перевозчика: ведь оборот Maersk Line (23,7 млрд долларов США по итогам в 2015 года) более, чем в десять раз превышает выручку тайваньской компании (2 млрд долларов).

## Maersk: главный конкурент Севморпути — Суэцкий канал

10 апреля 2016, Дания, [regnum.ru](http://regnum.ru). Датская компания Maersk, крупнейший оператор контейнерных перевозок в мире, считает коммерческую эксплуатацию Северного морского пути (СМП) возможной, но только в отдаленной перспективе. Сезонный фактор мешает северному маршруту стать конкурентоспособным, заявил генеральный директор российского представительства Maersk Том Хюльделунд на VII международном форуме «Северное измерение» в Санкт-Петербурге. Об этом сообщает корреспондент ИА REGNUM.

С точки зрения контейнерных перевозок у арктической трассы есть мощный конкурент в виде Суэцкого канала, отметил он. «Если контейнерная индустрия будет рассматривать Севморпуть для доставки грузов, то понадобятся серьезные инвестиции в строительство судов ледового класса», — указал Хюльделунд. Одним из главных недостатков СМП, по словам представителя Maersk, является сезонный характер перевозок. «Пока Севморпуть открыт для плавания всего лишь несколько месяцев в году, у него не будет сильного конкурентного преимущества», — заявил он.

Как рассказал Хюльделунд, еще три года назад в Maersk рассматривали возможность сезонных перевозок по арктическому маршруту: «Это казалось нам интересным. Но сейчас вся картина изменилась, потому что изменились цены на нефть. Масштаб экономики стал другим». Тем не менее, многое может поменяться, добавил генеральный директор. «Поэтому нам надо следить за развитием ситуации: как быстро будет сокращаться площадь льда, что будет происходить с Суэцким каналом. Вопрос не снимается с повестки, но, возможно, теперь это более отдаленная перспектива», — заключил Хюльделунд.



Как ранее сообщало ИА REGNUM, в декабре прошлого года на международном форуме «Арктика: настоящее и будущее» в Санкт-Петербурге вице-премьер России Дмитрий Рогозин заявил о том, что Северный морской путь необходимо сделать «круглогодичным и всесезонным». «Для этого у нас есть все технологические возможности», – подчеркнул Рогозин.

Напомним, что Северный морской путь (СМП) – это главная российская морская коммуникация в Арктике. СМП проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана. Он соединяет европейские и дальневосточные порты, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему. Длина (от Карских ворот до бухты Провидения) – 5600 км. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути составляет свыше 14 тыс. км (через Суэцкий канал – свыше 23 тыс. км).

## **Объем перевозок по Севморпути в 2018 году вырастет в 6,3 раза – до 33,8 млн тонн - прогноз**

12 апреля 2016, Россия, Москва, tks.ru. Объем перевозок по Северному морскому пути в 2018 году составит 33,8 млн тонн, превысив показатель 2015 года в 6,3 раза. Такой прогноз содержится в итоговом докладе о результатах деятельности Минтранса России за 2015 года, целях и задачах на 2016 год и плановый период до 2018 года.

В 2015 году ФГКУ «Администрация Северного морского пути» выдано 715 разрешений на плавание в акватории Северного морского пути, в том числе 126 судам под иностранным флагом.

В документе отмечается, что в 2015 году было продолжено гидрографическое исследование трасс Северного морского пути, выполнено техническое обслуживание 291 объекта средств навигационного оборудования, где установлены и действуют 30 комплектов автономных источников питания на основе светодиодных технологий, солнечных панелей и ветрогенераторов – уровень технической оснащенности трасс Северного морского пути составил 39%.

Так, в настоящее время в акватории Северного морского пути в ведении ФГУП «Гидрографическое предприятие» находятся и работают 6 контрольно-корректирующих станций дифференциальной подсистемы глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS на островах Андрея, Столбовой, Каменка, Олений, мысе Стерлигова и реке Индигирка.

