**21.09.2023 ИНФОБЮЛЛЕТЕНЬ №33**

**При авторизованном использовании материала ссылка на РПСМ обязательна.**

**СОДЕРЖАНИЕ**

* Официальная хроника 1
* Судоходство 2
* Защита окружающей среды 7
* Морякам 10
* Безопасность 11
* Происшествия 16
* Порты 17
* Судостроение 21
* Рынки 27

**ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА**

* **Россия выходит из Совета Баренцева / Евроарктического региона,** заявили в Министерстве иностранных дел РФ. «На протяжении тридцати лет Совет Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР) являлся полезным и эффективным форматом трансграничного взаимодействия, способствовавшим поддержанию мира и стабильности на Севере, его устойчивому социально-экономическому развитию, защите окружающей среды, укреплению культурно-гуманитарных связей и контактов между людьми, включая представителей коренных народов», – говорится в заявлении. В МИД РФ отмечают, что вине западных участников совета (Дания, Исландия, Норвегия, Финляндия, Швеция, ЕС) его деятельность с марта 2022 года фактически парализована. Финляндское председательство не подтвердило готовность передать России руководство в СБЕР в октябре 2023 года в нарушение принципа ротации, сорвав проведение необходимых подготовительных мероприятий. «В сложившихся условиях вынуждены объявить о выходе Российской Федерации из СБЕР», – подчеркивают в министерстве. Соответствующее послание министра иностранных дел России Сергея Лаврова 18 сентября направлено мининдел стран-членов организации, Высокому представителю ЕС по иностранным делам и политике безопасности, а также в Международный Баренцев секретариат в г.Киркенес (Норвегия). «Убеждены, что сиюминутная политическая конъюнктура, которой руководствуются наши североевропейские соседи, не соответствует долгосрочным интересам жителей Заполярья. Россия продолжит реализовывать свои национальные задачи на Севере. Остаемся открытыми для взаимодействия со всеми, кто настроен конструктивно, готов к равноправному диалогу и взаимовыгодной совместной работе», – резюмируют в МИД РФ.
* **ООО «Арктическая перевалка» (учредитель — ПАО «НОВАТЭК») включено в санкционный список США. В него также внесены два связанных с ней судна — крупнотоннажные плавучие хранилища «Саам ПХГ» и «Коряк ПХГ»**, сообщается на сайте Минфина США. В релизе министерства уточняется, что управление по контролю за иностранными активами Минфина (OFAC) ввело 14 сентября около 100 санкций в отношении российских физических и юридических лиц, включая промышленные предприятия и финансовые организации. Госдепартамент также включил в список более 70 человек. В частности, OFAC включило в список крупнейшего российского производителя подвижного состава АО «Трансмашхолдинг». Под санкции также попали турецкие компании: судоремонтная Denkar и ID Ship Agency Trade Limited. Кроме того, санкции наложены на ООО «Арктик Энерджис» (резидент территории опережающего развития «Столица Арктики») и ООО «Арктикгео» (проект порта Индига в Ненецком автономном округе).
* **Правительство РФ утвердило перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности.** Соответствующее постановление от 18 сентября 2023 года №1518 размещено на портале опубликования правовых актов. В перечне работ, в частности, указаны оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания. Документ вступит в силу 1 сентября 2024 года и будет действовать до 1 сентября 2030 года.
* **Hapag-Lloyd AG создает холдинг, который объединит инфраструктурные и терминальные активы компании, – Hapag-Lloyd Terminal Holding.** Офис компании будет базироваться в Роттердаме. CEO Hapag-Lloyd Terminal Holding назначен Дирадж Бхатиа, который помимо этого с 1 января 2024 года войдет в состав исполнительного совета Hapag-Lloyd AG. «Д.Бхатия имеет 20-летний опыт в области контейнерных перевозок. За это время он занимал различные должности в международных компаниях, в том числе Norasia Container Lines Limited и CSAV. В Hapag-Lloyd он работает с 2014 года. Возглавлял офис компании в Индии. С 2018 года курировал работу Hapag-Lloyd на Ближнем Востоке. Тогда же был избран членом исполнительного совета Hapag-Lloyd», – говорится в пресс-релизе перевозчика.
* **Новым CEO Wallenius Lines назначен Эрик Нёклби**. Он приступит к свои обязанностям с 1 октября, сообщает Splash. Э.Нёклби имеет большой опыт работы в судоходной отрасли и, в частности, в сегменте автомобилевозов (PCTC). Он работал в EUKOR, а также в различных структурных подразделениях Wallenius Wilhelmsen Lines с момента основания компании в 1999 году. С 2020 года отвечал за Wallenius Wilhelmsen Shipping, базирующуюся в Южной Корее. На этом посту Э.Нёклби сменит Йонаса Клеберга, который останется в должности председателя Совета директоров Wallenius Wilhelmsen Lines, а также CEO и председателем Совета директоров материнской компании Wallenius Lines Soya Group.
* **США осудили выпуск новых китайских карт с претензиями на акватории в Южно-Китайском море, призвав власти КНР к соблюдению Конвенции ООН по морскому праву 1982 года**, передает Dryad Global со ссылкой на заявление представителя Госдепа США Веданта Пателя. Ряд других государств также негативно воспринял выпуск новых карт Китаем. Среди них: Индия, Вьетнам, Филиппины, Малайзия и Непал. Ранее МИД России заявил, что Россия и Китай неоднократно подтверждали отсутствие взаимных территориальных претензий, и у сторон имеется разветвленная структура взаимодействия в сфере пограничного сотрудничества. Напомним, Китай 28 августа 2023 года опубликовал издание своей «стандартной карты» 2023 года, включающей претензии страны на значительную часть Южно-Китайского моря, оказавшейся внутри девяти пунктирных линий, нанесенных на карты. Вьетнам, Филиппины, Малайзия и Бруней также имеют претензии на районы Южно-Китайского моря. Индия заявила решительный протест Китаю заявив, что у них нет оснований претендовать на территорию Индии.

