**29.04.2020 ИНФОБЮЛЛЕТЕНЬ №17**

**Перепечатка материалов без разрешения владельца – марки** [CIA SUR](mailto:CIA@SUR) ***- ЦИА РПСМ* - запрещена и преследуется по закону.**

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

**СОДЕРЖАНИЕ**

* Официальная хроника 1
* Влияние эпидемии коронавируса на морскую отрасль 16
* Морякам 23
* Подготовка морских кадров 32
* Безопасность моряков и судов 33
* Происшествия 37
* Защита окружающей среды 40
* Новости портов 43
* Новости судостроения 45

**ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА**

* **Принято решение о применении балльной системы для определения российского происхождения судна.** Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом в рамках совещания в Совете Федерации (в режиме видеконференцсвязи) сообщил директор департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга Борис Кабаков. По его словам, баллы будут начисляться в зависимости от того, какое оборудование, материалы и комплектующие произведены в России. При достижении определенного количества баллов судно будет признаваться произведенным в России и соответственно предоставлять возможность пользоваться связанными с этим преференциями. Как сообщало ИАА «ПортНьюс» ранее, в начале апреля 2019 года было принято постановление правительства РФ о критериях российского происхождения судов (правительство России утвердило изменения в постановление №719 от 17 июля 2015 года). Документом определяются критерии определения российского происхождения судна, что не исключает возможность кооперации с зарубежными предприятиями при его создании. Документ был согласован с Минтрансом, другими заинтересованными ведомствами и организациями.
* Федеральным порталом для размещения проектов нормативно-правовых актов опубликован **проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в Инструкцию о порядке применения Положения об удостоверении личности моряка**, утвержденную приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 декабря 2008 г. № 213». Как следует из пояснительной записки к проекту, федеральным законом Российской Федерации от 16 декабря 2019 г. № 439-фз внесены изменения в Трудовой кодекс Российской Федерации.В Инструкцию о порядке применения Положения об удостоверении личности моряка вносятся дополнения, направленные на уточнение порядка оформления, выдачи и применения удостоверения личности моряка и приведение ее в соответствие внесенным в Трудовой кодекс Российской Федерации изменениям.
* Федеральным порталом для размещения проектов нормативно-правовых актов опубликован **проект Порядка проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота**, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации. Процедура публичного обсуждения документа продлится до 21 мая 2020 года.
* **Выручка российских рыбаков по итогам 2020 года будет ниже запланированной и составит около 380 млрд руб.** Такой прогноз высказал ИАА «ПортНьюс» президент Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров (ВАРПЭ) Герман Зверев. «Денежный улов отрасли будет ниже запланированных показателей», - считает Зверев.По его словам, ситуация складывающаяся на потребительском рынке из-за пандемии коронавируса (COVID-19), сейчас напоминает события мирового экономического кризиса 2008 – 2009 годов.Так, в 2009 – 2010 годы рынок рыбопродукции в России сократился более чем на 15% (на 400 тыс. тонн), а финансовые показатели отрасли резко «заторомозились». В частности, тогда прирост отраслевой прибыли снизился в 15 раз.«Видимо по похожему сценарию будут развиваться события в отрасли и в текущем году», - предположил президент ВАРПЭ.
* **Минтранс России запустил пилотный проект контроля транзитных перевозок санкционных товаров на мультимодальном маршруте с использованием электронных навигационных пломб.** Об этом сообщает пресс-служба министерства.Подчеркивается, что впервые тестирование охватывает контейнерные перевозки на территориях морских портов.Так, из Финляндии в Санкт-Петербург на этой неделе отправлен 40-футовый контейнер компании Maersk с промышленной продукцией. В Россию он завезен через Большой порт Санкт-Петербург. На таможенном посту «Турухтанный» на контейнер наложена электронная навигационная пломба. По железной дороге контейнер отправится в Восточный порт, откуда после снятия пломбы - в Южную Корею. По территории России путь займет 10 суток. Информация о маршруте и состоянии электронной пломбы доступна в онлайн режиме всем участникам процесса перевозки.Государственная система отслеживания перевозок санкционных товаров с использованием электронных навигационных пломб на основе ГЛОНАСС создается в рамках реализации указа президента РФ от 24 июня 2019 г. ?290.Электронные навигационные пломбы российского производства предоставлены оператором системы отслеживания перевозок – компанией «Центр развития цифровых платформ».По словам заместителя министра транспорта России Алексея Семёнова, пилотный проект мультимодального маршрута позволит повысить эффективность и привлекательность системы для грузоотправителей и грузоперевозчиков.Как сообщалось ранее, с начала апреля «РЖД Логистика» и «ОТЛК ЕРА» осуществляют тестовые транзитные перевозки санкционных товаров из Европы в Китай по железной дороге. Ранее Россия и Казахстан провели успешный пилотный проект мониторинга транзита на автомобильном транспорте в рамках ЕАЭС.
* **Maersk предлагает увеличенный срок бесплатного хранения на терминалах в Московской области для грузов своих клиентов,** идущих через Петербург в Москву и Центральный регион. В среднем срок бесплатного хранения увеличен с 5 до 21 суток – это касается контейнеров как с растаможенными, так и с нерастаможенными грузами.Как пояснили SeaNews в российском офисе Maersk, компания достигла договоренности об эксклюзивных условиях с терминалами, через которые работает в Подмосковье.По растаможенным контейнерам в Санкт-Петербурге линия также предлагает увеличенный срок бесплатного хранения на базе припортовых терминалов.Увеличенные сроки бесплатного хранения будут действовать в течение всего периода ограничений, введенных в связи с эпидемией  COVID-19.В Maersk считают, что увеличение бесплатного срока хранения на СВХ в четыре раза позволит импортерам сократить логистические издержки и поддержит их в этот сложный период.
* **В состав флота Транспортной группы FESCO вошел новый сухогруз «ФЕСКО Улисс»**. Как сообщает пресс-служба Группы, в первый рейс судно вышло 17 апреля 2020 года. «ФЕСКО Улисс» доставит из Китая в шведский порт Копманхолмен оборудование для ветряных электростанций.Многоцелевое судно может перевозить, в том числе контейнеры. «ФЕСКО Улисс» оснащен современным оборудованием и имеет высокий класс автоматизации. Его ледовый класс соответствует стандартам, позволяющим работать в Арктических морях. Длина сухогруза – 138 м, ширина – 21 м и дедвейт – 12 711 тонн. Экипаж состоит из 14 человек. Сухогруз назван в честь бухты на южном побережье полуострова Муравьева-Амурского (Приморский край). Как сообщалось ранее, в 2019 году флот Группы пополнили два контейнеровоза «ФЕСКО Монерон» и «ФЕСКО Магадан».
* **Экспорт нефти из России в Китай в марте 2020 года вырос на 31% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.** Об этом сообщило агентство Reuters со ссылкой на данные таможни Китая от 26 апреля. Отмечается, что импорт из Саудовской Аравии за тот же период, которая является основным поставщиком для Китая, сократился на 1,6% по сравнению с мартом прошлого года. В целом импорт нефти в Китай вырос на 4,5%, до 9,68 млн баррелей в сутки, несмотря на падение внутреннего спроса из-за ограничений, вызванных распространением коронавируса.По данным агентства, Россия в прошлом месяце поставила Китаю 7,02 млн тонн нефти, что равно 1,66 млн баррелей в сутки. Поставки из Саудовской Аравии составили 7,21 млн тонн или 1,7 млн баррелей в сутки. При этом в январе и феврале Китай импортировал из России около 1,71 млн баррелей в сутки. Импорт нефти в Китай из США в марте сохранился на уровне, близком к нулю. Таможня КНР пятый месяц подряд не фиксирует поставки из Венесуэлы. Импорт нефти из Ирана составил около 2,6 млн тонн, что на 11,3% больше, чем по данным прошлого года.
* **Компания «Роснефть Бункер»,** оператор бункеровочного бизнеса НК «Роснефть», расширила географию реализации малосернистого остаточного топлива RMLS 40. Кроме Дальнего Востока Компания начала поставки этого экологичного судового топлива в морские порты Черного моря, Арктического и Балтийского регионов, сообщает пресс-служба «Роснефти». В первом квартале этого года компания поставила в адрес отечественных и иностранных судовладельцев 112 тыс. тонн топлива RMLS 40 вид Э II. Содержание серы в нем составляет не более 0,5 %, что соответствует требованиям Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL)
* **В Швеции создана новая судоходная компания – Skaw Shipping & Transport.** Офисы компании располагаются в Гетеборге и Стенунгсунде. Как сообщает Splash 24/7, новая компания специализируется на short-sea сервисах и инфраструктурных проектах, а также предоставляет экспедиторские услуги строительным компаниям, которым необходимы логистические решения. Для этих целей Skaw зафрахтовала сухогруз дедвейтом 4,7 тыс. тонн, а по мере развития бизнеса намерена приобрести собственное судно.Недавно компания перевезла модули домов для строительства жилого комплекса из Клайпеды в Гетеборг. По этому проекту планируется еще 20 рейсов.
* Сегодня, 28 апреля над зданием ПАО **«Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП) в Якутии поднят вымпел навигации-2020.** Это означает, что горячая пора для речников началась чуть раньше предыдущих лет. Об этом порталу «Морские вести России» сообщили в пресс-службе ЛОРП. С зимнего пункта отстоя в Киренске танкер «Петр Бекетов» с баржей МН-2800 двинулся на Осетрово, где встанет под погрузку нефтепродуктов для АО «Саханефтегазсбыт» в объеме 3,5 тысячи тонн.Генеральный директор ПАО «ЛОРП» Сергей Ларионов поздравил коллег с началом навигации, пожелал успешной работы всем экипажам и береговым службам. -Перед речниками Ленского пароходства стоят большие задачи по доставке грузов в полном объеме, несмотря на сложившуюся эпидемиологическую обстановку. Необходимо приложить максимум усилий для своевременного выхода флота в запланированные рейсы, выполнить все поставленные цели, – отметил Сергей Ларионов.Суда Ленского пароходства отправятся с каменным углем на Амгу, Вилюй, Витим, Алдан. Из Осетрово на Пеледуй, Ленск, Олекминск, Якутск отправятся теплоходы с народно-хозяйственными и топливно-энергетическими ресурсами, которые с открытием Арктической навигации будут доставлены и в дальние пункты назначения через Северный морской путь. Всего пароходством планируется перевезти около 1 млн 300 тысяч тонн грузов.
* Ледокол «Капитан Драницын» ФГУП «Росморпорт» вернулся в порт приписки Мурманск после продолжительной навигации. Начиная с ноября прошлого года судно участвовало в международной полярной экспедиции MOSAiC (Multidisciplinary drifting Observatory for the Study of Arctic Climate), призванной изучить влияние самого северного региона на глобальный климат. В высоких широтах Арктики ледокол обеспечивал доставку снабжения, сменного экипажа и научных работников на дрейфующую станцию проекта, базой для которой является немецкий ледокол Polarstern.Для ФГУП «Росморпорт», официального партнера полярной экспедиции от Российской Федерации, участие ледокола в проекте не обошлось без рекордов.**«Капитан Драницын» стал первым в мире дизель-электрическим ледоколом, который достиг самой высокой точки в Арктике – 880 36' северной широты в зимний период.** Движение ледокола ФГУП «Росморпорт» к месту нахождения полярной экспедиции происходило в тяжелейших ледовых условиях.Другой немаловажный рекорд – уникальная бункеровка тяжёлым топливом на широте 84046' с другого ледокола ФГУП «Росморпорт» «Адмирал Макаров». Многолетние льды, торосистость, заснеженность, а также сильное сжатие затрудняли движение ледокола «Капитан Драницын», который использовал топлива больше, чем было запланировано. В результате – побит рекорд более чем 80-летней давности, когда в 1939 году ледокол СССР «Ермак» передал необходимый запас угольного топлива для судов «Седов», «Малыгин» и «Садко» в координатах 840 46' северной широты и 660 31' восточной долготы.После возвращения в родной порт ледокол «Капитан Драницын» в течение четырнадцати дней отстаивался на якорной стоянке в соответствии с предписанием Роспотребнадзора о карантинных мероприятиях. Ранее ледокол заходил в норвежский порт Тромсё, куда он доставил ученых и сменный экипаж немецкого судна и где произвел утилизацию отходов, вывезенных с ледокола Polarstern.
* **Правительство Южной Кореи выделит 1,25 трлн вон (1,01 млрд долларов США) на финансирование судоходной отрасли,** сообщает Splash со ссылкой на заявление, опубликованное Министерством океанов и рыболовства.382 млн долларов из согласованного пакета получит национальный перевозчик HMM. Для HMM на верфях страны строится серия крупнейших в мире контейнеровозов. Сегодня президент Южной Кореи принимает участие в церемонии имянаречения первого судна серии HMM Algeciras, - об этом сообщает ТАСС. Другие отрасли, которые получат государственную помощь, включают судостроение, авиакомпании, автомобильный сектор, производителей оборудования, энергетические компании и телекоммуникационный сектор.
* **АО «Транснефть-Верхняя Волга» завершило подготовку флота к навигационному периоду,** сообщила пресс-служба компании. В составе парка плавсредств предприятия -  катер нефтесборщик, три катера - бонопостановщика, четыре буксирных катера, служебно–разъездное судно и 57 прочих моторных плавсредств.Эксплуатация судов позволяет обеспечить надежность и оперативность доставки ремонтных бригад в труднодоступные места назначения, в том числе в период прохождения весеннего паводка.Завершен текущий ремонт и техническое обслуживание механизмов и устройств плавсредств и маломерных судов. Весь флот прошел процедуру классификационного освидетельствования, технического осмотра контролирующими органами Российского речного регистра и государственной инспекции по маломерным судам, а также проверку на соответствие санитарно-гигиеническим и эпидемиологическим требованиям.В мае, после официального открытия навигационного периода, все суда АО «Транснефть-Верхняя Волга» будут приняты в сезонную эксплуатацию.
* **На фоне рекордно низких цен на нефть целая армада танкеров направляется в США из Саудовской Аравии**. По оценкам блогеров, они везут через Атлантический океан 40 млн баррелей нефти.В апреле Саудовская Аравия увеличила поставки нефти в США по сравнению с февралем в 4 раза. Об этом сообщают блогеры Tankertrackers.com, которые отслеживают танкерные перевозки. По их данным, в феврале в США отправляли в среднем 366 тыс. баррелей в сутки, а в первые две недели апреля — 1,46 млн баррелей.Речь идет о танкерах, которые сейчас направляются в США из Саудовской Аравии. Сейчас, по данным Tankertrackers.com, на маршруте находятся 40 танкеров, вместимость каждого из них составляет 2 млн баррелей. Срок доставки — от четырех недель от места загрузки.Анонимный представитель саудовских властей опроверг телекомпании CNBC информацию блогеров, однако те продолжают настаивать на объективности. Их данные лишь ненамного отличаются от оценок Refinitiv Energy, которая частично принадлежит агентству Reuters. Та сообщает об отправке из Саудовской Аравии в США 1,25 млн баррелей в сутки в апреле.Для Соединенных Штатов информация об увеличении поставок саудовской нефти создает дополнительное давление на и так рекордно низкие цены внутри страны. Несмотря на то, что Минэнерго США ведет переговоры с компаниями о предоставлении им хранилищ Стратегического нефтяного запаса США, на рынке опасаются, что скоро в стране просто негде будет хранить нефть из-за низкого спроса и высокой добычи.Впрочем, с саудовской нефтью не так все просто. С одной стороны, сенаторы США обвиняли королевство в попытке похоронить сланцевую добычу и грозили санкциями. С другой, часть американских НПЗ работает с саудовской нефтью, потому что их оборудование настроено на средние и тяжелые сорта и не может перерабатывать легкие американские.Кроме того, через Motiva госкомпания Saudi Aramco является единоличным собственником крупнейшего в США НПЗ в Порт-Артуре. Его мощность составляет 623 тыс. баррелей в сутки.Напомним, что страны ОПЕК+ и не участвующие в сделке государства «Большой двадцатки» договорились снизить добычу нефти в мае—июне на 15 млн баррелей в сутки. Больше всех на себя взяли Россия и Саудовская Аравия — по 2,5 млн баррелей. При этом Международное энергетическое агентство (IEA) оценивает снижение спроса в мае—июне в 23 млн баррелей, а в апреле — вообще в 29 млн баррелей в сутки.
* **Береговая охрана США ведет мониторинг скопившихся нефтяных танкеров вблизи портов Лос-Анджелес и Лонг-Бич**. По состоянию на вторую половину дня 23 апреля у побережья Южной Калифорнии находилось 27 танкеров.В условиях обвала цен на нефть танкеры стали плавучими хранилищами. По данным Bloomberg, около Калифорнии сейчас находится объем, соответствующий 20% мировых потребностей в нефти. Значительное число нефтеналивных танкеров также скопилось у берегов Мальты и Южной Африки.По информации Wall Street Journal, объем углеводородного сырья в трюмах с 1 марта увеличился на 76%.Напомним, 20 апреля стоимость нефти марки WTI на Нью-Йоркской товарной бирже впервые достигла отрицательных показателей.Как отмечают в Euronews, расчет трейдеров  заключается в том, что эпидемия коронавируса к концу года сойдет на нет, тогда спрос на нефть и, соответственно, цены на нее подскочат.
* На прошлой неделе **PGNiG Upstream Norway, дочерняя структура польской нефтегазовой компании PGNiG, приступила к добыче еще на одном месторождении на норвежском континентальном шельфе**. Лицензионные партнеры, в число которых входят Aker BP в качестве оператора и PGNiG в качестве партнера, ввели в эксплуатацию первую добывающую скважину на месторождении Эрфугль. Ввести в эксплуатацию остальные скважины планируется в конце текущего года. Месторождение Эрфугль очень привлекательно с точки зрения прибыльности. Добыча на месторождении экономически выгодна при ценах на нефть выше 15 долларов США за баррель, поскольку скважины могут быть подключены к действующей плавучей буровой установке (FPSO) «Skarv», что значительно снижает затраты на разработку месторождения. Поэтому PGNiG Upstream Norway и ее лицензионные партнеры решили продолжить бурение скважин, несмотря на сложные рыночные условия, обусловленные снижением цен на углеводороды.План разработки месторождения Эрфугль предусматривает бурение шести скважин в два этапа. Скважина, которая только что начала добычу, является первой из трех скважин, запланированных на втором этапе разработки. Скважины второй фазы были первоначально намечены для запуска добычи только в 2023 году. Работы по разработке ускорились после того, как были приняты технические меры для увеличения мощности платформы «Skarv».Ожидается, что добыча из двух других скважин, запланированных на втором этапе разработки, начнется в 2021 году, тогда как на трех скважинах первого этапа начать добычу планируется в конце 2020 года.Эрфугль – это газоконденсатное месторождение, извлекаемые запасы которого оцениваются в 300 млн баррелей нефтяного эквивалента. На полке добычи на месторождении Эрфугль PGNiG рассчитывает добывать на нем 500 млн кубических метров в год природного газа, который будет поставляться в Польшу по магистральному газопроводу Baltic Pipe.PGNiG Upstream Norway владеет долей 11,92% в лицензии. Оператором является Aker BP, а другими партнерами выступают Equinor Energy и Wintershall DEA.После запуска добычи второй очереди месторождения Эрфугль количество добывающих проектов PGNiG на шельфе Норвегии достигнет семи. Инвестиционно-аналитическая работа ведется еще по 4 проектам.  А всего в настоящее время компания владеет 29 лицензиями на норвежском континентальном шельфе, еще по 2 лицензиям завершаются сделки по покупке долей участия.Отметим, что к пробной эксплуатации первой очереди месторождения Эрфугль приступили в 2013 году, разработка месторождения ведется с помощью  FPSO «Skarv» (плавучая установка для добычи, хранения и отгрузки нефти).  Полностью первая очередь месторождения должна быть введена в эксплуатацию в 2020 году с 3 добывающими скважинами. Характеристики FPSO «Skarv»: дедвейт – 129193 тонн, длина 295 м, ширина 51 м, год постройки 2010.Напомним, в настоящее время основной объем импортного газа (примерно 9 млрд кубических метров) Польша получает из России. Договор на поставку газа из России в Польшу, так называемый «ямальский контракт», был заключен еще в 1996 году, он рассчитан до 2022 года. Однако Польша неоднократно заявляла о желании снизить зависимость от России, с декабря 2022 года страна намерена отказаться от закупок природного газа в России по «ямальскому контракту», надеясь, судя по всему, на добычу в собственной стране, на шельфе Норвегии и поставки СПГ с других стран.
* **Перевозчики не отказались от контрактов на оборудование судов скрубберами, однако переориентируют суда на маршрут в обход Африки, вокруг мыса Доброй Надежды, чтобы не платить за транзит через Суэц.** Цены на топливный мазут марки IFO380 упали до 190 долларов США за тонну в Сингапуре и 163 долларов США за тонну в Роттердаме, стоимость низкосернистого топлива, соответсвующего требованиям нового регламента IMO-2020, составляет 262 доллара США и 218 долларов США за тонну соответственно.Между тем, в условиях низких цен на топливо все больше перевозчиков начинают практиковать переориентацию судов на маршрут в обход Африки вокруг мыса Доброй Надежды, чтобы сэкономить на сборах за транзит через Суэц, которые для судна вместимостью 20 тыс. TEU составляют около 700 тыс. долларов США.При текущих ценах на бункер, длинный маршрут в обход южного окончания Африки обходится дешевле даже если судно не оборудовано скруббером и работает на низкосернистом топливе. По данным ТАСС, до недавнего времени перевозчики отправляли по длинному пути в основном лишь суда на обратных сервисах в направлении портов Азии. Единственным перевозчиком, который пользовался этим маршрутом на основном направлении из Азии, был CMA CGM. Однако Alphaliner пишет, что в ближайшее время это начнут практиковать все альянсы.
* **Kuehne + Nagel** опубликовал финансовые показатели за первый квартал 2020 года. Выручка по группе сократилась на 6,2% до 4,9 млрд швейцарских франков (5,1 млрд долларов), валовая прибыль – на 5,1% до 1,9 млрд франков (1,9 млрд долларов). Показатель EBITDA снизился на 9,6% до 378 млн франков (388,5 млн долларов), операционная прибыль – на 24% до 184 млн франков (189,1 млн долларов). Чистая прибыль составила 139 млн франков (142,9 млн долларов), на 23,2% меньше, чем за первый квартал прошлого года. Как отмечают в компании, из-за пандемии коронавируса объемы в первом квартале резко сократились, в результате финансовые показатели Kuehne + Nagel оказались существенно ниже прошлогодних. «Пандемия коронавируса оказалась серьезным глобальным вызовом, в том числе и для Kuehne + Nagel, – отметил CEO группы Детлеф Трефцгер. – Объемы производства существенно снизились». При этом, по его словам, перевозки товаров первой необходимости и фармацевтической продукции остались на высоком уровне. Так, с начала марта Kuehne + Nagel обеспечил авиаперевозку из Азии около 300 млн масок. А в сегменте контрактной логистики в первом квартале вдвое увеличились перевозки товаров e-коммерции, в том числе особенно высокий спрос на продукты питания, кофе, напитки и игрушки. На 145% увеличилась активность клиентов на онлайн-платформе Kuehne + Nagel.
* **В связи со значительным сокращением спроса на перевозки в/из Китая, выразившемся двузначными цифрами, сегмент Sea Logistics раньше других столкнулся с последствиями вызванного коронавирусом кризиса**. В то же время, хорошую динамику показывали рефперевозки (в частности, фармацевтической продукции) и экспорт из Латинской Америки (в частности, скоропортящихся продуктов). Объем перевозок в сегменте Sea Logistics уменьшился на 6,2% до 1,075 млн TEU (-71 тыс. TEU). Выручка сократилась на 6,9% до 1,7 млрд франков (1,8 млрд долларов), валовая прибыль – на 9,9% до 344 млн франков (353,5 млн долларов), операционная прибыль – на 29,5% до 79 млн франков (81,2 млн долларов). Сегмент Air Logistics особенно пострадал от эпидемии. Начиная с марта было отменено много пассажирских рейсов. Всего за несколько недель суммарная провозная способность авиалиний в глобальном масштабе сократилась примерно на 60%. С точки зрения спроса, закрытие производств в Китае, Европе и Америке привело к резкому снижению потребления и, как следствие, к снижению объемов авиаперевозок. Более востребованными были разовые чартерные рейсы по заказу фармацевтических компаний и срочные перевозки. Перевозки в сегменте Air Logistics упали на 9% до 372 тыс. тонн. Выручка снизилась на 6,8% до 1,1 млрд франков (1,1 млрд долларов), операционная прибыль – на 11,3% до 71 млн франков (73 млн долларов), валовая прибыль – на 5,8% до 307 млн франков (315,5 млн долларов). В сегменте Road Logistics выручка снизилась на 4,2% до 863 млн франков (886,9 млн долларов), валовая прибыль – на 1,4% до 281 млн франков (288,8 млн долларов), операционная прибыль – на 29,2% до 17 млн франков (17,5 млн долларов). В сегменте Contract Logistics выручка снизилась на 6,1% до 1,2 млрд франков (1,3 млрд долларов), валовая прибыль – на 4% до 946 млн франков (972,2 млн долларов), операционная прибыль – сразу на 34,6% до 17 млн франков (17,5 млн долларов).
* **АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» в навигацию 2020 года планирует задействовать около 200 ед. сухогрузного и наливного флота.** Об этом сообщает пресс-служба компании. Грузовую навигацию на Верхней Волге пароходство открыло 22 апреля - теплоходы «ОТ 2459» и «Волго-Дон 195» вышли из ворот шлюза Городецкого гидроузла (Нижегородская область) в Череповец под погрузку металлом.Как сообщалось ранее, на Нижней Волге (г. Волжский, Волгоградская область) и на Дону (г. Ростов-на-Дону) навигация открылась в марте. Суда Волжского пароходства уже перевезли более 500 тыс. тонн различных грузов.В пароходстве рассказали, что на Нижней Волге три теплохода типа «Волга-Флот», в апреле начавшие навигацию, решением компании были переименованы в честь 75-летия Победы». Переоборудованным из танкеров в сухогрузы теплоходам присвоены имена капитанов Волжского пароходства, прошедших Великую Отечественную войну и всю жизнь проработавших на флоте: Владимира Андреевича Кириллова (теплоход «Владимир Кириллов»), Андрея Ивановича Белодворцева (теплоход «Андрей Белодворцев») и Евгения Михайловича Матвеева (теплоход «Евгений Матвеев»).Добавим также, что сегодня открылась транзитная навигация в Волжском бассейне - Городецкий шлюз начал работу на четыре дня раньше срока.АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. Выполняет грузовые перевозки на внутренних водных путях России, в сообщении «река-море» и международных морских направлениях. 9,3 млн т — объем перевозок компании в 2019 году.
* **Нефтедобывающие компании Казахстана рассматривают альтернативные маршруты поставок своей нефти, в первую очередь в России.** Главным экспортным маршрутом Казахстана является «Каспийский трубопроводный консорциум» (КТК), по которому нефть сорта CPC Blend, которую добывают на месторождениях Тенгиз и Карачаганак, поставляется на черноморский терминал Южная Озереевка вблизи Новороссийска. Как сообщает Reuters со ссылкой на свои источники, обвал цен на каспийский сорт нефти CPC Blend и проблемы с его сбытом заставляют производителей искать альтернативные пути поставок нефти, и в первую очередь их внимание обращено к трубопроводной системе «Транснефти», чтобы получать на выходе из трубы более маржинальный сорт Urals.По оценке Reuters, скидка на CPC Blend к основному российскому сорту Urals на прошлой неделе составляла в среднем около $6 за баррель, тогда как в прошлом сорт CPC Blend, как правило, торговался с премией к Urals.В апреле дифференциалы CPC Blend рухнули до исторического минимума – скидка на этот сорт к североморскому эталону достигала $10 за баррель.По данным источников Reuters, традиционные клиенты КТК, в том числе акционеры консорциума, в мае подали заявки на экспорт нефти по трубопроводу Атырау – Самара, соединяющему казахстанские нефтепроводы с российскими, для дальнейшей поставки по системе «Транснефти» в порт Усть-Луга и планируют использовать это направление в июне.Нефтяные компании Казахстана, которые обычно экспортируют нефть по КТК, подали заявки на транзит через РФ в размере более 500 тыс. тонн нефти сверх стандартной программы.Однако, как отмечает Reuters, принять всех желающих «Транснефть» в систему Атырау – Самара без сокращения транзита для нынешних поставщиков не сможет, но место в трубе может освободиться по мере сокращения добычи в рамках нового пакта ОПЕК+.По данным информационно-аналитического центра нефти и газа Казахстана, транзит нефти Казахстана по системе Атырау – Самара в 2019 году составлял в среднем 1,1 млн тонн в месяц.По данным онлайн-сервиса SeaNews ПОРТСТАТ, по итогам первого квартала 2020 года объем перевалки нефти АО «КТК-Р» составил 16,9 млн тонн – на 4,7% больше, чем за аналогичный периода прошлого года.Напомним, что акционерами КТК являются: Российская Федерация – 31% (представлена «Транснефтью»  – 24% и «КТК Компани» – 7 %); Республика Казахстан – 20,75% (представлена «Казмунайгазом» – 19% и Kazakhstan Pipeline Ventures LLC – 1,75%); Chevron Caspian Pipeline Consortium Company – 15%, LUKARCO B.V. – 12,5%, Mobil Caspian Pipeline Company – 7,5%, Rosneft-Shell Caspian Ventures Limited – 7,5%, BG Overseas Holding Limited – 2%, Eni International N.A. N.V. – 2% и Oryx Caspian Pipeline LLC – 1,75%.
* 22  апреля атомный контейнеровоз «Севморпуть» ФГУП «Атомфлот» вышел из порта Мурманск в направлении архипелага Земля Франца-Иосифа. **Единственное в мире транспортное судно с ядерной энергетической установкой** доставит в бухту Северная бетонные плиты, контейнеры, строительные материалы и автотехнику. По информации пресс-службы «Росатома», владельцем груза является ООО «Запсибгазпром — Газификация».«Атомный контейнеровоз «Севморпуть» доставит около 14,5 тысяч тонн груза, – сообщил генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка. – Переход до места выгрузки на припай займет меньше трех суток. В апреле и мае всего будет обеспечено два таких рейса».У архипелага Земля Франца-Иосифа атомный контейнеровоз «Севморпуть» встретит атомный ледокол «Вайгач». Он подготовит подходной канал для постановки транспортного судна к месту выгрузки на припайный лед.По словам капитана «Севморпути» Олега Маркова, выгрузка на припай продлится до десяти суток, экипаж обеспечит ее собственными силами. «Надеемся, что погода не внесет свои коррективы в наши планы», – сказал он.После завершения выгрузки атомный контейнеровоз выйдет в Мурманск за второй партией груза.
* **OOIL, материнская компания OOCL**, опубликовала неаудированные операционные и финансовые показатели линии за первый квартал 2020 года. Объем перевозок снизился на 0,4% и составил 1,6 млн TEU. По всем направлениям, за исключением внутриазиатско-автралийского, наблюдался рост. На трансатлантике перевозки выросли на 8,7% до 127 тыс. TEU, на трейде Азия – Европа – на 2% до 331,7 тыс. TEU, на транстихоокеанском направлении – на 2% до 449,8 тыс. TEU. На внутриазиатско-автралийском трейде объемы сократились на 4,5% до 689,9 тыс. TEU.
* **Объемы грузоперевозок на судах Viking Line** остаются высокими несмотря на непростые обстоятельства.  Как заявили в компании, спрос на морские перевозки вырос еще больше после 12 апреля.«В сложившихся исключительных обстоятельствах Viking Line продолжает как выполнять грузовые перевозки, так и оказывать связанные с ними логистические услуги в целях обеспечения поставок в Финляндию. Объем грузоперевозок остается высоким, – говорится в заявлении компании. – Загрузка судов в ряде случаев составляет 100%».По словам Харри Тамминена, директора Viking Line по грузоперевозкам, приятным сюрпризом стало оживление рынка грузоперевозок после католической Пасхи 12 апреля. «Объемы перевозок продолжают расти, и рынок не показывает никаких конкретных признаков сокращения объемов в ближайшем будущем», – сказал он. В настоящее время на грузоперевозках задействованы четыре из пяти судов под флагом Финляндии, принадлежащие Viking Line, – «Viking Grace», «Amorella», «Rosella» и «Gabriella». Основной упор делается на гарантированную доставку продовольствия и медицинских грузов.«Мы смогли оптимизировать график  движения в этот непростой период, принимая во внимание потребности рынка и благодаря нашим клиентам», – отметил Х.Тамминен.
* **Правительственная комиссия по повышению устойчивости российской экономики одобрила перечень системообразующих организаций транспортного комплекса,** подготовленный Минтрансом России. Перечень составлен с учетом утвержденных Комиссией отраслевых, а также дополнительных критериев. По результатам согласования с Минэкономразвития и ФНС в итоговый перечень вошли 162 организации, включая холдинговые компании. Среди них 129 организаций, попавших в перечень на основании отраслевых показателей и 33 – по дополнительным критериям, сообщила пресс-служба Минтранса РФ. В соответствии с отраслевыми показателями организации из перечня представляют 15 отраслей, закрепленных за Минтрансом. Это морской пассажирский транспорт, морские грузоперевозки, речные перевозки пассажиров, речные грузоперевозки, порты, пассажирские перевозки воздушным транспортом, грузовые перевозки воздушным транспортом, аэропорты, междугородние и международные перевозки железнодорожным транспортом, грузовые железнодорожные перевозки, пассажирские железнодорожные перевозки в пригородном сообщении, автобусный, троллейбусный, трамвайный транспорт и метро, грузовой автотранспорт, инфраструктурное строительство, транспортно-логистические центры, порты