На основании проведенных работ в 2015 году создано 153 шт. различных картографических материалов (включая навигационные морские карты, изданные Управлением навигации и океанографии Минобороны России) по акватории СМП. За период с 2010 по 2015 годы создано 1185 шт. различных картографических материалов.

## **На Коллегии Минтранса подведены итоги 2015 года**

14 апреля 2016, Россия, Москва, rus-shipping.ru. В настоящее время сеть внутренних водных путей (ВВП) Российской Федерации составляет 101,7 тыс. км, на которых расположены 723 судоходных гидротехнических сооружения (СГТС), находящихся в федеральной собственности. Общая протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов составляет 49 тыс. км. Состав флота речных судоходных компаний позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов. В то же время внутренний водный транспорт (ВВТ) в России занимает незначительную долю от общего объема перевозок грузов и грузооборота всех видов транспорта.

Учитывая стратегическое значение функционирования ВВТ, вопросы развития этого вида транспорта обсуждались на заседании Коллегии Минтранса России 12 апреля 2016 года.

В ходе заседания министр транспорта России Максим Соколов, подводя итоги 2015 года, отметил, что реализация мероприятий по содержанию ВВП и СГТС позволило в 2015 году увеличить протяженность путей с гарантированными габаритами судового хода более чем на 180 км в сравнении с 2014 годом.

Увеличение произошло за счет перевода в категорию с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой трех трасс озера Байкал, по которым осуществляется судоходство в особую экономическую зону туристско-рекреационного типа «Байкальская гавань». В результате доля эксплуатируемых ВВП с освещаемой и отражательной обстановкой достигла 36,7%. При этом доля СГТС, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный и неудовлетворительный уровень безопасности, составила 18%.

Среди крупных проектов, введенных в эксплуатацию, министр отметил реконструкцию сооружений Беломоро-Балтийского канала, Камского бассейна и Волховского шлюза.

Необходим баланс

Между тем, объем перевозок грузов на ВВТ в 2015 году сократился на 0,8% в сравнении с показателем 2014 года и составил 118,12 млн тонн. Снижение произошло в основном за счет сокращения спроса на перевозку строительных грузов.

«Обращаю внимание на критический уровень падения перевозок данным видом транспорта в 2015 году. Понятно, что оно во многом было вызвано и объективными факторами, маловодностью рек в том числе, но состояние самого флота и сравнительная конкурентоспособность по отношению к другим видам транспорта сегодня, действительно, находится под большим вопросом», - сказал в свою очередь заместитель председателя правительства России Аркадий Дворкович.

Он напомнил, что правительство в феврале 2016 года приняло Стратегию развития ВВТ до 2030 года, «реализацию которой необходимо начать без промедления».

«Конкуренция жесткая: конечно, все хотят переманить грузы к себе. Правительство и Минтранс должны находить разумный баланс интересов между разными видами транспорта и в любом случае, как и предусмотрено упомянутой стратегией, расширить «узкие места», увеличить пропускную способность основных ВВП, найти финансовые механизмы для стимулирования и обновления флота. Это, в том числе, поддержит нашу отечественную промышленность, наше судостроение», - подчеркнул заместитель председателя правительства.

Ранее заместитель министра транспорта - руководитель Росморречфлота Виктор Олерский заявлял, что Министерство транспорта России считает своей задачей привести транспортную отрасль России к должному балансу между различными видами транспорта, конкурирующими между собой. По его словам, в идеале, автомобильным транспортом должны обслуживаться перевозки на короткие расстояния, железнодорожным - на средние и дальние, водным - на дальние (для массовых и крупногабаритных партий грузов, где есть такая возможность).

По мнению руководителя Росморречфлота, на сегодняшний день задача сбалансированного развития видов транспорта «самая главная», однако решить ее крайне трудно, поскольку каждый вид транспорта стремится к улучшению собственных показателей. Госплана сегодня нет, поэтому данную задачу приходится решать посредством различных экономических стимулов. «С точки зрения инвестиций федерального бюджета на тонно-километр, речка - самая эффективная», - уверен Виктор Олерский.