**СУДОХОДСТВО**

* Танкер «Газпрома» с партией СПГ, впервые доставленной из Ленобласти по СМП, разгрузился в китайском порту. Газовоз доставил около 100 млн куб. м СПГ с комплекса «Портовая» на Балтике. Танкер-газовоз *«Великий Новгород»* с партией сжиженного природного газа (СПГ), произведенного ПАО «Газпром» на комплексе в районе компрессорной станции (КС) «Портовая» (Ленинградская область), завершил разгрузку на приемном СПГ-терминале «Таншань» в Китае. Это первая поставка СПГ производства «Газпрома» по Северному морскому пути (СМП), сообщает пресс-служба компании. Использование трассы Севморпути существенно сокращает сроки доставки СПГ в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), отмечают в «Газпроме». Как сообщало ИАА «ПортНьюс», «Великий Новгород» с партией СПГ отправился в Китай по СМП в середине августа 2023 года, 14 сентября танкер прибыл в порт Таншань на северо-востоке Китая. На его борту находилось около 100 млн куб. м сжиженного газа с комплекса «Портовая» на Балтике. Комплекс «Газпрома» по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа в районе КС «Портовая» запущен в работу в сентябре 2022 года. Комплекс включает морской терминал, обеспечивающий отгрузку СПГ танкерами-газовозами различной грузовместимости, в том числе малотоннажными, а также терминал отгрузки СПГ автотранспортом. В мае 2023 года на предприятии выработан первый миллион тонн СПГ. Проектная производительность комплекса составляет 1,5 млн тонн в год.
* **Росморпорт планирует модернизировать ледоколы для круизов в Арктику и Антарктиду.** ФГУП «Росморпорт» в рамках участия в мероприятиях XVII международной выставки «НЕВА 2023», посвященной гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению шельфа, поделилось опытом и перспективами реализации проектов в области организации туристических круизов на ледоколах предприятия. С докладом на стратегической сессии «Развитие круизного судоходства» выступил заместитель генерального директора по флоту ФГУП «Росморпорт» Василий Стругов. Сессию начал заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Анисимов. Он подчеркнул, что в настоящее время в целях развития пассажирского судоходства по внутренним водным путям страны постоянно ведутся работы по дноуглублению на лимитирующих участках. Одним из проблемных для судоходства гидротехнических сооружений является Волго-Каспийский морской судоходный канал, где в настоящее время комплексные работы по развитию ведет Росморпорт в целях достижения проходной осадки судов в 4,5 м. В числе достижений К. Анисимов отметил открытие в Ростовской области нового пассажирского причала №9 ФГУП «Росморпорт» в морском порту Таганрог, куда уже совершили первые судозаходы теплоходы компании «Водоходъ». В.Стругов в своем докладе затронул **тему круизного судоходства с привлечением ледоколов Росморпорта и поделился опытом предприятия по организации рейсов с пассажирами на борту в Арктику и Антарктиду.** За последние годы такие экспедиции к Северному и Южному полюсам неоднократно осуществлялись на ледоколах «Капитан Хлебников» и «Капитан Драницын» проекта 1101 в свободные от их уставной деятельности периоды. В настоящий момент ФГУП «Росморпорт» прорабатывает вопрос модернизации этих судов, построенных в Финляндии в конце 1970-х – начале 1980-х годов, в целях продления их ресурса для дальнейшего привлечения к осуществлению ледокольных проводок в Белом море и акваториях замерзающих портов Дальнего Востока, а также использования судов для осуществления пассажирских круизов. **По итогам модернизации, которую планируется завершить к 2028 году, суда будут обладать ледовым классом Icebreaker7 и соответствовать современным экологическим требованиям и требованиям безопасности. Ледоколы оборудуют новейшими средствами спасения, будет обновлен каютный фонд для комфортного пребывания на борту пассажиров и членов экипажей.** Предприятие рассматривает возможность организации круизных маршрутов между морскими портами Мурманск и Владивосток, где базируются «Капитан Драницын» и «Капитан Хлебников» соответственно. Туристам будет предложена экскурсионная программа, включающая однодневные остановки с посещением островов и архипелагов. «Специфика привлечения этих судов заключается в том, что мы можем сделать в течение летней навигации минимум два встречных маршрута по трассе Севморпути длительностью около 30 суток. В случае востребованности круизов есть возможность делать круговой рейс, таким образом возвращать ледоколы в порты приписки», – добавил В.Стругов.
* **"Росатом" работает над созданием цифровой экосистемы Севморпути**. Заместитель директора дирекции СМП "Росатома" Максим Кулинко на стратегической сессии "Российские порты: новый импульс развития портового сервиса" выставки и конференции "Нева-2023" рассказал о работе по созданию цифровой экосистемы Северного морского пути. "Перед нами стоит огромная задача - создать цифровую экосистему Северного морского пути. Исходя из постановления правительства РФ о субсидировании и создании такой экосистемы на эти цели будет выделено порядка 260 млн рублей. Подобные вложения дадут возможность существенно повысить информирование как судовладельцев, так и грузовладельцев об обстановке, которая складывается на Северном морском пути", - рассказал Максим Кулинко. Напомним, цифровая экосистема должна быть создана в 2024 году. Полностью система должна быть введена в эксплуатацию в 2025 году. **Система будет включать в себя 9 сервисов, которые предоставляют данные о погодных и ледовых условиях, расположении судов и ледоколов, загруженности портов, а также возможность оформления разрешений на проход судов по СМП, мониторинг, диспетчеризацию, управление работой флота.**  Отдельные блоки цифровой платформы связаны с развитием грузоперевозок по Северному морскому пути и управлением его инфраструктурой. Один из них предполагает создание "биржи перевозок" для грузоотправителей и судовладельцев, где они смогут получать информацию о маршрутах от Санкт-Петербурга до Владивостока, расписании и загрузке судов. Другой блок представляет ситуационный центр, синхронизированный с ситуационным центром правительства России.
* **Приоритетом «Совкомфлота» на ВЭФ традиционно стало продвижение развития судоходства на Дальнем Востоке и в Арктике.** С 10 по 13 сентября 2023 года делегация ПАО «Совкомфлот» (СКФ) приняла участие в работе VIII Восточного экономического форума (Владивосток) и приуроченных к нему мероприятиях. Представители компании провели серию рабочих встреч с деловыми партнерами компании, включая предприятия Приморского края. Подробности порталу «Морские вести России» сообщили в пресс-службе СКФ. 11 сентября в рамках деловой программы ВЭФ состоялось заседание Совета участников судоходства по Северному морскому пути, который возглавляет Сергей Франк, председатель Совета директоров ПАО «Совкомфлот». Участие в заседании также принял генеральный директор – председатель Правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов. «Участники заседания Совета отмечают, что грузовладельцы и судоходные компании сохраняют хорошую динамику реализации планов развития СМП. Проделана значительная подготовительная работа, направленная на организацию круглогодичной навигации в восточном секторе СМП. В фокусе внимания, в первую очередь, вопросы сохранения набранных темпов развития современного ледокольного флота, совершенствования средств ледовой разведки и других систем обеспечения безопасной навигации, что будет способствовать повышению коммерческой скорости движения судов и конкурентоспособности Севморпути в целом. Самого серьезного внимания требует вопрос строительства нового поколения арктических грузовых судов. Необходимо в кратчайшие сроки найти механизмы, которые позволят нарастить темп обновления и пополнения флота грузовых судов ледового класса», – подчеркнул Сергей Франк. В период ВЭФ Сергей Франк также провел рабочую встречу с руководством Морского государственного университета им. Г.И. Невельского, посвященную дальнейшему развитию многолетнего сотрудничества «Совкомфлот» с вузом, и выступил перед курсантами.
* **Каботажные перевозки между Калининградом и портами Ленинградской области и Санкт-Петербурга в настоящее время осуществляют 12 операторов, на линии задействовано 24 единицы флота.** Об этом, как передает корреспондент ИАА «ПортНьюс», на выставке «Нева 2023» рассказал заместитель директора — начальник Калининградского управления Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Андрей Мошков. Он уточнил, что в ближайшие два месяца ожидается выход на линию еще двух судов. Их поставит компания «Калининградское морское пароходство». При этом ФГУП «Росморпорт» является оператором 5 единиц флота. Это три железнодорожных парома («Генерал Черняховский», «Маршал Рокоссовский», «Балтийск»), а также два судна («Спарта» и «Спарта II»). Участниками программы субсидирования на данный момент являются четыре оператора: Росморпорт, группа «Совфрахт», «Алгоритм Групп» и ООО «Пеленг». Остальные операторы не подавали заявки для получения субсидии. «Совфрахт» сейчас ориентирован в основном на перевозку моногруза — цемента. Компании «Пеленг» и «Алгоритм Групп» диверсифицированы по другим направлениям грузов: это и навалочные, и генеральные. Ну и мы, Росморпорт, предоставляем льготные ставки по всем категориям грузов», — уточнил Андрей Мошков. Он также напомнил, что для осуществления перевозок по льготному тарифу груз должен соответствовать определенным требованиям: входить в реестр, утвержденный правительством региона, следовать из (в) Калининградской области в (из) другого субъекта России, а затраты на доставку должны составлять не менее установленного размера. **Напомним, доставка грузов морскими линиями в Калининградскую область была усилена летом 2022 года, когда Литва уведомила, что прекращает пропускать подсанкционные товары, которые везут транзитом из регионов России в эксклав.** Позже часть ограничений на грузоперевозки была снята решением Еврокомиссии. Губернатор Калининградской области Антон Алиханов сообщал, что морским путем в настоящее время перевозится 40% всего грузооборота региона. В сентябре 2022 года правительство РФ выделило Росморречфлоту почти 1,4 млрд рублей для субсидирования морских перевозок в Калининградскую область и из нее до конца года. В 2023 году Росморречфлоту на эти цели предоставляется 3,8 млрд рублей.
* **Между Петербургом и Калининградом запустят беспилотные паромы**. На двух паромах, курсирующих между Калининградом и Санкт-Петербургом, внедряют системы автономного судовождения, рассказал президент компании Николай Пожидаев в кулуарах международной выставки «Нева-2023». Президент Sitronics Group уточнил, что речь идет о судах «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский». В будущем эти системы могут быть применены и для судоходства в акватории Северного морского пути. «Мы также начали тестировать и в 2024 году планируем внедрить технологию на своих электросудах. Например, на модели Ecovolt»,— сказал он. В пресс-службе компании рассказали, что в 2022 году технология автономного судовождения была испытана на судне-буксире «Газпромнефть-Снабжение». Судном управляли дистанционно, тестирование прошло на реке Томь.
* **Суда с осадкой не менее 4,5 метра вскоре смогут проходить по ВКМСК. Это станет реально благодаря модернизации Волго-Каспийского судоходного канала**. Об этом сообщил губернатор Астраханской области Игорь Бабушкин на открытии VIII Каспийского медиафорума, передает ИНТЕРФАКС. "В феврале этого года президент России Владимир Путин обозначил коридор "Север-Юг" (мультимодальный транспортный коридор - ИФ) в качестве стратегического проекта для развития России. Он поставил серьёзные задачи перед Астраханской областью, которая должна стать важнейшим мультимодальным узлом транспортного коридора "Север-Юг". Мы активно работаем над этим. Высокими темпами ведем модернизацию Волго-Каспийского судоходного канала. В ближайшее время по каналу смогут проходить суда с осадкой не менее 4,5 метра", - сказал Бабушкин. Он уточнил, что уже сейчас по коридору "Север-Юг" через Астраханскую область ведется отправка грузов из России и Белоруссии в Иран, Ирак, Индию, Объединенные Арабские Эмираты и другие страны. Перспективным направлением становится Африка. Напомним, в декабре 2022 года президент России поручил провести дноуглубление канала для обеспечения проходной осадки судов в 4,5 метра в 2023 году. Дноуглубительные работы в текущем году начались 29 марта, в них задействована крупнейшая в истории группировка дноуглубительной техники.
* **Двум танкерам неледового класса разрешили пройти по Севморпути для доставки нефти в Китай. При этом все условия для безопасного судоходства были соблюдены. Северный морской путь безопасен для прохода танкеров, которые не имеют ледового класса,** сообщает РБК со ссылкой на комментарии представителей ГК "Росатом" для Financial Times. "Улучшенные условия навигации в летние и осенние месяцы позволяют безопасно эксплуатировать суда неледового класса. Все суда были тщательно проверены, а вопросы экологии всегда были и остаются главным приоритетом", - заявили в госкорпорации. FT сообщило, что разрешение пройти по Севморпути получили первые суда неледового класса - нефтяные танкеры Leonid Loza и NS Bravo. Они входят в состав флота ОАО "Новошип" (группа компаний "Совкомфлот"). В конце прошлой недели по информации издания танкеры с 1 млн баррелей нефти на борту каждого вышли из Мурманска и направились в восточные порты Китая. FT ссылается на экспертов в области судоходства с утверждением, что несмотря на теоретическую возможность для танкеров не ледового класса ходить по Севморпути в сентябре и октябре, остаются риски потенциальной экологической катастрофы из-за непредсказуемых природных условий в Арктике. По мнению издания, Москва стала чаще использовать Севморпуть на фоне западных санкций против российской нефти. Использование Северного морского пути сокращает время в пути из Балтийска до Китая на 10 дней. По оценкам Виктора Катона, ведущего аналитика компании Kpler, экономия на топливе за один только рейс может составлять до полумиллиона долларов.
* **Норвежско-швейцарская Fractal Shipping, десятки судов которой с 2022 года перевозили российскую нефть и нефтепродукты, заявила, что сворачивает данное направление.** Решение в компании объяснили тем, что стоимость сырья превышает потолок цен "большой семерки", а объемы перевозки и ставки фрахта стали меньше. В связи с этим в руководстве Fractal Shipping заявили, что теперь, когда окно для российской нефти закрылось, они стремятся к более традиционному бизнесу в Индии, Турции и Персидском заливе, передает EADaily. В компании отметили, что лимит цен начал нарушаться в начале июля. Сейчас танкеры Fractal Shipping продолжают перевозить некоторые российские нефтепродукты, которые все еще торгуются ниже ценовых пределов. По данным АИС судов, из 28 танкеров Fractal Shipping 5 находятся на маршрутах по транспортировке российской нефти и нефтепродуктов. При этом на пике компания использовала половину своих судов для транспортировки российского сырья из Балтийского моря в северный Китай.
* **Между Турцией, Грузией и Россией появится паромное сообщение. Планируется, что паромное сообщение будет круглогодичным**. Об этом сообщил ТАСС вице-президент Торгово-промышленной палаты России Владимир Падалко по итогам заседания Российско-Грузинского Делового совета при ТПП РФ. "Сейчас запускается паром на 150 автомобилей и 300 пассажирских мест, который будет действовать практически уже круглогодично. Это не решит проблему (логистики с Грузией - прим. ТАСС), но это все равно дополнительно", - отметил Падалко.
* **Китай стал крупнейшим судовладельцем в мире по валовому тоннажу,** сообщает информационное агентство Xinhua со ссылкой на Министерство транспорта КНР. Как отметили в ведомстве, **валовой тоннаж флота, принадлежащего китайским судовладельцам, в настоящее время составляет 249,2 млн брутто-тонн.** По данным Министерства транспорта КНР, в 2022 году грузооборот портов Китая составил почти 15,7 млрд тонн, а контейнерооборот – 296 млн TEU. По обоим показателям Китай уже много лет занимает первое место в мире. Согласно данным ведомства, около 95% внешней торговли КНР осуществляется морским транспортом. Китай открыл морское транспортное сообщение с более чем 100 странами и регионами, охватив все прибрежные страны и регионы, входящие в инициативу «Один пояс – один путь».
* **COSCO Shipping Lines запустила первый в Китае мультимодальный сервис для экспорта автомобилей в Европу,** сообщает The Loadstar. На прошлой неделе 400 контейнеров с электромобилями китайского автопроизводителя SAIC двумя партиями отправились из Чжэнчжоу и Фучжоу по железной дороге и автотранспортом в порты Циндао и Шэньчжэнь. Первая партия контейнеров, из Чжэнчжоу, погружена в порту Циндао на контейнеровоз «COSCO Gemini» вместимостью 20 тыс. TEU. Далее судно отправится в итальянский порт Вадо. Вторая партия, из Фучжоу, будет доставлена в Нидерланды. В COSCO Shipping Lines отмечают, что на фоне нехватке автомобилевозов PCTC новый мультимодальный сервис удовлетворит пиковый спрос на автомобили. По данным издания, в первые 7 месяцев этого года китайский экспорт автомобилей в Евросоюз увеличился относительно аналогичного периода 2022 года на 74%, до 2,8 млн автомобилей. При этом экспорт машин на альтернативных источниках энергии в ЕС вырос на 112%. «Еврокомиссия прогнозирует, что доля китайских электромобилей в Европе вырастет до 8% и к 2025 году может достичь 15%, – пишет The Loadstar. – Популярность автомобилей китайского производства объясняется тем, что они на 20% дешевле, чем машины, произведенные в Европе». Несмотря на значительный рост заказов на строительство автомобилевозов, рынок морских перевозок автомобилей не восстановился и отстает от спроса. На этом фоне китайские и корейские автопроизводители начали экспортировать авто в Европу в контейнерах.
* **Frontline увеличил прибыль в 5 раз в первом полугодии 2023**. Frontline опубликовал консолидированный финансовый отчет за первое полугодие 2023 года. Как сообщили SeaNews в компании, выручка в январе-июне составила 1,01 млрд долларов. Это почти вдвое превышает прошлогодний показатель. Выручка на основе тайм-чартерного эквивалента снизилась на 36,2% до 30,9 млн долларов, выручка на основе рейсового чартера выросла в 2,1 раза до 971 млн долларов. Рейсовые расходы увеличились на 28,3% до 315,4 млн долларов, расходы, связанные с эксплуатацией судов, – на 3,1% до 87,5 млн долларов, административные расходы – на 54,4% до 24,3 млн долларов. Финансовые доходы выросли в 38,8 раза до 7,7 млн долларов, финансовые расходы – в 35,8 раза до 77,8 млн долларов. Чистая операционная прибыль увеличилась в 5,6 раза до 493,9 млн долларов, совокупные операционные расходы – на 23,9% до 539,9 млн долларов. Прибыль до уплаты налога на прибыль составил 430,3 млн долларов, в 5,4 раза выше, чем за первое полугодие 2022 года. Чистая прибыль также выросла в 5,4 раза до 430,3 млн долларов.
* **Шаньдунская портовая группа готова использовать Севморпуть.** Губернатор Мурманской области Андрей Чибис провел рабочую встречу с генеральным директором крупного портового оператора КНР – ООО «Шаньдунская портовая группа» Ли Фэнли. Стороны обсудили важнейшие направления для развития сотрудничества по расширению действующих логистических маршрутов, а также открытию новых коридоров перевозки грузов. «Незамерзающий морской глубоководный порт Мурманск – опорный порт российской Арктики, стартовая точка Северного морского пути. Он обеспечивает прямой доступ в Мировой океан и на трассы СМП без прохождения международных проливов. Порт Мурманск – абсолютный лидер по грузообороту среди портов, расположенных вдоль трассы Северного морского пути. Половина грузопотока портов Арктического бассейна приходится на порт Мурманск – это порядка 49,5%», – рассказал губернатор Мурманской области. Ли Фэнли подчеркнул, что порт Мурманск открывает уникальные возможности для развития логистики, так как способен работать круглый год и не имеет ограничений по размеру судов. «У нас есть товары, которые могут поставляться в Россию через Мурманск. Сейчас наши связи становятся более тесными. И мы рассчитываем на дальнейшее сотрудничество», – прокомментировал Ли Фэнли. Ли Фэнли отметил стратегическую важность Мурманска для развития новых логистических маршрутов между Россией и Китаем, используя возможности СМП, а также выразил заинтересованность совместно с российским партнёром – Группой компаний «Дело» заниматься развитием этого направления. «С Китаем нас давно объединяют торговые взаимосвязи, появляются новые рынки для наших компаний. По итогам 2022 года он занимает 4 место среди стран-торговых партнеров региона. Мы планируем и дальше работать над укреплением нашего взаимодействия», – сказал А.Чибис. «Шаньдунская портовая группа была создана в августе 2019 года. Она расположена на восточном побережье Китая в низовье реки Хуанхэ и занимает первое место по плотности и количеству маршрутов среди портов Северного Китая. По итогам 2022 года пропускная способность терминалов группы достигла 1,6 млрд тонн грузов, мощности по перевалке контейнеров превысили 37 млн TEU. Численность сотрудников группы превышает 60 тыс. человек», – говорится в пресс-релизе.
* **Азербайджан обладает крупнейшим на Каспийском море торговым флотом, насчитывающим более 50 судов.** В настоящее время идет расширение мощностей Бакинского судостроительного завода, который после модернизации сможет строить до 10-15 танкеров и сухогрузов в год. Такое заявление сделал президент Азербайджана Ильхам Алиев, выступая на Консультативной встрече глав государств Центральной Азии в Душанбе 14 сентября. Стенограмма выступления опубликована на сайте главы государства. «Азербайджан обладает крупнейшим на Каспии торговым флотом, насчитывающим более 50 судов. Принимая во внимание растущую потребность грузоотправителей из стран Центральной Азии, мы активно работаем над расширением возможностей нашей судостроительной верфи. После завершения новых инвестиционных проектов количество производимых танкеров и сухогрузов вырастет с сегодняшних 6 до 10-15 в год», — сказал Ильхам Алиев. По его словам, чтобы удовлетворить растущий спрос на грузоперевозки по международному транспортному коридору (МТК) «Восток — Запад» модернизируется железная дорога Баку – Тбилиси – Карс. В 2024 году грузопоток по этой дороге будет увеличен с 1 млн до 5 млн тонн. «Параллельно с этим расширяются возможности Бакинского торгового порта с сегодняшних 15 до 25 млн тонн», — добавил президент. Кроме того, он отметил, что для привлечения большего объема транзитных грузов необходимо обеспечить оптимизацию тарифов, упрощение и гармонизацию регуляторных и таможенных процедур. «Одним из важных факторов обеспечения прозрачности транзитных перевозок и равных условий для участников транспортного процесса является цифровизация транспортного коридора «Восток — Запад», — считает азербайджанский президент. Бакинский судостроительный завод основан в 2013 году и является крупнейшим в Каспийском бассейне. Производственная мощность составляет 25 тыс. тонн металлоконструкций в год. Бакинский международный морской торговый порт — крупнейший порт на Каспийском море. Грузооборот порта в январе-марте 2023 года увеличился на 25% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достиг 1,53 млн тонн.

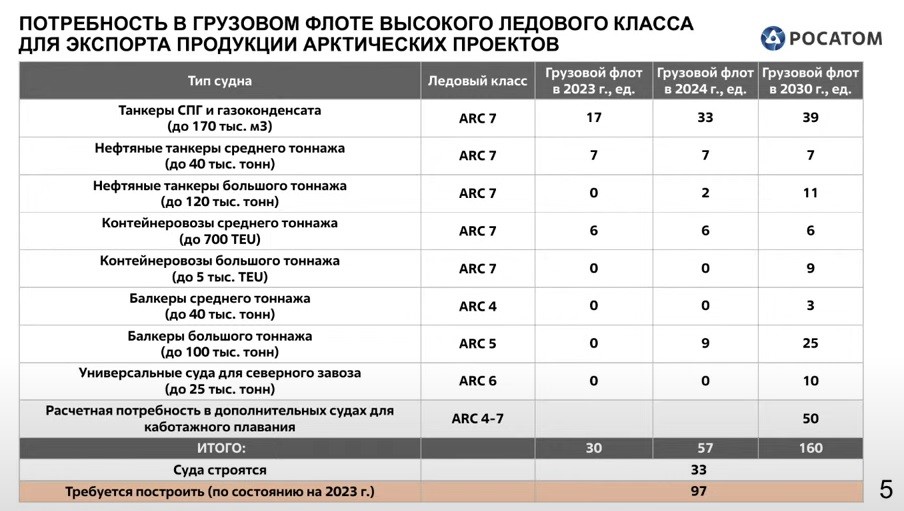
**ВЯЧЕСЛАВ РУКША: ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО СМП НУЖНО ПРЕДУСМОТРЕТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО 9-11 СУДОВ СНАБЖЕНИЯ**

Для экспорта продукции с арктических проектов потребность в грузовом флоте до 2030 года оценивается в 160 судов.

Для обеспечения грузоперевозок по Северному морскому пути (СМП) наряду со строительством грузового флота необходимо предусмотреть строительство 9-11 судов снабжения новой серии. Как предает корреспондент ИАА «ПортНьюс», такое мнение на конференции «Северный морской путь как основа экономического суверенитета и фактор новой мировой логистики: реализация потенциала магистрали» на выставке «Нева 2023» в Санкт-Петербурге высказал заместитель генерального директора — директор Дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша. «В программе до сих пор нет, но, я уверен, крайне необходимо предусмотреть строительство новой серии судов-снабженцев. 9-11 судов для решения тех задач по обеспечению жизнедеятельности, транспортировке грузов по СМП», — сказал он.

Вячеслав Рукша напомнил, что для экспорта продукции с арктических проектов потребность в грузовом флоте до 2030 года оценивается в 160 судов высокого ледового класса.

Как передавало ИАА «ПортНьюс», к 2030 году для обеспечения растущего грузопотока в акватории Севморпути, по мнению Вячеслава Рукши, в общей сложности будут необходимы 160 судов: с учетом того, что в 2023 году грузоперевозки для работы ключевых арктических проектов выполняют 30 судов и идет строительство 33 единиц, дополнительно потребуется еще 97 единиц грузового флота.