В блок морских, речных грузоперевозок и портов вошли:

* Морские грузоперевозки – 6 компаний:
* ПАО «Совкомфлот»
* ОАО «Северное морское пароходство»
* ООО «Аншип»
* ООО «Пола Райз»
* ООО «НавигаторЪ»
* ПАО «»Совфрахт» (Группа компаний)
* Речные грузоперевозки – 12 компаний:
* АО «СК «Волжское пароходство»
* ООО «ВОЛГОТРАНС»
* ПАО «Обь-Иртышское речное пароходство»
* ПАО «Иртышское пароходство»
* АО «Енисейское речное пароходство»
* ООО «Верхнеленское речное пароходство»
* ПАО «Ленское объединенное речное пароходство»
* ЗАО СК «БашВолготанкер»
* АО «Амурское пароходство»
* АО «Омский речной порт»
* ОАО «Донречфлот»
* ООО «Прайм Шиппинг»
* Порты – 11 компаний:
* ООО «ОТЭКО-Портсервис»
* ООО «Ультрамар»
* ООО «Феникс»
* АО «Таганрогский морской торговый порт»
* ООО «Универсальный перегрузочный терминал»
* ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург»
* АО «Морской торговый порт Санкт-Петербург»
* ООО «УК Глобал Портс» (Группа компаний)
* ПАО «Новороссийский морской торговый порт»
* ГУП РК «Крымские морские порты»
* АО «Туапсинский морской торговый порт»

**ГОРНОДОБЫВАЮЩИЙ ГИГАНТ VALE ОТКАЗАЛСЯ ОТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПЕРЕОБОРУДОВАННЫХ РУДОВОЗОВ**

Сегодня, 29 апреля, бразильский горнодобывающий гигант Vale опубликовал данные о своей квартальной прибыли и сообщил, что прекращает использовать переоборудованные рудовозы для транспортировки своих грузов. Компания объясняет это решение тем, что за последние годы в стальных конструкциях этих старых судов было обнаружено множество неисправностей и недостатков, некоторые из которых в итоге стали причинами серьезных инцидентов, самым катастрофическим из которых стала гибель «Stellar Daisy» вместе с 22 членами экипажа.

«В соответствии с разработанным нашими специалистами новым подходом к управлению рисками, компания Vale приняла решение о поэтапном выводе из эксплуатации или замене 25 переоборудованных судов (из VLCC в VLOC) либо путем досрочного расторжения контрактов, либо путем внесения в них поправок», - говорится в распространенном сегодня (29 апреля) официальном заявлении Vale.

*Splash247.com*

**«СОВКОМФЛОТ» ПРОДОЛЖАЕТ ИЗБАВЛЯТЬСЯ ОТ СТАРЫХ СУЭЦМАКСОВ**

Похоже, компания постепенно выводит из состава своего флота суда, построенные в начале 2000-х.

Российский танкерный гигант "Совкомфлот" (SCF Group) выставил на продажу еще один танкер типоразмера «суэцмакс», что свидетельствует о твердом намерении компании продолжить поэтапный отказ от старых танкеров этого класса.

Европейские судовые маклеры сообщают, что «SCF Caucasus» (159,000-dwt), построенный в 2002 году на верфи Hyundai Heavy Industries, выставлен на торги. Предполагаемая выручка от продажи такого танкера может составить от 19 млн до 20 млн долларов, некоторые источники утверждают, что Совкомфлот нашел покупателя, готового заплатить 19,5 млн долларов. Сегодня цены на такие корабли растут. По данным VesselsValue, в сентябре-октябре 2018 года «SCF Caucasus» оценивался всего в 11,3 млн долларов, это была его самая низкая цена за всё время. В июне 2001 году Совкомфлот заплатил по компании Athenian Sea Carriers за этот танкер 56 млн долларов по договору перепродажи.

В этом году Совкомфлот уже продал два таких однотипных судна: «SCF Altai» 2001 года постройки и «SCF Khibny» 2002 года, выруччив за них 17,7 млн долларов и 19 млн долларов соответственно. Оба танкера отправились к новоиспеченному греческому судовладельцу «Edge Maritime».

У «Совкомфлота» есть еще два судна этой серии - «SCF Sayan» и «SCF Coral», оба 2002 года постройки, эксперты полагают, что вероятнее всего, судовладелец тоже скоро выставит их на продажу. Эта российская танкерная компания оперирует флотом из более чем 100 танкеров, это не считая строящихся ппо её заказу судов. Всего в состав флота компании входит 11 суэксмаков, средний возраст которых 14 лет.

Кроме суэцмаксов, «Совкомфлот» в этом году выставил на продажу два старых танкера класса MR и один афрамакс.

*Tradewindsnews.com*

**МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ ВСПОМОЖЕНИЯ**

Минтранс предлагает выделить сотни миллиардов рублей на господдержку всей отрасли

**Минтранс предлагает госпомощь транспортной отрасли — не только уже признанным наиболее пострадавшими авиа- и автотранспорту, но и железным дорогам, морскому и речному транспорту и транспортному строительству.** Поддержка исчисляется сотнями миллиардов рублей, часть предложенных мер уже закреплена в плане помощи, ранее опубликованном правительством. Аналитики считают предложенный комплекс мер масштабным, но в случае авиации недостаточным, а в случае автотранспорта — недоработанным.

Глава Минтранса Евгений Дитрих предложил премьеру Михаилу Мишустину меры поддержки транспортной отрасли на сотни миллиардов рублей. Тяжелая экономическая ситуация сложилась во всех отраслях транспортного комплекса, следует из его письма от 9 апреля (есть у “Ъ”). С 1 по 9 апреля объемы перевозок десяти крупнейших авиакомпаний на международных линиях сократились на 98,9%, только с 23 по 29 марта пассажиры сдали билеты более чем на 4,3 млрд руб. Если ситуация не изменится, в ближайшие три месяца воздушный транспорт потеряет 25 млн пассажиров, перевозки в январе—июне упадут на 80% к тому же периоду 2019 года. Снижение пассажиропотока 33 крупнейших аэропортов РФ на 7 апреля составило 93%, говорится в письме.

Падают погрузка и пассажирооборот и на железнодорожном транспорте, доходы от продажи билетов снизились в марте на 39% на дальнем следовании и на 61,4% в пригородном сообщении. По данным Минтранса, ОАО РЖД оценивает снижение доходов от грузовых перевозок при неблагоприятном сценарии в 131,5 млрд руб. по итогам года. Перевозки пассажиров автотранспортом упали в марте более чем в семь раз к январю, говорится в письме, грузов — на 18% к марту 2019 года. Пассажиропоток на автовокзалах и автостанциях на 8 апреля сократился на 50–95%. Грузооборот морских портов за первые два месяца «вырос лишь на 0,7%», говорится в письме. Речной транспорт, где массово возвращают купленные туры, вряд ли выйдет в навигацию при сохранении ситуации до конца апреля, отмечается в письме.

В связи с этим Евгений Дитрих предлагает комплекс мер поддержки. Для транспортных компаний в целом — отсрочку по уплате страховых взносов. Эта мера уже включена в обнародованный 21 апреля список правительственных мер поддержки (см. “Ъ” от 21 апреля), но лишь в отношении малого и среднего бизнеса в наиболее пострадавших отраслях (к ним относятся авиа- и автотранспорт). Кроме того, предложена шестимесячная отсрочка уплаты НДС, полугодовой мораторий на обслуживание кредитов и лизинговых платежей, кредитование системообразующих предприятий под госгарантии, освобождение подрядчиков от предоставления обеспечения по госконтрактам (10–30% от стоимости контракта).

...

**Морской и внутренний водный транспорт** Минтранс собирается поддержать через ГТЛК. По автотранспорту меры в основном касаются пассажирских автоперевозок. Регионам предложено подсчитать ущерб, нанесенный ограничительными мерами регулярному пассажирскому авто- и электротранспорту (падение доходов компаний Минтранс оценивает в 50–80%), продлить срок приостановления обязательного оснащения автобусов аппаратурой ГЛОНАСС, которое должно возобновиться с 1 июня, продлить истекающие диагностические карты. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, уверяет, что рассматриваются и меры поддержки грузового автотранспорта.

**Как поддержат водный транспорт**

Транспортное строительство Минтранс хочет поддержать как через прямое выделение средств на реконструкцию транспортной инфраструктуры, так и косвенно — ускоренным продлением рабочих виз для нерезидентов (их в строительной отрасли 70–80% от числа сотрудников), налоговыми каникулами для предприятий и выделением ГТЛК 30 млрд руб. на льготный лизинг дорожно-строительной техники в 2020–2022 годах. Обсуждается поощрение в 2% от суммы контракта на строительство инфраструктуры для тех, кто выполняет его досрочно.

*Kommersant.ru*

**ЦЕНА СЕВМОРПУТИ**

Строительство только одного ледокола-лидера обойдется примерно в 10% от общего объема средств, выделяемых на поддержку экономики в условиях пандемии. К этому можно прибавить многочисленные льготы и меры господдержки для арктических проектов. Стоит ли игра свеч? На кону стоит вопрос стратегического развития всей страны.

На днях «Атомфлот» сообщил о подписании контракта с судостроительным комплексом «Звезда» на строительство головного атомного ледокола-лидера, стоимость которого заявляется почти в 130 млрд руб. Ледокол должен быть построен до 2027 года, в дальнейшем предполагается построить еще два серийных судна в перспективе до 2035 года. Даже с учетом того, что цена серийных ледоколов должна быть ниже, чем головного, их совокупная стоимость вряд ли окажется меньше 300 млрд руб. К тому же российское судостроение известно тем, что в силу разных обстоятельств (иногда от него, правда, не зависящих), склонно увеличивать стоимость контракта в процессе его исполнения. Для сравнения, 300 млрд руб. составляет примерно четверть от общей суммы поддержки экономики России в условиях пандемии на сегодняшний день. О технической целесообразности строительства «лидера» мы писали ранее (если коротко - она есть)

К этим же расходам необходимо прибавить стоимость строительства пяти атомных ледоколов ЛК-60, а это еще порядка 250 млрд руб., всевозможных льгот, субсидий и преференций для «НОВАТЭКа», расходы на строительство вспомогательного и обслуживающего флота, и общая сумма государственных инвестиций в арктическую транспортную инфраструктуру легко превысит 1 трлн руб.  
При этом, однако, нужно иметь в виду, что данные суммы не будут расходоваться одномоментно, но на протяжении ближайших 15 лет. Учитывая это, ежегодные расходы на Арктику уже не кажутся столь впечатляющими и укладываются в суммы до 100 млрд руб., да и то с учетом недополученных налоговых поступлений в бюджет из-за предоставляемых льгот. Впрочем, это тоже немало, если учесть, что бюджетные расходы на ту же медицину, которой теперь так резко все озаботились, составляли менее 500 млрд руб. в год.  
Зачем?  
Это логичный вопрос, который вытекает из приведенных подсчетов. Что может дать Арктика экономике страны?  
Дело в том, что Россия как была, так в целом и остается страной с высокой долей сырьевого экспорта в структуре экономики. Учитывая, что традиционные месторождения углеводородов истощаются, необходимо освоение новых, а большинство перспективных запасов углеводородов расположены в арктической зоне. Как рассказал в интервью «ПортНьюс» заместитель министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков, совокупный объем инвестиций только по крупным углеводородным арктическим проектам составляет порядка 15 трлн руб.

Первая и главная надежда – на экспорт сжиженного природного газа (СПГ). Дело в том, что рост торговли СПГ в мире привел к изменению всего газового рынка. Европа, следуя политики диверсификации поставок, активно покупает СПГ, составляющий альтернативу российскому трубопроводному газу, кроме того, с помощью СПГ можно «дотянуться» до тех рынков, к которым не ведут газопроводы. И если на рынке трубопроводного газа Россия всегда была лидером, то на рынке СПГ – все иначе. Здесь лидируют Катар (которому так и не удалось построить газопровод в Европу, зато он компенсирует это за счет поставок СПГ), Австралия и США. Благодаря именно арктическим проектам Россия по итогам 2019 года смогла выйти на четвертое место по объему производства СПГ, хотя еще в 2018 году плелась в хвосте мирового рейтинга производителей. Большие объемы экспорта СПГ позволят России хотя бы отчасти сохранить свои позиции на мировом газовом рынке, не позволяя конкурентам слишком сильно «диверсифицировать» потребителей. Тем более, что сжижать газ в условиях Арктики проще, чем в жарком Катаре или Австралии за счет низкой температуры окружающей среды. Но проблему составляет именно транспортировка, требующая наличия мощного ледокольного флота. Что касается нефти, то как рассказал в интервью «ПортНьюс» директор департамента развития Северного морского пути и прибрежных территорий дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко, перспективным представляется освоение Пайяхского месторождения («Нефтегазхолдинг»), а также Ванкорского («Роснефть»).

Еще одна тема, хотя и менее перспективная – это добыча и экспорт угля. Уголь, впрочем, добывать в Арктике дорого, спрос на него в Европе падает, его добыча и перевалка могут негативно влиять на экологию. Тем не менее, планы добычи угля в Арктике имеют компании «ВостокУголь» и «Северная звезда».  
Северный морской путь можно также использовать и для вывоза грузов из центров производства, расположенных в глубине материка. Например, через порт Сабетта (Ямал) планируется перегружать экспортное российское зерно из Омской и Курганской областей для покупателей в странах Юго-Восточной Азии в объеме до 1 млн тонн в год. Наконец, в долгосрочной перспективе можно рассчитывать и на развитие транзитных перевозок по Севморпути. Для таковых, впрочем, необходимы суда ледового класса не ниже Arc4.  
Если говорить о международном транзите, то я думаю, это перспектива за 2030 год, когда мы покажем на примере своего груза... стабильность навигации, тогда, наверное, подтянутся и другие, но это точно не быстро. Что касается ленте-осенней навигации, то я оцениваю, что за ближайшие три-пять лет, можно выйти на уровень 3-5 млн тонн в год. Но опять-таки нужны суда минимум Arc4 класса, причем крупнотоннажные, а их не так много во всем мире», - сказал «ПортНьюс-ТВ» в ходе Третьего Конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» заместитель генерального директора - директор дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша. Кроме того, рассуждая о расходах на Арктику, нужно иметь в виду, что строительство ледоколов и других судов арктического класса, морских платформ, возведение терминалов, дноуглубление акваторий, обустройство месторождений, строительство железнодорожной и речной инфраструктуры дают загрузку целому ряду отраслей и создают мультипликативный эффект для экономики. При этом важно обеспечивать импортозамещение и локализацию соответствующих производств, дабы государственные средства не уходили за границу. Но тема импортозамещения – это, как говорится, уже совсем другая история

*Portnews.ru*

**НЕФТЬ! КОМУ НЕФТЬ! ОТДАЁМ ДАРОМ!**

В апреле после сложных и затяжных переговоров стран участниц ОПЕК+, видеоконференция длилась четыре дня — с 9 апреля до 12 апреля с небольшими перерывами, были наконец согласованы условия новой сделки по сокращению добычи нефти  на 9,7 млн баррелей в сутки в мае-июне.

Также по новым условиям сделки в течение второго полугодия 2020 года страны ОПЕК+ будут сокращать добычу на 7,7 млн баррелей, а с 1 января 2021 года —на 5,8 млн баррелей в сутки. Сделка будет действовать два года — с 1 мая 2020 года до начала мая 2022 года.

Как сообщило Минэнерго, Россия снизит добычу нефти на 2,5 млн баррелей, из согласованных 9,7 млн в рамках сделки ОПЕК+. Базой снижения будет 11 млн баррелей в сутки. То есть наша страна формально сократит добычу на 22,7%.

Эйфория от новой сделки длилась недолго – примерно до того момента, когда 12 апреля стоимость нефти позволила себе достичь отметки $34 за баррель, а потом снова спикировала вниз. На прошлой неделе цена марки Brent опустилась до $19 и, вероятнее всего, до начала мая на рынке будет отмечаться нисходящий тренд – как прогнозируют эксперты, на этой неделе высока вероятность снижения цен на нефть Brent до $16.

Из-за огромного переизбытка предложения на рынке нефти все меньше и меньше остается свободных мощностей для ее хранения. От избытка дешевой нефти захлебываются практически все страны. В Европе для хранения нефти активно используются танкера, фрахт которых местами поднялся в разы.

Сократилась отгрузка нефти в портах, так, десятки танкеров с саудовской нефтью, «болтающихся» в ожидании разгрузки у берегов США, заставляют нервничать американские сланцевые компании. А в России – «нефть легче сжечь», – цитирует Bloomberg специалистов российских небольших нефтяных компаний. Однако на такое безумство вряд ли кто пойдет, все помнят про высокие экологические требования и стандарты к добыче нефти.

На этом фоне, по данным ФТС, экспорт российской нефти в физическом выражении по итогам 2 месяцев 2020 года составил порядка 40,7 млн тонн – на 2,9% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Таможенная стоимость экспорта нефти была на уровне чуть более 18 млрд долларов  – на 0,6% ниже уровня 2 месяцев прошлого года.

Экспорт нефтепродуктов по итогам января-февраля 2020 года составил 22,6 млн тонн – на 9,9% меньше, чем годом ранее. В стоимостном выражении экспорт российских нефтепродуктов был на уровне 10,4 млрд долларов – на 9,1% меньше, чем за 2 месяца прошлого года.

По итогам 2 месяцев текущего года объем экспорта дизельного топлива составил 8,2 млн тонн – на 6,1% больше аналогичного периода 2019 года. В денежном выражении экспорт дизтоплива составил 4,5 млрд долларов – на 5,2% ниже уровня января-февраля прошлого года.

В то же время экспорт бензина за отчетный период 2020 года составил 889,9 тыс. тонн – на 28,4% больше, чем за 2 месяца прошлого года. Таможенная стоимость экспортированного бензина, по данным ФТС, составила порядка 490,8 млн долларов – на 35,5% больше, чем годом ранее.

В феврале 2020 года объем экспорта российской нефти составил 19,2 млн тонн (минус 6,9% к уровню февраля 2019 и минус 3,1% к уровню января 2020). В стоимостном выражении экспорт нефти в феврале этого года составил чуть 8,1 млрд долларов (минус 11,2% к уровню февраля 2019 и минус 9,6% к уровню января 2020).

Нефтепродуктов в феврале 2020 года было экспортировано 11,28 млн тонн (минус 7,1% к уровню февраля 2019 и минус 0,2% к уровню января 2020). Таможенная стоимость экспортированных продуктов нефтепереработки составила 5,1 млрд долларов (минус 9,4% к уровню февраля 2019 и минус 4,9% к уровню января 2020).

Дизельного топлива в феврале было отгружено на экспорт 4,1 млн (минус 11,5% к уровню февраля 2019 и минус 2,8% к уровню января 2020). В стоимостном выражении экспорт дизтоплива составил 2,2 млрд долларов (минус 14,4% к уровню февраля 2019 и минус 8,5% к уровню января 2020).

Экспорт бензина в феврале 2020 года составил 380,3 тыс. тонн (плюс 7,1% к уровню февраля 2019 и минус 25,4% к уровню января 2020). В денежном выражении экспорт бензина составил 202,8 млн долларов (плюс 6,5% к уровню февраля 2019 и минус 29,7% к уровню января 2020).

Экспорт природного газа за 2 месяца 2020 года составил 32,5 млрд кубометров, что ниже аналогичного уровня прошлого года на 15,6%. Таможенная стоимость экспорта природного газа составила более 5 млрд долларов – на 45% меньше, чем за 2 месяца прошлого года.

Значительно вырос экспорт сжиженного природного газа – по итогам 2 месяцев текущего года его было экспортировано 13,6 млн кубометров (плюс 49,5%) на сумму 1,37 млрд долларов (минус 4,7%).

Экспорт природного газа за февраль 2020 года, по данным ФТС, составил 14,2 млрд кубометров (минус 29,7% к уровню февраля 2019 и минус 22,4% к уровню января 2020) Таможенная стоимость экспорта природного газа составила 2 млрд долларов (минус 56,9% к уровню февраля 2019 и минус 32,8% к уровню января 2020).

Экспорт сжиженного природного газа в феврале составил 5,2 млн кубометров (плюс 40,5% к уровню февраля 2019 и минус 38,8% к уровню января 2020). Таможенная стоимость отгруженного на экспорт СПГ в феврале составила 519,6 млн долларов (минус 24,4% к уровню февраля 2019 и минус 38,9% к уровню января 2020).

*seanews.ru*

**ФЁДОР ШИШЛАКОВ: "НИЖЕГОРОДСКИЙ ГИДРОУЗЕЛ УВЕЛИЧИТ ГРУЗОПОТОК С ВОЛГИ НА БАЛТИКУ"**

Транзитная навигация на Волго-Балте в 2020 году началась почти на неделю ранее планового срока. Раннее начало позволит судовладельцам выполнить больше рейсов, а значит, и заработать больше. О том, каким будет предстоящий сезон ИАА «ПортНьюс» рассказал руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Федор Шишлаков.

- Федор Валерьевич, расскажите, пожалуйста, о готовности Волго-Балта к навигации 2020.

 - Коллектив «Волго-Балта» своевременно подготовился к навигации 2020 года, был проведен комплекс работ по текущему ремонту, выполнены эксплуатационные работы, подготовлен флот, экипажи. Это все, на мой взгляд, было сделано на хорошем уровне. Навигация этого года открылась на 5 дней раньше плановых сроков по просьбе судовладельцев и на основании распоряжения Росморречфлота. С 25 апреля была обеспечена работа средств навигационного оборудования и шлюзов на основной трассе Волго-Балта. Судовладельцы позитивно отнеслись к раннему открытию. К 24 апрелю несколько судов уже стояло на рейдах Череповца, а 25 апреля первым судном, прошлюзованным на Волго-Балте, стал танкер «Бавлы», направляющийся под погрузку нефтепродуктов в Ярославль.

- Какие прогнозы по глубинам? В каком состоянии гидротехнические сооружения (ГТС)?

- По прогнозу ФГБУ «Северо-Западное УГМС», уровни крупных озёр в мае ожидаются выше нормы: на 0,25 м - на Ладожском озере, на 0,30 м - на Онежском озере. По водпостам уровни Ладожского озера и р. Свири выше среднемноголетних значений. Водохранилища Северного склона Волго-Балтийского водного пути (Вытегорское, Белоусовское, Новинкинское) наполнены до отметок нормального подпорного уровня (НПУ). Шекснинское водохранилище в процессе наполнения, отметки НПУ будут достигнуты в первой декаде мая, при этом проектный уровень воды уже обеспечен. На текущий момент мы не ожидаем снижения уровней воды в навигацию 2020 года ниже проектных отметок, если не возникнут какие-то стихийные природные катаклизмы.

Состояние ГТС - эксплуатационное, сооружения готовы к работе по пропуску судов в навигацию 2020 года и обеспечивают поддержание подпорного уровня воды водохранилищ. На все сооружения Волго-Балта, подлежащие декларированию безопасности, имеются действующие декларации безопасности и соответствующие разрешения на эксплуатацию, выданные Ространснадзором. Всего таких сооружений 35 ед. в составе пяти гидроузлов и трёх шлюзов. На основной трассе Волго-Балта от Санкт-Петербурга до Череповца установлена гарантированная глубина 4,0 метра.