Неотложные меры

Среди основных направлений деятельности Минтранса России на 2016 год и на период 2017-2018 годах намечены неотложные мероприятия, направленные на стабилизацию ситуации на ВВП.

Так, планируется ликвидация ограничений судоходства на ВВП в связи с маловодностью и обеспечение безопасной эксплуатации СГТС в рамках перехода на полное нормативное финансирование содержания ВВП и СГТС. Объем и источник финансирования будут определены по итогам работы в первом полугодии 2016 года.

Реализация этой меры позволит поддержать устойчивую безопасную эксплуатацию судоходных гидротехнических сооружений в количестве 96 ед.; обеспечить гарантированные габариты судовых ходов в сложных природно-климатических условиях с восстановлением потерь провозной способности транспортного флота в 2016 году на 31,7 млн тонн; стабилизировать финансовое состояние судоходных компаний; сдержать рост стоимости перевозок ВВТ.

Необходимо отметить, что стабильность функционирования и реализация конкурентных преимуществ ВВТ зависит, прежде всего, от состояния водных путей и гидросооружений. В связи с этим планируются мероприятия по реконструкции, ремонту и содержанию ВВП, гидротехнических сооружений и связанных с ними инфраструктурных объектов.

«Работа по максимальному использованию такого естественного потенциала России, как ВВП, в 2015 году была существенно активизирована. В результате этого была принята стратегия развития ВВТ, и мы сейчас активно участвуем в подготовке к рассмотрению в 2016 году вопроса о развитии ВВП на заседании Государственного совета», - подытожил Максим Соколов.

Справка:

В рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» будет продолжена реализация мероприятий:

- Комплексная реконструкция объектов Беломорско-Онежского, Северо-Двинского, Волго-Балтийского, Волго-Донского, Азово-Донского, Енисейского бассейнов;
- Устранение транспортных ограничений и повышение качественных характеристик ВВП, в первую очередь ликвидация узких мест на Единой глубоководной системе европейской части России;
- Развитие портовой инфраструктуры на ВВП международного значения, строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге;
- Проектирование Багаевского гидроузла, строительство второй нитки Нижне-Свирского гидроузла на Волго-Балтийском водном пути;
- Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы.

В планируемом периоде будут завершены следующие мероприятия:

- Подготовка проектной документации на строительство Нижегородского низконапорного гидроузла 1 и 2 этап;
- Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Азово-Донского бассейна;
- Реконструкция Новосибирского шлюза, второй этап реконструкции (реконструкция подходного канала и ворот);
- Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидросооружений Беломорско-Балтийского канала, 3 этап.

Предполагается также осуществить мероприятия по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений за счет улучшения их технического состояния, обновлению обслуживающего флота, реконструкции и развитию сетей технологической связи на внутренних водных путях.

Протяженность ВВП, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, планируется в 2018 году на уровне 4,9 тыс. км, доля СГТС, подлежащих декларированию безопасности, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, снизится в 2018 году до 12%.

Основные цели Стратегии развития ВВТ до 2030 года, принятой правительством России в феврале 2016 года:

- создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы;
- обеспечение роста конкурентоспособности ВВТ по отношению к другим видам транспорта;
- повышение доступности и качества услуг ВВТ для грузоотправителей;
- обеспечение функции ВВТ по перевозке пассажиров;
- повышение уровня безопасности, экологичности ВВТ.

Стратегией предусмотрен комплекс мер, направленных на качественное изменение состояния ВВТ, на создание основ для эффективного развития отрасли и обеспечение потенциала для реальной конкуренции с наземными видами транспорта.

Стратегию планируется реализовать в два этапа: I этап – до 2020 года, II этап – 2021–2030 годы.