*Северный морской путь — единая транспортная коммуникация России в Арктике. Он проходит вдоль северных берегов страны по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское), соединяет порты европейской части России и устья судоходных сибирских рек с Дальним Востоком. В августе 2022 года правительство РФ утвердило план развития СМП до 2035 года, в который вошло более 150 мероприятий. Общий объем финансирования — около 1,8 трлн рублей. Согласно плану, годовой грузопоток по СМП должен составить в 2024 году 80 млн тонн, 2030 году — 150 млн тонн, 2035 году — 220 млн тонн.*

*portnews.ru*

**ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ**

* **Подписан глобальный договор ООН по сохранению биоразнообразия в открытом море.** 20 сентября на 78-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН в Нью-Йорке (США) 67 странами подписано соглашение о защите морской жизни в международных водах, сообщает Reuters. На подготовку этого документа ушло два десятилетия, окончательно согласован он был в марте этого года, а официально принят ООН в июне. Как писали «Ведомости. Экология», для подписания документ будет открыт в течение двух лет с 20 сентября 2023 г. Он вступит в силу после того, как его ратифицируют 60 государств. Договор рассматривается ООН как ключевой элемент в усилиях по охране окружающей среды на 30% суши и моря на Земле – цели, известной как «30 к 30», согласованной на саммите по биоразнообразию в Монреале (Канада) в декабре прошлого года. Угрозы океанской среде в последние годы возрастают из-за чрезмерного вылова рыбы, а также повышения температуры. Новые угрозы также могут возникнуть в результате добычи полезных ископаемых на дне океана. Документ подразумевает создание океанских заповедников, где рыбная ловля будет запрещена, а также обеспечение того, чтобы человеческая деятельность в открытом море подвергалась оценке воздействия на окружающую среду. По оценкам Международного союза охраны природы (МСОП), для того, чтобы договор заработал, необходимо финансирование в размере $500 млн, а для специального фонда реализации и наращивания потенциала может потребоваться еще $100 млн в год.
* **ABS одобрило концепцию KRISO морской платформы по производству водорода и аммиака. При производстве водорода и аммиака будут использоваться морские ВИЭ.** Корейский научно-исследовательский институт судостроения и морского проектирования (KRISO) разработал проект морской платформы для производства водорода и аммиака. Он получил сертификат принципиального одобрения (AiP) от ABS, говорится в сообщении американского общества классификации и сертификации. По замыслу южнокорейских разработчиков из KRISO, на платформе будет производиться экологически чистый водород. При этом будет использоваться электроэнергия, вырабатываемая морской ветряной электростанцией. Особенностью конструкции является использование систем опреснения морской воды, электролиза, сжатия получаемого водорода, генерации азота, отделяющей азот от воздуха, и синтеза аммиака, которая производит аммиак в результате реакции водорода. Одним из главных достоинств предложенной концепции ее разработчики считают возможность производства водорода и аммиака без выбросов углекислого газа благодаря использованию ВИЭ. При анализе предложенной концепции для ее принципиального одобрения специалисты ABS особое внимание уделили безопасности производства и возможности практической реализации проекта.
* **Датская транспортно-логистическая группа A.P. Moller‒Maersk A/S (Maersk) и французский линейный перевозчик CMA CGM договорились об объединении усилий в нескольких областях, связанных с декарбонизацией отрасли.** Об этом партнеры сообщили в совместном пресс-релизе. CMA CGM и Maersk установили цель достичь нулевого уровня выбросов при работе флота и определили пути расширения программы декарбонизации отрасли, которые могут иметь эффект уже в этом десятилетии. Так, Maersk заказала суда, которые могут работать на биотопливе или синтетическом метаноле. Для CMA CGM строятся суда, работающие на сжиженном природном газе (СПГ), которые смогут использовать те же виды бункерного топлива, новом экологичном эквиваленте СПГ. Марсельская судоходная компания также разместила заказы на суда, которые могут эксплуатироваться на биотопливе или синтетическом метаноле. Обе судоходные линии будут развивать сотрудничество в использовании альтернативных экологически чистых видов топлива для контейнеровозов. В частности, партнеры займутся разработкой жестких стандартов для альтернативного топлива (анализ полного жизненного цикла и связанных с ним парниковых газов), созданием основы для массового производства метана и метанола; разработкой стандартов безопасности эксплуатации и бункеровки судов на метаноле; подготовкой портов к бункеровке и обеспечением устойчивых поставок биотоплива и синтетического метанола в ключевые порты по всему миру. Партнеры также продолжат совместные исследования и разработки других альтернативных решений, таких как использование аммиака. Maersk и CMA CGM приветствовали принятие Международной морской организацией (ИМО, IMO) стратегии сокращения выбросов ПГ с судов и региональные усилия, которые будут стимулировать спрос на экологически чистые решения для судоходства.
* **В Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете (СПбГМТУ) разработали робототехнический комплекс для очистки корпусов судов.** Об этом в ходе международной стратегической сессии «Морская робототехника: проекты и практика» в рамках выставки НЕВА-2023 в Санкт-Петербурге сообщил декан факультета цифровых промышленных технологий, заведующий кафедрой гиперфизических систем СПбГМТУ Антон Жиленков. По его словам, робот может очищать корпус без необходимости использования сухого дока, во время погрузо-разгрузочных работ, а также одновременно с очисткой производить диагностику состояния корпуса. В настоящее время создан прототип транспортного модуля комплекса.

**СКОЛЬКО ВРЕМЕНИ РАЗЛАГАЮТСЯ В МОРСКОЙ ВОДЕ РАЗЛИЧНЫЕ ВИДЫ ПЛАСТИКА?**

Большая часть пластикового мусора переживет нас, возможно, раз 10. Знаете ли вы, что одной бутылке из-под газировки может потребоваться тысяча лет, чтобы разложиться!? И это разложение не означает, что пластик бесследно исчезает из океана, просто он распадается на микроскопические частички, образуя то, что ученые называют «пластиковым супом».

Ниже подробно рассматривается, сколько времени требуется разным видам пластика, чтобы разложиться, и как долго они потенциально могут оказывать пагубное воздействие на воды Мирового океана.

**Примерная скорость разложения разных видов пластика в морской воде**

Пластиковая бутылка — полиэтилентерефталат (PET) – 450-1000 лет.

Каждый год производится до 56 тонн РЕТ-материалов. Их переработка может на 61,7% сократить ущерб, наносимый ими окружающей среде.

Полиэтиленовый пакет для продуктов – полиэтилен высокой плотности (HDPE) — 10-100 лет.

Пластик не подвержен биоразложению; он распадается на мелкие частички, которые остаются плавать в толще воды. Под воздействием света он подвержен фоторазложению — через 500 лет.

Бутылка для хранения моющего средства — полиэтилен высокой плотности (HDPE) - 50-1000 лет.

Обычно, изделия из более твердого пластика распадаются на мелкие кусочки, размером не больше канцелярской скрепки, которые остаются плавать на поверхности океана.

Коктейльные трубочки — полипропилен (РР) - 100-500 лет.

Если сложить одну за другой все трубочки, использованные в США за один только день, можно «опоясать» вес земной шар два с половиной раза!

Зубная щётка — полиамид (РА) — 500 лет и более.

Зубные щётки обычно изготавливают из твердой пластмассы и нейлона.

Стаканчик из-под йогурта - полипропилен (РР) - 100-500 лет.

В 2016 году на берег выбросило стаканчик из-под йогурта с символикой Олимпиады 1976 года, чтобы напомнить всем о том, что пластик никуда не девается.

Пенопластовый стакан - экструдированный вспененный полистирол (XPS) — 50-500 лет.

Мучные черви способны поедать пенопласт (34-39 миллиграмм в день).

Полиэстеровая одежда — полиэстер, вискоза, акрил, спандекс — 20-200 лет.

Микроволокно было обнаружено в 80% образцов рыбы и морепродуктов в США. Во всем мире отходы из микроволокна в 6 раз более распространены, чем пластиковый мусор. Образуются микроволокна, которые попадают в желудки рыб и моллюсков, что зачастую приводит к их гибели.

Толстый пластиковый пакет (с застёжкой «зип-лок») - полиэтилен низкой плотности (LDPE) — 500-1000 лет.

Как и многие другие из этого списка, этому пластику нужен свет, чтобы разложиться; если он будет находиться на дне свалки, он останется навсегда.

Крышка от бутылки - полипропилен (РР) - 100-500 лет.

Крышки от бутылок обычно плавают на поверхности океанов и их проглатывают морские птицы, принимая их за съедобную добычу. Они сохраняются ещё очень долго после смерти и разложения птиц.

Полиэтиленовый держатель на 6 бутылок - фоторазрушающийся полимер - 90 лет.

В 1989 году в США производителей держателей упаковок из 6 напитков обязали изготавливать их исключительно из фоторазлагаемых материалов, чтобы через несколько недель использования они могли разложиться.

Фильтр от сигарет — волокно из ацетилцеллюлозы — 10-15 лет.

1,69 млрд фунтов окурков ежегодно выбрасывается людьми.

Подгузники/гигиенические прокладки — полипропилен (РР) и другие виды пластика - 250-500 лет.

Ежегодно в мусор отправляются до 20 млрд подгузников. Каждая женщина за свою жизнь использует приблизительно 62415 фунтов гигиенических средств.

Монофиламентная леска для рыбной ловли - полиамид (РА) — 600 лет.

Птицы, рыбы и ракообразные часто наматывают на себя эти вековые нейлоновые «сети», которые люди бросают после рыбалки.

ПОМНИТЕ: ПЛАСТИК НЕ ПОДВЕРГАЕТСЯ БИОРАЗЛОЖЕНИЮ. Он либо подвергается фоторазложению под влиянием солнечного света, либо просто распадается на всё более и более мелкие частицы.

МИКРОПЛАСТИК (частицы менее 5 мм) — образуют в океане так называемый «пластиковый суп».

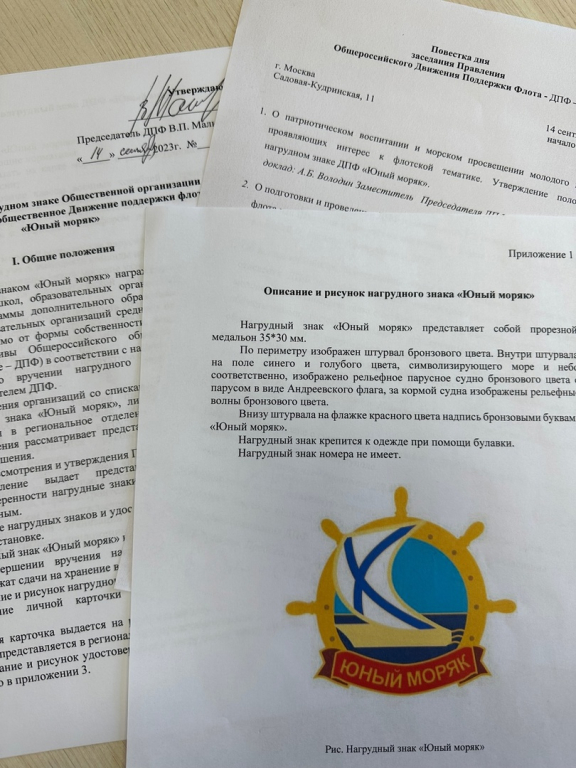
В Тихом океане находили целые острова плавающего на поверхности мусора размером с Мексику.

Это особенно пугающе, если учесть, что, согласно имеющимся данным, бОльшая часть отходов от человеческой деятельности оседает на дно.

*maritimecyprus.com*

**МОРЯКАМ**

* **На заседании Правления Общероссийского движения поддержки флота (ДПФ) утверждено положение о нагрудном знаке "Юный моряк".** "Мы уделяем и будем уделять больше внимания патриотическому воспитанию детей и юношества в славных морских традициях!", - отметил на заседании Правления председатель ДПФ Владимир Мальцев.Знак представляет собой медальон с изображением штурвала, парусного судна и Андреевского флага.



**ВЫШЕЛ НОВЫЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕБНЫЙ КУРС ПО ВНЕДРЕНИЮ «МОРСКОГО ЕДИНОГО ОКНА»**

Что такое «морское единое окно» и как оно реализуется на практике? Для того, чтобы ответить на эти вопросы, на платформе электронного обучения IMO как раз и был разработан этот новый бесплатный онлайн-курс. С 1 января 2024 года в соответствии с Конвенцией по облегчению международного морского судоходства (FAL) порты по всему миру будут обязаны внедрить и поддерживать системы, позволяющие предоставлять всю информацию, необходимую для оформления прихода, стоянки и отхода из порта, в «единое окно». Идея единой точки подачи информации заключается в том, чтобы избежать дублирования при подаче данных и максимально повысить эффективность морских и портовых административных процедур.

«Вводный учебный электронный курс по внедрению морского единого окна (самостоятельное дистанционное обучение)» основан на Руководстве ИМО по созданиюморского единого окна (FAL.5-Circ.42-Rev.3) и разработан в сотрудничестве со Всемирным морским университетом (WMU) в рамках Интегрированной программы технического сотрудничества ИМО (ITCP). В курсе подробно изложены ключевые аспекты планирования, реализации и эксплуатации морского единого окна и дается обзор доступных ресурсов, а также тематические исследования. Кроме того, курс содержит блок, разъясняющий важность упрощения административных процедур в морской торговле. Модули курса охватывают концепции электронного обмена данными и морского единого окна в контексте судовых отчетов, связанных с приходом, стоянкой и отходом судов из порта. Курс состоит из 6 модулей.

В настоящее время курс доступен на английском языке, его можно найти на платформе IMO Learning Management System (LMS), доступ к которой осуществляется через веб-сайт IMO или по ссылке: IMO e-Learning. (Чтобы получить доступ к курсам электронного обучения IMO на платформе LMS, вам необходимо зарегистрировать учетную запись IMO через веб-сайт IMO.) Вы можете в любой момент сделать паузу в обучении и в любой момент потом его возобновить. После успешного окончания обучения его участники смогут скачать и распечатать сертификат о прохождении курса обучения.

Дистанционное обучение имеет для IMO ключевое значение для удовлетворения меняющихся образовательных потребностей в морской отрасли. Студенты и морские специалисты со всего мира имеют возможность повысить свою осведомленность по важным вопросам, касающимся морской отрасли, при помощи серии курсов, доступных на платформе электронного обучения IMO.

Государствам-членам и международным организациям предлагается распространить информацию о курсе среди всех заинтересованных сторон.

*imo.org*

**БЕЗОПАСНОСТЬ**

* **Электронные навигационные карты по wi-fi.** ФГБУ «Канал имени Москвы» в конце 2022 года ввело в эксплуатацию оборудование инфраструктуры удаленной передачи электронных навигационных карт на внутренних водных путях, разработанное по заказу Росморречфлота. Как сообщает пресс-служба Агентства, оборудование является частью комплексной автоматизированной системы сбора и передачи актуализированных электронных навигационных карт на судах подведомственных Росморречфлоту организаций, использующих навигационные спутниковые системы ГЛОНАСС/GPS. В перспективе планируется использование системы в целях предоставления государственных электронных навигационных карт внутренних водных путей заинтересованным потребителям, в том числе маломерному флоту. Система представляет собой аппаратно-программный комплекс, состоящий из центрального сервера, автоматизированного рабочего места оператора, набора стационарных (береговых) пунктов, соединенных интернетом в единую сеть, а также набора клиентских систем. Организация доставки электронных навигационных карт до пользователя посредством ИУП ССП ЭНК значительно сокращает сроки обновления базы государственных электронных карт внутренних водных путей, установленной на соответствующем специализированном бортовом оборудовании. Для внедрения системы были развернуты береговые сервера на водных путях Московского бассейна. Проходящее судно, попадая в зону действия wi-fi сигнала, получает возможность с берегового сервера скачать обновленные государственные электронные навигационные карты. Для приема сигнала судно должно иметь на борту wi-fi приемник, компьютер или ноутбук с предустановленным специализированным программным обеспечением, позволяющем принимать государственные электронные навигационные карты в защищенном формате. К настоящему моменту оборудованием, позволяющим осуществлять обмен данными в защищенном формате, оснащены 9 судов учреждения. Ожидается, что переход к широкой эксплуатации системы, позволяющей предотвращать несанкционированный доступ, копирование и подмену карт, поможет повысить безопасность судоходства в акватории Московского бассейна.
* **Госкорпорация «Росатом» готова направить 260 млн рублей на закупку беспилотников, которые будут применяться на Северном морском пути (СМП)**. Об этом на стратегической сессии «Российские порты: новый импульс развития портового сервиса» в рамках выставки «Нева 2023» в Санкт-Петербурге рассказал заместитель директора дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко. «Пока рассматриваем возможность постановки одного комплекса на ледокол и одного комплекса наземного базирования. Это полностью готовая БАС (беспилотная авиационная система — прим. ред.), которая включает в себя два носителя, полезную нагрузку, радиосвязь и пульты управления как самим беспилотником, так и информацией, которая получается в режиме реального времени. В целом порядка 260 млн рублей гокорпорация готова потратить», — рассказал он. Напомним, летом 2023 года в акватории Обской губы Карского моря (Ямало-Ненецкий автономный округ, ЯНАО) был успешно проведен второй этап испытаний комплекса ледовой разведки на базе беспилотного летательного аппарата палубного базирования.

**СУД В КАНАДЕ ПРИРАВНЯЛ ЭМОДЗИ К ЗАКОННОЙ ПОДПИСИ В КОНТРАКТЕ**

Речь идёт о знаке «все в порядке» (сжатая ладонь с поднятым вверх большим пальцем), и в обстоятельствах рассматриваемого в процинции Саскачеван дела суд посчитал его законным способом выражения тех целей, которые имеет обычная подпись.

В Канадской провинции Саскачеван Суд королевской скамьи рассмотрел необычный иск, касающийся спора, случившегося в марте 2021 года.

Оптовый покупатель зерновых Кент Миклборо (Kent Mickleborough), решив купить лён, поговорил по телефону с одним из потенциальных поставщиков льна Крисом Ачтером (Chris Achter) и переслал ему фотографию контракта на поставку партии льна в ноябре. При этом он попросил «подтвердить контракт на лен». Поставщик ответил на это значком «все в порядке». В ноябре, не получив никакого льна, господин Миклборо подал на поставщика в суд, поскольку к тому времени цены на лён значительно выросли.

В суде истец настаивал на том, что уже неоднократно таким образом получал подтверждения контрактов и все поставки осуществлялись вовремя. По его мнению, эмодзи «все в порядке» в ответе господина Ачтера означало именно подтверждение и согласие. Ответчик же заявил, что значок означал лишь подтверждение получения текста контракта, но никак не согласие на него.

Судья Тимоти Кин (Timothy Keene), использовавший в ходе разбирательства онлайн-словарь dictionary.com с определением, касающимся соответствующего символа, с иронией посетовал, что процесс заставил стороны проводить углубленные поиски эквивалента т. н. Розеттского камня (который стал ключом к расшифровке древнеегипетской письменности) для изучения прецедентов из Израиля, штата Нью-Йорк и некоторых процессов в Канаде для того, чтобы докопаться до того, что означает эмодзи «палец вверх». Судья признал, что эмодзи является нетрадиционным способом подписи документа, но в данных обстоятельствах вполне выполнил её функцию.