В навигацию 2020 года внутренние водные пути будут содержать 32 обстановочные бригады, в том числе на основной трассе 22 бригады. Для поддержания гарантированных габаритов пути в навигацию будет задействовано 10 ед. земснарядов.

- Какие технические работы выполнены в межнавигационный период и какие запланированы на лето?

 В целом подготовка судоходных гидротехнических сооружений к навигации, а также к пропуску весеннего половодья проводилась в обычном режиме. При этом пришлось скорректировать графики завершения некоторых работ в связи с изменением Росморречфлотом срока начала работы шлюзов на более ранний. Выполнялся текущий ремонт железобетонных конструкций, было уложено 350 м3 бетона, проводилась дефектоскопия ответственных узлов и деталей механического оборудования шлюзов, ремонт механизмов и опорно-ходовых устройств ворот и затворов с заменой отдельных узлов, проводилась замена уплотнений и антикоррозионная защита металлоконструкций ворот и затворов. Выполнен плановый ремонт электротехнического оборудования сооружений, коммутационной аппаратуры цепей управления, кабельных линий шлюзов с заменой выбракованной по результатам испытаний кабельной продукции, проведены необходимы настройки оборудования. В межнавигационный период 2019-2020 г.г. в рамках капитального ремонта были завершены работы по  2 объектам.Первый объект – «Капитальный ремонт бетона порога и стенки падения верхней головы шлюза ?7 Шекснинского гидроузла». Второй – «Капитальный ремонт основных ворот верхней головы Нижне-Свирского шлюза». Он уже принят комиссией и эксплуатируется.

- Несколько лет назад в стратегических документах Росморречфлота фигурировал проект по строительству второй нитки Нижне-Свирского гидроузла. Затем этот проект отодвинули на 2020 год. Какова ситуация сегодня? Сохранилась ли необходимость в актуализации этого инвестпроекта?

- Основные документы транспортной отрасли – это и Транспортная стратегия Российской Федерации и Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года предусматривают строительство второй нитки. По объекту была разработана проектная документация и выполнен ряд подготовительных мероприятий. Впоследствии Минтрансом России и Росморречфлотом было принято обоснованное решение об изменении очередности реализации основных инвестпроектов на реке. Если сравнивать с «пиковыми» годами, например с 2013, то судопоток через Нижне-Свирский шлюз уменьшился и сегодня остро проблема не стоит. Строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза теперь предполагается после реализации проекта Нижегородского низконапорного гидроузла. После этого мы ожидаем увеличения грузопотока с Волги на Балтику, тогда и станет целесообразным возобновление строительства.

- Ваш прогноз на навигацию этого года?

- По предварительной информации судовладельцев можно сделать следующие выводы.Перевозки металла по линии Череповец ? Санкт-Петербург, строительных грузов с карьеров Ладожского и Онежского озер  были запланированы изначально в объемах предыдущего года. Это те грузы, которые в первую очередь зависят от спроса на рынке. С учетом негативных явлений в экономике можно ожидать снижения, а насколько – покажет практика.На лесные грузы с отгрузкой в нашем бассейне кроме спроса оказывает влияние и прошедшая теплая зима, многие лесозаготовители не смогли организовать зимники и вывезти всю продукцию к причалам. Поэтому и по лесу ожидаем снижение.Конечно, значительно уменьшатся пассажирские перевозки в связи с эпидемиологической ситуацией. В настоящее время не осуществляются круизные перевозки и по планам судовладельцев могут возобновиться не ранее июля. У крупных пассажирских перевозчиков идет работа по перекомпоновке запланированных круизов на вторую половину навигации. Администрация «Волго-Балта» готова оперативно содействовать судовладельцам в корректировке графиков движения флота.  В целях охраны жизни и здоровья людей, в связи с угрозой, связанной с возможным заражением коронавирусом, на основании ст. 77  Кодекса внутреннего водного транспорта ФБУ «Администрация «Волго-Балт» с 14 апреля 2020 г. введен запрет на движение пассажирских судов с пассажирами на борту в пределах административных границ Санкт-Петербурга на реке Нева. По мере улучшения обстановки Росморречфлотом будет приниматься решение о его отмене.

- В этом году Волго-Балт значительно повысил ставки причального и якорного сбора. Поясните, пожалуйста, какова причина такого решения и на что планируется направить собранные средства?

- ФБУ «Администрация «Волго-Балт» как субъект естественных монополий  оказывает  услуги  по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и услуги в речных портах.  В частности такие услуги, как предоставление судам рейдов, якорных стоянок, защитных сооружений и причалов порта Санкт-Петербург (рейды р. Невы и набережная Л. Шмидта).

Согласно действующему законодательству (Постановление Правительства РФ от 23.04.2008 года ?293) минимальная величина тарифов должна обеспечивать покрытие расходов на оказываемые услуги с учетом объема этих услуг.  Величина ставок на данные услуги последний раз индексировалась в 2014 году, таким образом, уровень ставок уже много лет не покрывал текущие расходы на их оказание. После внесения изменений в действующее законодательство было принято решение об индексации ставок на уровень покрытия затрат на оказание этих услуг. Средства будут направленны на выплату заработной платы персоналу, занятому в оказании этих услуг, проведение текущих работ на причалах.

- Вы участвовали в разработке  проекта тестовой акватории для испытаний безэкипажных и автономных судов. Расскажите, пожалуйста, подробнее об этом проекте. Почему выбраны именно участки акватории Невы и Ладожского озера?

- Спасибо за вопрос. Развитие беспилотных технологий  вызывает большой интерес у всех транспортников. Не исключение и речники. Волго-Балт, как лидер инноваций на внутренних водных путях, принимает в этом активное участие. По нашему мнению технологии безэкипажного судовождения могут быть внедрены уже в ближайшем будущем, как первый шаг - на маломерных судах. Необходимо понимать, что любому внедрению инноваций на транспорте, должен предшествовать целый ряд натурных исследований и испытаний.

Для проведения такого рода испытаний потребовалось выделение специализированной акватории. Параметры акватории должны позволять проводить испытания и апробацию для всего спектра перспективных безэкипажных судов и объектов, а также отработку технологий беспилотного судовождения в условиях, максимально приближенных к реальным.

Таким образом, на основании исследований, проведенных нашими сотрудниками совместно со специалистами ГУМРФ им. адмирала Макарова были выбраны две площадки тестовой акватории: в Ладожском озере и на реке Нева.Расположение акватории именно в Ладожском озере обеспечивает ее связь с Балтийским морем по реке Нева, что позволит проводить испытания техники класса «река-море».Район восточной части Ладожского озера в Свирской губе будет оборудован средствами навигационной обстановки, уже имеет картографическое покрытие актуализированными электронными навигационными картами, каналами связи, в том числе сотовой связью, что позволяет здесь организовать тестовую акваторию и обеспечить высокий уровень безопасности судоходства при проведении испытаний и апробаций безэкипажных судов. Средние глубины, как правило, превышают 15 м, грунт в основном песчаный, в зимнее время образуется ледяной покров.Акватория позволит проводить испытания судов всех четырех уровней автономности, согласно классификации IMO.Испытывать небольшие модели автономных судов в акватории Ладожского озера достаточно нерационально, поэтому логичным решением явилось проектирование дополнительной тестовой площадки, которая и создана на 1371 км реки Нева. Данная площадка будет оборудована всеми необходимыми техническими средствами, имеет высокую доступность для всех потенциальных участников испытаний.Создание тестовой акватории является перспективным шагом в решении инновационных задач для транспортной отрасли Российской Федерации.

*Rus-shipping.ru*

**ЧАСТНЫХ ЛОЦМАНОВ ССАЖИВАЮТ НА БЕРЕГ**

Обеспечение мореплавания в портах могут оставить за государством

**В июле Госдума может рассмотреть законопроект о создании единой государственной лоцманской службы. Сегодня эти услуги кроме государственного ФГУП «Росморпорт» оказывают и частные компании. Авторы законопроекта считают, что появление единой государственной службы должно повысить уровень безопасности мореплавания. Против инициативы выступают частные лоцманы и судоходные компании, уверяя, что форма собственности не влияет на безопасность.**

Госдума может рассмотреть законопроект о создании единой государственной лоцманской службы в июле, следует из выписки из протокола заседания совета парламента от 9 апреля. Законопроект, предполагающий изменения к Кодексу торгового мореплавания (КТМ), внесли члены Совета федерации Сергей Митин, Виктор Павленко, Людмила Талабаева и Татьяна Гигель.

Сенаторы предлагают закрепить в КТМ уточнение, что морские лоцманы могут быть исключительно штатными сотрудниками организации, находящейся в ведении «Росморпорта».

В пояснительной записке говорится, что появление частных лоцманов разбалансировало и затормозило развитие системы в стране, вывело ее из-под государственного контроля и нарушило международные обязательства РФ в сфере обеспечения безопасности мореплавания в морских портах.

Как следует из отчета «Росморпорта» за 2018 год по МСФО, выручка предприятия от лоцманского сбора составила 1,7 млрд руб. (при общей сумме портовых сборов 20,7 млрд руб.). Общая численность работников лоцманских подразделений ФГУП — более 600 человек. В «Росморпорте» и ФАС на запрос “Ъ” не ответили. В Минтрансе отказались от комментариев. В Российской палате судоходства сообщили, что позиция пока не сформирована.

Глава НП «Национальное объединение лоцманских организаций» (оказывает услуги в 15 морских портах, насчитывает более 1000 работников, из которых порядка 300 лоцманов) Виктор Рябоконь отмечает, что аварийные случаи не зависят от формы собственности лоцманской организации. За 2006–2016 годы произошел 221 аварийный случай с лоцманом на борту, из них в 162 случаях участниками были специалисты «Росморпорта», отмечает он. За 2008–2018 годы при убытках лоцманской службы около 7 млрд руб. «Росморпорт» построил пять лоцманских судов. В случае создания госмонополии для обеспечения ее деятельности потребуется более 60 судов общей стоимостью 10–15 млрд руб. плюс автотранспорт, помещения и другие затраты, отмечает он. Поэтому выводы о том, что инициатива не потребует привлечения бюджетных средств,— попытка ввести в заблуждение законодателей, говорит господин Рябоконь. Он подчеркивает, что создание государственной службы ограничит «конституционные права и свободы на труд и предпринимательскую деятельность».

Инициатива о запрете частных лоцманов возникала неоднократно — в последний раз такой законопроект готовил Минтранс в 2016 году. Тогда в министерстве отмечали, что частные организации берутся только за самую выгодную работу и не могут гарантировать бесперебойность проводки судов. Но в итоге документ так и не был принят. Источник “Ъ” в отрасли отмечает, что «Росморпорт» несет убытки в маленьких портах, где низкая цена проводки или мало судозаходов, а лоцмана надо держать.

Если бы вся служба была государственная, то «Росморпорт» забрал бы и наиболее доходные направления. При этом, по его словам, известны случаи, когда государственных лоцманов просто физически не хватало, что заставляло компании заводить своих лоцманов.

В Волжском пароходстве “Ъ” сообщили, что уже принятых мер по организации лоцманской проводки достаточно. С приходом коммерческих структур существенно увеличилось количество лоцманов, появились современные средства их доставки (высокоскоростные катера), а также естественная конкуренция между кандидатами на должность лоцмана, заверили в компании. Самое важное, подчеркнули там,— существенно сократились простои судов в ожидании лоцманской проводки.

Качество лоцманской проводки прежде всего зависит от профессионализма конкретного человека, соглашаются в Fesco, международная практика показывает, что частные компании могут быть не менее профессиональными, чем государственные. Более логичным, полагают в группе, было бы законодательное введение финансовой ответственности лоцманских компаний перед судовладельцем в случае причинения ущерба судну.

*Коммерсант.ру*

**РАСКРЫТА ТАЙНА Т/Х «АРМЕНИЯ»: КАКОЙ СПЕЦГРУЗ ПЕРЕПРАВЛЯЛО ТРАГИЧЕСКИ ПОГИБШЕЕ СУДНО**

В канун юбилея Победы исследователям удалось разгадать одну из самых трагических тайн Великой Отечественной. Поисковики-дайверы нашли, наконец, на дне Черного моря «советский «Титаник» - теплоход «Армения», затонувший в 1941 году и унесший с собой на дно тысячи жизней.Некоторые специалисты-историки даже обижаются: мол, сравнение с печально знаменитым «Титаником» излишне смягчает трагедию «Армении». Ведь там, в Атлантике, жертвами морской катастрофы стали около полутора тысяч человек, а гибель огромного советского теплохода в начале войны сопровождалась в разы большими человеческими потерями, - по разным оценкам на «Армении» в том ее последнем рейсе находилось от 3 до 10 тысяч пассажиров и членов команды, а спаслись из них лишь менее десятка.

Подробности трагедии с «Арменией» удалось узнать от одного из знатоков в области морской истории Дмитрия Мазура. Это случилось 7 ноября 1941 года. – В тот день, когда в Москве проходил знаменитый парад на Красной площади, далеко на юге, у берегов Крыма был потоплен немецкими самолетами огромный лайнер «Армения». Судно построили в конце 1920-х для выполнения пассажирских рейсов между портами Крыма и Кавказа. Теплоход обслуживала команда из сотни человек, а каюты были рассчитаны на 950 пассажиров.

Едва лишь началась война, «Армению» срочно переоборудовали в плавучий госпиталь. На теплоходе появились перевязочные, хирургические помещения, палаты для размещения 400 раненных. В первый свой рейс плавгоспиталь отправился из Одессы 10 августа 1941-го. К тому времени бои шли уже в непосредственной близости от города. Поэтому на борт судна грузили не только раненных воинов, но и женщин, детей, стариков, эвакуируемых из Одессы. За последующие два с половиной месяца «Армения» выполнила более десяти рейсов и перевезла около 15 тысяч человек. В конце октября основным пунктом ее назначения стал Севастополь. Город был окружен войсками армии Манштейна, оборонять его с каждым днем становилось все труднее. В условиях сухопутной осады единственным способом сообщения с «большой землей» оставалось море. «Армения» совершила несколько рейсов между Севастополем и Туапсе - военно-морской базой на кавказском побережье. В Крым теплоход вез солдат командиров для частей, сражающихся с гитлеровцами, а обратно – раненных и гражданское население.

Очередной такой поход начался 4 ноября. Через сутки «Армения» благополучно добралась до севастопольского рейда. Высадив на берег доставленное пополнение для гарнизона, капитан судна Плаушевский получил приказ принять на борт помимо очередной партии раненных еще личный состав госпиталей и некоторых других медицинских учреждений Черноморского флота, эвакуируемый из осажденного города. Выглядит, мягко говоря, не логично: бои на подступах к городу в разгаре, а командующий флотом решил вывезти из Севастополя почти всю флотскую медицину. Одно из объяснений, найденных историками: именно в эти первые дни ноября адмирал Филипп Октябрьский был уверен, что город вот-вот придется сдать, потому он и решил спасти столь необходимые в будущем медицинские кадры. Но потом комфлота получил строжайшую директиву из Москвы: Севастополь не оставлять ни при каких условиях! – Этот приказ поступил 7 ноября. К тому времени «Армения» уже находилась в море. – Теплоход вышел в свой последний трагический рейс в 5 часов вечера 6 ноября. Судя по сохранившимся документам, среди тех, кто находился на борту судна, помимо сотен раненных и флотских медиков были еще эвакуируемые жители Севастополя (среди них – труппа местного драмтеатра). Капитан получил дополнительное распоряжение: сделать остановку на пути к кавказским берегам. Предстояло зайти в Ялту, чтобы забрать оттуда беженцев и местное партийное начальство. Другое поручение догнало Плаушевского уже в море: принятая радистом радиограмма предписывала срочно завернуть в соседнюю с Севастополем Балаклаву, чтобы забрать оттуда спецгруз.

Что за спецгруз, – исследователи спорят до сих пор. Из подробностей известно лишь, что это были некие ящики, переданные на борт и сопровождаемые несколькими сотрудниками НКВД. Существует предположение: в ящиках находились некие ценные экспонаты из крымских музеев. В Ялту «Армения» прибыла поздней ночью. К тому времени в порту скопились тысячи беженцев, мечтающих эвакуироваться из Крыма, который вот-вот займут войска оккупантов. После того, как погрузили партию раненных и районное партийное руководство, началась посадка на теплоход гражданского населения. Она почти сразу же превратилась в настоящий штурм: люди толпились на трапах, некоторые даже лезли по швартовым канатам.

Всех желающих теплоход вместить не смог. Те, кто остались на берегу, были в отчаянии и считали себя обреченными на страшные страдания или даже смерть. А тысячи «удачливых», кто оказался-таки на борту, уже полагали, наверное, что они оказались в безопасности. Увы, счастье и несчастье в этой ситуации поменялись местами. Учитывая, что погрузка шла в авральном режиме, точного учета принятых на борт пассажиров никто не вел. Впоследствии специалисты пытались определить количество людей на «Армении» во время ее последнего рейса по косвенным данным. Однако результаты таких подсчетов очень разнятся: минимум 3 тысячи, максимум – 10 тысяч. В любом случае, теплоход, рассчитанный на 950 человек, был набит битком.

Погрузка большого количества людей задержала теплоход в ялтинском порту. Приказ «Отдать швартовы!» прозвучал лишь на рассвете, - в 8 часов утра 7 ноября. Теперь «Армении» предстояло опаснейшее плавание: в светлое время суток, имея очень слабое охранение и прикрытие с воздуха, по району, который полностью контролировался немецкой авиацией.

Существует версия, что капитану Плаушевскому было приказано оставаться в ялтинском порту до наступления следующей ночи. Однако такая «дневка» тоже была бы смертельно опасна для корабля и находившихся на нем: немцы уже находились возле самой Ялты, акватория порта прекрасно просматривалась, а средств ПВО здесь было очень мало. Из двух зол Плаушевский выбрал вариант с немедленным выходом в море. Огромное судно шло в сопровождении лишь двух маленьких сторожевых катеров, а с воздуха его прикрывала пара истребителей-«чаек». Этого, конечно, было совершенно не достаточно.

Катастрофа произошла незадолго до полудня. Существует две версии произошедшего. По одной из них «Армению» атаковали более десятка вражеских бомбардировщиков, которые в итоге и накрыли теплоход несколькими точными попаданиями. Согласно другой версии (и ее до сегодняшнего дня считали более достоверной), наш огромный корабль отправил на дно фашистский «охотник-одиночка» - торпедоносец «Хенркель-111». Гитлеровский ас отправился на свободную охоту и наткнулся на столь заманчивую и легкую цель. Из двух торпед, сброшенных немцем, одна попала в носовую часть «Армении».

Обе версии соединяются затем в одну: после попаданий неприятельских снарядов (бомб или торпеды) корабль получил столь серьезные повреждения, что затонул очень быстро – всего за 4 минуты. Спастись при этом из нескольких тысяч людей, находившихся на борту, удалось лишь восьми счастливчикам.

Поиск этого затонувшего корабля вели на протяжении нескольких десятилетий. Координаты, приведенные в рапорте о его гибели, в итоге оказались ошибочными. В этом месте на дне ничего не удалось обнаружить.

Загадка «русского «Титаника» будоражила многих энтузиастов подводного поиска. Уже в нынешнем веке отыскать «Армению» попытался знаменитый Роберт Баллард, который до того нашел сам «Титаник» на дне Атлантики. Но и он не добился успеха. Теперь эта тайна Великой Отечественной, наконец, разгадана специалистами - участниками экспедиции Центра подводных исследований Русского Географического общества.

Из пресс-релиза РГО: «На дне Черного моря найден теплоход «Армения», затопленный немецкой авиацией 7 ноября 1941 года. Для детального обследования объекта, находящегося в 15 морских милях от берега на глубине 1500 метров, был применен телеуправляемый необитаемый подводный аппарат отечественного производства серии РТ, что позволило получить первые видеокадры…» Далее уточняется, что затонувшее судно стоит на ровном киле. Корпус его покрыт толстым слоем донного ила, однако это не помешало определить, что «Армения» не имеет очевидных пробоин в борту, что исключает вероятность гибели судна от попадания торпеды. Один из участников нынешней экспедиции, исполнительный директор ЦПИ РГО Сергей Фокин уточнил: «При этом надстройки и палубы имеют явные и ужасающие следы разрушений: леерные ограждения и другие вертикальные элементы вывернуты наружу. Скорее всего, это последствия взрывов от попадания авиационных бомб. Основные повреждения пришлись на среднюю и носовую часть надстройки ближе к левому борту, что может свидетельствовать об авиационном бомбометании по курсу движения судна, то есть фашистские самолеты заходили на атаку с кормы».

*mk.ru*

**ВЛИЯНИЕ ЭПИДЕМИИ КОРОНАВИРУСА НА МОРСКУЮ ОТРАСЛЬ**

* **На 2020 год прогнозируется сокращение на 7,5% международных контейнерных перевозок из-за COVID-19.** В мае объем контейнерных перевозок на направлении Азия - Европа упадет на 17% в годовом исчислении, говорится в докладе датского аналитического агентства eeSea. Согласно последним данным, обновляемым ежедневно, в мае 2020 года из 2693 на главных международных контейнерных линиях были отменены 302 рейса. В первом полугодии 2020 года было отменено в общей сложности 1 675 рейсов (11%): 13% у альянса 2М (Maersk Line и MSC), 17% рейсов на линиях альянса Ocean Alliance и 17% на основных маршрутах THE Alliance. Одновременно было отменено только 8% рейсов не входящих в альянсы перевозчиков.Однако данные о количестве рейсов – лишь часть общей картины, отмечается в докладе.Комментируя данные, Саймон Сандбоэлл, генеральный директор и основатель eeSea, сказал: «Понятно, что проблема «пустых» рейсов - это разговоры «на злобу дня» среди профессионалов контейнерных перевозок и цепочки поставок. Но чтобы по-настоящему понять будущие последствия, следует смотреть дальше текущих рекомендаций для перевозчиков и количества отмененных рейсов. Вместо этого вам нужно посмотреть на сокращение объемов контейнерных перевозок и на картину, которая формируется на недели и месяцы вперед».Компания eeSea составляет эти показатели по всему миру, для всех линий, контейнерных сервисов и перевозчиков, вплоть до ежедневных отправлений судов из портов.«Если бы я был грузоотправителем в Азии или покупателем в Европе, эти показатели имели бы решающее значение для моего бизнеса, включая то, есть ли риски для моих поставок; и как планировать непредвиденные обстоятельства», - отметил Саймон Сандбоэлл.На другом показательном контейнерном маршруте Дальний Восток - Европа в западном направлении - отмечается аналогичное сокращение объемов перевозок. Примечательно, что в июне Ocean Alliance обгонит 2M и впервые с октября 2019 года станет крупнейшим альянсом на этом важном маршруте.Датская компания eeSea (головной офис в Копенгагене) основана в 2015 году. Занимается исследованиями и анализом в сфере морских контейнерных перевозок и логистики. Предоставляет контейнерным перевозчикам прогнозный анализ и оценку рисков.
* **Вместимость на сервисах морских контейнерных линий сократилась в этом месяце на 9% н**а фоне распространения пандемии COVID, на май отменены рейсы, которые сократят совокупную вместимость на 11%.По данным ТАСС, на одном из ключевых направлений перевозок Азия - Северная Америка, включая маршруты через Суэц, отмены рейсов и сервисов сократили вместимость в мае на 21% - почти до уровня февраля, когда вместимость находилась на уровне 71% от прошлогоднего показателя. Примерно на такую же величину сокращена вместимость во втором важнейшем сегменте глобального рынка морских контейнерных перевозок - на маршрутах из Азии в Европу.
* **DFDS ставит на прикол 12 паромов**. Такое заявление компания сделал вчера на фоне снижения спроса из-за коронавируса. Кроме того, компания намерена отправить 2,2 тыс. сотрудников в отпуск с сохранением бОльшей части заработной платы.«С середины марта объем грузоперевозок на всех 20 маршрутах стали снижаться. Из-за отмены большого количества рейсов и в связи с тем, что все пассажирские перевозки приостановлены, 12 из 50 паромов DFDS поставлены на прикол», – говорится в сообщении DFDS.С середины марта DFDS закрыл два пассажирских сервиса – между Копенгагеном и Осло и между Амстердамом и Ньюкаслом и сократил объем операций на сервисах через Ла-Манш и на Балтике. Грузовые перевозки на остальных 20 маршрутах продолжаются, но в меньших объемах.По предварительным данным DFDS, за первый квартал этого года выручка снизится на 1% до 551 млн долларов, а EBITDA сократится на 10% до 87 млн долларов. Прибыль до налогообложения составит 14 млн долларов, что на 38% меньше показателя прошлого года. «Мы видим, что впереди нас ждут многочисленные риски, ставящие под угрозу быстрое восстановление пассажиропотока, – отмечают в DFDS. – В условиях неопределенности компания приняла решение предпринять несколько инициатив по сокращению затрат и расходов, направленные на снижение финансовой нагрузки. Так, мы приняли решение отправить 2,2 тыс. сотрудников, работающих в регионах, где деятельность компании сокращена,  в отпуск с сохранением заработной платы. Часть заработной платы компенсирует государство через специальные программы».Также в целях сокращения расходов компания намерена уменьшить на 20% инвестиции по программе сокращения выбросов. На 2020 год такие инвестиции были определены в размере 333 млн долларов.Напомним, в конце марта Wallenius Wilhelmsen поставила на прикол 10 судов, такое решение компания приняла на фоне влияния коронавируса на мировую экономику.
* **Судоходная компания "Татфлот",** являющаяся оператором портов "Казань" и "Чистополь" в Татарстане, просит государство поддержать речные порты средствами для выплаты персоналу минимальной зарплаты на фоне падения доходов из-за коронавируса, сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе Минтранса республики. "Для сохранения трудового коллектива "Татфлот" считает необходимым выйти с инициативой о поддержке речных портов в виде субсидий (как вариант - беспроцентных займов) для выплаты заработной платы в размере МРОТ всем работникам портового хозяйства", - сказал представитель министерства."Татфлот" предлагает охватить этой мерой поддержки все речные порты в районах с ограниченными сроками навигации, уточнил он.Также "Татфлот" предлагает освободить предприятия речного транспорта от уплаты страховых взносов по зарплате за апрель 2020 года. Компания отмечает, что из-за снижения деловой активности предприятий, использующих услуги портов по погрузке-разгрузке и аренде площадей, у портов значительно снизилась выручка, что привело к проблемам с выплатой заработной платы и уплатой налогов.По данным "Татфлота", теплая весна в Среднем Поволжье позволяла открыть навигацию еще в начале апреля, однако введенные ограничения для борьбы с коронавирусом сорвали сроки выхода в навигацию практически у всех предприятий речного транспорта. "Предприятия речного транспорта не закладывали в планы простой в апреле и фактически не осуществляют деятельность с ноября 2019 года по погодным условиям", - напоминает компания.Кроме того, "Татфлот" предлагает предусмотреть меры финансовой поддержки для речных пассажирских перевозчиков: предоставление займов с минимальной процентной ставкой и отсрочку по уплате налогов и страховых взносов до завершения навигации. "Ввиду введения ограничений по видам деятельности ряда отраслей - экскурсионное и туристическое обслуживание населения - падение доходов составляет до 100% на планируемые отдельные периоды", - отмечает компания.Пассажирская навигация в Татарстане откроется 30 апреля на Волге, 1 мая - на Каме.Судоходная компания "Татфлот" владеет более 85% пассажирского и грузопассажирского флота Татарстана, говорится на сайте компании.
* **Рейтинговое агентство Standard & Poor's объявило о пересмотре прогнозов по кредитным рейтингам европейским контейнерных линий в связи с замедлением мировой торговли из-за пандемии COVID-19.**Согласно сообщению, агентство пересмотрело прогнозы по рейтингам Maersk со стабильного на негативный, по рейтингам Hapag-Lloyd - с позитивного на стабильный и сохранило негативный прогноз для рейтингов CMA CGM и CEVA Logistics. S&P заявило, что решение об изменении прогнозов обусловлено ожидаемым значительным сокращением спроса на контейнерные перевозки в течение, как минимум, следующих нескольких месяцев в условиях снижения потребительской активности, перебоев в цепочках поставок и замедления мировой торговли из-за пандемии COVID-19."Экономический эффект от пандемии COVID-19, вероятно, будет более серьезным, чем мы ожидали ранее. Мы вновь понизили наши макроэкономические прогнозы. В настоящее время мы ожидаем, что мировой ВВП снизится в 2020 году на 2,4%, ВВП США и еврозоны сократятся на 5,2% и 7,3% соответственно".На данный момент базовый прогноз S&P для контейнерной индустрии выглядит следующим образом: Сокращение объемов мирового рынка контейнерной торговли может достичь в 2020 15% к уровню 2019.- Средняя ставка фрахта сократится на 4-5%, в основном, из-за снижения стоимости бункера.  
  - Показатель операционной прибыли - EBITDA - линейных операторов сократится на 15-20% в 2020 году по сравнению с 2019 годом. Фактическое снижение будет зависеть от гибкости компаний в управлении расходами. По оценкам аналитика, линии могут контролировать до 70% их совокупных затрат. Самыми высокими затратами, как правило, являются расходы на терминальный сервис, наземные перевозки и логистику: на них приходится 50-55% совокупных операционных расходов линейных операторов. На втором месте расходы на бункерное топливо (15-20% операционных расходов).По сообщению ТАСС, для Maersk S&P прогнозирует сокращение скорректированного показателя EBITDA в 2020 году до 5-5,2 млрд долларов США по сравнению с шестью млрд долларов США в 2019, для Hapag-Lloyd - до 1,5 млрд евро с двух млрд евро в 2019 году. Скорректированная EBITDA CMA CGM снизится до 3,1 млрд долларов с 3,8 млрд долларов в 2019 году.Для CEVA Logistics S&P ожидает снижение выручки до 6,5 млрд долларов США в 2020 году с 7,1 млрд долларов США в 2019 году из-за высокой зависимости бизнеса компании от благополучия автомобильной и розничной отраслей, которые наиболее сильно пострадали от коронакризиса.
* **Навигация-2020 открылась на всей акватории Московского бассейна ВВП РФ, несмотря на региональные противоэпидемические  ограничения по пассажирским перевозкам.** Об этом сообщает пресс-служба Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот). Так, 20 апреля для грузового и технического флота открылась навигация в Москве и части Московского бассейна. Более раннее открытие навигации на некоторых направлениях связано с соответствующим обращением «Российской палаты судоходства», организации, аккумулирующей интересы судовладельцев. Данное решение было призвано поддержать грузовые перевозки, для участников которых важен каждый дополнительный день судоходного сезона. Для судоходства была открыта река Москва от нулевого до 37-ого км, шлюз Северка, участок реки Ока от 850-го км до 770-ого км, гидроузел Белоомут и участок Оки от 698-ого до 710-ого км. В то же время, в связи с региональными мероприятиями по предотвращению распространения COVID-19 с 17 апреля введён запрет на движение пассажирских судов в акватории г. Москвы, с 18 апреля соответствующие ограничения установлены по всему Подмосковью. Подчеркивается, что все филиалы учреждения для предупреждения распространения COVID-19 разработали и утвердили внутренние регламенты и порядки работы обслуживающего персонала ГТС и плавсостава технического флота. Во всех структурных подразделениях специально созданным круглосуточным Оперативным штабом обеспечивается регулярный мониторинг неукоснительного исполнения соответствующих рекомендаций Минздрава России и Роспотребнадзора. Кроме того, профильные оперативные штабы созданы и функционируют во всех филиалах
* Во время чрезвычайной ситуации **объем грузоперевозок в Латвии увеличился**, сообщает информационное агентство LETA со ссылкой на начальника Государственной пограничной охраны (ГПО) Гунтиса Пуятса.По его словам, несмотря на чрезвычайное положение, объем грузоперевозок в Латвии вырос более чем на 15%. Это объясняется ограничениями, введенными соседними странами, например, Литва фактически полностью перекрыла свои границы, поэтому большее количество грузоперевозок идет через Латвию.«Таким образом, как бы это ни было странно, в Силене и Патерниеки (на границе с Белоруссией) количество пограничных проверок грузовых машин возросло», – сказал Г.Пуятс.После введения чрезвычайного положения латвийская пограничная служба усилила иммиграционный контроль в пунктах пересечения границы. Латвийские пограничники обеспечивают выдачу сертификатов грузоперевозчикам, которые прибывают в Латвию или пересекают Латвию транзитом.Общее количество выданных сертификатов составляет более 74 тыс. Приблизительно 11 тыс. было выдано в соответствии с мерами по репатриации, а 62 тыс. – грузоперевозчикам, техническим бригадам и другим иностранцам, которые пересекали территорию Латвию.Как отмечает LETA,  17 марта Латвия приостановила международные пассажирские перевозки через аэропорты, порты, автобусы и железнодорожные перевозки, а также передвижение людей через сухопутные пункты пересечения границы на внешних границах Европейского Союза, а именно: Латвия-Россия и Латвия-Беларусь, национальные границы.Согласно данным ГПО, число въезжающих на территорию Латвии лиц уменьшилось на 83%, а число выезжающих – на 86%.
* **Инфицированный коронавирусом COVID-19 россиянин находится на борту круизного лайнера Costa Atlantica в японском порту Нагасаки**, его состояние опасений не вызывает, сообщило посольство России в Токио. Всего на борту судна более 30 из 600 человек экипажа заражено коронавирусом. «Как нам сообщили, на борту находится один россиянин, который, к сожалению, инфицирован. Посольство внимательно следит за тем, чтобы соотечественнику и далее оказывалась квалифицированная медицинская помощь. По оценке медиков, сейчас его состояние опасений не вызывает»,— сказано в сообщении посольства в Facebook. Посольство России пообещало оказать россиянину «все возможное содействие».Costa Atlantica находится в порту Нагасаки на ремонте, на его борту находится 623 члена команды. У 33 из них обнаружен коронавирус. Планируется, что у остальных находящихся на борту будет взят анализ. Тем, у кого тест покажет отрицательный результат, разрешат сойти на берег, остальных поместят на карантин, покинуть судно они не смогут. В марте администрация морских портов Приморского края и восточной Арктики не разрешила круизному лайнеру Costa Neoromantica заходить в порт Владивостока, так как на судне были граждане из государств с большим количеством заболевших.
* **Морской порт Санкт-Петербург делает все возможное для сохранения непрерывности производства.** В соответствии с предписаниями федеральных и региональных властей, МП СПб проводит полномасштабные профилактические мероприятия. Компания одной из первых в городе начала осуществлять сплошное тестирование на наличие коронавируса, ввела дополнительный контроль температуры. Сотрудникам выдают дезинфицирующие спреи, одноразовые перчатки и маски для защиты. Для обработки рук в помещениях установлены диспенсеры с антисептиками.На предприятии организовано бесплатное питание. Несколько раз в день проводится дезинфекция всех помещений порта, транспортных средств, перегрузочной техники. Для исключения использования работниками общественного транспорта в МП СПб разработана программа компенсации расходов на проезд. Дополнительно оптимизированы производственные процессы. Расписание рабочих смен составлено таким образом, чтобы минимизировать контакты бригад между собой.Морской порт Санкт-Петербург рассматривает различные сценарии дальнейшего развития событий, в соответствии с которыми разрабатываются варианты организации рабочих процессов и защитных мер.В случае резкого осложнения эпидемиологической ситуации, порт готов предоставить персоналу, задействованному в производстве непрерывного цикла, проживание на собственной базе отдыха в Ленинградской области, предоставив полноценное бесплатное питание и медицинское обслуживание.«Производственному персоналу порта обеспечен максимально возможный уровень безопасности. Очень важно соблюдать медицинские рекомендации. Только совместными усилиями мы сможем преодолеть этот непростой период, сохранить эффективность работы и, конечно, здоровье», - отметил управляющий директор АО «Морской порт Санкт-Петербург» Андрей Зубарев.