Реализация Стратегии будут способствовать решению системных проблем ВВТ, в том числе:

- преодолению тенденции снижения роли ВВТ в транспортной системе страны;
- повышению производственного потенциала, в том числе улучшению качественных параметров ВВП, технического состояния СГТС;
- повышению конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности предприятий отрасли;
- повышению уровня доступности и качества транспортных услуг для снабжения регионов Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока;
- увеличению объемов перевозок пассажиров ВВТ, в том числе на социально значимых маршрутах;
- развитию перевозок внешнеторговых грузов и транзита по ВВП.

Автор: Маргарита Бабкова

## **Государственный советник Гамбурга Рольф Бёзингер: «Гамбург является для России «воротами в мир»**

14 апреля 2016, Германия, portnews.ru. Несмотря на санкции и экономический спад, Гамбург продолжает играть важную роль в российской внешней торговле. О том, как развивается порт Гамбург, а также о судостроительной промышленности этого города в интервью ИАА «ПортНьюс» рассказал государственный советник Гамбурга Рольф Бёзингер.

- Г-н Рольф, какова сейчас ситуация с грузооборотом в порту Гамбург?

- Нам снова пришлось убедиться в том, насколько изменчивым может быть портовый бизнес. В 2014 году у нас были отличные результаты, однако в 2015 году произошло, к сожалению, снижение объема грузооборота. Влияние на общий показатель за 2015 год, который составил 137,8 млн тонн (что на 5,4% меньше уровня 2014 года), оказало серьезное снижение в сегменте контейнерных перевозок, объем которых упал на 9,3% - до 8,8 млн TEUs.

В частности, снижение показателей грузооборота обусловлено спадом в глобальной мировой торговле и ужесточением конкурентной борьбы между основными континентальными европейскими портами на Северном море. На объем грузооборота порта Гамбург наибольшее влияние оказывает спад товарооборота с основными торговыми партнерами - Китаем и Российской Федерацией.

Однако актуальные показатели объема грузооборота – это все-таки не повод для тревоги. Такие колебания рынка не являются чем-то необычным. Порт постоянно изменяется и адаптируется к новым вызовам. Кроме того, благодаря своей универсальности порт Гамбург продолжает удерживать ведущие позиции: так, в сегменте перевалки массовых грузов благодаря импорту угля и руды, а также экспорту зерна, мы отмечаем значительный прирост объемов в размере 5,8%. Еще одной сильной стороной порта Гамбург является превосходно развитое сообщение с внутренними районами материка. В частности, особо стоит подчеркнуть результаты по контейнерным перевозкам железнодорожным транспортом, в 2015 году был поставлен очередной рекорд, объем контейнерных перевозок по железной дороге составил 2,3 млн TEUs или +2,8%, благодаря чему Гамбург уверенно занимает позицию №1 как самый крупный железнодорожный порт Европы.

- Каковы важнейшие проекты по развитию порта Гамбург?

- Чтобы порт Гамбург смог надолго сохранить свои сильные позиции среди конкурентов и расширить диапазон предлагаемых услуг, мы осуществляем крупномасштабные инвестиции в обслуживание и развитие порта. Это касается как развития автомобильной и железнодорожной инфраструктуры, так и морских путей. В настоящее время ведутся работы по расширению двух крупных мостов Kattwyk- и Rethelbrücke. В краткосрочной перспективе планируется строительство так называемого портового поперечного хомута, это ось автомагистрали, которая соединит западную и восточную части порта через реку Эльба. Кроме того, мы ведем перепланировку так называемого Среднего порта, обширной территории в центре порта Гамбург, которую в ближайшие годы мы собираемся модернизировать и полностью перестроить. И, конечно, мы продолжаем проект по дноуглублению р. Эльбы, реализация которого в значительной степени облегчит доступ большим контейнеровозам в порт Гамбург. Мы надеемся, что Федеральный административный суд в Лейпциге в этом году завершит судебное производство и даст нам зеленый свет для реализации проекта.

- Каковы перспективы использования сжиженного газа в порту?