Юрисконсульт Ачтера предположил, что разрешение смайлику с поднятым вверх большим пальцем означать принятие «откроет шлюзы» для других смайликов, имеющих юридический вес, но судья отверг это опасение. В окончательном решении Кин постановил, что суд не может (и не должен) пытаться остановить распространение технологий и всеобщее использование эмодзи. «Похоже, это новая реальность канадского общества и суды должны быть готовы к решению новых задач, которые могут появиться в связи с использованием эмодзи и им подобных вариантов», — заключил он.

Комментируя данное решение суда, Британская юридическая фирма Watson Farley & Williams (WFW) отметила следующее: «На это решение следует обратить внимание торговым компаниям и другим организациям, сотрудники которых регулярно обсуждают условия контрактов с помощью неофициальных каналов связи, таких как WhatsApp, Telegram или WeChat. Мы настоятельно рекомендуем компаниям разработать четкую политику относительно того, как их персонал может общаться с коллегами».

*По материалам roskomsvoboda.org; tradewindsnews.com*

**ДРОНЫ ПРЕДСТАВЛЯЮТ УГРОЗУ МОРСКОМУ СУДОХОДСТВУ: КАК ОБОЙТИ РАСТУЩУЮ ВОЛНУ ОПАСНОСТИ**

Безмятежные морские просторы уже давно стали символом свободы и приключений. Однако, бескрайняя гладь океанов больше не защищена от вторжения современных угроз. Судам угрожают спуффинг, поддельные сигналы, помехи и глушение навигационных сигналов, пираты. Морская отрасль, которая когда-то считалась относительно защищенной от «инновационных» угроз, теперь подвергается все большей опасности со стороны беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) или дронов. Дроны изначально ассоциировались с инновациями и удобством. Сегодня они используются как средства разрушения и уничтожения.

Одну из наиболее серьезных опасностей представляют атаки вооруженных дронов, которые влекут за собой тяжёлые последствия. Еще в 2021 году в результате взрыва дрона у берегов Омана погибли два члена экипажа танкера Mercer Street. Атака, вероятно, была частью продолжающегося конфликта между Израилем и Ираном. Также, дроны использовались для нападения на суда и объекты морской инфраструктуры в ходе российско-украинского конфликта, в том числе морской беспилотник, который представляет собой плоское судно в форме наконечника стрелы, начиненное взрывчаткой.

Кроме того, с помощью дронов можно нарушить работу сетей связи. Злоумышленники могут использовать дрон для передачи сигнала, который заглушает каналы связи выбранной им мишени, тем самым нарушая связь между судами. Торговый флот США в значительной степени полагается на коммерческие системы связи, которые уязвимы для помех извне. Глобальная зависимость от технологий делает суда уязвимыми для потенциальных атак и снижает их способность передавать жизненно важную информацию в случае чрезвычайной ситуации.

Дроны представляют особую угрозу для морской отрасли, когда они являются частью группы. По словам офицера береговой охраны США лейтенанта-коммандера Кристофера Торнбурга, группы дронов становятся все более распространенной тактикой в морских операциях. Они представляют собой многочисленную группу малых БПЛА и обладают разрушительной способностью. В прошлом году военный корабль США «Dewey» (DDG-105) столкнулся с группой из 96 дронов, развернутых судами морской милиции Народных вооруженных сил ( People’s Armed Forces Maritime Militia) в Южно-Китайском море. Эти дроны перемещались, создавая концентрические рисунки вокруг корабля, и совершали координированные пикирующие атаки, которые угрожали безопасности судна.

Осведомленность об угрозах, связанных с дронами, имеет крайне важное значение, но это только первый шаг. Для защиты морских операций необходимы превентивные меры. Одной из них являются технологии обнаружения и нейтрализации дронов. Компанией Reperion является новатором в этой области и предлагает передовые решения для обнаружения дронов, с помощью которых возможно идентифицировать потенциальные угрозы в режиме реального времени, что позволит судам предпринимать заблаговременные действия по уклонению от атаки.

Более того, участники морской отрасли стремятся повысить устойчивость систем связи, чтобы смягчить последствия потенциальных сбоев, которые могут быть вызваны, в том числе, атаками дронов. Среди предлагаемых для этих целей мер наиболее эффективными являются модернизация флотов, дополнительная подготовка моряков, разработка систем мобильной связи и внедрение технологий, ограничивающих потенциальные вторжения.

Поскольку морская отрасль столкнулась с ростом угроз со стороны БПЛА, необходимы согласованные усилия для противодействия этим угрозам. Уроки, извлеченные из тактики, в соответствии с которой действуют группы дронов, и уязвимые места в безопасности судов, выявленные в ходе атак вооруженных дронов, необходимо учесть при выработке превентивных мер. Морской сектор должен инвестировать в передовые технологии обнаружения угроз, усиливать защиту систем связи и готовить экипажи для работы в сложных условиях. В наш век инноваций важно признавать двойственную природу технологий, их способность как к созиданию, так и к разрушению, и с учётом этого предпринимать шаги для защиты от потенциальных угроз от новых технологий.

*maritime-executive.com*

**МОРСКОЕ ПРАВО**

Со времен Вестфальского договора 1648 года принцип свободы открытого моря считался краеугольным камнем международного порядка. Но, несмотря на признание важности свободной торговли, на морских просторах на протяжении сотен лет царила анархия.

В 1982 году Организация Объединенных Наций приняла Конвенцию по морскому праву. Этот закон стал первым успешным международным соглашением о коллективных мерах по обеспечению безопасности на море. За это время морское право сместило фокус с усилий по предотвращению морских войн — что в наши дни является крайне редким явлением — на обеспечение охраны и безопасности морей и океанов, чтобы судоходство было свободным в открытом море для всех.

**РАННЯЯ ИСТОРИЯ**

Гуго Гроций в 1618 году выдвинул и обосновал концепцию «Свобода морей», согласно которой все моря должны быть свободны и открыты для всех, чтобы могла существовать международная торговля.

В 1648 году Вестфальский договор утвердил это принцип, признав право правителей на полноту власти и суверинитет над землями, однако, при этом указав **на невозможность какой либо страны осуществлять суверинитет над океанами.**

**Как менялся принцип Свободы морей**

В 1982 году ООН приняла Конвенцию о Морском праве (UNCLOS). Сегодня её участниками являются 166 стран. Регулирует правовые вопросы на почти 70% поверхности планеты.

Доктрина Свободы Морей действовала на протяжении всего 20-го века, однако, военно-морские силы также участвовали в осуществлении контроля за регулированием на море.

Морское право постепенно сместило фокус с урегулирования или предотвращения морских войн на создание системы, регулирующей вопросы мирного, безопасного и экологически рационального использования океанов.

**Международная морская организация (IMO),** основной орган ООН, была образована в 1948 году для продвижения международного морского права.

ИМО В настоящее время включает 170 государств-членов, 3 ассоциированных члена. Ориентирована на достижение консенсуса при принятии решений.

Утверждает правовые режимы и соглашения, касающиеся международной судоходной деятельности.

50 соглашений и 100 кодексов и руководств охватывают практически 100% всего мирового флота.

90% мировой торговли осуществляется морем.

Доля развитых стран в морской торговле - 34% (всех загруженных товаров) и 43% (всех разгруженных товаров)

Доля развивающихся стран в морской торговле - 60% (всех загруженных товаров) и 56% (всех разгруженных товаров)

8,4 млрд тонн грузов было загружено на суда в 2010 году

**Безопасность**

Окончание Второй Мировой Войны дало большой толчок развитию международного морского права в области обеспечения охраны и безопасности грузов и торговых судов.

**Статья 110 UNCLOS** гласит, что военные корабли любого государства имеют право на «подход к торговому судну и его посещение», если оно подозревается в морском пиратстве или работорговле.

**Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 года**

* устанавливает стандарты безопасности для всевозможных видов конструкции, эксплуатации, коммуникации, навигации и управления судов;
* применяется к 98% мирового торгового флота;
* 162 страны-участницы;
* Теракты 9/11 привели к крупнейшему пересмотру конвенции СОЛАС в 2002 году и создании отдельного документа — Международного Кодекса по охране судов и портовых средств (ОСПС).

**Международный Кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС)**

-введен в действие в 152 странах;

-распространяет своё действие на 99% международного торгового тоннажа, устанавливая обязательные требования к охране и предоставляя дополнительные типовые руководства по оценке рисков.

-Обеспечивает осведомленность о глобальной морской обстановке путем мониторинга местоположения судов торгового флота с использованием имеющегося на борту оборудования: спутниковой системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (LRIT) или автоматической идентификационной системы (AIS)

-Согласно исследованию, проведенному в 2007 году Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), расходы на внедрение Кодекса ОСПС составили $287,000 на порт, а на поддержание соответствия его требованиям уходит $105,000 ежегодно.

**ПИРАТСТВО**

**Статьи 100 - 107 UNCLOS** касаются морского пиратства и по-прежнему представляют эффективную модель подавления пиратской активности.

В 1990-е годы **Комитет по морской безопасности ИМО** принял и ввел ряд мер по борьбе с пиратством для судов, такие как использование средств освещения и аварийной сигнализации для снижения уровня угрозы.

В 2006 году было заключено **Региональное соглашение о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии (ReCAAP),** ставшее первым региональным межправительственным соглашением, направленным на борьбу с пиратством в Юго-Восточной Азии. Сторонами Соглашения стали 19 государств.

2005 год

Начало разгула морского пиратства у побережья Сомали. ИМО и ООН принимают дополнительные резолюции и руководства в дополнение к уже принятым правилам UNCLOS по борьбе с морским пиратством.

2008 год

Пиратская активность в районе Африканского Рога увеличилась вдвое: более 40 судов стали жертвами пиратский нападений, 900 моряков оказались в заложниках у пиратов.

2009 год

Восемь прибрежных (Аденский залив, Красное море, Индийский океан) государств разработали Джибутийский кодекс поведения, ставший первый арабско-африканским соглашением по противодействию пиратству.

Сегодня

Более 40 стран договорились о военном патрулировании Аденского залива и Индийского океана. ВМС Евросоюза и НАТО сопровождают торговые суда, проходящие транзитом через этот регион.

2010 год

4185 моряков были атакованы с применением огнестрельного оружия и реактивных гранатометов.

342 инцидента, в которых моряки спаслись, укрывшись в цитадели (специально оборудованное место убежища для экипажа).

1090 моряков были взяты в заложники.

516 моряков использовали как «живые щиты».

$5,4 млн — средний размер выкупа сомалийским пиратам за возвращение заложников.

$9,5 млн — рекордная сумма выкупа за освобождение нефтеналивного танкера.

В 2011 году ущерб мировой экономике от пиратства составил $7 млрд, 80% из этих убытков понесла судоходная отрасль.

В 2013 году 25 стран Центральной и Западной Африки официально утвердили общий кодекс поведения по борьбе с пиратством, вооруженным разбоем против судов и другой незаконной морской деятельностью.

В 2014 году ИМО выработала стратегию по внедрению мер обеспечения морской безопасности в соответствии с этим кодексом поведения, чтобы в долгосрочной перспективе содействовать улучшению морской торговли в Гвинейском заливе, а также экономическому и социальному развитию африканских стран.

**КОНТРАБАНДА НАРКОТИКОВ**

3 международных соглашения по борьбе с наркоторговлей, которые общепризнанны и дополняют друг друга:

1961 год — Единая конвенция о наркотических средствах; на сегодняшний день ее участниками являются 180 государств

1971 год — Конвенция о психотропных веществах, 175 стран подписали эту конвенцию.

1988 год — Конвенция ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ, 170 стран-участниц.

Существуют дополнительные региональные договора по борьбе с наркотиками, которые позволяют «другим странам осуществлять деятельность в их территориальных водах» и устанавливают направленные на борьбу с наркоторговлей процедуры и руководства в отношении досмотра и ареста судов.

**СОСТОЯНИЕ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ НА 2012 ГОД**

В 2012 году ежегодный рост международной морской торговли товарами сократился до 1,8%, что стало отражением падения спроса на импорт, а также очень скромным ростом международного ВВП, который составил в 2012 году всего 2,2%, тогда как в 2011 году этот показатель равнялся 2,8%.

Дела в сфере международной морской торговли шли немногим лучше, в 2012 году рост составил 4,3%, почти не изменившись по сравнению с 2011 годом.

9,2 млрд тонн товаров было загружено на суда в портах по всему миру.

*maritimecyprus.com*

**ААНИИ МОДЕРНИЗИРУЕТ ПРОГНОСТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ**

**Успешное развитие круглогодичной навигации на трассе Северного морского пути невозможно без ледокольного флота и современного обеспечения, позволяющего получать детальные данные о ледовом покрове арктических морей. В частности, спутников, бортовых измерительных комплексов и беспилотников.** Об этом директор Арктического и антарктического научно-исследовательского института Александр Макаров рассказал в ходе сессии «Северный морской путь как основа экономического суверенитета и фактор новой мировой логистики: реализация потенциала магистрали» на Международной конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА 2023». Его слова приводит пресс-служба института.

Изменение климата и уменьшение количества льда в Арктике не упрощает судоходство в морях Северного Ледовитого океана. Напротив, как утверждают эксперты, в последние навигации ледовая обстановка была довольно сложной. В частности, в Восточно-Сибирском море, где глубины сравнительно небольшие, фиксировались тяжелые ледовые условия.

Наибольшая хозяйственная активность сфокусирована сегодня в западном секторе – в основном в юго-западной части Карского моря. Для организации безопасного круглогодичного судоходства в восточной части Севморпути, необходимо совершенствовать методы прогнозирования. По словам Александра Макарова, протяженность восточных маршрутов трассы СМП в 5-6 раз больше западных, а ледовые условия, как правило, значительно тяжелее. Продолжительность рейсов может составлять от полутора до двух недель, поэтому выбрать оптимальный маршрут плавания можно основываясь только на заблаговременном прогнозе.

«При подготовке прогнозов мы опираемся на спутниковую информацию. Но для нас важным дополнением должны стать данные бортовых измерительных комплексов и, безусловно, беспилотников. В настоящий момент мы модернизируем прогностическую систему «Север», которая в своём улучшенном варианте обеспечит качественными и оперативными прогнозами суда на трассе Северного морского пути», - подчеркнул Александр Макаров.

На текущий момент оправдываемость краткосрочных прогнозов ледовой обстановки Арктического и антарктического научно-исследовательского института заблаговременностью до 5 суток составляет порядка 93%. Долгосрочные прогнозы - от 15 суток до 6 месяцев, оправдываются на 85%.

Кругологодичная навигация на трассе Северного морского пути не может быть организована без поддержки ледокольного флота. По данным ученых ААНИИ, площадь морского льда на акватории арктических морей быстро сокращалась с 1996 года и за десять лет уменьшилась более чем в восемь раз. В последующие годы площадь льда колебалась вблизи этого уровня. Но в 2021 году площадь льда в сентябре возросла почти на 200 тыс. кв. км и в ближайшие 5 лет сохранится на этом уровне.

«Лето в Арктике длится всего лишь 8-10 недель. В зимний период на всем протяжении трассы Севморпути будет сплошной лёд мощностью до двух метров. Без развития ледокольной проводки для большинства судов это станет непреодолимым препятствием», - сказал Александр Макаров.