**КАКОЕ ВЛИЯНИЕ ОКАЖЕТ КОРОНАВИРУС НА СУДОХОДНУЮ ОТРАСЛЬ?**

Наступила весна – как минимум в Северном полушарии, но мы вместо отдыха все сосредоточены на беспрецедентной угрозе человеческому здоровью, с которой мир столкнулся впервые в XXI веке.  
Пандемия коронавируса COVID-19 окажет негативное воздействие почти на все страны и отрасли промышленности; протекание пандемии и ее последствия подвергнут настоящей проверке способность человечества к быстрому восстановлению. До сих пор не представляется очевидным, какое воздействие окажет коронавирус на морскую отрасль; битва за восстановление мировых цепочек поставок и торговли, а также за оказание необходимой помощи разным странам все еще в разгаре.  
Мы не можем с точностью говорить о всех последствиях, о временных рамках и интенсивности кризиса, однако можем спрогнозировать некоторые изменения.

Очевидное изменение №1: пандемия ускорила внедрение дистанционных технологий и укоренила тренд, заключающийся в увеличении использования автоматизации. Вероятно, единственным преимуществом, которым воспользовался мир, является то, что это событие произошло в эпоху цифровой экономики. Никогда еще возможность установления соединения и достижения коммуникации не играла такой огромной роли. Таким образом, ценность технологий была доказана очень быстро.

Доказательством служит факт того, что в изолированном мире за последние месяцы резко увеличилось использование оборудования для дистанционной работы (например, удаленная техническая поддержка ключевых обновлений). Мы стали осознавать важность развития инфраструктуры "интернета вещей" (IoT) и столкнулись с бумом таких услуг, как телемедицина, которые дополняют вербальную коммуникацию и обмен данными.  
Эти изменения неизбежно приведут к более широкому использованию автоматизации в будущем, но ни в коем случае не к ускорению автоматизации в судоходной отрасли. Мореплаватели доказали свою огромную важность для мировой экономики, и способы по замене последних на "беспилотные" суда недоступны.  
Во-вторых, очень сложно предсказать, насколько глубоким и насколько длительным будет мировой экономический кризис, хотя застой в мировой торговле и отсутствие перспективы роста окажут влияние на все регионы.   
Согласно самым оптимистичным прогнозам, наступит резкий, но краткосрочный спад экономической активности, за которым последует намного более быстрый процесс восстановления по сравнению с предыдущими мировыми кризисами. Этот прогноз, однако, сам по себе является рискованным. Главным риском здесь является то, что усилия по восстановлению национальных экономик приведут к новым вспышкам коронавируса и к продолжению экономического спада.

Эти процессы не только напрямую окажутся губительными для мировой экономики, но и повысят вероятность долгосрочной потери производительности, обусловленной безработицей и финансовым крахом. Согласно наихудшему сценарию, если меры по восстановлению экономической деятельности окажутся провальными, потенциальный эффект на экономические связи станет больше напоминать ситуацию, сложившуюся в 30-х гг. прошлого века, а не кризис нулевых

В-третьих, очевидным негативным последствием экономической рецессии, с которым уже столкнулось большинство стран, является то, что доступ к капиталу может быть ограничен и его распределение может стать неравномерным. Вероятно, многим странам придется ввести режим строгой экономии, как это было после Мирового финансового кризиса (примечание: здесь, вероятно, имеются в виду 2007-2008 гг.), так как у них не будет иного выбора.

Краски сгущает факт того, что банки, уже ставшие участниками экологической инициативы под названием "Принципы Посейдона" (the Poseidon Principles) – к середине февраля сумма кредитования судоходной отрасли по всему миру составляла примерно 140 млрд. долларов, – до сих пор не разъяснили то, какое воздействие окажет пандемия на их кредитную политику. Можно догадаться о том, что данные банки ужесточат политику кредитования судоходных компаний (или даже прекратят предоставление кредитов), и это негативно скажется на инвестициях в достижение экологичности.

Согласно последнему отчету MSI, "Принципы Посейдона" сформулированы таким образом, что в действительности "предпочтение" отдается определенным судам и не всегда отвечает необходимости снижения выбросов CO2. В результате могут быть повышены финансовые затраты на обслуживание некоторых судов, стоимость которых снизится, при этом стоимость других судов может быть эффективно завышена.  
Эти факторы ведут нас к четвертому предположению (или даже риску для морской отрасли): судоходная отрасль не может достичь прогресса в достижении экологических задач, поставленных ИМО и ЕС. Эта неспособность может быть проявлена по-разному; усиление существующего раскола между ЕС и ИМО, который может привести к следующему: у ЕС будет успех в продвижении дел, а деятельность ИМО будет осложнена из-за административной политики разных стран или нехватки финансирования; ИМО также может увидеть в посткризисной обстановке возможность отложить принятие экологических мер, которым данная организация противостоит. Определение "развивающейся экономики", которое приводит ООН, включает вероятность открытого сопротивления, торгов и позерства; если националистическая политика будет превалировать над желанием сотрудничества во благо судоходной отрасли и всей планеты, может возникнуть двухуровневый подход. Подобный пессимистичный прогноз можно оспорить – многое зависит от того, что будет с идеей мирового сотрудничества к концу карантина, и от восстановления привычных бизнес-отношений. Вероятно, предусмотренные на данный момент меры не будут соответствовать ситуации, которая будет разворачиваться после пандемии.

В-пятых – здесь будем более оптимистичными – кризис, вызванный пандемией коронавируса, определенно, продемонстрировал то, что, несмотря на важность цифровых технологий, связь между странами обеспечивается главным образом благодаря эффективности физического труда и физической инфраструктуры, объединенных в прочную сеть.  
Доказательством культуры и качества функционирования судоходной отрасли, портов и логистики служит факт того, что логистические цепочки работали в полном объеме и без угрозы безопасности в течение нескольких недель пандемии. С одной стороны, данное высказывание может показаться опрометчивым; с другой стороны, в нем выражается благодарность мужчинам и женщинам, обеспечившим бесперебойную работу по всему миру в сложившихся чрезвычайных обстоятельствах. Мы не знаем, будут ли мореплаватели официально считаться "высококвалифицированными работниками", согласно двухуровневому подходу на рынке труда. Мы точно знаем, что они таковыми являются, что можно сказать и о работниках портов и водителях-экспедиторах, а также о сотрудниках, работающих "на берегу" удаленно и поддерживающих контроль над всем – от людей до контейнеров.  
Конца кризиса ждать пока не приходится, и у нас будет много времени, чтобы задуматься над социальными, политическими и экономическими проблемами. Наш долг сейчас – не только отблагодарить, но и надлежащим образом оценить как медработников, которые самоотверженно подвергают себя риску, так и мореплавателей.  
Оригинал статьи опубликован на сайте GNS

*portnews.ru*

**КОРОНАВИРУС И ОТРАСЛЬ: ЛИНИИ О ЛЮДЯХ, ГРУЗАХ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ**

В развитие темы, как сказалась эпидемия коронавируса на транспортно-логистической отрасли, продолжаем делиться тем, что рассказали SeaNews участники рынка. Сегодня своей оценкой ситуации и прогнозами ее развития делятся линии и их агенты.

Грузы и грузопотоки

Снижения объемов наблюдают с настоящее время – и ожидают в будущем – и контейнерные перевозчики, и ро-ро специалисты – хотя и не все. При этом и те, и другие видят в изменившихся условиях возможности для развития и потенциал для дальнейшего роста.

В Cosco Shipping Lines Russia Ltd. SeaNews сообщили, что на данный момент значительных изменений в структуре бизнеса не наблюдается.

По информации Жолта Катона, генерального директора Maersk Eastern Europe, произошёл спад импортных перевозок с Дальнего Востока, и во втором квартале ожидается дальнейшее снижение импорта на страны Европы и Россию. В то же время, в экспорте наблюдается высокий спрос и рост объемов из России в связи с изменением курса доллара. «Мы предпринимаем значительные усилия, чтобы обеспечить клиентов необходимым количеством порожнего оборудования, а также предлагаем экспортерам альтернативные решения для обеспечения исполнения ими контрактных обязательств по срокам и ускорению доставки зарубежным покупателям, например перевозку по железной дороге с Северо-Запада РФ до российских портов Дальнего Востока с последующей отправкой морем в порты Азии», – отметил Ж.Катона.

В «Ди Эл Икс Эдженси Раша», коммерческом агенте ро-ро перевозчика Hoegh Autoliners в России и Республике Беларусь, также ожидают временного спада грузопотока из-за остановки работы европейских автопроизводителей. «Что касается российского рынка, то больше похоже на шоковый спад деловой активности наших предприятий. Это пока не позволяет сделать корректную оценку ситуации в целом, но уже понятно, что прогнозируется спад потребления и падение объемов импорта, при этом для экспорта курс валюты является драйвером роста», – говорят в компании.

«На сегодняшний день загрузка со складов готовой продукции обеспечивает загрузку судов, пока склады автогигантов не вывезены полностью покупателям. По информации российских дилеров, не выполнены все текущие заказы на производство автомобилей, но поставки продолжатся сразу после улучшения ситуации с карантином и возобновлением производства. На сегодня, к примеру, из-за выполнения карантинных мероприятий мы столкнулись со сбоями в работе терминалов из-за задержек в обработке и невывозе грузов в портах Италии и в связи с задержкой обработки судов в Голландии», – поделились в «Ди Эл Икс Эдженси Раша».

В изменившихся условиях меняются и требования клиентов. «Некоторые клиенты, особенно в импорте, запрашивают замедление сроков доставки. Для этого мы предлагаем им транзитное хранение и другие решения на базе наших наземных терминалов», – рассказал SeaNews Ж.Катона.

По информации «Ди Эл Икс Эдженси Раша», в линейном расписании имеют место небольшие корректировки «в ручном режиме» для того, чтобы забрать попутный груз, может быть добавлена дополнительная девиация судов на нерегулярные порты «на споте». «Это, в целом, очень полезная для грузовладельцев возможность получить место на судне из порта вне основного расписания линии», – считают в компании.

В долгосрочной перспективе из-за экономических потрясений не исключён пересмотр размещения производств и рынков сбыта и, в частности, пересмотр якорных контрактов, что в перспективе, как следствие, может привести к изменению текущего линейного сервиса, – предполагают в «Ди Эл Икс Эдженси Раша».

Контролирующие органы и контрольные процедуры

Отвечая на вопрос, усложнились ли в связи с противоэпидемическими мероприятиями контрольные процедуры и как это повлияло на сроки движения грузов, Ж.Катона подчеркнул, что  государственное органы уделяют самое пристальное внимание как поддержанию бесперебойных поставок импортных товаров первой необходимости, так и обеспечению устойчивого экспорта в период эпидемии.

«Видны серьезные усилия со стороны Федеральной таможенной службы, органов Россельхознадзора, Администраций портов, Пограничной службы, Роспотребнадзора, направленные на скорейшее прохождение судами и грузами формальностей в российских портах. Хотелось бы выразить наше глубокое уважение всем сотрудникам контролирующих органов, выполняющим свой нелегкий долг в этот сложный период. Надеемся, что полученные ими наработки в части удаленного взаимодействия и электронного документооборота во время эпидемии смогут быть максимально использованы и после снятия карантинных ограничений. В свою очередь, мы уверены, что цифровые решения Maersk, подтвердившие свою высокую эффективность для удаленного взаимодействия участников транспортного процесса, смогут полностью поддержать усилия госорганов по реализации новых стандартов цифрового обмена данными».

«В целях профилактики распространения вирусной инфекции был введен целый ряд мер, призванных свести личный контакт между представителями компаний и госорганов к минимуму при одновременном расширении возможностей для электронного документооборота. Мы видим значительный позитивный эффект от этих мер не только на период эпидемии, но и после него. Понимая всю серьезность момента и вызовов, стоящих сейчас перед отраслью, в то же время можно отметить, что эти вызовы также могут стать катализатором для многих позитивных перемен, в частности – внедрения цифровых технологий и более эффективного взаимодействия в их рамках между бизнесом и государственными органами», – считает Ж.Катона.

Люди и персонал

Для того, чтобы обезопасить собственных сотрудников, Maersk с конца марта перевел 95% своего персонала на работу из дома. «Наши IT-решения позволяют как нашим клиентам, так и подрядчикам взаимодействовать с нами в штатном режиме даже в новых условиях удаленной работы. Мы также существенно расширили сотрудничество с клиентами в качестве глобального интегратора, предлагая им в этот непростой период самый широкий спектр логистических решений: транзитное хранение, складские услуги, межконтиненальные жд перевозки, авиафрахт, услуги электронного документооборота и другие», – пояснил Ж.Катона.

На удаленный режим работы перешел и коллектив генерального агента линии Sea Connect, ООО Эс-Си-Эс Раша. По словам генерального директора агентства Антона Ларкина, внедрять для этого в срочном порядке  какие-то дополнительные IT-решения не потребовалось. «Был применён достаточно распространённый подход для компаний, у которых большое количество сотрудников периодически или постоянно должны  работать  удалённо. Поскольку суда линии и контейнерные терминалы работают круглогодично и безостановочно, то удаленная работа у нас всегда была организована и в выходные, и в праздничные, и в нерабочие дни, и все это было естественным продуманным процессом», – рассказал он.

Как объяснил генеральный директор «IT-марин» Григорий Минаев, с технической точки зрения решение заключается в том, что рабочие места пользователей организованы с помощью службы удалённых рабочих  столов (remote desktop services) на сервере терминалов Microsoft Windows Server. Таким образом, рабочее место пользователя становится полностью независимым и от места, где сотрудник физически находится, и от оборудования, которое он использует. «В нашей компании были виртуализированы (размещены на сервере терминалов) все рабочие места всех пользователей компании, что позволило перейти на удалённую работу всему офису одномоментно и без дополнительных манипуляций».

Как отмечают в «Ди Эл Икс Эдженси Раша», на сегодняшний день удаленно работают офисы всех ро-ро судовладельцев Европы, и Hoegh Autoliners AS также «на удалёнке» в Осло. «Пока в Осло планируют выходить 4 мая. Сотрудники компании в портах ежедневно осуществляют все необходимые меры предосторожности, а экипажи судов остаются в безопасности на борту, проводя дезинфекцию всего судна с антибактериальным решением до прибытия и после отхода судна из портов, включая ношение личного защитного оборудования (PPE) и регулярный мониторинг температуры всех членов экипажа», – рассказали в компании.

Отдельный вопрос применительно к персоналу – удастся ли компаниям сохранить кадры в условиях спровоцированного эпидемией и обвалом на нефтяном рынке кризиса.

«Мы уже видим первые случаи сокращений в международной морской отрасли, – поделился Ж.Катона. – Наша компания, как и все другие участники рынка, также затронута снижением объемов перевозок, однако в связи с реализуемой нами стратегией глобальной интеграции логистики мы наблюдаем и значительный потенциал для развития. В частности – в России, где продолжается рост экспорта, и мы активно расширяем сеть наших интермодальных сервисов для клиентов, как в традиционном сухом сегменте, так и для рефперевозок. Кроме того, буквально на днях нами был успешно введён в эксплуатацию новый холодильный склад в Санкт-Петербурге. Мы уверены, что этот и другие наши новые проекты позволят существенно расширить присутствие Maersk на российском рынке, что невозможно без сильной и устойчивой команды».

В Sea Connect сокращать персонал категорически не намерены. «Прошедший 2019 год был очень успешным для Sea Connect: выручка возросла на 10%, были открыты новые интермодальные коридоры, вырос клиентский портфель», – рассказал СЕО Sea Connect, UAB Вячеслав Пуземский. – Я принял решение использовать накопленные резервы и объявить мораторий на сокращение кадров до конца 2020 года. Мы надеемся на поддержку наших постоянных клиентов и будем поддерживать сервис на таком же высоком уровне, как и прежде», – пообещал он.

Бизнес и перспективы

Применительно к бизнесу в целом, в «Ди Эл Икс Эдженси Раша» говорят о том, что сокращение возможно в части неликвидных активов. «Общий экономический спад это хорошая возможность пересмотра всех проблемных мест бизнеса», – считают в компании. В то же время, на сегодняшний день нет информации о приостановке размещённых заказов или об отказе от строительства новых судов на верфях.

«Мы считаем, что ожидаемое изменение глобальной экономической ситуации в мире потребует объединения усилий всех участников логистического рынка для организации наиболее безопасной и оптимальной схемы доставки грузов наших клиентов. Мы готовы к укреплению нашего взаимодействия с участниками рынка, а также готовы в новом формате участвовать в совещаниях производителей по вопросам международных перевозок и обсуждать любые задачи, даже если подобные совещания будут проводиться удалённо по зуму, скайпу, вотсапу, либо с помощью любых других доступных средств связи», – подчеркнули в «Ди Эл Икс Эдженси Раша».

*SEANEWS.RU*

**СУДОХОДСТВО СНИМАЮТ С МЕЛИ**

**РСПП напомнил правительству о водном транспорте**

РСПП предложил правительству меры поддержки водного транспорта, фактически выпавшего из направленного в Белый дом списка Минтранса. Основная часть мер направлена на помощь круизным пассажирским компаниям, которые оказались в критической ситуации, но затрагиваются и грузовые водные перевозки. Помимо экономических мер предлагается разрешить круизным компаниям выдавать ваучеры вместо возвращения денег за туры для использования их в следующую навигацию. Эксперты считают предложения адекватными.

Как стало известно “Ъ”, Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) решил направить в правительство предложения по поддержке внутреннего водного транспорта. По данным “Ъ”, 28 апреля проект предложений был вынесен на заседание координационного совета РСПП по противодействию коронавирусной инфекции. Источник “Ъ”, близкий к РСПП, говорит, что готовится обращение на имя Михаила Мишустина. Также, по данным “Ъ”, письмо с просьбой о поддержке отрасли ранее направляла в Минтранс Российская палата судоходства. В предложенные Минтрансом меры поддержки водного транспорта вошло лишь выделение 34,7 млрд руб. ГТЛК, что, по данным “Ъ”, вызвало негативную реакцию участников рынка.

В проекте письма РСПП отмечается крайне тяжелое положение судоходных компаний и необходимость «неотложных мер господдержки».

Пассажирские пароходства не могут работать из-за пандемии, говорится в документе, в самой тяжелой ситуации находятся судоходные компании-туроператоры из-за отказа граждан от приобретенных путевок. Полное прекращение деятельности приведет к банкротству предприятий, невозможности обслуживания кредитов и лизинговых платежей, отмечает РСПП.

С проблемами столкнулись и грузоперевозчики, сообщается в письме, в связи с непредъявлением груза к перевозке из-за приостановки промпредприятий и ограничений передвижения, значительных дополнительных расходов при укомплектовании экипажей судов и оформлении документов. При этом построено большое количество грузовых судов с использованием заемных средств, и отсутствие средств на обслуживание займов у компаний в ближайшее время приведет к их банкротству, говорится в проекте обращения. РСПП предлагает включить морской и внутренний водный транспорт в перечень наиболее пострадавших отраслей (в нем пока только авиа- и автотранспорт).

РСПП хочет субсидий из бюджета судоходным компаниям, не имеющим возможности осуществлять перевозки пассажиров, на процентные ставки в течение 2020 года на 5,2 млрд руб., а также кредитов на покрытие кассовых разрывов в 2020 году.

Также предлагается предоставлять компаниям беспроцентные займы на выплату зарплат, ввести отсрочку по уплате НДС и страховых взносов в социальные фонды до конца 2020 года, ввести мораторий на банкротство, временно запретить досрочно истребовать кредиты и выработать меры по их реструктуризации. Есть также предложения по полугодичным каникулам по кредитам и лизингу без капитализации процентов.

При возникновении или угрозе ЧС предлагается разрешить в одностороннем порядке расторгать договоры на круизы или менять их условия в части порядка и сроков возврата оплаты. В качестве альтернативы, пишет РСПП, можно вместо возврата аванса за круизную путевку при возникновении форс-мажора или введенных ограничений выписывать ваучер, позволяющий воспользоваться услугой круиза после окончания ограничительных мер или получить денежные средства после окончания навигации 2020 года. Также есть идея ввести мораторий на повышение портовых сборов в морских портах в 2020 году и до 2021 года отложить утверждение и применение ставок инвестиционного портового сбора.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает странным, что в ранее обсуждаемых документах о поддержке отраслей водный транспорт, особенно пассажирский, остался практически без внимания. Подготовленные меры выглядят «разумными», полагает эксперт, отмечая, что судоходные компании, занимающиеся перевозкой пассажиров, оказались в критической ситуации и рискуют остаться без навигации. В грузовых перевозках, говорит господин Бурмистров, на общесистемный экономический кризис накладывается фактор маловодного года и проблемы, связанные со сдвигом сроков строительства Багаевского и Нижегородского гидроузлов.