- Гамбургский Сенат стремится найти способы для сокращения вредных выбросов от судов во время их стоянки в порту, поскольку порт расположен вблизи от жилых кварталов и защита жителей Гамбурга от вредного воздействия этих выбросов имеет приоритетное значение. В качестве одной из таких мер в г. Гамбург был реализован генеральный план альтернативного энергоснабжения круизных судов. Одной из составляющих частей этого плана является создание специальной привокзальной инфра-структуры, благодаря которой электроснабжение круизных судов осуществляется с помощью гибридной СПГ-баржи. Эта баржа функционирует как плавающая электро-станция, производящая электричество с помощью газового бака, наполненного 15 тоннами сжиженного газа, и передающая электричество на круизное судно. Баржа-гибрид при этом не производит выбросов ни оксидов серы, ни частиц сажи. Сжиженный газ поставляется из Роттердама. Гибридная баржа была запущена в эксплуатацию осенью 2015 года. Гамбургский порт является первым в мире портом, где электроснабжение круизных лайнеров возможно осуществлять с помощью гибридной СПГ-баржи.

СПГ-обеспечение должно стать возможным в Гамбурге до 2020 года. В настоящий момент разрабатываются планы по запуску компактного терминала Small-Scale-LNG Terminal для бункеровки судов. Паром «MS Гельголанд» судоходной компании Cassen Eils, который с осени 2015 года ежедневно курсирует между Куксхафен и Гельголандом, является первым судном в Гамбурге с двигателем на СПГ.

Для порта Гамбург было разработано специальное технико-экономическое обоснование по созданию СПГ-инфраструктуры, а также созданы и протестированы основные возможности для предоставления и эксплуатации СПГ.

Портовая Администрация Гамбурга предоставляет скидку с портовых сборов для морских судов, работающих на сжиженном природном газе, также предусмотрено предоставлять подобную скидку и для речных судов, работающих на СПГ.

- Какие вы можете выделить проекты в судостроении и судоремонте, осуществляемые в Гамбурге?

- В марте 2016 года на гамбургской верфи Blohm + Voss был достроен и спущен на воду третий из четырех фрегатов типа 125 для военно-морского флота Германии, в торжественной церемонии по именованию судна Sachsen-Anhalt принимал участие наш сенатор г-н Хорх. Фрегат типа 125, также называемый класс Баден-Вюртемберг, это новый класс фрегатов военно-морского флота Германии, позволяющий оставаться намного дольше в районе выполнения миссии, а поскольку они оснащены орудиями большей мощности и специальным оборудованием, то они могут оказывать поддержку для наземных миссий.

Кроме того, гамбургская судостроительная компания Pella Sietas GmbH, благодаря финансированию города Гамбурга, смогла начать строительство перевалочного центра для погрузки особо тяжелых секций с общим весом более 450 тонн. Компания Pella Sietas производит эти секции для других немецких судостроительных предприятий по договору субподряда, и к настоящему моменту исчерпала свои крановые мощности.

- Каков грузооборот между Гамбургом и Россией и доля России в Гамбургском грузообороте?

- Гамбург является важнейшим портом для перевалки заокеанских грузов в регион Балтийского моря и Российская Федерация представляет собой один из важнейших рынков для Гамбурга. Значительная часть внешнеторговых поставок России идет через Гамбург, в этом смысле, Гамбург является для России «воротами в мир». По причине глобальных экономических и политических обстоятельств, в Гамбурге еще в 2015 году отмечалось значительное снижение контейнерооборота с Российской Федерацией - на 34,4% или 230 тыс. TEUs, что было болезненным для порта Гамбург. Тем не менее, Россия остается одним из важнейших торговых партнеров Гамбурга и находится на третьем месте в первой десятке списка основных торговых партнеров. Поэтому, Гамбург настроен на укрепление и перспективное развитие торговых отношений с Россией на долгосрочной основе. Однако условием для этого должно стать ослабление напряженности в политических отношениях между Европейским Союзом и Россией. Я твердо убежден, что в выигрыше от этого останутся все стороны.