*morvesti.ru*

**ПРОИСШЕСТВИЯ**

* **Спасатели Азово-Черноморского филиала Морспасслужбы провели операцию в Керченском проливе: медицинская эвакуация потребовалась члену экипажа теплохода Queen B II (флаг Панама).** Матрос получил травму ноги при работе с электроинструментом. После экстренной дистанционной медицинской консультации была дана рекомендация на эвакуацию больного в лечебное учреждение в ближайший морской порт, сообщается в Telegram-канале Морспасслужбы. С получением сигнала руководство Азово-Черноморского филиала Морспасслужбы направило к иностранному судну спасательный буксир «Меркурий». Эвакуация несколько затянулась из-за сложных погодных условий. Переход совершался в непогоду при северном ветре с порывами до 17 м/с и при волнении моря 10-15 дм. Больной член экипажа, гражданин Азербайджана, был пересажен на борт «Меркурия» и доставлен к причалу №4 АО «Таманьнефтегаз» в порту Тамань. Работники Морспасслужбы передали моряка работникам скорой медицинской помощи. В результате пострадавшему было оказано своевременное лечение в стационаре.
* **В Ростовской области теплоход «Волго-Дон 225» совершил навал на судно «Астрол-5**». В результате происшествия оба судна получили механические повреждения. В Ростовской области следователями устанавливаются обстоятельства навала теплоходов, сообщает в Telegram Западное межрегиональное следственного управления на транспорте СК России. Информация об инциденте поступила утром 19 сентября. На 2998 километре Сухо-Донецкого переката реки Дон произошел навал левым бортом теплохода «Волго-Дон 225» на левый борт судна «Астрол-5», в результате чего оба судна получили механические повреждения. «Пострадавших нет. Разлива нефтепродуктов нет», — пояснили в пресс-службе ведомства. Ростовским следственным отделом на транспорте по факту происшествия с теплоходами на реке Дон проводится доследственная проверка, организован комплекс проверочных мероприятий, направленных на установление всех обстоятельств, причин и условий произошедшего.
* Утром 20 сентября 2023 года **на торговом судне (флаг Того), находившемся в Черном море недалеко от порта Сулина (Румыния), произошел взрыв**, передает румынское национальное агентство Agerpres. Главный капитан зонального штаба порта Тулча Дан Ичим заявил, что все 12 членов экипажа были доставлены в порт Сулина, сейчас они проходят медицинское обследование. На данный момент причины взрыва неизвестны. Администрация порта Тулча начала расследование. «Был ли взрыв вызван миной, еще предстоит определить министерству обороны», — приводятся слова Дэна Ичима. В операции по спасению экипажа торгового судна также приняли участие представители Береговой охраны со специализированными средствами и Румынского агентства по спасению жизни на море.
* **Баржа, перевозившая автомобили, полностью сгорела минувшей ночью на берегу реки Обь** в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО). В результате происшествия пострадал один человек. Об этом информирует ГКУ «Противопожарная служба Ямало-Ненецкого автономного округа». Возгорание произошло в 3:19 по местному времени 18 сентября 2023 года в селе Салемал на берегу реки Обь. «На момент прибытия дежурного караула наблюдалось сильное задымление и открытое горение машин, что свидетельствует о позднем сообщении в пожарную охрану», — уточняется в сообщении. Пожар удалось ликвидировать в 5:05 по местному времени. В результате огонь уничтожил баржу по всей площади 260 кв. м и три автомобиля. В тушении пожара были задействованы 15 человек личного состава и 2 единицы спецтехники противопожарной службы ЯНАО.
* **В ЯНАО во время экспериментального рейса у судна типа «Метеор» отказала система управления. В результате СПК врезалось в стоящее у берега судно «Норд-3»**. В городе Салехарде (ЯНАО) в районе 4 км реки Полуй во время выполнения экспериментального рейса СПК «Метеор» произошел отказ всех систем управления, сообщает в своем Telegram-канале Уральская транспортная прокуратура. Инцидент произошел в воскресенье, 17 сентября. В результате СПК врезалось в стоящее у берега судно «Норд- 3». Новоуренгойской транспортной прокуратурой организована проверка исполнения законодательства о безопасности судоходства. В пресс-службе прокуратуры уточнили, что оба судна получили повреждения. Пострадавших среди людей нет, окружающая среда не загрязнена.
* **Сухогруз New Legend** (длина 228 м, флаг Гонконг), **следовавший из России, столкнулся с контейнеровозом Elbsun** (длина 141 м, флаг Португалии) на подходе к Стамбулу (Турция), передает Генеральное управление береговой охраны Турции. По предварительным данным, в результате столкновения никто не пострадал.
* **На реке Волга** вблизи населенного пункта Чернопенье Костромского района Костромской областивечером 13 сентября 2023 года **при движении назад пассажирского теплохода «Москва-52» произошло столкновение с маломерным судном «Казанка».** В лодке на момент происшествия находились два рыбака, которые были подняты на теплоход силами экипажа и доставлены на берег. В результате происшествия погибших и пострадавших нет. На место происшествия выезжали сотрудники ГУ МЧС России по Костромской области и сотрудники полиции. Как сообщила в Telegram Северо-Западная транспортная прокуратура, по факту происшествия на 617 км судового хода реки Волги Костромская транспортная прокуратура проводит проверку исполнения законодательства о безопасности плавания.

**ПОРТЫ**

* **Грузооборот всех морских портов России в августе 2023 года вырос на 4,4% относительно показателя аналогичного месяца прошлого года.** Согласно данным аналитического онлайн-сервиса SeaNews ПОРТСТАТ, экспорт, на который в августе 2023 года приходилось 77,8% всего грузооборота, увеличился на 3%. В каботаже было перевалено на 9,2% больше, чем годом ранее. Транзит вырос на 24,5%. Импорт сократился на 8,8%. Почти половина в структуре грузооборота всех морских портов России приходится на нефтеналивные грузы. В отчетном месяце доли нефти и нефтепродуктов от общего объема перевалки составляли 28,5% и 13,1% соответственно. На уголь и кокс приходилось 24,1%. Самая высокая динамика была в сегменте металлолома, перевалка которого увеличилась в 3,9 раза. Сахара было обработано на 99,4% больше, чем в августе 2022 года. Оборот пищевого налива вырос на 89,6%. Наиболее значительно, на 31,1% снизился грузопоток руды. Перевалка лесных грузов сократилась на 30,1%, оборот черных металлов уменьшился на 27,1%. В августе 2023 года доля Азово-Черноморского бассейна в общем грузообороте всех морских портов РФ составляла 34,9%, Дальневосточный бассейн обработал 27% на Балтийский, Арктический и Каспийский приходилось 26,3%, 10,8% и 0,9% соответственно.
* **Контейнерооборот всех морских портов России в августе 2023 года увеличился на 31,8% относительно показателя августа прошлого года.** Согласно данным аналитического онлайн-сервиса SeaNews ПОРТСТАТ, импорт вырос на 40,4%, экспорт – на 25,8%. В каботаже было перевалено на 31% больше, чем в августе 2022 года. Транзит снизился на 4,4%. Груженых контейнеров было обработано на 34,2% больше, чем в августе 2022 года. Из общего объема груженых 8,8% приходилось на рефконтейнеры, 91,2% – на сухие. 54,6% груженых контейнеров прошло в импорте, 23,7% – в экспорте, 19% – в каботаже и 2,7% – в транзите. Перевалка порожних контейнеров увеличилась на 59,3%. В августе 2023 года доля Дальневосточного бассейна в общем контейнерообороте всех морских портов РФ составляла 50,9%, Балтийский бассейн обработал 26,7%, на Азово-Черноморский, Арктический и Каспийский бассейны приходилось 19,1%, 3,1% и 0,2% соответственно.
* **Грузооборот порта Калининград по итогам 2023 года может составить 8,9 млн тонн, что на 6-7% выше показателя 2022 года.** Об этом, как передает корреспондент ИАА «ПортНьюс», на выставке «Нева 2023» рассказал заместитель директора — начальник Калининградского управления Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Андрей Мошков. Оборот контейнеров по итогам года должен вырасти на 35% — до 150 тыс. TEU. При этом Андрей Мошков пояснил, что рост происходит на фоне 2022 года, когда была низкая грузовая база. Он также отметил, что после введения санкций существенно изменилась структура грузооборота. По итогам 2023 года доля каботажных грузов планируется на уровне 3,3 млн тонн, что сопоставимо с импортом (прогноз по году — 2,1 млн тонн) и экспортом (3,4 млн тонн). В предыдущие годы ситуация выглядела иначе. Так, в 2021 году на каботаж приходилось 1,2 млн тонн грузов, на экспорт — 4,6 млн тонн, на импорт — 3,9 млн тонн. Таким образом, пока каботаж показывает уверенный рост, доля импорта и экспорта сокращается. За 8 месяцев текущего года на каботажное сообщение пришлось 2,3 млн тонн грузов (+62% к аналогичному периоду прошлого года). Основное место в структуре каботажа занимают Ro-Ro грузы (вагоны и накатная техника) — 1,3 млн тонн. Следом идут генеральные грузы с объемом 344 тыс. тонн. Навалочные и насыпные грузы — 187,5 тыс. тонн, наливные — 43,8 тыс. тонн. Рост в сегменте Ro-Ro вызван не только увеличением самой грузовой базы, но и тем фактом, что на линию были поставлены два дополнительных судна «Спарта» и «Спарта II». Кроме того, после длительного ремонта вышел на линию железнодорожный паром «Балтийск». Контейнерооборот по итогам января-августа 2023 года составил 68,4 тыс. TEU. «Одним из решений вопроса увеличения общей провозной емкости флота на калининградском направлении стала контейнеризация грузов, которые ранее следовали автомобильным транспортом или паромным сообщением», — пояснил Андрей Мошков.
* **Развитие рыбопромыслового флота изменит концепцию самих портов в России, поскольку новые суда будут требовать комплексного обслуживания.** Такое мнение, как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», во время стратегической сессии «Российские порты: новый импульс развития портового сервиса» в рамках выставки «Нева 2023» в Санкт-Петербурге высказал генеральный директор ООО «Терминал «Ударник» (ГК «Норебо») Владимир Вальтер. «Развитие рыбопромыслового флота будет требовать и увеличение протяженности причальных стенок, и изменить придется концепцию самих портов, поскольку введенные в эксплуатацию суда будут требовать комплексного обслуживания при заходе в порт. Это и смена экипажей, и замена промыслового вооружения, и выгрузка продукции. Сама специфика работы рыбного порта должна будет меняться», — сказал он, уточнив, что это касается портов как на Дальнем Востоке, так и тех, что расположены на Северо-Западе страны. По словам Владимира Вальтера, основные мощности рыбных портов были построены еще в советское время, а в наши дни зачастую происходит модернизация и реконструкция. При этом есть не решенные до конца вопросы, например, дефицит холодильных мощностей. Что касается логистики рыбной продукции, то, безусловно, сильное влияние оказали санкции, в частности — закрытие норвежских портов. «Та продукция, что раньше шла на экспорт, часто выгружалась в портах Норвегии. С лета действует запрет, и сейчас суда идут либо в Мурманск, либо в голландские порты», — пояснил спикер. Еще один нюанс — отказ крупных западных компаний от российской продукции, в результате чего произошла переориентация на страны Юго-Восточной Азии. Чтобы заместить западный рынок, по мнению Владимира Вальтера, нужно увеличивать внутреннее потребление рыбы, поэтому терминалы опять-таки должны быть готовы к приему продукции.
* **Если MSC зайдет, Hapag-Lloyd выйдет. Hapag-Lloyd не будет делать предложения о приобретении доли в главном контейнерном операторе Гамбургского порта, Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)**. Как заявил в интервью Reuters глава линии Рольф Хаббен Янсен, это бы не соответствовало интересам компании. Наоборот, Hapag-Lloyd может сократить перевозки контейнеров на Центральную Европу через Гамбург на 70-80% от нынешних объемов. Другой источник в Hapag-Lloyd, которого цитирует Reuters, выразился еще более резко: «Оскорбительно будет платить терминальные сборы нашему крупнейшему конкуренту». Hapag-Lloyd до сего дня считал Гамбург своим родным городом и портом. Как и у HHLA, пакет акций линии находится в собственности городских властей. Hapag-Lloyd обеспечивает сегодня более половины контейнерооборота порта. Между тем MSC, который на этой неделе сделал предложение о приобретении доли в HHLA через свою дочернюю структуру, по информации Reuters, предложил в рамках сделки увеличить свои перевозки через Гамбург на 1 млн TEU. Если отталкиваться от прошлогоднего годового показателя, который составлял 8,3 млн TEU, это позволит увеличить перевалку контейнеров в порту на 12%. Р. Хаббен Янсен сказал на это, что пропускная способность Гамбурга имеет свои пределы, добавив, что в силу определенных географических особенностей Гамбург уступает своему конкуренту Вильгельмсхафену. В целом, считает, Р. Хаббен Янсен, сделка по приобретению MSC доли в HHLA приведет к изменению конкурентной динамики в порту. Учитывая сумму, предложенную MSC за одну акцию HHLA класса А, Reuters оценивает суммарную стоимость сделки почти в 1,3 млрд евро (1,4 млрд долларов).

**КОНТЕЙНЕРЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ В ПЕТЕРБУРГ - 1**

**После провала в 2022 году контейнерные грузы постепенно возвращаются в Большой порт Санкт-Петербург, правда, пока не в том объеме, как раньше. О том, как идет этот процесс, что им движет и удастся ли полностью отыграть потерянные объемы, рассуждает Алеся Шилова, руководитель сектора закупок западного направления Stalogistic.**

Как отмечается во многих источниках, при сравнении показателей контейнерооборота Балтийского бассейна за 2022 и 2023 годы видна тенденция к восстановлению, но результаты периода 2020-2021 еще не достигнуты. Для сравнения: общий грузооборот контейнеров в 2022 году составил 23% от уровня к 2021.

Сейчас на рынке присутствует 15 морских линий, и есть предпосылки появления новых коммерческих рейсов для контейнерных грузов. Однако вместимость флота действующих линий с сервисами на терминалы порта Санкт-Петербург уступает возможностям глобальных линий. Такая же ситуация и с количеством судозаходов: согласно статистике Администрации морских портов Балтийского моря, в Большой порт Санкт-Петербург за первые 6 месяцев 2023 года зашло практически в два раза меньше судов по сравнению с такими же периодами 2020 и 2021 годов.

Большинство новых морских линий предоставляют контейнерные deep sea сервисы из Китая через порт Санкт-Петербург. Также развиваются сервисы из стран Юго-Восточной Азии, Индии и Турции. В то же время пока слишком мало сервисов с возможностью доставить грузы из стран Латинской Америки, южной части Африки и ряда других регионов. При этом есть возможность организовать разовые отправки контейнерными судами под крупные проекты.

Постепенное восстановление контейнерных перевозок из Азии в Россию через порты Балтийского бассейна происходит благодаря высокой инвестиционной активности в России и государствах-партнерах, в первую очередь в Китае, направленной на развитие контейнерных линий с сервисами глубокого моря в РФ.

Это логичное следствие имеющихся технических ограничений на терминалах Дальнего Востока и железнодорожных маршрутах между Китаем и Россией. Cпособствовало этому и значительное снижение тарифов на фрахтование судов, позволившее оптимизировать логистические затраты и предоставить конкурентные по сравнению с другими маршрутами ставки морского фрахта из Азии в Россию через терминалы Санкт-Петербурга.

Традиционно через Балтийский бассейн осуществлялась в основном перевалка нефти, нефтепродуктов, угля и металлов. Эта номенклатура товаров сохранилась и сейчас, а объемы экспорта, особенно нефти, выросли. Однако по обороту контейнеров докризисные уровни 2020-2021 годов не достигнуты. Экспорт в контейнерах существенно уступает балкерным перевозкам в связи со спецификой грузов.

Номенклатура импортных грузов, которые доставляются в контейнерах в порты Северо-Запада, включает продукты питания и товары народного потребления, легковые автомобили и автозапчасти, оборудование и др.

В направлениях контейнерных грузопотоков, как экспортных, так и импортных, есть существенный перекос в сторону Юго-Восточной Азии. Торговля с другими странами осложнена санкционными ограничениями.

О перспективах восстановления контейнерооборота Балтийского бассейна, в частности порта Санкт-Петербург, до докризисного уровня пока говорить трудно. Это зависит от развития глобальной экономической ситуации, возможностей по строительству собственного флота и многих других факторов.

*seanews.ru*

**КОНТЕЙНЕРЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ В ПЕТЕРБУРГ - 2**

**Продолжаем тему восстановления контейнеропотока через Большой порт Санкт-Петербург. Своей оценкой ситуации и перспектив ее развития в интервью SeaNews поделился Владимир Гай, коммерческий директор транспортно-экспедиторской компании «Модуль»**.

-*Статистика свидетельствует о том, что сейчас идет постепенно восстановление контейнерных перевозок через Большой порт Санкт-Петербург. За счет чего это происходит?*

-Порт Санкт-Петербург исторически является внешнеторговым «окном в мир» для России. Даже во времена СССР, в период самой большой международной напряженности, порт продолжал активно работать в области международных перевозок. С уходом крупных западных судоходных линий порт Санкт-Петербург пострадал наиболее сильно. До 90% регулярных контейнерных судозаходов осуществлялось именно крупными международными, а также небольшими европейскими судоходными линиями. Но возобновление активного контейнерного сообщения было исключительно вопросом времени. В течение года логистический рынок убедился, что крупные линии ушли надолго, если не навсегда, и начал адаптироваться к текущей ситуации. Наша компания поставила первое контейнерное регулярное судно на Индию летом 2022 года. Многие логистические компании решили следовать аналогичным курсом.

Рынок ждал возобновления морских сервисов через порт Санкт-Петербург. Для многих компаний, чья логистика годами была выстроена с опорой на Северо-Запад, такой сервис стал возвращением к привычному, удобному, проверенному десятилетиями укладу работы. Даже несмотря на дороговизну первых судозаходов из Китая и Индии, клиенты были готовы платить, лишь бы получить уровень сервиса, к которому они привыкли.

Разумеется, с тех пор уровень цен упал, в некоторых случаях в несколько раз, что также позволило серьезно увеличить объемы отгрузок через порт Санкт-Петербург. Почти достигнув фрахтовых ставок уровня 2021 года, серьезно увеличив число судозаходов, порт в 2023 году стал еще более привлекателен.Открытие новых контейнерных сервисов по времени совпало с постепенным запретом транзита российских грузов через балтийские страны и общим возобновлением внешнеторговой активности российских экспортеров и импортеров. Серьезно помогла администрация порта, способствуя возобновлению судоходства, помогая преодолеть сложность этапов согласования.