*Коммерсант.ру*

**МОРЯКАМ**

* **Международная палата судоходства (ICS) и ее глобальная сеть национальных членских объединений, а также Международная федерация транспортников (ITF) и ее 215 профсоюзов моряков призывают моряков всего мира давать гудки на своих судах, находясь в порту в 12:00 по местному времени в Международный день солидарности трудящихся 1 мая 2020 г.** Международный день солидарности трудящихся — или День трудящихся, Первомай или День труда — отмечается во многих странах мира в знак признания вклада, вносимого трудящимися всего мира. ICS и ITF призывают выразить жест солидарности в знак признания заслуг более 1,6 миллиона моряков по всему миру, безвестных героев мировой торговли, снабжающих страны продовольствием, топливом и важными товарами, такими как жизненно необходимое медицинское оборудование, не только во время пандемии Covid-19, а каждый день. Перед тем, как подавать сигнал, суда должны получить соответствующее разрешение, если это будет необходимо. Гай Платтен, Генеральный секретарь Международной палаты судоходства, сказал: «Наши моряки являются незаметными героями мировой торговли, и мы не должны забывать тот вклад, который они вносят каждый день, чтобы снабжать наши страны товарами, в которых мы нуждаемся. Подача корабельных гудков в портах в день, когда мир отмечает вклад трудящихся, является идеальным способом напомнить нам всем о жертвах, которые они приносят. Все они – морские герои». Стивен Коттон, Генеральный секретарь Международной федерации транспортников (ITF), сказал: «ITF приветствует эту инициативу и призывает моряков подавать звуковые сигналы со своих судов в знак глобальной солидарности и, что также важно, для обеспечения того, чтобы внимание по-прежнему уделялось тому, насколько важными являются моряки для продолжения транспортировки основных товаров по всему миру во время этого кризиса. Правительства должны рассматривать это как призыв к действиям, направленным на облегчение процедур замены экипажей и свободного передвижения моряков с тем, чтобы они могли продолжать поддерживать функционирование цепочек поставок в эти беспрецедентные времена».
* **В том случае, если моряки, которые возвращаются домой с рейса, не подпишут согласие на самоизоляцию, — самолет с ними не разрешат принимать в домашнем аэропорту.** Речь идёт о крымских моряках, которые должны были лететь через Калининград и Домодедово в Симферополь (Крым). На борту чартера было 40 моряков.С. Аксёнов заявил:«Если не будет письменного согласия моряков на помещение в обсерватор, то, соответственно, мы борт просто сюда не пустим, на этом все закончится. Не дадим разрешения на посадку».
* **Морякам разрешат свободно перемещаться между домом и судном по наличию специального сертификата, который подтвердит их статус ключевого работника.** Шаблоны таких сертификатов уже подготовили представители Международной палаты судоходства (ICS) совместно с Международной федерацией транспортников (ITF). Так называемые сертификаты упрощения формальностей удостоверят, что моряку должен быть разрешен свободный проезд между его домом и судном, и подтвердят, что он прошёл медицинский осмотр.Шаблоны сертификатов уже отправили менеджерам по персоналу, персоналу и капитанам судов. Сами сертификаты должны быть на фирменном бланке компании с необходимыми данными (имя моряка, номер паспорта, номер послужной книжки моряка и номера документов, удостоверяющих личность, а также сведения о работодателе и судне). Норма сертификата была составлена ??в ответ на призывы органов Организации Объединенных Наций, Международной организации труда (МОТ) и Международной морской организации (IМО), которые вместе с Европейской комиссией заявили, что моряков должны официально признать в качестве ключевых работников в условиях нынешней пандемии. Если их признают таковыми, тогда моряков не должны касаться ограничения передвижения, чтобы они могли свободно передвигаться к своим судам и возвращаться домой, соблюдая при этом инфекционный контроль.Со своей стороны ICS и ITF ещё раз акцентировали на важности беспрепятственных смен экипажей морских судов по всему миру, поскольку моряки сегодня обеспечивают весь мир товарами первой необходимости, энергией, продуктами питания, лекарствами и многими другими продуктами. По их убеждению, если этого не сделать, все цепочки поставок товаров могут прерваться, и тогда действительно жизнь остановится. В своём совместном обращении ICS и ITF заявили: «Представителям государства и соответствующих органов власти важно признать необходимость высокоглобализированной судоходной отрасли с ее многонациональной рабочей силой, чтобы беспрепятственно проводить смену экипажей по всему миру, чтобы позволить судам продолжать работу и обеспечить быструю посадку, высадку, и репатриацию членов экипажа».
* **Член экипажа морского судна под флагом Тоголезской Республики получил заработанные деньги.** Приморский транспортный прокурор обратился в суд в интересах члена экипажа морского судна, работающего под флагом Тоголезской Республики, с исковыми требованиями к компании-судовладельцу "Нортвест Шип Мэнэджмент ЛТД" о выплате задолженности по заработной плате. Об этом передает пресс-служба Дальневосточной транспортной прокуратуры. Основанием для вмешательства прокуратуры послужила жалоба моряка на нарушение работодателем его трудовых прав.  
  Ответчик, не дожидаясь судебного решения и опасаясь возможности принятия в отношении компании санкций по ограничению выхода судов из российских портов, выплатил моряку положенные денежные средства на общую сумму более пяти тысяч долларов США. Членам экипажей всех судов, прибывших в морской порт Онега (Архангельская область) из иностранных государств, запрещен до особого указания сход на берег, если со дня прибытия судна в порт Онега и (или) со дня контактирования его с берегом иностранного государства прошло мене 14 календарных дней. Информационное сообщение подписал и.о. капитана порта Александр Ипатов. Основание: указ губернатора Архангельской области от 27 марта 2020 года

**В ПЕТЕРБУРГУ РАЗРАБОТАЛИ СЕРВИС ДЛЯ ПРОДЛЕНИЯ МЕДИЦИНСКХ СЕРТИФИКАТОВ МОРЯКА**

В Петербурге разработали сервис для дистанционной проверки достоверности и продления медицинских сертификатов моряков в условиях пандемии коронавируса. Сервис разработан по заказу Комитета по здравоохранению администрации  Санкт-Петербурга ГК «Эко-безопасность».

Новая информационная система позволит исключить возможность подделки морских медкомиссий и решит проблемы с медицинскими сертификатами моряков, обострившиеся на фоне пандемии коронавируса. Дистанционно продлить сертификаты до настоящего времени было невозможно, а сойти на берег моряки сейчас не могут из-за закрытых границ. В результате у многих из них сертификаты просрочены, и юридически они не имеют права работать на судах, что грозить парализовать перевозки. Новая информационная система решает эту проблему, позволяя продлевать медицинские сертификаты удаленно.

«В 2012 Федеральным законом РФ от 5 июня 2012 года ?56-ФЗ Россия ратифицировала Конвенцию 2006 года о труде в морском судоходстве, которая подразумевает ряд поправок в части требований к состоянию здоровья моряков. Однако на данный момент в РФ не осуществляется контроль за работой медицинских комиссий. Естественно, от этого страдает качество морских медкомиссий, а в итоге – здоровье моряков и экипажей. Кроме того, в связи с пандемией коронавируса появилась и новая актуальная проблема: дистанционно продлить сертификаты невозможно, а границы между странами закрыты – сойти на берег тоже нельзя. В результате тысячи наших соотечественников буквально «заперты» на судах по всему миру с просроченными медицинскими сертификатами. В этой ситуации с юридической точки зрения они не имеют права управлять судами, что парализует торговое судоходство, – говорит президент петербургской Ассоциации по подбору, обучению, найму и трудоустройству моряков Олег Шаботин. – Ввиду этого Ассоциации по подбору, обучению, найму и трудоустройству моряков направила обращение в компетентный  орган – Минтранс – и получила ответ, что постановление правительства РФ № 996 «О мерах по обеспечению выполнения обязательств РФ, вытекающих из конвенции 2006 года «О труде в морском судоходстве» разрешает реализацию этих полномочий территориальным органам здравоохранения. Поэтому мы обратились в соответствующий территориальный орган – Комитет по здравоохранению Петербурга, попросив разработать инструмент, позволяющий дистанционно продлевать медицинские сертификаты моряков. И Комитет пошел нам навстречу, поручив решение этой задачи Городскому центру медицинской профилактики».

«Сервис позволяет управлять статусом медицинских сертификатов: сертификат может быть продлен, отозван, признан недействительным. В обычной ситуации он имеет статус «валидный», – рассказал руководитель ГК «Эко-безопасность» Роман Константинов. – Чтобы подключиться к системе, медицинская компания подает заявку в компетентный орган – «Городской центр медицинской профилактики», предоставляя необходимый пакет документов. После подключения создается учетная запись организации, и сотрудники компании получают доступ к своему файловому хранилищу».

Пользователи системы – медицинские организации, работающие в сфере медосвидетельствований моряков, и крюинговые компании. Использование сервиса для них будет платным.

*Seanews.ru*

**В АДРЕС «HUMAN RIGHTS AT SEA» ПРОДОЛЖАЕТ ПОСТУПАТЬ МНОЖЕСТВО ЖАЛОБ, СВЯЗАННЫХ С ПРОБЛЕМОЙ СМЕНЫ ЭКИПАЖА**

В адрес британской благотворительной организации **Human Rights at Sea (Права человека в море, далее - HRAS)** продолжают поступать многочисленные сообщения от моряков, в которых они просят обратить внимание на те факты и проблемы, которые, по их мнению, недостаточно правдиво освещаются. Примечательно, что практически все моряки, которые обращаются в HRAS, просят сохранить анонимность, они опасаются преследования за свои жалобы.

Не трудно догадаться, что сегодня большинство обращений моряков касаются проблем, так или иначе связанных с пандемией коронавируса. Моряки жалуются на нервное истощение, проблемы с безопасностью на борту, очень многих беспокоит то, что они «застряли» на борту и не могут вернуться домой, чтобы поддержать свои семьи в этот трудный период.

Вот что они пишут:

Второй механик, в настоящее время находящийся на борту нефтяного танкера:

«Одной из самых остро стоящих на сегодня проблем является списание с судна, поскольку в сложившихся экстраординарных обстоятельствах никто не позаботился о том, как вернуть домой тех 1,6 миллионов моряков, которые отработали свой контракт, закончили рейс и морально и физически устали выполнять свои обязанности.

«Непременно нужно оставаться работать в море дольше, так как движение мировой торговли не должно останавливаться, чтобы товары первой необходимости доставлялись людям домой… Сколько придётся работать сверх контракта, зависит от 3 вещей: 1) от того, разрешены ли авиаперелёты в страну, куда должны прибыть моряки, следующие для смены экипажа; 2) разрешены ли авиаперелёты из страны вылета моряка; и 3) моряк, который собирается вылететь на замену, должен иметь разрешение на вылет. К концу рейса моряк обычно начинает уставать - морально и физически, потому что работа в море требует от вас полной концентрации внимания и действий соответственно постоянно меняющейся ситуации. Срок действия моего контракта составляет 4 месяца, но из-за ситуации с Covid я уже 6-ой месяц нахожусь на борту. Больше всего я беспокоюсь о своей семье, сейчас такое трудное время, а они там одни, я ничем не могу им помочь. Самое плохое, что может случиться, это если кто-то их близких заразится, пока я нахожусь в море, ведь тогда я не смогу сделать абсолютно ничего для моей семьи, это самое страшное. Пока судно находится в море, оно является самым безопасным местом, но когда оно стоит в порту, высока вероятность того, что кто-то из береговых работников «занесет» инфекцию на борт, моряков это серьезно беспокоит».

Один индийский капитан связался с благотворительной организацией, чтобы рассказать о ситуации у него на борту. Экипаж его судна уже работает сверх установленного в трудовых договорах сроков, скоро они будут проходить мимо берегов своего родного штата, следуя рейсом в Южную Америку транзитом через Южную Африку. Даже если им удастся покинуть судно в Южной Африке, нет гарантий, что моряки смогут оттуда вернуться к своим семьям из-за действующего режима изоляции в Индии. Когда судно будет проходить так близко от родных берегов моряков, а они не будут иметь представления о том, что их ждёт впереди, и когда они смогут вернуться домой, не трудно догадаться, какие мысли будут их одолевать.

«Мои офицеры и экипаж психически истощены и подавлены... На сегодняшний день 9 членов экипажа работают сверх срока контракта, они устали, и морально и физически, они испытывают огромное психологическое давление и вряд ли способны безопасно выполнять свои обязанности на борту. Коротко о том, сколько времени уже находятся на борту некоторые из них: буфетчик - 12 месяцев на борту (контрактный период 9 месяцев), моторист и кадет — почти 11 месяцев (контрактный период 9 месяцев), капитан - 8 месяцев (контракт на 4 месяца), старший механик и старпом - больше 7 месяцев (контракт на 5 месяцев), 2ой, 3ий помощники капитана и 4й механик - почти 7 месяцев на борту (контракт на 6 месяцев) ».

Генеральный директор Wallem Group, Фрэнк Коулз (Frank Coles) продолжает активно выступать за отмену ограничений на перемещение для моряков, следующих на судно для смены экипажа и возвращающихся из рейса домой, в недавнем интервью Tradewinds подчеркнул, что из-за проблемы со сменами экипажа моряки испытывают огромный стресс, и многие из них уже «на пределе». Human Rights at Sea обращает в нимание на то, что в некоторых группах в социальных сетях начинают призывать к забастовкам на борту.

*humanrightsatsea.org*

**С КОРАБЛЯ… — В ОБСЕРВАТОР: КАК СЕЙЧАС ВОЗВРАЩАЮТСЯ МОРЯКИ ДОМОЙ?**

Вопрос со сменами экипажей морских судов, решения которого так ждали и так боролись сами моряки вместе с международными организациями, сдвинулся с места сам по себе.

Массовых смен экипажей пока нет и на ближайший месяц пока не планируется. Несмотря на то, что на всех уровнях начали разрешать морякам передвигаться с точки А (судно) в точку Б (дом) и наоборот, это невозможно реализовать в виду отсутствия штатной работы всех аэропортов.

Пока что единственным перевалочным пунктом для моряков является аэропорт Минска. Но, сами понимаем, до него тоже как-то надо добраться, и из него до дома также.

Несмотря на то, каким образом моряки возвращаются из далекого плавания, в своей стране они проходят 14-дневную самоизоляцию.

На днях из Лас-Пальмаса, Тенерифе и Южной Америки туда прилетело 22 украинских моряка с пассажиров. Поездку в Украину из Беларуси им организовали наземным трансфером. Ни один моряк, который вернулся домой, не был размещен на принудительную 14-дневную обсервацию, поскольку добровольно пошел на самоизоляцию.

Вопрос с 14-дневной самоизоляцией еще одной прибывшей из-за границы группы моряков в Одесской области стал причиной конфликта. Автобус с 16-ю моряками остановила полиция, им была предложена 14-дневная обсервация в санатории «Куяльник». Со слов моряков, им предложили подписать документ на изоляцию, но на самом деле имелась в виду обсервация, от чего они все отказались.

В эти дни из Испании в Крым приехала группа из 40 крымских моряков. Автобусом вернувшихся моряков доставили прямиком в обсерваторы: крымчан – в Евпаторийский обсерватор, севастопольцев – в Севастопольский.

Все 90 калининградских моряков, которые на прошлой неделе вернулись домой из Лас-Пальмаса, — сразу были доставлены в местный обсерватор.

Как видим, все истории с возвращением моряков на Родину из далекого и долгого плавания сводятся к одному – 14 дням обсервации/самоизоляции/карантина, чтобы только не подвергать опасности окружение.

Так как в ближайшее время должен решиться вопрос с массовыми сменами моряков (а мы в это очень верим) с разных частей земного шара, на родной земле сразу возникнет вопрос изоляции.

*Seafarersjournal.com*

**ТРУДНОСТИ ИЗ-ЗА СОЗДАННЫХ COVID-19 УСЛОВИЙ СКОРО ПРОЧУВСТВУЮТ ВСЕ МОРЯКИ**

Увы, но тот вакуум, в который весь мир загнала пандемия COVID-19, не мог пройти мимо ни одного человека. Сегодня каждый человек, в каждом уголке земли, все его сферы деятельности, да просто весь мир — заложник коронавируса.Казалось бы, в самом выгодном или выигрышном положении по большинству пунктов (не учитывая только того, что очень хочется повидать семью) сегодня находятся моряки. Когда весь мир находится на вынужденной изоляции, борясь с COVID-19, — они закаленные изоляцией от общества и привычной для всех жизни по роду своей деятельности; когда многие потеряли работу или же временно остались без работы и заработка, — они работают и получают зарплату; когда все человечество боится выйти на улицу и моет руки чаще как никогда, — в море у них не существует никакой угрозы заразится вирусом, который просто «кишит» на берегу. (Безусловно, те, кто пересидел контракт и пандемия их застала врасплох, — очень хотят домой, устали морально и физически, — это также все понимают).

Но, не стоит забывать и про другую сторону медали, — их сменщиков, которые сегодня вынуждены находиться в тех условиях, как и все остальные.Как наши моряки приняли условия игры, которые сегодня всему и всем диктует пандемия, и как они отразились на жизнь моряков по обе стороны (море/дом), Seafarers Journal спросил у них же.Так вот, результаты опроса ничем не удивили, а только подтвердили, что большинство моряков испытывают трудности, связанные с работой, из-за пандемии COVID-19 (74%). И вот 26% не «прочувствовали» на себе пандемию. Только последний показатель может иметь временный характер, поскольку среди «непострадавших» моряков могут быть те, кто только вернулся с рейса или те, которые только начали работать или же не пересидели контракт. Если предположить, что пандемия затянется еще на 1-2 месяца, — цифры изменятся.Причины, по которым сегодня большинство моряков испытало трудности из-за всемирной пандемии, у всех практически похожи:

а) те, кто дома:

задержался дома, пересидел в отпуске, нужно на работу, отменили рейс;

невозможно сделать документы, когда всё закрыто;

закончились деньги.

б) те, кто на судне:

не успел уехать домой, затянулся контракт, нет возможности вернуться домой;

каждый день замеры температуры для всего экипажа, дополнительные требования лоцманов, дополнительные требование по дезинфекции судна в порту, дополнительные чек-листы для всех визиторов;

из-за участившихся вынужденных дезинфекций — головокружение, тошнота, рвота диарея, слабость у всего экипажа.

проблемы с поставками провизии, воды и запчастей;запрет на сход на берег, запрет на визит к врачу в порту.Единственное, что радует моряков на судах, так это возможность заработка и отсутствие частых проверок.А в пункте тех и других моряков в ближайшее время, скорее всего, появится «необходимость сдачи теста на COVID-19 и антитела к нему».Хорошего мало и приходится терпеть всем. Не только моряки, но и весь мир стал заложником невидимого и нежданного врага под названием COVID-19… Моряки, не подумайте, что весь мир сегодня сплотился против вас (вас не хотят менять, не хотят, чтобы вы работали), это против всего мира сегодня воюет один единственный, но сильный враг планетарного характера, который имеет свойство быстро и повсеместно размножаться.

*Seafarersjournal.com*

**СДВИГИ ЕСТЬ: СПИСОК СТРАН, ГДЕ СМЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ РАЗРЕШЕНЫ ИЛИ ДОПУСТИМЫ С ОГРАНИЧЕНИЯМИ**

Ситуация в некоторых странах и их портах по отношению к сменам экипажей морских судов несколько изменилась. У моряков появились реальные шансы вернуться домой после затянувшегося контракта и наоборот – уехать поскорее на работу.

Информация об ослаблении ситуации для моряков в портах была предоставлена представителями крюинговых компаний, который как никто сегодня обладают самой достоверной информацией по сменам экипажей.

Те страны, которые приняли неоднократно направленные рекомендации Европейского Союза, Международной организации труда, Международной морской организации и Международной федерации транспортников, и разрешили смены в своих портах:

— Канада (смена экипажа разрешена);

— Франция (смена экипажа разрешена только для стран шенгенской группы);

— Дания (возможна смена экипажа, при наличии данных о рейсе);

— Бельгия (разрешить смену экипажа, только если у моряка есть действующая шенгенская виза);

— Германия (разрешить смену морякам. Теперь морякам разрешается въезжать на территорию Германии с целью присоединения к судну, а также покидать Германию для возвращения на родину, соблюдая при этом общие правила пребывания в стране и пересечения границы. Это в равной степени относится ко всем национальностям (гражданам и не гражданам ЕС).  Германия исключила моряков из ограничений, внедренных в связи с пандемией COVID-19. Моряки, у которых не выявлены характерные для COVID-19 симптомы, могут сойти на берег или присоединиться к судну без соблюдения карантинных требований.);

— Польша (смена экипажа возможна, но с очень строгими ограничениями).

— Гибралтар (смена экипажа возможна только для торгового флота с некоторыми ограничениями);

— Япония (с дополнительными ограничениями);

— Намибия (но не для граждан стран повышенного риска);

— Фиджи (разрешить смену экипажа. Для экипажей из экипажей из Китая, Южной Кореи, Италии, Ирана и Испании — только после 14-дневного карантина);

— Азорские острова (разрешить смену экипажа после 14-дневного карантина в отеле. Моряки должны отправиться в аэропорт без неоправданной задержки);

— Малайзия (смена экипажа возможна, если контракт моряка истек и у него не было никаких симптомов в течение последних 14 дней);

— Бразилия (только в некоторых портах после 14-дневного карантина);

— Канарские острова (все отправляющие экипаж, должны будут оставаться в изоляции в своем отеле в течение 14 дней, прежде чем им будет разрешено сесть).

— Австралия (после двухнедельного карантина, но не каждый порт позволяет);

— Пакистан (только для граждан Пакистана, если судно не прибывает из страны с высоким риском COVID-19);

— Финляндия (если члены экипажа имеют возможность вернуться на родину);

— Сингапур (если моряки здоровы и не имели контакта с пациентами с подозреваемым или подтвержденным коронавирусом в течение последних 14 дней);

— Нидерланды (с 19 марта все смены экипажа разрешены только в торговом парке в течение 30 дней);

— Объединенное Королевство;

— США (но с некоторыми ограничениями);

— Гонконг (только для жителей Гонконга);

— Индия (только для граждан Индии);

— Филиппины (только для филиппинских граждан после 14-дневного карантина);

— Украина (только для граждан Украины).

— Большинство стран ЕС допускают смену экипажа, но только для граждан ЕС, за исключением экстренных случаев.

Все это очень хорошо и приятно читать каждому моряку, который торопится на судно и обратно, но все же много НО в этом вопросе остается. Главное НО — разрешить разрешают, а как же осуществить перелет/доставку этих моряков, когда авиасообщение по прежнему остановлено, — вопрос открытый.

*Seafarersjournal.com*

**ДОЛГОЖДАННЫЕ ОТМЕНЫ ОГРАНИЧЕНИЙ: У МОРЯКОВ ПОЯВИЛАСЬ ПЕРСПЕКТИВА РОТАЦИЙ**

**Практически на всех уровнях ротации экипажей морских судов по всему миру в условиях всемирной пандемии были разрешены, открытым и самым важным остаётся вопрос с авиасообщением.**

Компании разрешают смены, международные организации приняли ряд документов, чтобы их разрешить, и упросили правительства стран отменить ограничения для моряков, как ключевых работников, но отсутствие штатного авиасообщения между странами сделало эти смены невозможными.

В последние дни, исключительно ссылаясь на ситуацию с распространением коронавируса внутри страны, некоторые государства начали постепенно ослаблять ограничительные меры или вовсе их отменять.

Ниже список этих стран:

Австрия  
Открыла границы для гостей из стран не ЕС. Для въезда необходимо предоставить медицинскую справку на английском или немецком языках, выданную не ранее ,чем за 4 дня до въезда и подтверждающую, что человек не заражен COVID-19. Со 2 мая заработают все магазины Австрии – от небольших продуктовых до крупных торговых центров. С 15 мая австрийцы смогут ходить в кафе и рестораны. Чуть позже начнут работать гостиницы и фитнес-центры.

Бельгия. Постепенно будет выходить из карантина. С 4 мая возобновят работы промышленные предприятия. С 11 мая будут открыты все магазины. С 18 мая будут открыты школы и университеты.

Венгрия. Венгрия открыла границу для украинцев (КПП ЧОП) .

Вьетнам. Вышел из карантина. С 23 апреля открыли все магазины и разрешили работу сферы услуг. Возобновили внутреннее авиасообщение, открыли школы, снимают ограничение на разные виды предпринимательской деятельности.

Германия. Разрешили открыть предприятия площадью не более 800 кв.м, а также автосалоны, велосипедные и книжные магазины.

Дания. Уже открыты детские сады, начальные школы. Разрешена работа малого бизнеса — парикмахерских, салонов красоты и автошкол.

Израиль. Послабляет карантин.

Италия. Постепенно ослабляет карантин. С 4 мая могут заработать рестораны, бары и парки.

Мальта. Выходит из карантина. В течение нескольких дней будут сняты все ограничение, кроме запрета на проведения массовых мероприятий.

Нидерланды. С 17 апреля сняли запрет на авиасообщение с Австрией, Италией и Испанией. Однако иностранцы, которые хотят въехать в страну, обязаны сообщить о своем состоянии здоровья.

Польша. С 20 апреля разрешили посещать парки и лес. Детям старше 13 лет разрешено выходить на улицу без сопровождения взрослых.

Словакия. С 22 апреля открыты все магазины, кафе и рестораны площадью до 300 кв.м.

Турция. В ближайшие время будет снят запрет на выход из дома лицам до 20 лет. С 8 по 15 мая планируют открыть торговые центры.

Франция. Будут постепенно вводить ослабление карантина.  
С 11 мая постепенно начнут открывать детские сады и школы.

Хорватия. С 27 апреля открывается междугороднее сообщение и разрешено работать торговым организациям.

Черногория. Ослабляет карантин, сокращает комендантский час и увеличивает время работы магазинов.

Чехия. Отменила карантин 24 апреля. Жители страны снова могут свободно перемещаться по Чехии и выезжать за пределы страны. Разрешено собираться группами до 10 чел.

Эмираты. Начинают поэтапное снятие карантина. Будут открыты торговые центры, кафе и рестораны. Начнет работать общественный транспорт, но с определенными ограничениями. Мечети пока будут закрыты. Массовые мероприятия также будут запрещены.

*Seafarersjournal.com*

**ПАНДЕМИЯ ПОСТАВИЛА В РАВНЫЕ УСЛОВИЯ МОРЯКОВ И СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ**

Никто сегодня не может использовать с выгодой для себя форс-мажорную ситуацию с пандемией – ни моряки, ни их работодатели. Сегодня, как ни парадоксально это звучит, и те и другие – в одинаковых условиях.

В сложившихся обстоятельствах ни одна из сторон не может быть инициатором конфликта на почве пандемии, поскольку эффект пандемии распространился на весь мир.

Когда жизнь на берегу практически заморожена из-за коронавируса, а страны и их граждане закрыты на карантин, все транспортное сообщение между государствами и континентами остановлено, — остаётся только ждать. А в ситуации, в которой сейчас находятся работающие на судах моряки, — еще и выполнять свои обязанности по контракту, а также обязательства, возникшие с форс-мажором. В условиях сегодняшней пандемии моряки обязаны выполнять все рекомендации для недопущения распространения коронавирусной инфекции COVID-19, а их работодатели — обеспечить моряков защитными средствами. И если какая-то из сторон не выполняет эти обязательства, — только тогда можно говорить о взыскании компенсации в связи с данным форс-мажором. Но требовать или платить какие-либо дополнительные деньги, ссылаясь на нынешнюю пандемию, моряки не имеют права, а судовладельцы — не обязаны. Более подробно об этом — в интервью старшего партнёра Black Sea Law Company Евгения СУКАЧЁВА морскому порталу SEAFARERS JOURNAL.

SJ: Разбор контрактов: есть ли такие контракты, где прописаны форс-мажорные обстоятельства (никем не предвиденные, как в случае с нынешней пандемией)?

Морской юрист: Безусловно, большинство контрактов предусматривает влияние на правоотношения обстоятельств, которые неподвластны сторонам и не могли быть предусмотрены сторонами.

Однако при поднятии вопроса форс-мажорных обстоятельств необходимо учитывать особенности трудовых контрактов моряков.

Во-первых, контракт моряка, как в принципе любой трудовой контракт, не настолько зависит от понятия форс-мажорные обстоятельства, как условный торговый контракт. В случае, где стороны взаимоотношений перевозки под влиянием форс-мажорных обстоятельств могут заявить о невозможности выполнения обязательств и даже заявить о расторжении такого соглашения; участники же трудовых отношений не так свободно могут уйти от ответственности. Работник и работодатель зависят друг от друга гораздо в большей степени, чем участники торговых отношений.

Во-вторых, работа моряка, в силу своих особенностей, имеет непрерывный характер и несет большое значение для деятельности судна в принципе. В случае угрозы повреждения или уничтожения судна моряки обязаны осуществлять все возможные действия для предотвращения негативных последствий.

Кроме того, важно понимать, что сам факт объявления пандемии не является форс-мажорным обстоятельством. Аналогичное понятие должно быть определено как форс-мажор положением договора, который регулирует отношения или нормой применимого законодательства.