С 2003 года в Санкт-Петербурге действует представительство Объединения «Порт Гамбург Маркетинг», деятельность которого направлена на развитие и укрепление контактов между гамбургским портовым сообществом и российскими клиентами, институтами, объединениями и представителями власти. Ярко выраженный портовый маркетинг направлен на поддержание добрых отношений между Гамбургом и Россией, в особенности с городом-побратимом Гамбурга, Санкт-Петербургом. Мы придерживаемся этого курса и в настоящие непростые времена и намерены проводить его и в дальнейшем.

- Какова ваша причина для поездки в Россию на выставку Transrussia 2016 и каковы ваши ожидания от встреч и контактов в России?

- Между городами-побратимами существует плотная сеть взаимных отношений, которая, среди прочего, со стороны Гамбурга поддерживается и осуществляется с помощью компаний Hamburg Messe, Hafen Hamburg Marketing, Hamburg Tourismus GmbH. Ежегодная логистическая выставка «ТрансРоссия» является для меня отличной возможностью наладить контакты и обменяться мнениями о развитии портов и перспективах развития взаимной торговли. Также многочисленные бизнесмены из Гамбурга используют участие в международной выставке для налаживания и развития своих деловых контактов.

Интервью подготовлено с помощью HAFEN HAMBURG Marketing e.V.

ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО «МОНИТОР»

**ПРЕДЛАГАЕТ**

ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ СООБЩЕСТВУ

ВЫГОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

**ПРЕИМУЩЕСТВА:**

**1**

Профессиональная  
медиа-площадка

**2**

Эффективные PR-  
и медиа инструменты

**3**

Удобная платформа  
для корпоративного  
медиа-издания

**iCenter.Ru**

Агентство **МОНИТОР**  
*Groteck* Business Media

**25 АПРЕЛЯ 1880**

**Основание Дальневосточного  
морского пароходства**



# Собираем всю морскую информацию. ИА "Монитор"

НОВИНКИ \* ОБЗОРЫ \* АНАЛИТИКА \* РЕЙТИНГИ \* ТРЕНДЫ \* ЭКСПЕРТИЗА

## ИСТОРИЧЕСКИЙ КАЛЕНДАРЬ:

ТРЕНДЫ \* ЭКСПЕРТИЗА \* НОВИНКИ \* ОБЗОРЫ

НОВИНКИ \* ОБЗОРЫ \* АНАЛИТИКА \* РЕЙТИНГИ

Подробнее об «Историческом календаре»  
на сайте <http://2016.icenter.ru/2>

ТРЕНДЫ \* ЭКСПЕРТИЗА \* НОВИНКИ \* ОБЗОРЫ \* АНАЛИТИКА \* РЕЙТИНГИ

Периодичность выхода Ежемесячно  
Учредитель ООО «Гротек»  
Генеральный директор Андрей Мирошкин  
Издатель Информационное агентство «Монитор»  
Руководитель агентства Татьяна Никонова  
Свидетельство о регистрации СМИ ИА № 77-1095  
Тираж Менее 1000 экз.

**Подписка по каталогам в отделениях Почты России:**  
**Газеты и журналы индекс 47342**

Почта: 123007, Москва, а/я 82  
Телефон: (495) 647-0442 Факс: (495) 221-0862  
Подписка: [monitor@groteck.ru](mailto:monitor@groteck.ru) [www.icenter.ru](http://www.icenter.ru)  
Редакционное сотрудничество: [monitor@groteck.ru](mailto:monitor@groteck.ru)

Copyright © «ГРОТЕК»

Copyright © дизайна компания «ГРОТЕК»

Перепечатка и копирование не допускаются без письменного согласия правообладателя.  
Рукописи не рецензируются и не возвращаются.

В бюллетене используются материалы открытых источников информации.

# iCenter.Ru