*-Какие направления растут, по каким грузам наблюдается более высокая динамика, экспорт это или импорт?*

-На сегодняшний день грузопотоки стремятся к паритету, хотя импорт все еще превалирует над экспортом как в объеме, так и в ценовом отношении. Разумеется, европейские грузы, которые составляли очень большую долю от общего объема перевозок через порт Санкт-Петербург (90% контейнерных грузов шло в Европу), почти полностью ушли. Часть грузов оставалась в Европе, часть – двигалась дальше в страны дальнего зарубежья. О такой схеме логистики можно было забыть. Наиболее активно сейчас растут перевозки между Россией (и Республикой Беларусь) и дружественными странами – Китаем, Индией, государствами Южной и Латинской Америки, Африки. Большой потенциал есть во взаимодействии с ближневосточными странами – ОАЭ, Египтом, Саудовской Аравией. Хотя по импорту и экспорту лидирует Китай, доля других стран также постепенно растет.

*-Какие новые линии пришли в порт, какие сервисы они предлагают?*

-Говоря о новых сервисах, не могу не упомянуть о нашей компании. Мы первые организовали регулярный контейнерный сервис Санкт-Петербург – Индия, к которому уже подсоединили все важные рынки региона, в частности, страны Ближнего Востока и Африки. В Санкт-Петербург пришел ряд судовладельцев из стран Ближнего Востока. Наиболее крупный из них – компания Reel Shipping, которая организовала еженедельный сервис из Санкт-Петербурга с перевалкой в странах Северной Африки, охватывая почти все страны Азии, Северной Африки и Ближнего Востока.

Появились на рынке и крупные китайские судовладельцы – OVP, Safetrans, Torgmol, которые специализируются в первую очередь на перевозках в/из Китая.

Отечественные компании также объявили об открытии сервисов из порта Санкт-Петербург. Крупнейшая из них – группа FESCO – поставила ряд пароходов на маршрут Китай – Индия – Санкт-Петербург.

С зимы 2023 года наша компания открыла новый прямой контейнерный сервис на Бразилию, который, мы надеемся, положит начало регулярному сообщению между Россией и дружественными странами Южной и Центральной Америки. Спрос на это направление только начинает расти.

*-По каким маршрутам сейчас идут грузы? Какие новые маршруты и сервисы могут появиться в этом году?*

-Контейнеры возвращаются в Петербург - 2Основными тенденциями являются поиск более эффективных решений для охвата наибольшего количества зарубежных портов и снижение стоимости перевозки. Большинство судовладельцев выбрали вариант с перевалкой в каком-либо порту в странах, которые готовы обрабатывать такие грузы, таких как Турция, Египет, Марокко. На текущий момент эффективно эта система работает только у линии Reel, остальные участники рынка лишь в начале организации такой схемы перевозки.

Наш контейнерный сервис Санкт-Петербург – Бразилия стремительно расширяется. Наша цель – сделать транспортный хаб уже в Южной/Центральной Америке, обеспечив тем самым охват максимального количества дружественных стран на этом континенте.

Активно развивается логистика между Россией и странами Центральной и Южной Африки. Проблемой здесь являются недостаточные объемы для создания полноценного сервиса «страна-страна». Приходится объединять заходы из портов таких стран с более крупными сервисами. Наша компания объединяет данные сервисы с индийским, позволяя на сравнительно небольших пока объемах обеспечивать клиенту регулярный судозаход.

*-Удастся ли полностью восстановить потерянные объемы и когда это может произойти? Что для этого необходимо?*

-Вычеркнув европейский рынок из области охвата порта, трудно говорить о возможности полного восстановления объемов. Тем не менее порт доказал, что может претендовать на свое законное место среди трех основных «морских ворот» России. Контейнерооборот порта Санкт-Петербург растет каждый квартал, частично возвращая ранее утраченные объемы из южных и дальневосточных портов России, частично за счет новых торговых цепочек, которые приходят на смену старым, разрушенным санкционными преградами.

Рост этот продолжится, если глобальная ситуация драматически не изменится, но в краткосрочной перспективе былых объемов порт не достигнет. Слишком много груза оттянули на себя порты Дальнего Востока и Новороссийск в силу географических преимуществ по отношению к новым, главным на текущий момент для России рынков.

*-Как изменились роль и место порта Санкт-Петербург в российской логистике в связи с событиями последних полутора лет?*

-В течение прошедших полутора лет ситуация сильно менялась. В отсутствие контейнеров владельцы портов Северо-Запада России не стали мириться с простоями инфраструктуры и запустили ряд проектов, частично перепрофилировав мощности под обработку неконтейнерных грузов, в первую очередь минеральных удобрений. Переход получился настолько масштабный, что при возвращении контейнерных линий в порт в моменте возник дефицит портовых мощностей. Впрочем, сейчас излишняя емкость у порта для обработки все еще есть. Есть и потенциальные мощности, которые можно быстро задействовать в обработке контейнеров в случае увеличения объемов перевалки. С уверенностью можно сказать, порт Санкт-Петербург остался контейнерным, не растеряв потенциал, высокий уровень сервиса и круглогодичную стабильность работы.

Стоит также упомянуть околопортовую инфраструктуру высочайшего класса, которая включает мощную Октябрьскую железную дорогу, сеть припортовых терминалов и складов. Ее пропускная способность имеет большой потенциал. Потребители импортных и поставщики экспортных грузов также географически тяготеют к Санкт-Петербургу. Это ближайший порт к Москве и к многим предприятиям в европейской части России вплоть до Урала.

Пока рано говорить, займет ли порт первое место по обработке контейнеров, но все шансы для этого у него имеются.