Важно учитывать, что ссылаться на форс-мажор при невозможности выполнения своих обязательств следует исключительно в случае наличия явной и доказуемой следственно-причинной связи между форс-мажорным обстоятельством и невозможностью выполнения.

SJ: Теоретически можно ли такой форс-мажор использовать на сторону моряка сегодня и добиться компенсации/оплаты труда по повышенному тарифу/over time?

Морской юрист: Договором моряка обычно предусматривают четкие категории выплат, которые могут быть осуществлены. Заработная плата, оплата за сверхурочную работу, оплата больничного. В отдельных случаях предусмотрены бонусы, согласно внутренней политики компаний. Моряк не может требовать получения выплат, которые не предусмотрены договором или применимым законодательством. Возможно предположить, что отдельные компании могут предложить своим работникам дополнительный бонус, основываясь на том, что они работают в стрессовых условиях, а также учитывая необходимость продления контрактов выше оговоренного срока.

SJ: Как моряку, застрявшему на судне сейчас, использовать «выгодно» пандемию и получить больше УЖЕ заработанных и положенных по контракту денег?

Морской юрист: В сложившихся обстоятельствах и работодатель, и моряк являются пострадавшими сторонами, которые столкнулись с необходимостью выполнять новые обязательства. Работодатель обязан обеспечить моряка защитными средствами. Моряк, в свою очередь, обязан выполнять все рекомендации для недопущения распространения коронавирусной инфекции COVID-19.

Если какая-либо из сторон не выполняет свои обязанности, что приводит к негативным последствиям, возможно поднимать вопрос о взыскании компенсации в связи с нарушением правил безопасности.

SJ: Что о форс-мажорных обстоятельствах (типа нынешней пандемии) говорят международные документы в части компенсации или повышенной оплаты труда?

Морской юрист: 7 апреля Международная организация труда издала Информационное пояснение о вопросах труда и коронавирусе (COVID-19).

Данный документ носит рекомендательный характер и содержит пояснения, каким образом будут выполняться требования Международной конвенции «О труде в морском судоходстве, 2006», а именно:

— моряки должны быть обеспечены достаточным количеством антисептических средств с содержанием спирта и индивидуальных средств защиты;

— моряки должны иметь возможность получить медицинскую помощь, а также при необходимости должны быть помещены в медицинское учреждение на берегу для получения такой помощи, что не может быть ограничено мерами прибрежного государства, инициированными для борьбы с коронавирусом (COVID-19);

— моряки должны иметь реальную возможность ознакомиться с условиями трудового договора при его вынужденном продлении. Согласие моряка является основополагающим для такого продления;

— уполномоченные органы рассмотрят возможность внесения исключений для требования о ежегодном отпуске моряка. Таким образом, срок действия трудового контракта моряка сможет превышать установленный лимит в 11 месяцев, в экстренных случаях таких как пандемия;

— в случае инфицирования коронавирусной инфекцией (COVID-19) моряк имеет право на получение выплат по болезни (sick pay) на протяжении того периода, пока он неспособен работать. Период нахождения в карантине на судне или же на берегу также покрывается аналогичной выплатой по болезни. Подобная выплата завершается по факту репатриации.

Таким образом, за пандемию доплачивать не обязаны, однако моряки могут и должны требовать соблюдения своих прав и гарантий по контракту и предоставления средств индивидуальной защиты. В случае заболевания коронавирусной инфекцией (COVID-19) моряка обязаны лечить и выплачивать больничный.

Следует отметить, что большинство Клубов взаимного страхования (P&I) сразу дали разъяснения по выплатам и компенсациям, связанным с пандемией. Большинство страховых клубов покрывают расходы на лечение в случае заражения вирусом, таким же образом, как и любые другие покрываемые заболевания экипажа, включая расходы на эвакуацию, госпитализацию, медицинское обслуживание и репатриацию.

Не забывайте, что как работодатель, так и моряк в равной степени обязаны делать все от них зависящее для недопущения распространения коронавирусной инфекции (COVID-19) на судне.

*Seafarersjournal.com*

**НЕДОПУСТИМО ИСПОЛЬЗОВАТЬ COVID-19 КАК ПРИЧИНУ ОТКАЗА МОРЯКАМ В НЕОТЛОЖНОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ НА БЕРЕГУ**

Совместная переговорная группа (JNG) и Международная федерация транспортников (ITF) призвали правительства стран соблюдать и уважать право моряков на получение медицинской помощи, подчеркнув, что пандемия COVID-19 — не повод отказывать морякам в этом основополагающем праве человека.

Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве (КТМС 2006) гласит, что работающему на борту моряку должны быть обеспечены охрана здоровья и медицинское обслуживание, сравнимые, по мере возможности, с теми, которые обычно предоставляются на берегу; кроме того, моряк имеет право на получение своевременной квалифицированной медицинской помощи, в том числе сматологической, включая право на безотлагательное обращение к квалифицированному врачу или стоматологу в портах захода.

Международная морская организация (ИМО) также выпустила Предварительный перечень рекомендаций для правительств и национальных органов власти по упрощению морских перевозок на время пандемии Covid-19, в котором содержится просьба к властям обеспечить морякам доступ к срочной медицинской помощи на берегу в экстренных случаях.

Каждый день все большее число моряков соглашаются продлевать свои истекшие трудовые договоры и в результате проводят на борту от шести до 10 месяцев. К сожалению, из-за введенных ограничений многим морякам отказывалось в неотложной медицинской помощи, не связанной с Covid-19. Во многих из этих случаев непредоставление медицинской помощи угрожало жизни моряков.

Так, у одного моряка внезапно возникла острая боль в левом глазу, которая постепенно усилилась до такой степени, что он не мог находиться на свету. Судно запросило консультацию офтальмолога, который рекомендовал, во избежание дальнейших проблем со зрением, немедленную медицинскую эвакуацию моряка для проведения соответствующего лечения. К сожалению, местные индонезийские портовые власти отказались разрешить моряку сойти на берег, несмотря на усилия, предпринятые агентом порта, P & I Club и посольством. После настойчивого вмешательства членской организации МФТ в Индонезии, Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI), портовые власти в Моровали (Индонезия) всё-таки разрешили моряку сойти на берег и обратиться за помощью к медикам.

Ещё один вопиющий случай произошел с российским моряком с явными признаками инсульта, которому власти Индонезии несколько дней отказывали в доступе к медицинской помощи, несмотря на многочисленные просьбы об экстренной медицинской эвакуации, необходимой для спасения жизни моряка. Врач из Global Voyager Assistance подтвердил, что моряк должен быть немедленно отправлен в больницу для лечения, поскольку промедление в данной ситуации может закончиться фатально. К сожалению, из-за ограничений, связанных с борьбой с распространением Covid-19, местные портовые власти порта отклонили два запроса капитана на медицинскую эвакуацию российского члена экипажа. Российская и индонезийская членские организации МФТ — РПСМ и KPI - активно взаимодействовали с полномочными органами власти своих стран и при поддержке МФТ и соответствующих организаций ООН, включая МОТ и ИМО, смогли добиться эвакуации моряка и доставить его в больницу спустя почти четыре дня с момента подачи первоначального запроса.

Помимо Индонезии, в последнее время участились случаи отказа морякам в доступе к медицинской помощи в портах Китая. Так, в китайском порту Тяньцзинь члену экипажа греческого балкера не разрешили сойти на берег, чтобы обратиться к врачу по поводу грыжи. Сама по себе грыжа не считается заболеванием, представляющим непосредственную угрозу для жизни, однако, если её своевременно не лечить, то это чревато серьезными осложнениями.

Компании-судовые менеджеры неоднократно сообщали о том, что во многих китайских портах, в том числе в Чжоушане, власти не разрешают заболевшим членам экипажа обратиться за медицинской помощью на берегу, если нет угрозы жизни.

Справедливости ради стоит отметить, что в последние недели центральное правительство в Пекине призвало ослабить ограничительные меры на передвижение моряков, однако местные чиновники неохотно следуют этим призывам, так как боятся, что их привлекут к ответственности, если при этом будут допущены случаи инфицирования Covid 19.

Пофсоюзы моряков по всему миру отмечают, что введенные из-за пандемии ограничительные меры кроме серьезных проблем, таких как невозможность прислать замену на судно или добиться разрешения на обращение к врачу на берегу, создают морякам и массу других проблем. Так, недавно сообщалось о том, что старший механик одного сухогруза не смог получить разрешения покинуть судно, чтобы вылететь домой на похороны сына. В другом сообщении говорилось о том, что стоящему в доке китайской верфи судну не позволили переправить на берег тело капитана, который умер вскоре после начала рейса. По словам руководителя компании, в конечном итоге, после сложных переговоров, тело капитана удалось переправить на берег в Сингапуре.

«Человеческий фактор должен быть на первом месте», - сказал Димитрис Фафалиос (Dimitris Fafalios), председатель Intercargo, члены которого контролируют более 25% мирового сухогрузного флота. Он считает, что хотя бы одно условие должны соблюдать во всех портах: если судно находилось в море 17 дней и ни с кем не контактировало, значит экипаж «отсидел на карантине как положено» и его смело можно высаживать с судна и репатриировать.

Это лишь некоторые примеры, однако есть много других случаев отказа морякам в их законном праве на получение медицинской помощи. «Власти не могут использовать пандемию коронавируса в качестве предлога для отказа морякам в правах человека, закрепленных в международном и национальном законодательствах», - говорится в совместном пресс-релизе JNG и ITF.

*Tradewindsnews.com, lloydslist.maritimeintelligence.informa.com*

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ТРАНСПОРТНИКОВ ТРЕБУЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ ОХРАНУ ЗДОРОВЬЯ ВСЕХ РАБОЧИХ**

По мнению Международной федерации работников транспорта, моряки, докеры и другие работники транспорта нуждаются в лучшей защите от коронавируса, чтобы они могли продолжать выполнять жизненно важные функции в борьбе с пандемией.

«Мы призываем всех транспортников присоединиться к нам. Требуйте защиты на своём рабочем месте. Требуйте этого же от своей отрасли. Требуйте этого от своего правительства», - говорится в обращении ITF.

Профсоюзная организация утверждает, что недостаточные требования в области охраны здоровья и безопасности повышают риски, с которыми сталкиваются работники, что иногда ставит под угрозу их психическое здоровье, а женщины, работающие непосредственно с клиентами или занимающиеся уборкой, подвергаются ещё большему риску.

МФТ потребовала от властей на государственном уровне и работодателей обеспечить работников необходимыми средствами индивидуальной защиты без каких-либо затрат со стороны работников, обеспечить меры социального дистанцирования и санитарной обработки на рабочих местах, а также как можно больше работников тестировать на Covid- 19 и отслеживать контакты.

Заражение коронавирусом должно быть классифицировано как профессиональное заболевание, чтобы заболевшие работники имели право на получение компенсации в случае временной нетрудоспособности или смерти.

МФТ представила свои требования в заявлении, приуроченном ко Всемирному дню охраны труда, который ежегодно отмечается 28 апреля. Этот день — дань памяти тем трудящимся, которые получили травмы или умерли на рабочем месте.

«Сотни работников транспорта по всему миру уже стали жертвами коронавируса и еще тысячи заразились, они работали «на переднем крае», предоставляя жизненно важные услуги для всех нас», - говорится в заявлении.

*lloydslist.maritimeintelligence.informa.com*

**ПОДГОТОВКА МОРСКИХ КАДРОВ**

* В воскресенье, 26 апреля **исполняется 90 лет Санкт-Петербургскому государственному морскому техническому университету.** В связи с этой датой Президент России Владимир Путин объявил благодарность коллективу федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет» за заслуги в научно-педагогической деятельности, подготовке высококвалифицированных специалистов. Распоряжение Президента РФ ? 68-рп "О поощрении". Об этом порталу «Морские вести России» сообщили в пресс-службе вуза. Ленинградский кораблестроительный институт (ЛКИ) был основан 26 апреля 1930 года приказом Высшего совета народного хозяйства СССР ?1287 за подписью Валериана Куйбышева. Созданный, как самостоятельное высшее учебное заведение, Ленинградский кораблестроительный институт, опираясь на талант русских ученых и инженеров-кораблестроителей А. Н. Крылова, К. П. Боклевского, И. Г. Бубнова, Б. М. Малинина, стал уникальной школой кораблестроительного инженерного образования. За 90 лет своей истории Санкт-Петербургский государственный морской технический университет выпустил десятки тысяч специалистов, в числе которых не только отечественные кораблестроители, но видные советские и российские государственные деятели, политики, а также представители отечественной культуры и искусства.Сегодня СПбГМТУ - ведущий технический университет, который готовит кадры и проводит научные исследования в интересах судостроения, целого ряда других отраслей промышленности и национальной экономики. Корабелка – это высшая инженерная школа, здесь сохранилась классическая инженерная подготовка, успешная реализация которой совместно с использованием инновационных методик и решений, создаёт уникальную для российского образовательного пространства систему отраслевого инженерного образования, ориентированного на нужды промышленности.По решению Президента Российской Федерации В.В.Путина из более чем десятка вузов подобного профиля именно СПбГМТУ было поручено стать опорным университетом в области судостроения и подготовки инженерных кадров для кораблестроительных предприятий России.В настоящее время в университете расширяется взаимодействие с судостроительной промышленностью в области подготовки и переподготовки кадров, созданы новые направления и специальности, сформирована программа модернизации учебной и научной базы и имущественного комплекса. Существенно повышен балл ЕГЭ (до 68 баллов), возрождены лучшие традиции системы образования инженеров-специалистов, увеличен (до 500 часов) объем занятий математикой и физикой, созданы условия для вовлечения учащихся в научную деятельность.На данный момент в вузе осуществляют свою работу 7 факультетов, а также Институт военного образования и Колледж СПбГМТУ. В университете в год его 90-летия запланировано открытие нового факультета цифровых промышленных технологий, деятельность которого будет направлена на обеспечение кадрами самого современного направления развития промышленности – цифровизации. Бесспорным приоритетом работы нового факультета станет подготовка специалистов для судостроения и кораблестроения. В 2020 году объявлен приём на новую специализацию специалитета корабелов «Цифровой инжиниринг в судостроении», на новый факультет будет принято более 200 студентов разных форм обучения.Научно-исследовательская деятельность СПбГМТУ ведется по одиннадцати основным научным направлениям, которые относятся к ряду приоритетных направлений развития науки, техники и технологий Российской Федерации.Осуществлению проводимых в университете преобразований способствуют стратегическое партнерство с ПАО «Газпром», ПАО «НК «Роснефть», Госкорпорацией Росатом, АО «ОСК», АО «ОДК», огромная поддержка со стороны Совета Безопасности Российской Федерации, Минобрнауки России, Минпромторга России и Минобороны РФ. Дальнейшая успешная реализация принятого курса внесет существенный вклад в решение поставленных государственных задач по созданию сложной морской и арктической техники и обновлению ВМФ.Летом 2019 года университет успешно прошел процедуру международной аккредитации пяти магистерских программ через Институт морского инжиниринга, науки и технологии – ИМИНТ.Осенью 2019 года Корабелка стала победителем конкурса организаций ОПК с высокой социально-экономической эффективностью. Это высокое признание больших заслуг университета, эффективно работающего в интересах оборонно-промышленного комплекса нашей страны. Ученые Корабелки также стали лауреатами первой премии «Международного конкурса научных, научно-технических и инновационных разработок, направленных на развитие и освоение Арктики и континентального шельфа». СПбГМТУ в 2019 году впервые попал в престижные рейтинги ТОП 100 лучших вузов России по версии Forbes, а также рейтингового агентства RAEX (РАЭКС-Аналитика). Это закономерный результат труда, вложенного руководящей командой и всеми сотрудниками вуза за три года в сферу организации образовательного процесса и научной работы.По версии «HeadHunter Северо-Запад» университет входит в тройку вузов Петербурга, выпускающих наибольшее количество топ-менеджеров. Вместе с тем, Корабелка уверенно лидирует в рейтинге высшего образования, подготовленном аналитиками издания «Деловой Петербург», как вуз с максимальной долей доходов, полученных от выполнения НИОКР. Сегодня развитие СПбГМТУ идет быстрыми темпами, университет с оптимизмом смотрит в будущее и готов к новым достижениям в сфере научно-технического прогресса и повышения качества морского инженерного образования.
* **В "Макаровке" внедряют обучение преподавателей в соответствии с модельным курсом Международной морской организации (ИМО 6.09) в дистанционном формате**. Морской учебно-тренажерный центр Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова начал обучение первой группы преподавателей в соответствии с модельным курсом Международной морской организации (ИМО 6.09) в дистанционном формате. Об этом передает пресс-служба Федерального агентства морского и речного транспорта. Курс в очной форме проводится в центре с 2014 года. Обширная учебно-методическая база, включающая современные технические средства обучения и тренажеры, опытные преподаватели, прошедшие подготовку в ведущих международных учебных заведениях (Warsash Maritime Academy (Southampton, UK), World Maritime University (Malmö, Sweden) обеспечили популярность направления подготовки инструкторов и экзаменаторов. В Морском УТЦ уже прошли обучение свыше 400 специалистов из России, Украины, Финляндии, Индии, Кипра, Филиппин, Израиля. Программа обучения разработана в соответствии с пунктом 2 Правила I/6 Конвенции ПДНВ, федеральными и ведомственными нормативно-праваовыми актами с учетом рекомендаций модельного курса ИМО 6.09 Training Course for Instructors. Тематика учебной программы включает обзор действующих национальных и международных норм, регулирующих подготовку членов экипажей морских судов, компетентностный подход в обучении при разработке учебного курса, эффективное использование различных методов обучения и др. Апробация пятидневного дистанционного тренинга в формате вебинара прошла с 20 по 24 апреля для преподавателей Института "Морская академия" ГУМРФ, задействованных в реализации дисциплин в соответствии с Конвенцией ПДНВ. Дистанционный формат обучения позволяет Институту ДПО ГУМРФ предложить возможность повышения квалификации педагогов и инструкторов других учебных заведений морской отрасли по всей стране, независимо от места пребывания обучаемых. В период, когда из-за карантина все морские образовательные организации (МОО) и учебно-тренажерные центры (УТЦ) вынуждены приостановить свои контактные курсы, а преподаватели и кандидаты в инструкторы получили свободное время, Морской УТЦ предлагает воспользоваться вынужденной паузой и повысить квалификацию преподавательского и инструкторского состава МОО и УТЦ.

**БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЯКОВ И СУДОВ**

* **Fujitsu тестирует использование искусственного интеллекта для предотвращения столкновений судов.** По информации компании, испытания разработанной Fujitsu Laboratories Ltd. технологии Fujitsu Human Centric AI Zinrai проводились в сотрудничестве с Береговой охраной Японии на базе Центра управления движением судов в Токийском заливе. По данным Японской комиссии по безопасности на транспорте, в период с 2009 по 2019 год в Японии произошло 2963 происшествия на море, в среднем 286 происшествий в год. Последствия столкновения крупнотоннажных судов могут быть очень серьезными и с точки зрения безопасности экипажа, и с точки зрения повреждения судов, и с точки зрения экологии.Операторы СУДС, оказывая поддержку судам в районах с высокой плотностью движения, опираются на данные АИС и радаров, однако просчитать, как именно будет двигаться каждое из большого количества судов, не всегда представляется возможным. В большой степени своевременная оценка риска и оперативная выдача рекомендаций судам зависят от опыта оператора.Предлагаемая Fujitsu технология позволяет предвидеть возможные столкновения и определять, в каких районах риск столкновения выше. Применение технологии в сочетании с системой управления движением судов позволяет повысить уровень безопасности мореплавания и снизить риск столкновений.При этом она до некоторой степени позволяет снизить зависимость оперативности и качества рекомендаций от опыта оператора и в целом повысить скорость реагирования на возможные риски. К таким выводам в компании пришли по итогам сравнения двух методов управления движением судов – традиционного, без использования искусственного интеллекта, и с использованием искусственного интеллекта. Вживую искусственный интеллект к СУДС не допускали – все ситуации проигрывали на тренажере.По итогам, использование искусственного интеллекта в дополнение к человеческому позволяет сократить промежуток до подачи судну предупреждения о риске в среднем на две минуты. В критических ситуациях эти две минуты могут иметь решающее значение.При этом искусственный интеллект выдавал в два раза больше предупреждений о рисках, чем операторы, то есть, работал на повышение безопасности мореплавания превентивно.Наконец, поддержка со стороны искусственного интеллекта позволяла давать качественные рекомендации судам даже не очень опытным операторам, соответственно, технология поможет в работе новичкам.Теперь Fujitsu намерена продолжать тестирование технологии в более сложных условиях и повышать ее точность с тем, чтобы в перспективе выйти на ее практическое внедрение.
* **Международный сервис-провайдер Orange Business Services завершил оснащение спутниковой связью 19 судов группы "Совкомфлот", работающих в сложных климатических и ледовых условиях Арктического и Дальневосточного морских бассейнов.** На первом этапе сотрудничества летом 2019 провайдером было подключено к системе спутниковой связи восемь судов, на втором этапе в 2020 году бесперебойной связью были обеспечены еще 11. Система Orange позволяет автоматически переключаться между разными спутниками и береговыми станциями связи, стабильность связи возросла до 98-99%, что является высоким показателем для арктических и субарктических широт. "Совкомфлот" использует спутниковую систему Orange Business Services для передачи на берег телеметрических данных, которые поступают с ранее внедренных на судах систем дистанционной диагностики оборудования и удаленного операционного контроля за навигационной обстановкой. Система Orange позволяет осуществлять такую передачу в режиме реального времени на любомрасстоянии от берега. "Поддержание бесперебойной связи в рейсах играет значимую роль в обеспечении безопасности мореплавания, особенно в тяжелых ледовых и климатических условиях высоких широт и дальневосточных морей, в повышении эффективности работы экипажей судов и береговых подразделений, а также их взаимодействия. В области предоставления таких услуг спутниковой связи Orange Business Services зарекомендовал себя надежным партнером", – подчеркнул Юрий Малышев, генеральный директор ООО "СКФ Арктика", дочернего предприятия группы "Совкомфлот", которое контролирует оснащенные в рамках этого проекта суда. "В первую очередь новой системой были оснащены суда снабжения, обслуживающие нефтяные вышки, а также транспортные танкеры. Уверены, это позволит значительно повысить безопасность навигации в непростых арктических условиях", – сообщил Ричард ван Вагенинген, старший вице-президент Orange Business Services, ответственный за регион IMEAR (Россия, Ближний Восток и Африка).
* **В первые три недели апреля этого года количество пиратских атак в Мексиканском заливе значительно выросло** по сравнению с этим же периодом в прошлом году, сообщает safety4sea.com.  В связи с этим Морская администрация США выпустила обращение к морякам и судовладельцам, в котором сообщается о высокой степени риска для кораблей, работающих у мексиканского побережья в районе Сьюдад-дель-Кармен и Дос-Бокас, а также в южной части залива Кампече. В период с 4 апреля по 14 апреля 2020 года произошло четыре пиратских нападения на суда, в результате которых были совершены кражи. Несколько моряков были ранены. В то время как Центр отчетности о пиратстве Международного морского торгового бюро (IMB PRC) зарегистрировал за предыдущие 12 месяцев только четыре инцидента в южной части Мексиканского залива, имеются сообщения о резком увеличении числа атак на суда обеспечения нефтедобывающих морских платформ. Обычно вооружённые пираты приближаются на небольших скоростных катерах, грабят судно и экипаж и скрываются в неизвестном направлении. Участились инциденты в Южной и Центральной Америке и в водах Карибского моря. Много нападений у побережья Перу, в основном на якорной стоянке Кальяо.Специалисты посоветовали операторам судов, работающих в этих районах внимательно следить за ситуацией через веб-сайт IMB PRC и поддерживать тесный контакт с их местными агентами, а также с региональными властями. Рекомендуется провести оценку угроз и рисков для конкретного рейса до входа в регион, разработать безопасный план работ и принять соответствующие превентивные меры, следуя руководству организации по борьбе с пиратством.

**НОВЫЙ ЗАКОН О ГОСУДАРСТВЕННОМ КОНТРОЛЕ МЕНЯЕТ ПРИОРИТЕТЫ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОСТРАНСНАДЗОРА**

17 апреля Государственная дума РФ в первом чтении приняла проект федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».

«Положения законопроекта в принципе инновационны и говорят о том, что деятельность Ространснадзора сегодня должна быть больше ориентирована на профилактические мероприятия, чем на контрольно-надзорные», – отметил в ходе транспортного форума «Подвижной состав: производство, эксплуатация, ремонт» начальник управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александр Косарев.

В частности, закон предусматривает немало новых и интересных инструментов, с помощью которых служба может отслеживать соответствие деятельности контролируемых ею лиц. Среди данных инструментов – контрольное и выездное обследование, контрольная закупка, мониторинговая закупка, выборочный контроль, инспекционный визит, рейдовые осмотры, а также плановые и внеплановые проверки.   
«Но акцент нашей деятельности все-таки должен быть сделан на профилактику. В моем понимании 60% деятельности инспектора, его рабочего времени должно использоваться именно в этом направлении. Среди профилактических мероприятий, которые нам предписано осуществлять в приоритетном порядке (и здесь нам тоже предложен новый инструментарий), – информирование и обобщение правоприменительной практики, выпуск руководств по соблюдению обязательных требований, меры стимулирования добросовестности, объявление предостережений, рекомендации по соблюдению требований, осуществление консультирования, профилактическое самосопровождение и самообследование, профилактический визит и др. То есть, по сути, все то, чем раньше служба не занималась. Сейчас инспекторский состав высвободил свое рабочее время за счет того, что он не ездит на проверки (а они нам пока запрещены). Так что мы в настоящее время сконцентрировали свою деятельность на освоении новых инструментов, обобщении накопленной практики, попытках придумать какие-то иные формы контроля», – отметил А. Косарев.

Напомним, что данный законопроект принят в рамках механизма регуляторной гильотины и реформы контрольно-надзорной деятельности. С его помощью планируется в целом изменить основную цель государственного и муниципального контроля с выявления нарушений и применения наказания за них на обеспечение соблюдения обязательных требований.

*Rzd-partner.ru*

**НЕОБХОИМО СОХРАНИТЬ РЕЖИМЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЯКОВ**

Автор: Мартин Кроуфорд-Брант (Martin Crawford-Brunt), генеральный директор RightShip.

По его мнению, судоходная отрасль не должна идти на компромиссы в отношении безопасности или предотвращения рисков несмотря на текущую кризисную ситуацию, поскольку это может отбросить отрасль на многие годы назад.

Covid-19 и его экономическое воздействие уже оказали беспрецедентное влияние на наш сектор, а также на весь мир. Поскольку Clarksons прогнозирует 5% -ное сокращение объема морской торговли в 2020 году - самое большое падение за 35 лет - и ранее невообразимые ограничения, накладываемые на экипажи и суда во всем мире, ясно, что в ближайшие дни, недели и месяцы мы столкнемся с небывалыми вызовами.

За те несколько недель, которые прошли с тех пор, как многие страны оказались в изоляции, мы смогли убедиться, что пандемия создала чрезвычайную нагрузку на нормативно-правовую базу и режимы, на которые наша отрасль опиралась десятилетиями. Это и освидетельствования классификационных обществ, и инспекции Государственного портконтроля, осмотры в сухом доке, и проверки SIRE; именно благодаря такому строгому подходу к контролю за безопасностью и рисками в последнее время гораздо реже происходят резонансные инциденты с судами. И именно поэтому несмотря на усиление негативного экономического воздействия мы не должны упускать из виду важность этих режимов и программ, обеспечивающих безопасность моряков и судов.

Помимо совместных усилий, которые мы, как участники отрасли, предпринимаем для непосредственной защиты своих работников, мы должны думать на перспективу - среднесрочную и долгосрочную: в частности, после того, как судоходная отрасль справится с прямыми последствиями пандемии и начнут появляться первые признаки восстановления, мы должны оказаться в числе тех отраслей, которые будут гордятся тем, что в разгар гуманитарной катастрофы отстояли безопасность и благополучие тех, кто работает в море.

Ожидается, что значительные сбои в торговле и экономике будут продолжаться, и для преодоления сегодняшнего кризиса нет будет простых решений. Однако, какие бы меры судоходная отрасль не вырабатывала, одно должно оставаться неизменно — нельзя отходить от принципов строгого контроля и жёстких требований безопасности, которых мы придерживаемся.

Любые компромиссы и излишние уступки в отношении обеспечения безопасности или предотвращения рисков могут показаться заманчивыми и легкими решениями текущих проблем. Тем не менее, высока вероятность того, что послабления и компромиссы, на которые мы можем согласиться в сегодняшней трудной ситуации, в дальнейшем приведут к возникновению более глубоких проблем, которые могут помешать нашему прогрессу в области управления безопасностью и рисками, которого мы добивались кропотливым трудом последние двадцать лет.

а нас только в долгосрочной перспективе.

Там, где мы проявляем гибкость, нужно быть очень осторожными и прагматичными. Если надолго откладывать проведение проверок и инспекций, то зарекомендовавшая себя система управления рисками в отасли может утратить свою эффективность и надёжность.

Мы должны гордиться тем, что сегодня показатели безопасности морских перевозок высоки как никогда. По всему миру решением этих проблем занимается большое количество компаний и ассоциаций. RightShip также принимает участие в поиске лучших, наиболее эффективных решений. Мы ищем пути и способы поддержки отрасли, ежедневно разговариваем с судовладельцами, операторами, менеджерами, ассоциациями и другими заинтересованными лицами, чтобы быть уверенными, что в наших предложения мы учтём интересы всех участников отрасли. Мы изучаем возможности адаптировать режим наших инспекций к новым условиям, связанным с пандемией Сovid-19, признавая, что мы должны найти баланс между управлением рисками и гибким подходом, чтобы помочь судовладельцам и операторам поддерживать стандарты для своих судов и их экипажей. В ближайшие месяцы мы будем пробовать различные режимы с операторами навалочных судов.

Covid-19, безусловно, представляет собой беспрецедентный вызов, и не только нашей отрасли. Однако, новые трудности позволили нам ещё яснее увидеть причины, которые привели отрасль именно к тем режимам и програмам обеспечения безопасности, которые действуют сегодня. Мы должны объединиться и совместными усилиями найти решения, которые позволят отрасли нормально функционировать и при этом не ставить под угрозу установившийся чёткий и строгий механизм контроля за соблюдением требований безопасности, который отрасль нарабатывала годами. Если нам это не удастся, то это подорвёт наши коллективные усилия и отсрочит достижение нашей общей амбициозной цели — в будущее без инцидентов.

*Splash247.com*

**ХАКЕРЫ АТАКУЮТ СУДОХОДНЫЙ СЕКТОР, УКАЗЫВАЯ «КОРОНАВИРУС» В ТЕМЕ ВРЕДОНОСНЫХ ЭЛЕКТРОННЫХ ПИСЕМ**

Киберпреступники придумывают всё более изощренные способы своих хакерских атак, используя реальные названия судов и указывая в качестве темы рассылаемых вирусных электронных писем коронавирус, сообщают эесперты из Red Sky Alliance - партнеров Dryad Global в сфере кибербезопасности.

Red Sky Alliance еженедельно предоставляет список судов, которые фигурировали во вредоносных электронных письмах, посредством которых злоумышленники пытались доставить вирусные или фишинговые ссылки, чтобы взломать системы безопасности судов и/или компаний. Среди «свежих» идей хакеров специалисты по безопасности отмечают рассылку электронных писем, якобы содержащих предупреждения Всемирной организации здравоохранения о судах с экипажем, инфицированным коронавирусом. Так, на прошлой неделе специалисты «вычислили» очередное такое фейковое письмо, где в поле «тема» было указано «MV OCEAN HERO: CTM DELIVERY». Сообщение содержало вложенную электронную таблицу Excel, определенную Microsoft как вредоносное ПО Trojan:Win32 / AutoitInject.BH! MTB. В тексте письма содержался запрос на доставку наличных капитану в размере 60 000 долларов США, а для получения подробной информации предлагалось открыть документ во вложении. Однако, при открытии прикрепленного к письму документа происходил запуск вредоносных программ, это могли быть вирусы-вымогатели или взлом с целью кражи данных.

В другом электронном письме, о котором Red Sky Alliance сообщает в своем еженедельном отчете, в поле «тема» было указано “CORONA VIRUS / AFFECTED VESSEL TO AVOID” («КОРОНА ВИРУС / ЗАТРОНУТОЕ СУДНО НЕОБХОДИМО ИЗБЕГАТЬ», соответственно, предполагалось, что письмо содержит список судов, на борту которых установлены инфицированные члены экипажа. Однако, вместо этого, текст письма состоял из инструкций для капитанов судов о том, как предотвратить инфицирование членов экипажа. Кроме того, в письме получателю настойчиво предлагалось открыть, заполнить и отправить обратно прикрепленные к письму формы. Содержащийся во вложении документ - электронная таблица Excel — назывался «ЭКИПАЖ И СУДНО, ЗАТРОНУТЫЕ КОРОНА ВИРУСОМ (“CORONA VIRUS AFFECTED CREW AND VESSEL.xlsm”) соответствовал указанной теме письма.

Консультанты по безопасности Dryad Global рассказали, на что стоит обратить внимание, чтобы распознать мошенников: «Как правило, по тому, каким языком написано письмо, можно легко определить фальшивку. Ошибки в грамматике и пунктуации в большинстве случаев указывают на то, что сообщение было написано не носителем английского языка. Это особенно показательно, когда злоумышленник пытается выдать себя за отправителя, который, по логике, должен свободно говорить и писать на языке».

Специалисты Dryad Global определили ещё одну новую тенденцию. «Недавние исследования показывают, что киберпреступники внимательно изучают свои мишени и при составлении электронных писем «подгоняют» их под сотрудников, занимающих конкретные должности», - предупреждают в Dryad Global.

Другая тактика мошенников заключается в том, чтобы отправлять электронные письма якобы от лица руководителя или высокопоставленых должностных лиц в надежде, что получившие такое письмо нижестоящие сотрудники утратят бдительность и послушно выполнят содержащиеся в нем инструкции.

*Splash247.com*

**ПРОИСШЕСТВИЯ**

* ООО "Варандейский терминал" (принадлежит "ЛУКОЙЛу" подало новый иск к Федеральной антимонопольной службе (ФАС) об оспаривании решений административных органов о привлечении к административной ответственности, следует из картотеки суда. Исковое заявление было зарегистрировано в Арбитражном суде Москвы 20 апреля. Через "Варандейский терминал" в Ненецком автономном округе "Роснефть" и "ЛУКОЙЛ" поставляют нефть с проекта Требса-Титова, которое осваивает их совместное предприятие "Башнефть-Полюс". В 2019 году "Роснефть" подала жалобу в ФАС на тарифы на перевалку нефти на этом терминале. В середине марта стало известно, что ФАС приняла решение в пользу "Роснефти", однако его подробности неизвестны.  
  "Варандейский терминал" в первом иске оспаривал решение ФАС от 27 марта 2019 года. По ходатайству ФАС и "Башнефти-Полюса" заседания судов проходили в закрытом слушании в связи с коммерческой тайной. Суд первой инстанции удовлетворил иск терминала, однако апелляция полностью отменила это решение. Кассационный суд 9 января 2020 года полностью отменил решение судов нижестоящих инстанций в деле ООО "Варандейский терминал" по предписанию ФАС и передал его на новое рассмотрение. Суд из-за коронавируса отложил на 15 мая новое рассмотрение первого иска "Варандейского терминала" к ФАС. Помимо этого, в конце декабря 2019 года "Варандейский терминал" подал к ФАС еще один иск. Согласно материалам дела, общество оспаривает приказ ведомства от 29 ноября 2019 года о включении "Варандейского терминала" в перечень субъектов естественных монополий в сфере услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах, государственное регулирование которых осуществляется ведомством. Этим же документом была утверждена предельная максимальная ставка тарифа на услуги по погрузке, выгрузке и хранению грузов (перевалка нефти) в морском порту Варандей в размере 1,211 тыс. рублей за 1 тонну (без НДС). Таким образом, "Варандейский терминал" может применять ставки на уровне или ниже предельного максимального уровня. Рассмотрение этого иска отложено на 10 июня. "ЛУКОЙЛ" сообщал, что в 2019 году планировал сохранить объем перевалки нефти через терминал Варандей на уровне 7,5 млн тонн, из которых на сырье Требса-Титова приходится чуть более 1 млн тонн.
* Арбитражный суд Хабаровского края отклонил иск о банкротстве ПАО "Амурский судостроительный завод", применив принятый правительством РФ мораторий на банкротство системообразующих предприятий, сообщила во вторник пресс-служба предприятия.Как сообщает ТАСС, ООО "Судоходная компания "Пять морей" из Владивостока ранее обратилось в суд, требуя признать ПАО "Амурский судостроительный завод" финансово несостоятельным за долги по ранее оказанным компанией услугам. Сумма долгов не уточняется. 22 апреля Арбитражный суд Хабаровского края принял иск к рассмотрению. "Согласно информации, размещенной на официальном сайте Федеральной налоговой службы России, налогоплательщику "Амурский судостроительный завод" (Хабаровский край) предоставлена мера поддержки в виде моратория на банкротство <…> Вместе с тем, заявление ООО "Судоходная компания "Пять морей", направленное в суд посредством почтовой связи, согласно оттиску календарного штемпеля ФГУП "Почта России", принято почтовой организацией 16.04.2020, то есть после введения моратория", - говорится в сообщении.
* В ходе расследования трех уголовных дел работникам пароходства выплачено более 200 млн руб. Мурманским следственным отделом Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ продолжается расследование уголовных дел по фактам невыплаты заработной платы, сокрытия налогов и злоупотребления полномочиями руководством АО «Мурманское морское пароходство». В ходе предварительного следствия приняты меры по обеспечению выплаты заработной платы, при этом в настоящее время в результате принятых совместных следствием и прокуратурой мер удалось добиться перечисления заработной платы на сумму более 30 млн руб. Об этом сообщила пресс-служба управления. Следствием обеспечено и контролируется перечисление денежных средств адресно непосредственно каждому работнику пароходства. Всего, в ходе расследования трёх уголовных дел в период с сентября 2019 года по настоящее время удалось добиться выплаты заработной платы на сумму более 200 млн руб. Решения о возбуждении уголовных дел были приняты на основании материалов проверки Северо-Западной транспортной прокуратуры РФ. В настоящее время в условиях сложной экономической ситуации, предпринятые следствием меры, были особенно актуальны, поскольку следователям удалось возместить не выплаченную ранее заработную плату более чем 300 человек. В рамках расследования уголовного дела наложен арест на имущество бывшего генерального директора АО «Мурманское морское пароходство» на сумму 3,9 млн руб. Помимо этого, уголовные дела также возбуждены в отношении фактического собственника и члена совета директоров АО «Мурманское морское пароходство», а также расследуется еще одно уголовное дело по периодам задолженности уже после увольнения бывшего генерального директора Общества. Следствию удалось подвергнуть уголовно-правовой оценке факты невыплаты заработной платы за весь период с 2018 по 2019 годы, не смотря на то, что руководство компании постоянно менялось. Расследование уголовного дела продолжается.
* Новороссийском морском торговом порту рабочий упал с высоты 7,8 м, получив многочисленные травмы костей и внутренних органов, сообщает пресс-служба Южного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации. Возбуждено уголовное дело по факту нарушения правил безопасности при ведении строительных работ в Новороссийском морском торговом порту, повлекшего по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1 ст. 216 УК РФ).По версии следствия, 25 марта 2020 года, плотник-бетонщик 5 разряда ООО СК «БИН» начал работы по раскреплению опалубки между участком земли и конструкцией монолитному колодцу (МК) ? 2 высотой 8,4 м, расположенному на территории порта.Рабочий спустился в проем между участком земли и конструкцией МК-2, не используя страховочные ремни. Из-за нарушения техники безопасности мужчина сорвался с высоты 7,8 м в проем к основанию МК-2, получив тупую сочетанную травму тела с повреждением костей скелета и внутренних органов.«В настоящее время проводятся следственные действия и устанавливается круг лиц, на которых в силу их служебного положения или по специальному распоряжению непосредственно возложена обязанность создать условия для соблюдения правил и норм охраны труда на определенном участке работ, установленных в нормативных правовых актах, а также обеспечить безопасность выполнения строительных работ», - сообщили в управлении.Расследование уголовного дела продолжается.
* Ночью 24 апреля в районе села Саконы Алексеевского района село на мель судно «Волгонефть «ВН-249», сообщает donday.ru со ссылкой на пресс-службу ГУ МЧС России по Республике Татарстан. Теплоход, следовавший по маршруту Агидель (Республика Башкортостан) - Ростов-на-Дону, застрял на 1 479-м километре водного пути Камы. В момент происшествия на судне находились14 членов экипажа. Никто из них не пострадал.Теплоход перевозил 3 736 т газойля и 17,5 т топлива.Спустя сутки судно было снято с мели с мели с помощью теплохода-тoлкача. Разлива нефтепродуктов не произошло.
* Собранные следственными органами Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации доказательства признаны судом достаточными для вынесения приговора бывшему генеральному директору ООО Судоходная компания «Якутск», который признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 247 УК РФ (нарушение правил обращения экологически опасных веществ и отходов, повлекшее загрязнение, отравление или заражение окружающей среды), сообщила пресс-служба управления. Следствием и судом установлено, что в 2013 году между судоходной компанией «Якутск» и коммерческой организацией был заключен договор о реализации в качестве лома корпуса судна «Нефтесборщик-504», при этом по акту приема-передачи судно не передавалось, оплата по договору не производилась. В связи с неисполнением второй стороной своих обязательств  судно «Нефтесборщик-504» осталось в собственности судоходной компании, с государственного судового учета не снято, без должной охраны находилось на земельном участке, расположенном в водоохранной зоне реки Лена.Приказом генерального директора судоходной компании судно было списано с баланса предприятия, подчиненным работникам поручено оформить соответствующие документы, произвести демонтаж оборудования с обеспечением сохранности судна до ликвидации корпуса на металлолом. Вместе с тем обвиняемый не принял мер по предотвращению загрязнения окружающей среды – не произвел сбор и обезвреживание отходов деятельности судна «НСБ-504», принадлежащего возглавляемой им судоходной компании, несмотря на наличие специальной установки по их утилизации (сжиганию).В результате корпус судна «НСБ-504» был демонтирован неустановленными лицами по кормовым и носовым бортам, что повлекло разлив нефтепродуктов, а в дальнейшем загрязнение акватории реки Лена площадью 99 тыс. кв. м ниже по течению вследствие подъема уровня воды. После спада уровня воды нефтепродукты попали в почву, в том числе и на земельные участки физических лиц, расположенные в водоохранной зоне, общей площадью 10 тыс. кв. м.22 мая 2018 года последствия загрязнения окружающей среды были локализированы и ликвидированы специалистами аварийно-спасательных служб и регионального подразделения МЧС России.Общий размер вреда, причиненного водному объекту – реке Лена, почвам как объекту охраны окружающей среды, а также собственникам четырех земельных участков в результате разлива нефтепродуктов с судна «НСБ-504», превысил 26 млн руб.В обеспечение исков в ходе предварительного следствия был наложен арест на имущество обвиняемого и принадлежащие ему денежные средства на общую сумму свыше 45 млн руб.Приговором суда бывшему генеральному директору судоходной компании назначен штраф в размере 280 тыс. руб., а также удовлетворены в полном объеме гражданские иски потерпевших на общую сумму свыше 11 млн руб.
* Следственными органами Южного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации возбуждено уголовное дело по факту пиратства и похищения людей с морского судна «Ambika», расположенного в дельте реки Нигер Федеративной Республики Нигерия (ч. 3 ст. 227, п. «а» ч. 3 ст. 126 УК РФ). Об этом говорится в сообщении управления. По версии следствия, 2 января 2020 года неустановленные лица, вооруженные огнестрельным оружием и применяя его, совершили нападение на членов экипажа морского судна Ambika, находящегося в дельте реки Нигер Федеративной Республики Нигерия, в целях его угона. Поскольку судно вторым помощником капитана было преднамеренно посажено на мель, вышеуказанные неустановленные лица, под угрозой применения насилия и оружия, похитили трех членов экипажа, двое из которых являлись жителями Ростовской области, в дальнейшем им удалось скрыться от пиратов и прибыть в расположение вооруженных сил Федеративной республики Нигерия. В настоящее время проводятся следственные действия, устанавливается круг лиц причастных к совершенному преступлению. Расследование уголовного дела продолжается.
* Судебные приставы Аяно-Майского района Хабаровского края взыскали с должника-организации в пользу бывшего работника компенсацию морального вреда в размере более 200000 рублей за причинение вреда здоровью в результате несчастного случая. Об этом передает пресс-служба УФССП России по Хабаровскому краю и Еврейской автономной области. В отделе судебных приставов по Аяно-Майскому району на исполнении находился исполнительный лист о взыскании компенсации морального вреда в пользу жителя Приморья. Мужчина работал на рыболовецком судне "Комарово" СПК РК "Восход". При выполнении работы в цехе судна по приему и укладке ловушек в момент резкой качки судна он упал на трубы, расположенные в помещении, в результате чего ему были причинены телесные повреждения. Он полагает, что травма ему была причинена в связи с необеспечением работодателем безопасных условий труда при выполнении им трудовой функции.В результате этого приморец подал иск в суд, дабы взыскать компенсацию морального вреда. Суд удовлетворил требования заявителя и обязал СПК РК "Восход" выплатить компенсацию морального вреда и оплатить все расходы.Организация (должник) требования исполнительного документа в добровольный срок не исполнила, в связи с чем судебный пристав-исполнитель вынес постановление о взыскании с нее исполнительского сбора в размере более 14000 рублей. В рамках исполнительного производства судебный пристав-исполнитель провел разъяснительную беседу с представителем организации-должника о последствиях неисполнения судебного решения, после чего вся сумма компенсации морального вреда на сумму более 200000 рублей и исполнительский сбор были внесены должником-организацией на депозитный счет отдела судебных приставов по Аяно-Майскому району.Взыскиваемая сумма компенсации морального вреда перечислена пострадавшему в полном объеме. Исполнительное производство окончено в связи с фактическим исполнением требований, содержащихся в исполнительном документе.
* Службой по противодействию коррупции Северо-Западного таможенного управления (СЗТУ) в I квартале 2020 года зарегистрировано и направлено в органы следствия 33 материала с признаками преступлений (в январе-марте прошлого года – 24 материала). Как сообщила пресс-служба управления, по результатам рассмотрения материалов возбуждено 25 уголовных дел (за соответствующий период предыдущего года – 17).В том числе возбуждено 15 дел – по преступлениям коррупционной направленности (за соответствующий период предыдущего года – 13 уголовных дел). В отношении должностных лиц таможенных органов СЗТУ возбуждено девять уголовных дел (за соответствующий период предыдущего года – семь уголовных дел), из которых четыре – коррупционной направленности (за соответствующий период предыдущего года – четыре уголовных дела).В отношении взяткодателей за первый квартал 2020 года по материалам подразделений по противодействию коррупции таможенных органов СЗТУ возбуждено 11 уголовных дел (за соответствующий период предыдущего года – девять уголовных дел): восемь – по признакам состава преступления, предусмотренного статьей 291.2 УК РФ (за соответствующий период предыдущего года – семь уголовных дел), три – по признакам состава преступления, предусмотренного статьей 291 УК РФ (за соответствующий период предыдущего года – два уголовных дела).Сотрудниками службы по противодействию коррупции СЗТУ совместно с сотрудниками СЭБ УФСБ России по городу Санкт-Петербургу и Ленинградской области выявлены факты систематической передачи денежных средств в виде взяток одному из бывших руководителей таможенного поста Турухтанный Балтийской таможни за беспрепятственное оформление транзитных деклараций, подаваемых взяткодателем. Всего им в качестве взятки было передано денежных средств на общую сумму 85 тыс. 500 руб. В отношении взяткодателя возбуждено уголовное дело по части 2 статьи 291 УК РФ.Отделом по противодействию коррупции Псковской таможни выявлен факт получения взятки должностным лицом отдела таможенного оформления и таможенного контроля таможенного поста МАПП Убылинка Псковской таможни за неприменение дополнительных форм таможенного контроля в отношении ввозимого товара. В качестве взятки водителем международного автотранспортного средства была передана должностному лицу Псковской таможни сумма в размере 5 тыс. руб. В отношении взяткополучателя возбуждено уголовное дело по части 1 статьи 291.2 УК РФ.Сотрудниками службы по противодействию коррупции Северо-Западного таможенного управления совместно с сотрудниками СЭБ УФСБ России по городу Санкт-Петербургу и Ленинградской области выявлен факт служебного подлога должностным лицом таможенного поста Гавань Балтийской таможни, который из корыстных побуждений, с целью реализации своего преступного умысла, направленного на получение взятки в сумме 50 тыс. руб., не отразил в акте таможенного досмотра сведения об обнаруженных товарах, подлежащих обязательному декларированию при подаче декларации на товары. В отношении должностного лица возбуждено уголовное дело по части 1 статьи 292 УК РФ.По инициативе подразделений по противодействию коррупции таможенных органов СЗТУ или с их участием проведено 13 служебных и иных проверок. По их результатам проведены мероприятия по устранению причин и условий совершения выявленных нарушений, приняты меры дисциплинарного и иного характера.Также в 2020 году по инициативе подразделений по противодействию коррупции таможенных органов СЗТУ в связи с утратой доверия уволено два должностных лица руководящего звена.
* Вспышка COVID-19 нарушила деятельность многих компаний, но деятельность организации по борьбе с контрабандой наркотиков в Карибском бассейне продолжается. 13 апреля береговая охрана США провела спецоперацию в международных водах к северо-востоку от Панамы, в которой были задействованы вертолет и скоростной катер, сообщает maritime-executive.com. Внимание силовиков привлекло подозрительное рыболовецкое судно с пятью людьми на борту. В результате досмотра плавсредства было обнаружено 40 свертков с кокаином общей стоимостью около 60 миллионов долларов США. Наркотики были изъяты. Идет расследование.
* Контейнеровоз CMA CGM Dalila, сел на мель, приближаясь к Хьюстону. Авария произошла около 14.45 UTC 22 апреля. Судно покинуло фарватер.Около 18.30 UTC с помощью не менее 4-х буксиров контейнеровоз был снят с мели.CMA CGM Dalila, Container Ship IMO  9450624, MMSI номер 228337900, позывной FLSQ, флаг France [FR], валовая вместимость 89787, дедвейт 109021 т, длина 334.04 м, ширина 42.8 м, год постройки 2011, порт приписки MARSEILLES.
* Национальный совет по безопасности на транспорте США (NTSB) 21 апреля опубликовал брифинг о пожаре на рудовозе St.Clair в феврале 2019 года. Пожар произошел во время зимнего отстоя судна на зиму на терминале CSX TORCO в устье реки Моми в Толедо (штат Огайо). Пожар был потушен примерно через 36 часов пожарными c берега. Об утечке топлива и травмах не сообщалось. Предполагаемый ущерб имуществу превысил 150 миллионов долларов.NTSB установил, что вероятной причиной пожара было возгорание горючих материалов в непосредственной близости от машинного отделения, вероятно, из-за использования портативных обогревателей или тлеющих дымящих материалов. Огонь распространился на другие участки судна.Вклад в степень ущерба от пожара было отсутствие процедур эксплуатации для постоянного активного мониторинга судна в состоянии простоя. Хотя подрядчик, который работал на судне, обнаружил дым в машинном отделении, он предположил, что это остаточный дым от сварочных работ, проходивших в 6-ом балластном танке по левому борту, и поэтому никто не осмотрел судно.В NTSB заявили, что дым, скорее всего, поднимался от тлеющего вещества, возможно, от горящего куска дерева или мусора. Возгорание, в конечном итоге, превратилось в полноценный пожар. Ремонтная бригада включила вытяжку по правому борту, чтобы удалить дым, и оставила его включенным, когда уходила. В машинном отделении происходило движение воздуха, возможно, это ускорило развитие пожара.Анализ NTSB показал, что пожар возник как раз на третьей палубе по правому борту, возле машинного отделения, где подрядчики регулярно делали перерывы. Хотя в этой области было выявлено множество возможных источников возгорания, в том числе пропановый обогреватель, стационарные и переносные электрические обогреватели и тепловые лампы, а также курение сигарет в зоне разрыва, точный источник определить не удалось. St.Clair, Bulk Carrier, IMO 7403990, MMSI  366938750, позывной: WZA4027, флаг: USA [US], валовая вместимость 27482, длина 234.72 м, ширина 28.04 м, год постройки 1976, порт приписки WILMINGTON DE.

**ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ**

* **96% всех судов, зашедших в этом году в порт Сингапур, использовали судовое топливо, отвечающее требованиям IMO по снижению выбросов с судов.** Такие данные приводит Морское и портовое правление Сингапура (MPA) в отчете о соблюдении требований IMO по сокращению выбросов с судов. В первом квартале этого года MPA провело 326 государственных проверок, по результатам которых выявилось, что 12 судов, не оснащенные скрубберами, используют топливо, незначительно превышающее предельный уровень содержания серы. «Вероятно, что это произошло из-за остатков высокосернистого топлива в топливной судовой системе. Со временем эта система при постоянном использовании соответствующего экологичного судового топлива будет промыта», – цитирует Offshore Energy отчет MPA.Два судна под иностранными флагами были задержаны за использование некачественного топлива. Судам было разрешено покинуть порт Сингапур только после того, как они перейдут на топливо, соответствующее экологическим нормам.Все суда, оснащенные скрубберами, соблюдали запрет порта Сингапур на сброс промывочной воды из скрубберов с открытым циклом. Ни одно судно со скрубберами открытого цикла не использовало скруббер во время нахождения в порту.По состоянию на конец февраля 31 судно под флагом Сингапура сообщили о поломке или неисправности скрубберов. По итогам первого квартала ни одно судно, зарегистрированное под флагом Сингапура, не было задержано государственными портовыми властями за несоблюдение требований IMO по сокращению выбросов.
* **На балтийском побережье у польского города Ястарня нашли гигантское масляное пятно, которое может быть разливом нефти**. Как сообщает neftegaz.ru, загрязнение  выявило Европейское агентство морской безопасности, в функции которого входит предотвращение морских аварий и загрязнений воды. На тот момент природа происхождения пятна на поверхности воды было непонятно, но масштаб загрязнения был серьезным. Пятно на поверхности моря было обнаружено в 36 км от г. Ястарня на Хельской косе в Гданьском заливе. Длина пятна составляет около 34 км, ширина 1,3 км. Позднее наличие загрязнения подтвердила пограничная служба Польши, отправившая на разведку самолет Поисково-спасательная служба г. Гдыня направила на место происшествия спасательный буксир Kapitan Point. Судно достигло места происшествия, специалисты на его борту взяли образцы вещества для исследования.
* Приморская транспортная прокуратура **проверила соблюдение АО «Торговый порт Посьет» законодательства об охране окружающей среды и санитарно-эпидемиологическом благополучии населения при перевалке угля в морском порту.** Об этом сообщает пресс-служба ДВТП. Основанием к проверке, которая состоялась в феврале 2020 года, послужили  публикации в региональных СМИ о загрязнении угольной пылью воздуха. Проверка установила, что стивидорная компания в достаточном количестве не использовала для пылеподавления снегогенераторы и водяные пушки. Ежедневный контроль влажности угля не проводился, не организовано постоянное получение прогнозов погоды для корректировки производственной деятельности.  Кроме того, 14 февраля при погрузке на суда частично отсутствовали пологи для защиты моря от угольной пыли. Подъездные пути к грузовым складам, помещениям пересыпных станций и причальные сооружения были загрязнены угольной пылью, своевременная уборка территории не организована, зафиксированы просыпания груза через переносные разделительные и подпорные стенки.Руководителю АО «Торговый порт Посьет» было внесено представление. Стивидорная компания приняла меры - организована закупка на поставку дополнительного пылеподавляющего оборудования, проведен инструктаж сотрудников служб о необходимости соблюдения экологического законодательства.По постановлениям транспортного прокурора Дальневосточным межрегиональным управлением Росприроднадзора АО «Торговый порт Посьет» и его должностное лицо привлечены к административной ответственности по ч. 4 ст. 8.13 КоАП РФ (нарушение требований к охране водных объектов, которое может повлечь их загрязнение, засорение и истощение) в виде штрафов на общую сумму 200 тысяч руб.Помимо этого, по постановлению прокурора стивидорная компания признана виновной в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 8.4 КоАП РФ (осуществление деятельности, не соответствующей документации, которая получила положительное заключение государственной экологической экспертизы) и оштрафована на 100 тыс. руб.  
  Следственными органами Южного следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ возбуждено уголовное дело по факту нарушения правил безопасности при ведении строительных работ в морском порту Тамань, повлекшего по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1 ст. 216 УК РФ), сообщила пресс-служба управления.По версии следствия, 10 октября 2019 года машинист гусеничного крана ООО «Рентал Юнитс» прибыл на рабочую площадку участка гидротехнических сооружений объекта строительства «Таманский терминал навалочных грузов, расположенного на территории ООО «ОТЭКО-Портсервис» в Темрюкском районе Краснодарского края, где приступил к работам по установке железобетонных свай в грунт моря с помощью гусеничного крана, после чего покинул кабину гусеничного крана и встал на его гусеницы. Вследствие нарушения правил безопасности при ведении строительных работ при спуске с гусениц крана мужчина потерял равновесие и упал в неогражденное технологическое отверстие в воду с высоты 8 метров, при этом ударился туловищем о железобетонную сваю, получив тупую сочетанную травму тела с повреждением костей скелета и внутренних органов.В настоящее время проводятся следственные действия, устанавливается круг лиц, на которых в силу их служебного положения или по специальному распоряжению непосредственно возложена обязанность создать условия для соблюдения правил и норм охраны труда на определенном участке работ, установленных в нормативных правовых актах, а также обеспечить безопасность выполнения строительных работ. Расследование уголовного дела продолжается.