*seanews.ru*

**СУДОСТРОЕНИЕ**

* **Строительство 985 судов к 2035 году по программе Минпромторга России оценивается в $55 млрд. Рынок поставок импортного судового оборудования при этом составит $14 млрд.** Россия планирует реализовать программу по судостроению в ближайшие 10 лет емкостью более 5,5 трлн рублей, главным партнером в этом проекте станет Китай. Об этом, как передает корреспондент ИАА «ПортНьюс», рассказал генеральный директор АО «Судоэкспорт» Виктор Родин на выставке «Нева 2023» в Санкт-Петербурге. По его словам, согласно плану Минпромторга, скорректированному в апреле 2023 года, в России к 2035 году должно быть построена 985 судов на сумму более 5,5 трлн рублей, или $55 млрд по текущему курсу, из которых около $14 млрд придется на импорт судового оборудования. Программа по постройке флота, по словам Виктора Родина, включает различные типы судов: танкеры, пассажирские, рыболовные, сухогрузы. «Например, по запросу Минсельхоза сегодня необходимо более 60 зерновозов дедвейтом 40-60 тыс. тонн, а для работы на МТК «Север — Юг» потребуется не менее 21 контейнеровоза», — рассказал он. В современных условиях российское судостроение в части международной кооперации склоняется к востоку: «КНР, как лидер мирового судостроения, приоритетный партнер России, а холдинг ОСК приобретает функцию центра организации и практической реализации сотрудничества с китайскими партнерами». Основные направления этого сотрудничества, по мнению эксперта, это организация поставок оборудования верфям Объединенной судостроительной корпорации и необходимых для производства изделий. Кроме того, рассматривается возможность локализации. Как объясняет Виктор Родин, особое внимание ОСК уделяет поставками пропульсивных комплексов, «цена которых может достигать до 50% пакета комплектации строительства судна». «В данный момент ОСК осуществляет поставку нескольких судовых дизелей и винторулевых колонок для судов типа «река-море». Прорабатывается вопрос аналогичных поставок на другие заказы», — пояснил он. По оценке Виктора Родина, китайская промышленность способна удовлетворить спрос на дизельные средне- и низкооборотные двигатели на российском рынке, а также и на иное судовое оборудование. Кроме того, китайская сторона потенциально может предоставлять сервис по техническому обслуживанию пропульсивных комплексов, их ремонту и услуги по обучению российских коллег.
* **ОСК представит на выставке «НЕВА 2023» новое сухогрузное судно «Донбасс». АО «Объединенная судостроительная корпорация» разместит более 30 моделей судов и морской техники** на выставке «НЕВА 2023». В пресс-службе компании сообщили, что некоторые из них будут представлены впервые. В частности, участники смогут рассмотреть круизный лайнер смешанного плавания проекта 00840 «Карелия» (разработка КБ «Вымпел»), арктический круизный лайнер и морской пассажирский катамаран на 150 человек (ЦМКБ «Алмаз»), кормовой морозильный траулер проекта КМТ 02.01 «Норд Пилигрим» (Выборгский судостроительный завод), многоцелевое сухогрузное судно проекта 15760 «Донбасс» и танкер-химовоз проекта 90101 «Иберия» (Северное ПКБ). Данные модели на выставке до этого не выставлялись.
* **В ОСК рассказали, почему не строят крупнотоннажную верфь. Корпорации также нужна структурированная система поставки импортозамещающего оборудования**. Недостаток верфей, специализирующихся на крупнотоннажном судостроении, препятствует бесперебойному грузопотоку по морским и речным путям. При этом Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) не строит крупнотоннажную верфь, потому что обязана закрыть текущие судостроительные заказы. Об этом заявил первый заместитель генерального директора АО «ОСК» Андрей Бузинов на пленарном заседании «Морская отрасль России: новые приоритеты на фоне глобальных вызовов» в рамках выставки «Нева 2023», сообщает пресс-служба корпорации. Он также напомнил о трудностях, с которыми столкнулись предприятия корпорации весной 2022 года, когда все западные компании покинули строящиеся заказы. Ключевые из них связаны с пусконаладочными работами зарубежного оборудования и с поставкой новых комплектующих. «Решить эти проблемы в очень короткие сроки нам помог малый и средний российский бизнес, который оперативно нашел пути выхода из сложившейся ситуации», — отметил Андрей Бузинов. «Мы и наши коллеги получили колоссальный опыт, когда решали проблемы алгоритмизации работы оборудования, настраивали системы управления программным обеспечением. Надеемся, что сможем трансформировать его в создание современного оборудования и программного обеспечения в масштабах всей отрасли, всей страны», — добавил он. Еще одним вызовом для отрасли Андрей Бузинов назвал процесс импортозамещения. «Это даже не само импортозамещение, а его интенсификация. Мы начали проводить опытно-конструкторские работы под оборудование, без которого работа предприятий просто остановится. В этом нам своевременно помогло государство. Сейчас эта работа продолжается. Конечно, это уменьшает объем предлагаемого оборудования для наших заказчиков, но зато оно будет нашим, российским, современным», — отметил заместитель генерального директора АО «ОСК». В ходе пленарного заседания обсуждались и другие вопросы, касающиеся морской отрасли России. Речь шла о сопоставлении возможностей судостроительных заводов и потребностей судовладельцев, льготных предложениях для судоремонтных предприятий, необходимости создания мощных двухтопливных двигателей и серьезного технического перевооружения всех верфей страны.
* **Под техническим наблюдением Российского морского регистра судоходства (РС, Регистр) с 2017 по 2022 год построено более 80 единиц современного промыслового флота.** В стадии постройки на класс РС находятся 87 рыболовных судов. Развитие требований Регистра в отношении рыболовных судов является во многом результатом взаимодействия с проектантами и верфями в рамках реализации на класс РС высокотехнологичных проектов в этом сегменте судостроения. Об этом в рамках сессии «Обновление и развитие промыслового флота: конструктивный диалог ради общего дела» рассказал заместитель генерального директора классификационного общества Сергей Шишкин. В докладе он представил обзор изменений в нормативно-технической базе Регистра в отношении рыболовных судов. Представитель РС отметил, что более 15 значимых изменений нашли отражение в Правилах классификации и постройки морских судов на основе преимущественно обратной связи от индустрии. Так, по результатам диалога с предприятиями отрасли Правила РС теперь допускают возможность снижения мощности генераторов основного источника за счет исключения гарантированного электроснабжения технологического оборудования. Кроме того, внедрены новые требования к системам пожаротушения на рыболовных судах, пересмотрен подход в отношении крепления груза рыболовных судов, транспортирующих улов навалом. Теперь Правилами РС также допускается уменьшение толщины слипа при установке дублирующих листов, замена якорных цепей тросами вне зависимости от длины рыболовного судна с характеристикой снабжения до 980 и т.д. «Сегодня промысловый флот — один из наиболее динамичных секторов судостроения на класс Регистра. За последние пять лет РС выполнил рассмотрение технической документации по более чем 30 различным проектам, в том числе проектам уникальных инновационных судов со сложным оборудованием на борту, в которых воплощены новые инженерные решения, созданы принципиально новые архитектурные типы. Поступательное движение в этом приоритетном направлении возможно только при условии дальнейшего диалога между всеми участниками, и Регистр со своей стороны нацелен активно его развивать», — подчеркнул Сергей Шишкин.
* **СНСЗ планирует реализовать проект серийного производства спасательных шлюпок для строящихся судов. Это один из видов судового оборудования, которое нуждается в импортозамещении**. АО «Средне-Невский судостроительный завод» (СНСЗ) через два года планирует реализовать комплексный проект по разработке, созданию и внедрению в серийное производство судового комплектующего оборудования. Речь идет о пяти типах шлюпок для строящихся в России судов. Как передает корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом на стратегической сессии «Реализация комплекса мер господдержки и развитие импортозамещения в судостроении», состоявшейся в рамках выставки «Нева 2023», рассказал генеральный директор СНСЗ Владимир Середохо. Через два года в России будут полностью отечественные шлюпки, которыми могут быть оборудованы все типы строящихся в стране судов. По словам Владимира Середохо, шлюпки — это один из видов судового оборудования, которое также нуждается в импортозамещении. Прежде чем приступить к этому проекту СНСЗ рассмотрел всю номенклатуру строящегося в России флота, в том числе ледоколы, научно-исследовательские, спасательные суда и т.д. «В результате было принято решение разработать 5 видов шлюпок: 2 типа спасательных шлюпок на 65 и 16 человек, и 3 типа дежурных шлюпок — на 6, 8 и на 15 человек. Мы эту тему закроем через два года, и у нас будут полностью отечественные шлюпки, которыми могут быть оборудованы все типы строящихся в России судов», — отметил Владимир Середохо.
* **Сбербанк разработал и предложил пакет мер, направленных на материальную поддержку инвесторов, которые вкладываются в строительство судов**. Об этом на выставке «Нева 2023» в Санкт-Петербурге журналистам сообщил президент ВАРПЭ Герман Зверев, предает корреспондент ИАА «ПортНьюс». «В настоящее время внутри высшего органа управления ВАРПЭ проходит обсуждение. Есть предложение, которое высказано одним из крупнейших финансовых институтов, кредитующих судостроение, — Сбербанком. Это пакет мер, направленных на материальную поддержку инвесторов, которые вкладываются в строительство судов. К сожалению, в данный момент я не имею права высказать наше мнение, потому что голосование совета закончится на днях. В четверг (21 сентября 2023 года — прим. ред.) мы сделаем заявление о том, какие именно меры поддержки и поправки в закон о рыболовстве мы будем предлагать», — объяснил Герман Зверев. Как в свою очередь заметил исполнительный директор НП «Северо-Западный рыбопромышленный консорциум» Сергей Несветов, сейчас инвестор-судовладелец при смещении или задержке сроков сдачи судна, строящего в рамках программы инвестквот, ничего не получает в качестве компенсации. «Система настроена так, что вся ответственность за срыв проекта на заказчике, а не на заводе. Судовладельцы подписывают инвестконтракт с государством, — пояснил Сергей Несветов. — К примеру, в случае с краболовным флотом, если судно не построено в пределах пяти лет, квота просто забирается. Поэтому у заводов в этом смысле никакой ответственности нет, вся ответственность на судовладельце. Например, крабовый лот стоил на аукционе больше $100 млн, и его могут забрать, если судно по любым причинам, не зависящих от судовладельца, не построено в течение 5 лет». Что касается смещения сроков передачи рыбопромысловым компаниям судов, Сергей Несветов сказал: «На данный момент формально отставания от графиков строительства судов нет, потому что они все время пересматриваются. Если брать во внимание первоначальные графики, которые заключались на старте этой программы, то этот период длится уже больше двух лет».
* **Сергей Франк: Для развития Севморпути серьезного внимания требует вопрос строительства нового поколения арктических грузовых судов.** Необходимо найти механизмы, которые позволят нарастить темп обновления и пополнения флота грузовых судов ледового класса, считает председатель совета директоров СКФ. Для организации круглогодичной навигации в восточном секторе Северного морского пути (СМП) требуется решить вопросы сохранения набранных темпов развития современного ледокольного флота, совершенствования средств ледовой разведки и других систем обеспечения безопасной навигации, что будет способствовать повышению коммерческой скорости движения судов и конкурентоспособности Севморпути в целом, заявил председатель совета директоров ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк. Он считает, что «самого серьезного внимания требует вопрос строительства нового поколения арктических грузовых судов». 11 сентября Сергей Франк выступил на заседании Совета участников судоходства по СМП в рамках деловой программы ВЭФ. Об этом сообщила пресс-служба СКФ. «Участники заседания Совета отмечают, что грузовладельцы и судоходные компании сохраняют хорошую динамику реализации планов развития СМП. Проделана значительная подготовительная работа, направленная на организацию круглогодичной навигации в восточном секторе СМП. В фокусе внимания, в первую очередь, вопросы сохранения набранных темпов развития современного ледокольного флота, совершенствования средств ледовой разведки и других систем обеспечения безопасной навигации, что будет способствовать повышению коммерческой скорости движения судов и конкурентоспособности Севморпути в целом. Самого серьезного внимания требует вопрос строительства нового поколения арктических грузовых судов. Необходимо в кратчайшие сроки найти механизмы, которые позволят нарастить темп обновления и пополнения флота грузовых судов ледового класса», — подчеркнул Сергей Франк.
* **Закладка пятого атомного ледокола проекта 22220 на Балтийском заводе (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) состоится осенью 2023 года.** Об этом журналистам на брифинге в рамках выставки «Нева 2023» сообщил заместитель генерального директора — руководитель дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша. «Закладка пятого и шестого атомных ледоколов будет идти по плану. Все вопросы к Балтийскому заводу. Он сейчас смотрит закупочные процедуры и поставку металла. Очень надеюсь, что пятый ледокол будет заложен осенью 2023 года», — сказал Вячеслав Рукша. Он выразил надежду, что третий строящийся серийный атомоход проекта 22220 будет сдан в декабре 2024 года, четвертый — в декабре 2026 года. «Что касается сдачи пятого и шестого ледоколов, то даты окончания их строительства остаются прежними — 2028 и 2030 год», — добавил Вячеслав Рукша. По его словам, сегодня сложно говорить об изменении стоимости строительства пятого и шестого атомоходов: «это будет уточнено и соответствующие корректирующие документы будут нами направлены в правительство РФ». Говоря о импортозамещении и локализации, Вячеслав Рукша отметил что атомные ледоколы на 92% состоят из отечественных комплектующих. «Сейчас, наверное, будет 95%. Из того, что у нас осталось необходимо для импортозамещения и локализации, это внутренние элементы преобразователей частоты в системе электродвижения. Спасибо Минпромторгу, решением этой проблемы занимаются ряд наших организаций. Надеюсь, что в ближайшее время как минимум вопросы локализации будут решены», — сказал он. Сейчас в акватории Северного морского пути (СМП) работают три УАЛ проекта 22220: «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Балтийский завод продолжает строительство третьего и четвертого серийных УАЛ: «Якутия» (контрактный срок сдачи — декабрь 2024 года) и «Чукотка» (контрактный срок сдачи — декабрь 2026 года). В феврале 2023 года ФГУП «Атомфлот» и Балтийский завод подписали контракт на строительство пятого и шестого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220 — «Камчатка» и «Сахалин». Ввод в эксплуатацию пятого серийного УАЛ запланирован на декабрь 2028 года, шестого — на декабрь 2030 года. Универсальные атомные ледоколы проекта 22220 являются самыми большими и мощными ледокольными судами в мире. Их главная задача — обеспечение круглогодичной навигации в Арктике. Суда этого проекта в ближайшие годы станут основой ледокольного флота России. Основные характеристики атомных ледоколов проекта 22220: длина — 174 м; ширина — 34 м; осадка — 10,5 м / 9,3 м; мощность — 60 МВт (на валах); водоизмещение — 33,54 тыс. тонн; расчетный срок службы — 40 лет; численность экипажа — 53 человека.
* **В постройке на судостроительных предприятиях Санкт-Петербурга в настоящее время находится 61 судно и военный корабль.** В 2023 году на петербургских верфях заложено 6 кораблей и судов, 5 — спущено на воду. Такие данные привел губернатор Александр Беглов, сообщает пресс-служба городского правительства. Комментируя открытие 17-й Международной выставки и конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «Нева 2023», глава города отметил, что Петербург был и остается центром судостроения России: здесь находится более 40 организаций отрасли, продукция судостроительного сектора занимает более 20% всего транспортного машиностроения города. С учетом проектных организаций, приборостроительных и машиностроительных предприятий, производящих судовое оборудование, в отрасли занято более 60 тыс. человек. «На верфях полностью сформирован портфель заказов на ближайшие годы. Всего сейчас в постройке находится 61 судно и военный корабль. Судостроительные предприятия города также проводят модернизацию основных производственных фондов и реализуют крупные инвестиционные проекты по строительству новых производственных комплексов… Только в этом году было заложено 6 кораблей и судов, а 5 — спущено на воду. В сфере развития ледоколостроения и освоения арктического шельфа город и вовсе может претендовать на лидерство», — сказано в сообщении.
* **Российская компания SeaProject разработала универсальный катер с дистанционным и автоматическим управлением «Зефир».** Об этом на международной стратегической сессии «Морская робототехника: проекты и практика» в рамках выставки «Нева 2023» в Санкт-Петербурге сообщил коммерческий директор ЗАО «Си Проект» Андрей Сойконен, передает корреспондент ИАА «ПортНьюс». Андрей Сойконен добавил, что в настоящее время идет отработка систем связи с катером. Судно, предназначенное для выполнения широкого спектра задач, имеет максимальную скорость 35 узлов, мореходность до 3 баллов, осадку 300 мм (180 мм в режиме глиссирования), а также бензиновый двигатель. Корпус выполнен из ПВЭ и микропластика.
* **В настоящее время в мире эксплуатируется 25 судов, использующих метанол в качестве топлива, заказано строительство еще 165 судов**. Такие данные привел операционный директор Института метанола (Methanol Institute) Крис Чаттертон в ходе конференции «Метанол 2023», состоявшейся в Санкт-Петербурге при участии «ПортНьюс». По прогнозам Института, количество судов на метаноле в 2030 году достигнет уже 1200 единиц. При этом наиболее востребован метанол будет на контейнеровозах. В настоящее время заправка судов метанолом доступна более чем в 100 портах мира.
* **Первый в мире контейнеровоз на метаноле, построенный по заказу Maersk, получил сегодня имя** в ходе церемонии, прошедшей в порту Копенгаген. Как сообщили SeaNews в компании, крестная мать судна, президент Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен нарекла ему имя ***«Laura Maersk»***. Отметим, как назовут контейнеровоз до последнего момента держали в тайне. Как отметил, выступая на церемонии CEO группы Винсент Клерк, «Laura Maersk» стала знаковым событием для всей мировой судоходной отрасли. «Это новое «зеленое» судно знаменует собой прорыв, в котором мы нуждаемся, но нам еще предстоит долгий пути до того момента, как мы достигнем нулевого уровня выбросов», – подчеркнул он. Имя «Laura» дано контейнеровозу не случайно. Так в 1886 году назвал свое первое судно основатель компании капитан Петер Маерск-Моллер. «Laura» также была первым судном, на которое была нанесена восьмиконечная звезда на светло-голубом фоне, ставшая впоследствии логотипом Maersk. Напомним, заказ на строительство судна был размещен в 2021 году, строительство осуществлялось на корейской верфи Hyundai Mipo, сдача судна состоялась в июле этого года. «Laura Maersk» представляет собой фидерный контейнеровоз вместимостью 2,1 тыс. TEU и длиной 172 м. Работать судно будет под флагом Дании. **На сегодня портфель заказов Maersk включает еще 24 судна на метаноле, сдача которых запланирована на период с 2024 по 2027 годы**. Это контейнеровозы уже гораздо большей вместимости, 16-17 тыс. TEU.
* **Двухтопливный автомобилевоз «Emden», построенный на китайских верфях, был передан норвежской компании SFL Corporation Ltd.**, сообщает информационное агентство Xinhua. Длина судна составляет 200 м, ширина – 38 м, максимальная вместимость – до 7 тыс. автомобилей. На двух из 13 палуб судна могут перевозиться автомобили с двигателями на водороде. Новый автомобилевоз оснащен двигателем, работающим на СПГ и жидком топливе. Его проектная скорость составляет 19 узлов, а максимальная дальность плавания – 15 тыс. морских миль. «Emden» был совместно построен компаниями Guangzhou Shipyard International Company Limited и China Shipbuilding Trading Co., Ltd. В течение последних двух лет на мировом рынке наблюдался резкий спрос на суда для коммерческой перевозки автомобилей. Это, с одной стороны, обусловлено дефицитом провозных мощностей, а с другой, несоответствием устаревших судов требованиям к выбросам парниковых газов, отмечают в агентстве.
* **На верфи Hongawara Ship Yard Co., Ltd. 13 сентября состоялся спуск на воду и имянаречение небольшого пассажирского судна с гибридной силовой установкой. Судно, получившее имя Hanaria, заказано Motena-Sea, Ltd. (входит в группу Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., MOL).** По информации MOL, Hanaria стало первым в Японии пассажирским судном с гибридной силовой установкой, которое сможет использовать в качестве бункерного топлива водород и биодизельное топливо. Передача судна заказчику запланирована на март 2024 года, ввод в эксплуатацию на пассажирских линиях префектуры Фукуока — в апреле того же года. По оценкам разработчиков, в ходе эксплуатации такого судна сокращение выбросов CO2 составит от 53% до 100%. Оператор судна сможет выбирать различные режимы работы: использование водородных топливных элементов, литий-ионных аккумуляторных батарей или биодизельного топлива.
* **Tazmar Maritime проанонсировала новую технологию утилизации обломков затонувших судов. Мобильный лазерный комплекс способен резать металл на расстоянии до 100 м.** На выставке «Нева 2023» в Санкт-Петербурге состоялся телемост с островом Сахалин, на котором руководитель направления подъема и утилизации затонувших судов компании Tazmar Maritime Андрей Трубицын рассказал о ходе реализации федерального проекта «Генеральная уборка» в Сахалинской области и на Курильских островах. Эксперт поделился особенностями подъема и утилизации затопленных объектов, технологической стороне работы и трудностях, сообщает пресс-служба компании. Особый интерес вызвал анонс новой технологии утилизации обломков судов ‒ мобильного лазерного комплекса, созданного инженерами госкорпорации «Росатом». Инструмент способен резать металл толщиной до 260 мм на значительном расстоянии до 100 м. Как сообщало ИАА «ПортНьюс», до конца 2023 года в Сахалинской области планируется утилизировать более 20 затонувших судов, всего в регионе до конца 2024 года будет убрано 52 объекта затопленного объекта. «Дорожную карту» по подъему и утилизации затонувших судов в акватории Дальневосточного федерального округа (ДФО) правительство РФ утвердило в феврале 2021 года. Пилотным регионом выступила Магаданская область. Мероприятия по подъему и удалению затонувших в ДФО судов вошли в федеральный проект «Генеральная уборка», разработанный министерством природных ресурсов и экологии РФ. До 2024 года на подъем и утилизацию судов будет направлен 1 млрд рублей, всего на Дальнем Востоке к 2025 году планируется поднять 213 таких объектов.
* **Уровень утилизации контейнеровозов пока ниже прогноза. На фоне ослабления рынка морских перевозок Evergreen начал продавать контейнеровозы на слом,** сообщает The Loadstar. Так, на прошлой неделе тайваньский перевозчик продал на утилизацию два судна постройки 1998 года – «Ever Devote» вместимостью 4,2 тыс. TEU и «Uni Aspire» вместимостью 1,3 тыс. TEU. «Ever Devote» был продан за 555 долларов за тонну на условиях «как есть», а «Uni Aspire» – за 585 долларов. Контейнеровозы утилизируют на судоразделочных верфях в Индии. Ранее Evergreen продал на слом в Индии «Ever Diadem» вместимостью 4,2 тыс. TEU и «Uni Ardent» вместимостью 1,3 тыс. TEU. **Помимо Evergreen, отправляет на слом контейнеровозы южнокорейская линия Sinokor Merchant Marine.** Компания продала на утилизацию контейнеровоз «Sinokor Vladivostok» постройки 1998 года и вместимостью почти 1 тыс. TEU по цене 589 долларов за тонну, а также аналогичные по возрасту и вместимости «Sinokor Akita» и «Sinokor Tianjin». Все суда также утилизированы в Индии. В феврале Sinokor продал построенный в 1997 году «Xiumei Shanghai» вместимостью 1,6 тыс. TEU по цене 604 доллара за тонну. Судно оправилось на слом в Бангладеш. **Впервые в своей истории на слом отправил китайская контейнерная линия China United Lines (CULines**), которая в 2021 году назвали самой быстрорастущим контейнерным перевозчиком в плане расширения географии. CULines впервые приобрел контейнеровозы в 2021 году, когда ставки фрахта выросли до исторического максимума. «На прошлой неделе CULines продал в Омане контейнеровоз «UGL Hongkong» вместимостью почти 1,4 тыс. TEU и постройки 1993 года по цене 530 долларов за тонну, на условиях «как есть», – пишет издание со ссылкой на Clarksons. Купившая судно за наличные компания Global Marketing Systems (GMS) заявила, что рост цен на сталь в Индии привел к росту спроса на лом, что является хорошим признаком для рынка утилизации судов. «Цена приближается к 600 долларов за тонну и дает повод для размышлений потенциальным владельцам возрастных судов», – отмечают в GMS. Пока уровень утилизации остается значительно ниже прогнозируемого консалтинговым агентством Drewry. **В этом году на слом ушло контейнеровозов суммарной вместимостью чуть более 100 тыс. TEU, а по прогнозу должно было быть утилизировано 600 тыс. TEU**.
* **Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области удовлетворил иск АО «Адмиралтейские верфи» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) к финской Wartsila Solutions Oy.** Сумма исковых требований составляет 2 млн 377 тыс. евро (более $2,5 млн). «Иск удовлетворить полностью», — сказано в картотеке дела. Резолютивная часть решения не опубликована, детали иска также не раскрываются. Ранее ИАА «ПортНьюс» сообщал о другом судебном деле с участием финской Wartsila: АО «Балтийский завод» (входит в ОСК) в июне и августе 2022 года подало в арбитражный суд два иска. Оба дела связаны с отказом от поставок оборудования на ледоколы проекта 22220 «Якутия» и «Чукотка». Речь идет о дейдвудном устройстве и дизель-генераторах. В мае 2023 года арбитраж сначала прекратил производство по иску к Wartsila Oyj Abp на 469,28 млн рублей, а затем удовлетворил иск российского предприятий к Wartsila Solutions Oy на 5,1 млн евро. С жалобой на принятые решения в Тринадцатый арбитражный апелляционный суд обратился как Балтзавод, так и Wartsila Solutions Oy. В результате жалоба российского судостроительного предприятия на прекращение производства по делу удовлетворена: определение суда первой инстанции отменено, иск направлен на новое рассмотрение, заседание по нему назначено на 30 ноября 2023 года. Жалобу финской компании суд оставил без удовлетворения. Кроме того, в августе 2023 года арбитраж принял к производству исковое заявление к финской Wartsila Solutions Oy от ПАО «Судостроительный завод «Северная верфь» (входит в ОСК). Сумма исковых требований составляет более 3,8 млн евро. Заседание по делу назначено на 14 февраля 2024 года.

**КАК ОСК ОТВЕТИЛА НА ВЫЗОВЫ РОССИЙСКОЙ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ**

**19 сентября в Санкт-Петербурге в рамках 17-й Международной выставки «НЕВА 2023» первый заместитель генерального директора АО «ОСК» Андрей Бузинов выступил на пленарном заседании «Морская отрасль России: новые приоритеты на фоне глобальных вызовов».** В своем выступлении А.Бузинов напомнил о трудностях, с которыми столкнулись предприятия корпорации весной прошлого года, когда все западные компании покинули строящиеся заказы. Ключевые из них связаны с пуско-наладочными работами зарубежного оборудования и с поставкой новых комплектующих. «Решить эти проблемы в очень короткие сроки нам помог малый и средний российский бизнес, который оперативно нашел пути выхода из сложившейся ситуации», – отметил он. «Мы и наши коллеги получили колоссальный опыт, когда решали проблемы алгоритмизации работы оборудования, настраивали системы управления программным обеспечением. Надеемся, что сможем трансформировать его в создание современного оборудования и программного обеспечения в масштабах всей отрасли, всей страны», – подчеркнул А.Бузинов.

Еще одним вызовом для отрасли А.Бузинов назвал процесс импортозамещения. «Это даже не само импортозамещение, а его интенсификация. Мы начали проводить опытно-конструкторские работы под оборудование, без которого работа предприятий просто остановится. В этом нам своевременно помогло государство. Сейчас эта работа продолжается. Конечно, это уменьшает объем предлагаемого оборудования для наших заказчиков. Но зато оно будет нашим, российским, современным», – сказал он.

Первый заместитель гендиректора ОСК напомнил, что раньше поставки зарубежного оборудования были четко структурированы и шли в увязке с инжинирингом, послепродажным сервисом и локализацией. Подобной системы на данный момент нет. «Хочу воспользоваться данной площадкой и сказать коллегам: мы однозначно будем пользоваться импортозамещенным оборудованием. Это приоритет номер один. Но мы понимаем, что есть оборудование, производство которого экономически или технологически не выгодно. Заходите в этот бизнес, работайте с дружественными странами, но вы должны понимать, что нам нужна структурированная система поставки оборудования», – обратился А.Бузинов к участникам заседания.

Серьезным вызовом стало обеспечение бесперебойного грузопотока по морским и речным путям. Сегодня этому препятствует недостаток верфей, специализирующихся на крупнотоннажном судостроении. «Мы не строим крупнотоннажную верфь потому, что нужно [закрыть потребность в судах] сейчас, а сейчас не можем обеспечить заказчика, потому что нет крупнотоннажной верфи. Пора разорвать этот круг», – сказал А.Бузинов. С ним согласились и другие участники мероприятия.

В ходе пленарного заседания обсуждались и другие вопросы, касающиеся морской отрасли России. Речь шла о сопоставлении возможностей судостроительных заводов и потребностей судовладельцев, льготных предложениях для судоремонтных предприятий, необходимости создания мощных двухтопливных двигателей и серьезного технического перевооружения всех верфей страны.

*Seanews.ru*

**РЫНКИ**

* **По данным аналитического агентства Drewry, мировой контейнерный индекс Drewry WCI (World Container Index) на 37 неделе 2023 года снизился по сравнению с прошлой неделей на 7,1% до 1561,3 доллара за 40-футовый контейнер.** Сейчас индекс Drewry WCI на 68,4% ниже значения, зафиксированного на 37 неделе 2022 года (4472 доллара за 40-футовый контейнер) и на 85% ниже пикового значения, достигнутого в сентябре 2021 года (10377 долларов). Ставка на доставку контейнера на маршруте Шанхай – Роттердам снизилась на 10% до 1299 долларов за 40-футовый контейнер. На 3% сократилась ставка на направлении Роттердам – Шанхай – до 485 долларов за 40-футовый контейнер. Ставка на трейде Шанхай – Генуя снизались на 10%, до 1698 долларов за 40-футовый контейнер. Ставка на направлении Нью–Йорк – Роттердам сократилась на 1% (до 734 долларов за 40-футовый контейнер), на направлении Шанхай – Нью-Йорк – на 11% (до 3032 долларов за 40-футовый контейнер). В то же время ставка на трейде Азия – тихоокеанское побережье США снизилась на 4% до 2162 долларов за 40-футовый контейнер. Ставки на трейдах тихоокеанское побережье США – Азия и Роттердам – Нью-Йорк не изменились и остаются на уровне предыдущей недели. По оценкам Drewry, в ближайшие несколько недель спотовые ставки на перевозках Восток – Запад останутся примерно на текущем уровне.
* **Введение платы за углеродные выбросы в ЕС приведет к росту фрахтовых тарифов**. Начисления платы за углеродные выбросы стартуют в ЕС с января 2023 года для судов, которые поставляют товары в Европейский Союз и из него. Под налог на углеродные выбросы подпадут такие крупные фрахтовые компании, как MSC и Maersk. Они могут столкнуться с дополнительными издержками в сотнях миллионов долларов, потому что их суда перевозят более 80% грузов мировой торговли. Суда этих компаний также являются крупным источником выбросов. "Это увеличит фрахтовые тарифы",- подчеркнул Торе Лонгва, который является директором по декарбонизации классификационного общества DNV, уточнив, что на цены больше повлияют предложение и спрос. Согласно оценкам DNV, углеродные выбросы для контейнеровоза, который идет между Европой и Азией, может составить €810 тыс. при цене на углерод в €90 за тонну в 2023 году.
* **Ставки фрахта в Азово-Черноморском регионе показали свой пик** (сегмент coaster), при этом часть фрахтователей отказывается перевозить пшеницу, зерновые и бобовые. Многие трейдеры заверяют о падении спроса на мукомольную пшеницу, а румынские цены (на пшеницу с таким же содержанием белка – 12.5%) ниже, чем российские. Если ситуация продолжит развиваться в таком же ключе – рынок, возможно, столкнется cо снижением цен на российскую пшеницу и последующим снижением ставок фрахта на тоннаж Handysize, Panamax.
* **Морской экспорт нефти из России вырос до трехмесячного максимума**. По данным отслеживания танкеров, собранным агентством Bloomberg, средние общенациональные поставки за четыре недели до 17 сентября выросли до 3,34 миллиона баррелей в день. Это скачок примерно на 465 тыс. баррелей в день по сравнению с периодом до 20 августа, причем прирост сконцентрирован в балтийских портах Приморск, Усть-Луга и Новороссийск на Черном море. Как отмечает Bloomberg, увеличение экспорта происходит на фоне роста цен на сырую нефть из-за сочетания устойчивого спроса и сокращения добычи ключевыми производителями, в первую очередь Саудовской Аравией. Королевство обязалось поддерживать добычу на уровне ниже 9 миллионов баррелей в день до конца года, что является самым низким показателем с 2011 года, исключая меры реагирования на пандемию Covid-19 в 2020 году.  Напомним, как сообщил в начале сентября заместитель председателя правительства РФ Александр Новак, Россия продлит дополнительное добровольное сокращение поставок нефти на мировые рынки на 300 тыс. баррелей в сутки до конца декабря 2023 года. По его словам, теперь добровольное решение о сокращении добычи нефти будет пересматриваться ежемесячно, чтобы рассмотреть возможность углубления сокращения или увеличения производства, в зависимости от ситуации на мировом рынке. Мера является дополнением к добровольному сокращению, ранее объявленному Россией в апреле 2023 года, которое продлится до конца декабря 2024 года.

**ДОРОГ БАЛКЕР ДЛЯ ЭКСПОРТА – ОСОБЕННО ВОВРЕМЯ**

**Почему России все же стоит поторопиться со строительством и/или приобретением специализированных судов-углевозов?**

Очередной глобальный экономический кризис заставил даже самые обеспеченные страны мира на время позабыть об исключительно "чистой" энергетики, а резкий рост цен на природный газ простимулировал возвращение к более дешевым и не менее надежным энергоносителям. В результате, добрый старый каменный уголь снова в моде и его нужно на чем-то возить – причем во все больших количествах и на все более значительные расстояния.

**Король-уголь: сколько и куда**

Согласно подсчетам экспертов Международного энергетического агентства (IEA), в 2023 году спрос на уголь в мировом масштабе составит почти 8,4 млрд тонн, что станет очередным историческим максимумом (+0,4% к прошлогодний показателю). Три четверти потребления этих впечатляющих объемов приходится на Китай, Индию и государства Юго-восточной Азии – т.е. на страны, куда Россия вынуждена была преимущественно переориентировать свой энергетический (и не только) экспорт с весны 2022 года.

Соответствующим образом это отразилось и на динамике морских экспортных грузоперевозок угля. По предварительным прогнозам IEA, по итогам текущего года они достигнут 1,335 млрд метрических тонн, что выше предыдущего исторического рекорда 2019-го (1,331 млрд м т). При этом специалисты брокерских компаний отмечают чувствительный (порядка 9%) рост перевозок по данному сегменту в тонно-милях, что свидетельствует как об увеличении отгрузочных партий, так и об увеличении протяженности экспортных маршрутов.

Поскольку на долю Китая приходится до 56% всего потребляемого в мире каменного угля, он заслуженно возглавляет и рейтинг его импортеров, в том числе – и водным транспортом. Только с января по июль (включительно) 2023 года Китай импортировал морским путем почти 212 млн тонн каменного угля, что на 77% больше прошлогодних показателей. Это было связано как со снижением добычи данного энергоносителя в самой Поднебесной, так и с наращиванием его закупок по льготным ценам в России, которая в результате заняла второе (после Индонезии) место в рейтинге основных поставщиков угля в Китай, потеснив Австралию.

Что же касается Индии, то вследствие повышения собственной добычи, за семь месяцев 2023-го ввоз угля в страну просел на 7% в годовом исчислении. Однако наиболее ощутимые потери при этом понесла Индонезии, которая была вынуждена сократить поставки своего угля балкерами типоразмера Capesize (дедвейтом в среднем ок. 180 тыс. тонн), в то время как нашей стране удалось не только удержать, но и закрепить свои экспортные позиции в Индии благодаря гибкой ценовой политике.

В целом же, по итогам текущего года можно ожидать дальнейшего увеличения доходов России от угольного экспорта – в развитие прошлогодних успехов. Стоит напомнить, что согласно официальным данным Минэнерго в 2022г налоговые поступления от российских угледобывающих компаний достигли 360 млрд руб., то есть более чем вдвое превысили соответствующие достижения 2021-го (175 млрд рублей). Вероятность реализации подобного сценария достаточно высока, однако сохраняются и риски, а именно...

**Конкуренты не спят...**

США, чрезмерно увлекшиеся было наращиванием экспорта "сланцевых" нефти и природного газа, теперь возвращаются к идее доминирования еще и в угольном сегменте. Конечно, полное восстановление добычи на законсервированных с началом фрекинговой "революции" угольных шахтах требует продолжительного времени – пока в США добывается едва половина объемов каменного угля от показателей пятнадцатилетней давности. Однако практически одновременно с инициированием антироссийских санкций, американские компании активизировали добычу угля (+3% за прошлый год) и прилагают максимум усилий для дальнейшего увеличения этих темпов.

При этом обеспечение внутреннего энергетического рынка дешевым природным газом позволяет США приступить к наращиванию экспорта каменного угля, не дожидаясь достижения пиковых значений его добычи. Об этом свидетельствует и статистика Администрации энергетической информации (EIA), согласно которой в 2023 году США смогут выделить для внешних рынки 90 млн тонн угля (на 16% больше, чем в 2022-м), а в 2024г на экспорт предполагают отправить 94 млн тонн или 22% всего добываемого в стране угля. Для сравнения: ранее, даже в год рекордной добычи (1,172 млрд тонн в 2008 г), этот показатель не превышал 7%.

Таким образом, темпы прироста экспорта американского угля уже сейчас более чем в пять раз превышают скорость восстановления его добычи, что свидетельствует о достаточно агрессивной экспортной политике Соединенных Штатов Америки в данном сегменте – в дополнение к более чем активному освоению ими выгодных ниш на нефтегазовом рынке.

В первую очередь это касается стран Евросоюза, которые еще в прошлом году отказались от российского угля и с тех пор вынуждены массово закупать более дорогой (в том числе за счет увеличения транпортных расходов) заокеанский. Согласно подсчетам EIA, в 2022-м объемы экспортных поставок этого энергоносителя в Европу из США выросли почти на 48%, до 30 млн тонн и в ближайшей перспективе можно ожидать лишь дальнейшего их увеличения.

Помимо европейского, США прощупывают и другие рынки, в частности – Латинской Америки и Азии, вторгаясь таким образом в зоны непосредственных интересов российских экспортеров угля, которые за последние полтора года переориентировали основную часть своих грузопотоков с запада на восток. При этом, в отличие от своих российских коллег, западные конкуренты не испытывают особых проблем с балкерами-углевозами – как с уже действующим флотом (включая вопросы фрахта и страхования), так и с увеличением его численности в случае необходимости за счет строительства новых и/или покупки возрастных судов.

...**А нам тоннажа не хватает**

Эта хроническая в новейшей истории России проблема особенно обострилась после введения санкций, в значительной степени препятствующих привлечению иностранных судовладельцев к перевозке отечественного экспорта.

Как ранее неоднократно отмечал Korabel.ru, при едва 30%-й обеспеченности собственным балкерным тоннажом (не только по углю, но и по всем навалочным/насыпным грузам), задача пополнения сухогрузного флота требовала максимально эффективного и при том оперативного решения. Определенные надежды на это появились осенью прошлого года, после того как Российское Энергетическое Агентство (РЭА) сообщило о планах Минэнерго по разработке программы обновления углевозного флота. В соответствии с данными РЭА, речь шла о том, чтобы уже к 2030 году довести его численность как минимум до 92 судов, том числе 79-ти типа Panamax, дедвейтом по 52,5 тыс. тон и 13-ти Capesize по 170-180 тысяч тонн.

Общая стоимость программы оценивалась в 180-200 млрд. рублей, что практически исключало возможность ее выполнения за счет исключительно новостроя. Впрочем, в марте уже 2023 года появились сообщения о возможности распространения программы государственного субсидирования на обслуживание кредитов для закупки транспортных судов и на вторичном рынке. Среди первоочередных кандидатов на приобретение были названы 60 балкеров – правда, снова без указания специализации (под уголь, зерно, удобрения, руду и т. п.) и типоразмеров.

К сожалению, последующие месяцы не добавили ясности относительно практических шагов по реализации всех этих обнадеживающих планов, а смена высшего руководства АО "ОСК" лишь добавила неопределенности как перспективам давно обещанного "расчехления" программ крупнотоннажного судостроения на отечественных верфях, так и размещения соответствующих заказов за рубежом.

На фоне же повышенного внимания, традиционно уделяемого в России наливным и СПГ-танкерам, более скромные (и при том не столь сложные в производстве) балкеры столь же традиционно уходят в тень – что чревато не только контрпродуктивным затягиванием решения проблемы, но и реальными рисками для экспортеров в условиях существенного обострения конкуренции и жесткого санкционного давления.

Между тем, рынок неумолимо диктует свои законы, пренебрежение которыми чревато чувствительными потерями уже в обозримом будущем. При этом потери госбюджета, связанные с недополучением прибыли от экспорта, могут быть в значительной степени обусловлены недостаточно эффективным распределением средств, аккумулированных для пополнения транспортного флота.

**Новострой и сэкондхенд – динамика цен**

Что касается заказа балкеров на иностранных верфях, то наиболее комфортные (с финансовой точки зрения) моменты для этого были упущены по крайней мере дважды:

Первый из них (с ранней весны 2020 по февраль 2021-го) был отмечен наиболее значительным снижением цен на фоне общей стагнации мировой экономики, "переболевшей" Covid-19. Второй же, с поздней осени 2022-го по апрель-май 2023-го, характеризовался кратковременным, но также заметным проседанием стоимости контрактов, за время которого рынок окончательно "переварил" новые приоритеты, вызванные изменением логистических цепочек (больше грузов на большие расстояния).

Результатом вполне предсказуемо стал рост цен. Причем в первую очередь – на более крупные суда. Так, средняя стоимость контрактов на сооружение балкеров Capesize сперва вернулась к промежуточному уровню в $65 млн за единицу, а затем пробила его, устремившись к $70-млн "потолку". Средние цены на балкеры типоразмера Panamax поднялись до $40 млн за судно, а на Supramax – преодолели $35-млн рубеж.

Наименее значительная восходящая коррекция (к $30 млн/ед.) при этом наблюдалась в сегменте Handy-, где цены так и не достигли прошлогодних осенних уровней. Впрочем, суда семейства Handy представляются наименее востребованными для обеспечения угольного экспорта, так что их достаточно привлекательная (в целом) ценовая динамика их новостроя может скорее заинтересовать отечественных зернотрейдеров. Желающим же разместить заказы на балкеры-углевозы теперь очевидно придется смириться с их дальнейшим поступательным подорожанием.

Вторичный же рынок, напротив, в последние три месяца продемонстрировал проседание цен по всем основным типоразмерам, тем более заметным на фоне их активного роста в начале года. Как и следовало ожидать, менее всего при этом подешевели ключевые для обеспечения экспортных перевозок угля балкеры Capesize и Panamax, в то время как более универсальные суда типоразмера Supramax установили своеобразный рекорд стабильного помесячного снижения цен на 3-4%:

В последние недели августа наибольшая активность на вторичном рынке наблюдалась в сегменте Capesize. При этом, по данным брокерской компании Banchero Costa (Италия), как минимум два 14-летних судна этого типа дедвейтом по 180 тыс. тонн были приобретены за $21 млн за единицу, а их более скромные по вместимости (176 тыс. тонн), но более молодые (2011-2012 года постройки) собратья обошлись своим новым хозяевам в $22 и $24,7 млн соответственно.

Очевидно, на фоне проседания цен оживился и сегмент Supramax/Ultramax, где два однотипных 13-летние балкера дедвейтом по 57 тыс. тонн были реализованы за $11,2 и $10,7 млн соответственно, а продажная цена 11-летнего сухогруза дедвейтом в 56 тыс. тонн установила своеобразный рекорд в $18,2 млн.

Итак, строить балкеры-углевозы (на российских или зарубежных верфях) или все-таки покупать их на вторичном рынке? Будем надеяться, что четкий ответ на эти вопросы мы услышим (а практические результаты – увидим) уже в самом ближайшем будущем.

*korabel.ru*

**Составители Бюллетеня не несут ответственности за достоверность, полноту или качество предоставленной информации, поскольку все использованные материалы взяты из открытых источников.**