**СТАНЕНТ ЛИ СПГ ТОПЛИВОМ «ЧИСТОГО» БУДУЩЕГО?**

Ограничения IMO касательно серного контента в топливных смесях вступили в силу с 1 января 2020 года. Как заверяет пресс-служба IMO, перемены положительно отразятся на состоянии окружающей среды и здоровье человека, поможет уменьшить частоту кислотных дождей, а также штормов на торговых маршрутах.

Вместе с выбросами серы в атмосферу морская общественность активно ищет решение парниковой проблемы. На долю судоходства приходится 2-3 % глобальных выбросов CO2. Если не предпринимать никаких превентивных действий, то эта цифра может увеличиться до 17 % к 2050 году. А потому чистое и экологичное топливо снова стало одним из самых обсуждаемых вопросов на мировой арене судоходства.

Напомним, IMO разработала стратегию по сокращению вредного воздействия на окружающую среду с морских судов и требует снизить содержание серы в топливных смесях до 0,5% в 2020 году, а также сократить выбросы парниковых газов на 50 % в 2050 по сравнению с уровнем 2008 года.

В последнем квартале 2019 года продажи бункеровочного топлива с низким содержанием серы 0,5% (VLSFO) значительно возросли. В декабре процент VLSFO составил 62% от всего реализованного бункеровочного топлива. Возросла также реализация СПГ – продажи выросли более чем втрое, с 9 483 тонн до 31 944 тонн.

Портал Seatrade Maritime News запустил опрос о том, какое альтернативное топливо читатели считают наилучшим вариантом выполнения требований IMO 2050. Со значительным отрывом лидирует СПГ (сжиженный природный газ), который действительно показал «чистые» результаты относительно выбросов серы. Сам портал пишет, что СПГ еще предстоит пройти долгий путь, прежде чем стать востребованным топливом во всем мире. Однако его чистота и экологичность давно заставляет судовладельцев задуматься об его использовании.

Трудность пока представляет высокая стоимость бункеровки СПГ, а также ее недостаточно развитая инфраструктура. К тому же, стоимость судна, работающего на СПГ, на 15-25 % выше, чем аналог, работающий на обычном мазуте.

Как отметил генеральный менеджер FueLNG Saunak Rai, масштабы применения СПГ пока стоят под вопросом. К тому же, разные типы и размеры судов, их торговые маршруты сами помогут определить, какое топливо использовать. Об этом пишет Seatrade Maritime News.

Основываясь на данных VesselsValue, в эксплуатации находится 746 судов мирового флота, работающих на СПГ.

Большинство из них – пассажирские паромы и оффшорные вспомогательные суда, которые привязаны к определенным регионам плаванья. За последнее десятилетие этим топливом заинтересовался более широкий круг судоходства, включая буксиры, мегаконтейнеровозы, танкеры и круизные лайнеры. Об этом упоминается в отчете **ABS “Setting the course to low carbon shipping”**.

Напомним, что главный компонент СПГ – это метан (70-99 % в зависимости от месторождения), среди остальных составляющих – этан, пропан, бутан, пентан и азот. На сегодня СПГ, пожалуй, самое чистое горючее ископаемое топливо, и при этом доступное.

Несмотря на то, что топливо не считается токсичным, нельзя забыть о некоторых опасностях его транспортировки и хранения. Газ перевозится в сжиженном состоянии путем охлаждения до -160 о С. Как значится в отчете ABS, в результате утечки тепла через изоляционный барьер в резервуарах СПГ, часть содержимого постоянно испаряется и выделяет отпарной газ, из-за которого давление в резервуарах повышается, а следом за ним повышается и риск выбросов паров метана. Эти пары опасны тем, что они легко воспламеняются, а также вызывают удушье. В жидком состоянии СПГ не может воспламениться, в отличие от его паров, если процент метана в воздухе достигает 5-15 % и при наличии источника возгорания. Поэтому очень важно, чтобы на судне (как работающем на СПГ, так и перевозящем СПГ) придерживались мер предосторожности для предотвращения катастрофы.

CEO Lloyd’s Register Alistair Marsh заявил, что СПГ – единственное доступное решение в настоящее время, но вскоре появятся другие виды топлива, такие как водород, аммиак и метан. Об этом пишет портал Seatrade Maritime News.

Эксперт Wall Street Journal Costas Paris говорит, что для достижения целей IMO 2050 по декарбонизации судоходства отрасли понадобится не менее $ 1 триллиона. Безусловно, это самое крупное капиталовложение в индустрию с тех пор, как суда перешли на мазут. Он отметил, что пока не существует единого мнения касательно того, какой тип топлива будет максимально экологичным и чистым, а также успеет ли человечество разработать такое топливо в обусловленный срок, подготовить необходимую инфраструктуру и реализовать его в промышленных масштабах.

Мировые эксперты, такие как Dr Tristan Smith из Университетского колледжа Лондона (Институт энергетики), полагают, что СПГ – не панацея от выбросов парниковых газов в атмосферу. Его использование снижает выбросы СО2 лишь на 20 %, а потому, ныне существующее СПГ не соответствует требованиям декарбонизации судоходной отрасли IMO 2050. Однако на сегодняшний день это хорошее промежуточное решение, пока не будет найден лучший путь решения экологической проблемы ХХI века.

*MTELEGRAPH.COM*

**НОВОСТИ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ**

* Президент Российской Федерации Владимир **Путин поручил правительству России обеспечить реализацию инфраструктурных проектов.** Как следует из опубликованного поручения, речь идет о развитии железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, строительстве ближних и дальних подходов к транспортному переходу через Керченский пролив; развитии автодорожной и железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, в центральном транспортном узле, а также на Черноморском побережье России.
* Президент России Владимир Путин поручил премьер-министру РФ Михаилу Мишустину взять на **контроль развитие портовой инфраструктуры в Балтийском бассейне.** Соответствующее поручение опубликовано на сайте Кремля, передает РБК.иНа совещании по вопросам развития строительной отрасли Владимир Путин назначил Михаила Мишустина ответственным за исполнение реализацию масштабных инфраструктурных проектов, в том числе в Балтийском, Мурманском, и Азово-Черноморском бассейнах, а также в Дальневосточном федеральном округе. Мишустин должен будет подготовить доклад о ходе реализации Владимиру Путину до 1 июня и затем отчитываться раз в полгода.Все перечисленные бассейны входят в перечень федерального проекта «Морские порты России». Их задача увеличить мощности морских портов Российской Федерации (до 1,3 млрд тонн). В программу входит строительство морского международного грузопассажирского района в Пионерском, Калининградской области. Результатом окончания должно было стать увеличение мощности российских морских портов на 3 млн тонн, 250 тыс. пассажиров, или 5,6% прироста по бассейну (0,8% общего прироста). Закончить работы планировалось в 2019 году.Строительство терминала началось в феврале 2018 года. В конце августа 2019 года губернатор Антон Алиханов заявил, что порт сдадут на девять месяцев позже запланированного срока. В конце ноября стало известно, что «Росморпорт» расторг контракт стоимостью 7,4 млрд рублей на строительство с компанией ООО «Больверк» из-за срыва сроков, поскольку окончание работ планировалось на 31 октября 2019 года.Проверка транспортной прокуратуры показала, что компания похитила около 1,6 млрд рублей, полученных по госконтракту, с помощью аффилированных организаций и фирм, уклоняющихся от уплаты налогов и замеченных в мошеннических операциях. Возбуждено уголовное дело, арестованы четыре его фигуранта. В декабре прошлого года глава региона заявил, что порт законсервируют за 407 млн рублей. В торгах победила компания «Стройтрансгаз» Геннадия Тимченко, которая также станет генподрядчиком строительства. Для будущего объекта строится дорога, которая должна будет соединить территорию будущего порта с трассой на Калининград. Новый маршрут пройдёт в объезд Пионерского через Светлогорский район. Закончить проект планируется до конца 2021 года. В начале апреля стало известно, что на обследование порта в Пионерском потратят 14 млн рублей. Этой работой займется ООО «ГТ Север». Компания должна будет до 30 августа проверить строительные конструкции терминала и оценить их безопасность для дальнейшей эксплуатации.
* Представители портов нескольких стран, объединенных в так называемый **«Круглый стол портовых администраций» (PAR) подписали совместную декларацию,** сообщается в сообщении сингапурской портовой администрации MPA. «Признавая, что морской сектор играет решающую роль в обеспечении торговых потоков, на фоне пандемии COVID-19 двадцать участников объединения PAR из Азии, Европы, Ближнего Востока и Северной Америки собрались, чтобы заявить о своем намерении гарантировать, что их порты остаются открытыми в условиях нынешней пандемии», - говорится в декларации.Эта декларация, подписание которой состоялось по инициативе Сингапура, также призывает портовые власти сотрудничать и обмениваться передовым опытом в обеспечении бесперебойной работы портов.Стороны, подписавшие декларацию, обязуются гарантировать судам беспрепятственный заход и швартовку судов на причалах, выполнение погрузочно-разгрузочных операций. При этом, в соответствии с национальными требованиями, будут осуществляться все необходимые меры защиты персонала на берегу и экипажей судов в соответствии с передовой практикой.В числе подписавших декларацию следующие портовые администрации: Порты Абу-Даби, Администрация порта Антверпен, Бюро порта и гавани, столичное правительство Токио, Администрация порта Пусан, Администрация порта Гуанчжоу, Администрация порта Гамбург, Морская и портовая администрация Сингапура,  Администрация порта Монреаль, Бюро администрации муниципального порта Нинбо, Администрация порта Таиланда (порт Бангкок), Порт Барселоны, Бюро порта и гаваней города Иокогама, Бюро порта и гаваней муниципалитета Кобе, Администрация Порт-Кланга, Порт Лонг Бич, Порт Лос-Анджелеса, Порт Роттердам, Порт Сиэтл, Шанхайская муниципальная транспортная комиссия, Порт Гавр.
* **В условиях сокращения спроса морские перевозчики вынуждены не только отменять рейсы, но и сокращать географию сервисов и отказываться от заходов на какие-то терминалы.** По данным ТАСС, Global Container Terminals (GCT) - оператор контейнерного терминала на острове Статен (Нью-Йорк) пытается через суд помешать уходу принадлежащих AP Moller Maersk Maersk Line и Hamburg Sud на терминал терминального оператора холдинга Maersk APM Terminals в порту Элизабет (Нью-Джерси). В письме от 10 апреля Maersk уведомил GCT, что суда Maersk Line и Hamburg Sud прекратят заходы на нью-йоркский терминал компании с первого мая, предложив выплатить 5,5 млн долларов США, включая штраф за досрочное расторжение контракта 2,1 млн долларов США и компенсацию 3,4 млн долларов США. Согласно поданному GCT USA судебному иску, срок действия контракта с Maersk истекает 31 декабря 2022. Контракт может быть расторгнут досрочно с 31 декабря 2021 года и только при условии уведомления за шесть месяцев.Президент компании Джон Аткинс заявил, что Maersk и Hamburg Sud намерены перенести судозаходы в Порт-Элизабет "ради финансовой выгоды своей родственной компании APMT, которая является прямым конкурентом GCT".Аткинс назвал поведение Maersk "предосудительным", подчеркнув, что досрочным расторжением контракта с GCT корпорация не только лишает терминал почти половины его оборота, но и крадет эти объемы в пользу входящего в группу оператора APMT. Согласно судебному иску, уход Maersk незамедлительно окажет "катастрофическое" влияние на бизнес GCT и скажется на благополучии его сотрудников
* **Грузооборот порта Гетеборг** по итогам первого квартала этого года демонстрирует положительный тренд несмотря на коронавирус, сообщили SeaNews в Администрации порта. Контейнерооборот через Гетеборг вырос на 8% и составил 203 тыс. TEU, а в марте рост был даже выше – 10%. В импорте наблюдалось снижение из-за падения грузопотока из Китая. Отчасти оно было компенсировано ростом завоза порожняка, которого у шведских экспортеров был дефицит. Перевалка ро-ро грузов сократилась на 6% до 138 тыс. ед., перевалка новых автомобилей – на 1% до 67 тыс. ед. В конце марта Volvo, крупнейший клиент порта Гетеборг как в импорте, так и в экспорте, приостановил производство на своих площадках в Гетеборге и Генте, но это не сказалось существенно на показателях первого квартала. Сейчас производство возобновлено, но простои в первом квартале и снижение автопродаж в настоящее время не могут не сказаться на итогах второго квартала, отмечают в порту. Оборот энергоносителей вырос на 13% до 5,7 мл тонн. Пассажиропоток сократился на 14 до 231 тыс. человек.
* Минэкономразвития России   предлагает **создать в Астраханской области портовую особую   экономическую зону (ПОЭЗ**), расширив ее затем до Каспийского   кластера за счет объединения с существующей ОЭЗ "Лотос".   Соответствующий проект постановления правительства РФ   опубликован в четверг на портале проектов нормативных   правовых актов, передает ТАСС.  "Проект постановления предусматривает создание ПОЭЗ, объединение ее в Каспийский кластер с ОЭЗ ППТ "Лотос" как   грузовой базой МТК "Север - Юг" с единой управляющей   компанией и передачу полномочий по управлению кластером   Минэкономразвития России в целях повышения   конкурентоспособности российских портов на Каспии   относительно портов Казахстана, Азербайджана и   Туркменистана при привлечении грузопотока из Ирана, Индии и   других азиатских, а также африканских стран, создание   максимально благоприятных условий инвесторам.  Согласно проекту постановления кабмина, правительству   Астраханской области рекомендуется передать в собственность   РФ 100% акций акционерного общества "Особая экономическая   зона "Лотос", затем Минэкономразвития планирует наделить   полномочиями по осуществлению прав акционера ОЭЗ от имени   РФ.     Проект документа предусматривает, что ОЭЗ "Лотос"   получит в 2020-2026 годах субсидии в целях создания   инженерной, транспортной, социальной и иной инфраструктуры   портовой ОЭЗ в общем объеме более 8,5 млрд рублей.   "Министерству экономического развития Российской Федерации   и Министерству финансов РФ предусмотреть   бюджетные   ассигнования в целях взноса в уставный капитал акционерного   общества "Особая экономическая зона "Лотос" в 2020-2023   годах для проведения кадастровых работ и инженерной   подготовки территории портовой ОЭЗ в общем объеме       Как уточняется в пояснительной записке к документу,   прогнозируемые инвестиции резидентов портовой ОЭЗ к 2029   году составят 19 млрд рублей. Отмечается, что получены   подтверждения от пяти потенциальных резидентов и двух   компаний инфраструктурных инвесторов портовой ОЭЗ о   намерениях реализовать инвестпроекты с объемом   запланированных инвестиций накопленным итогом за три года   более 11 млрд рублей, что превышает объем необходимых для   создания инфраструктуры портовой ОЭЗ средств: 10 млрд 352   млн рублей из федерального бюджета и 105,67 млн Согласно пояснительной записке, на территории портовой   ОЭЗ по заключенным соглашениям о намерениях планируется   реализовать такие инвестпроекты, как строительство   инфраструктуры морского порта для обеспечения   функционирования портовой ОЭЗ (ООО "ПЛК "Каспий"), создание   центра антимикробной обработки растительного и животного   сырья ускоренными электронами (ООО "Теклеор"), производство   оборудования для первичной переработки КРС и птицы (Реха   Азин Сафхэ). Кроме того, в письменном виде представлены   письма инвесторов о намерении  При этом планируется, что объем выручки потенциальных   резидентов от продажи товаров, работ и услуг превысит 36   млрд рублей. Реализация такого проекта позволит создать в   регионе не менее 895 рабочих мест. Кроме того, совокупный   дополнительный доход налоговых и таможенных отчислений в   бюджеты всех уровней к 2029 году должен достичь порядка 571   млн рублей, уточняется в пояснительной записке    Особая экономическая зона "Лотос" расположена в   Наримановском районе Астраханской области на площади около   тысячи гектаров. Сейчас в ОЭЗ 15 резидентов, в том числе   компании из Ирана, Азербайджана, Италии с общим объемом   заявленных инвестиций 29 млрд рублей.

**НОВОСТИ СУДОСТРОЕНИЯ**

* **Верфи мира получили 100 новых заказов стоимостью 5,5 млрд долларов США на строительство океанских судов за первые три месяца 2020 года,** что на 71% меньше, чем в первом квартале прошлого года, и минимум с 2009 года По данным ТАСС, китайские верфи получили за прошедший квартал 55 новых заказов (-50%), южнокорейские - всего 13 (-81%). Аналитик прогнозирует, что падение спроса на услуги судостроителей продолжится на фоне сокращения объемов глобальной торговли и, в целом, за текущий год число новых заказов будет ниже прошлогоднего показателя на 26%. По оценкам Clarkson, объем рынка морских грузоперевозок, который составляет около 12 млрд тонн в год, сократится в этом году на 600 млн тонн или 5%. Это самое большое падение за более, чем 35 лет. В период финансового кризиса 2008-2009 годов падение объемов составило 4,1% г/г.
* **Государственные заказы на строительство судов предложили обязать выполнять только на территории России,** соответствующий проект приказа подготовил Минпромторг РФ. "Обеспечить проведение работ по строительству судов и объектов морской техники в соответствии с установленными законодательством РФ требованиями, которые предъявляются к производству продукции судостроения в целях ее отнесения к продукции, произведенной на территории Российской Федерации", - такое условие предлагают включить при заключении контрактов от имени Российской Федерации, субъекта Российской Федерации или муниципального образования, а также бюджетного учреждения, государственного, муниципального унитарного предприятия либо иного юридического лица, передает ТАСС. При этом предприятия, выполняющие госзаказ, должны отвечать критериям 719-го постановления правительства.
* Федеральным порталом для размещения проектов нормативно-правовых актов опубликован **проект приказа Минпромторга России «Об утверждении типовых условий контрактов на выполнение работ по строительству судов и объектов морской техники и информационной карты типовых условий контракта».** Как следует из пояснительной записки к документу, постановлением правительства Российской Федерации от 17.07.2015 № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации» определены требования к продукции судостроения в части разработки конструкторско-технологической документации, критериев локализации судового оборудования, а также ряду технологических операций, а главное – необходимости строительства судна на территории Российской Федерации. При этом несоответствие данным требованиям не ограничивает государственных заказчиков судов и объектов морской техники в осуществлении закупок товаров, работ и услуг, а также заказе строительства судов и объектов морской техники, финансируемых из федерального бюджета, за рубежом. Проект приказа направлен на определение типовых условий контрактов на выполнение работ по строительству судов и объектов морской техники, содержащих обязанность подрядчика обеспечить их соответствие требованиям, подтверждающим производство промышленной продукции на территории Российской Федерации. Процедура публичного обсуждения проекта приказа продлится до 27 мая 2020 года.
* Федеральным порталом для размещения проектов нормативно-правовых актов опубликован проект постановления правительства России, подготовленный Минтрансом, в соответствии с которым **предоставление субсидии из федерального бюджета ГТЛК на строительство судов в объеме 5 млрд 655 млн 223 тыс. руб. переносится с 2019 на 2020 год.** Напомним, ПАО «ГТЛК» 30 декабря 2019 года было объявлено шесть открытых конкурсов на поставку гражданских судов. Правительство РФ в конце 2019 года распорядилось предоставить ГТЛК субсидию из федерального бюджета в 2019 и 2021 годах на общую сумму в 10,655 млрд руб. на приобретение судов для лизинга по программе освоения шельфа. В частности, субсидия в 5,655 млрд руб. предполагалась в 2019 году. Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) – крупнейшая лизинговая компания России. Поставляет в лизинг воздушный, водный и железнодорожный транспорт, автомобильную и специальную технику для отечественных предприятий транспортной отрасли, а также осуществляет инвестиционную деятельность в целях развития транспортной инфраструктуры России. Единственным акционером компании является Российская Федерация в лице министерства транспорта РФ. ГТЛК имеет кредитные рейтинги категории double B от трех ведущих международных рейтинговых агентств, а также рейтинг по национальной шкале «A+(RU)» от агентства АКРА. Активы компании по МСФО на 30 июня 2019 года превысили 597 млрд руб.
* **В Росрыболовство поступило 35 контрактов на строительство судов-краболовов.** Как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом в рамках совещания в Совете Федерации (в режиме видеконференцсвязи) сообщил заместитель руководителя Росрыболовства Петр Савчук. По его словам, 15 из этих судов будет построено на дальневосточных верфях: восемь – на Находкинском СРЗ, пять – на «Восточной верфи» и два – на Хабаровском судостроительном заводе. Суда должны быть построены с 2021 по 2025 год. «Верфи максимально загружены… теперь надо внимательно посмотреть, как графики их строительства будут исполняться. Сдвигать сроки – это не совсем правильно», - сказал Петр Савчук.
* **Президент Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов обозначил три проблемы**, с которыми столкнулась судостроительная отрасль в текущих экономических условиях, выступая на состоявшемся в онлайн-режиме расширенном заседании Бюро Союза машиностроителей России под председательством главы «Ростеха» Сергея Чемезова.А.Рахманов назвал три вопроса, требующих особого внимания в текущей экономической ситуации. «Во-первых, крайне важным сегодня остается вопрос ключевой процентной ставки ЦБ РФ, за счет снижения которой предприятия смогли бы направить ресурсы на решение возникающих системных вопросов в производстве», – отметил президент ОСК.По информации пресс-службы «Росатома», ранее в адрес председателя ЦБ РФ Эльвиры Набиуллиной было направлено обращение с просьбой о проведении внеочередного собрания Совета директоров по вопросу снижения ключевой ставки на 1-1,5 %. Еще две важные для судостроительной отрасли темы, на которые обратил внимание президент ОСК, – это регулирование цен естественных монополий и импортозамещение. В качестве примера А.Рахманов предложил ввести внутренние цены на работы для целей гособоронзаказа. Говоря об импортозамещении, он напомнил о сложностях, возникающих у производителей отечественного оборудования, которые нуждаются в реальной поддержке со стороны государства. «Мы зачастую остаемся один на один с валом импорта и нежеланием конечных потребителей брать на себя риск использования отечественных конкурентных изделий, предпочитая зарубежного производителя, порой в ущерб срокам и комфорту технического обслуживания», – подчеркнул он.В завершении своего выступления А.Рахманов предложил также рассмотреть новые подходы к мобилизационной подготовке и мероприятиям, которые необходимо реализовывать в случаях возникновения таких ситуаций как пандемия.По итогам заседания председатель Союза машиностроителей России С.Чемезов дал поручение с учетом поступивших в ходе обсуждения предложений и замечаний доработать перечень представленных мер, чтобы уже в ближайшие дни направить его в адрес президента и правительства Российской Федерации.
* **По данным негосударственной организации Shipbreaking Platform, в первом квартале 2020 года было утилизировано 166 судов.** Из них 126 судов было продано на разделочные верфи Южной Азии. Для сравнения, в первом квартале 2019 года было разобрано 181 судно, из них 142 судна были проданы на утилизацию в Южную Азию.В первом квартале 2020 года наибольшее количество судов на южноазиатские судоразделочные верфи продали судовладельцы из Саудовской Аравии, за ними следуют южнокорейские и греческие собственники. Судоходная компания Berge Bulk отправила на утилизацию в Бангладеш пять судов (вдобавок к четырем судам, которые были проданы на слом в прошлом году).Почти половина судов, проданных на утилизацию в Южную Азию в первом квартале, за несколько недель до отправки на слом поменяли флаг, под которым они работали, на флаги Коморских островов, Габона, Палау, Сент-Китса и Невиса. Эти флаги, как правило, не используются во время эксплуатации судов и предлагают скидки на «регистрацию последнего рейса». Они особенно популярны среди посредников, покупающих суда за наличные у судовладельцев, и входят серый и черный списки Парижского и других меморандумов из-за никого уровня соответствия стандартам.Большое количество смен флага в конце срока службы серьезно подрывает эффективность Регламента по утилизации судов ЕС, которое апеллирует к государству флага, отмечают в Shipbreaking Platform. В организации говорят как минимум о шести судах, которые были сняты с регистрации под европейским флагом до последнего рейса в Южную Азию, чтобы обойти законодательство ЕС.Пандемия коронавируса также затрагивает южноазиатских рабочих, демонтирующих суда. Власти приостановили импорт судов и ввели режим строгой изоляции.
* **Значительная часть сотрудников Балтийского завода, около 65%, участвующих в выполнении важных заказов для Росатомфлота (строительстве атомных ледоколов «Арктика», «Сибирь» и «Урал»), вернулись на рабочие места. Остальные до конца апреля выполняют свои обязанности в удаленном режиме, а работники старше 65 лет, беременные женщины и люди с хроническими заболеваниями в производственной деятельности пока не задействованы.** Так что строительство универсальных ледоколов, которые ждут не дождутся северяне (такие атомоходы способны вести караваны судов в арктических морях, преодолевая трехметровый лед, и работать на мелководье, в устье полярных рек), продолжается в штатном режиме. Проблем, по которым отдельные позиции или направления работы в условиях противоэпидемических мер могут «просесть», они пока не видят, а сдаточная команда готовится ко второму этапу комплексных ходовых испытаний «Арктики». Ведь в этом году заводчане собирались передать ее заказчику. Конечно, трудно поручиться, что никаких срывов в поставках комплектующих не будет. Завод еще не получил, например, паротурбинную установку на второй серийный ледокол «Урал», спущенный на воду почти год назад, хотя коронавирус тут ни при чем. Да и на срок сдачи атомохода эта задержка пока не влияет, заверяют специалисты.Однако будет ли скорректирована годовая программа завода, станет понятно, когда предприятие сможет вернуться к полноценной работе. В то же время балтийцы принимают все меры по обеспечению нормальной санитарно-эпидемиологической обстановки на производственной территории: снабжают сотрудников средствами защиты и дезинфекции рук, а на проходной измеряют температуру тела, постоянно обрабатывают с использованием дезинфицирующих средств все рабочие поверхности, столовые, душевые и т. д.Как сообщалось ранее, в 2020 году правительство России распорядилось выделить из бюджета более 127 млрд руб. на строительство головного атомного ледокола типа «лидер», который должен быть построен до 2027 года.  
  Ледокол станет самым крупным в мировой истории - мощность его силовой установки составит 120 Мвт. Всего планируется построить не менее трех ледоколов типа «лидер».Атомный ледокол «Лидер» построят по техническому проекту центрального конструкторского бюро «Айсберг». На судне будет установлена ядерная энергетическая установка РИТМ-400. Она разработана предприятием Госкорпорации «Росатом» — АО «ОКБМ Африкантов».Основные характеристики атомного ледокола проекта 10510: мощность - 120 МВт (на валах); скорость хода - 22 узла (по чистой воде); длина - 209 м; ширина - 47,7 м; ледопроходимость (максимальная) - 4 м; водоизмещение: при осадке по КВЛ — около 69 700 тонн.
* **Британская компания, специализирующаяся в разработке корпусов судов, намерена создать автономное судно с дальним радиусом действия.** Компания BMT, специализирующаяся уже 34 года в области инновационных корпусных конструкций, раскрыла детали своей новой платформы судна типа «пентамаран» при создании автономных судов. В пресс-релизе компании отмечается, что такое судно может быть как военным, так и коммерческим судном, выполняющим различные задачи: разведку, наблюдение и рекогносцировку (ISR), противолодочные операции и гидрографическую съемку.Корпус типа «пентамаран» был разработан для максимального уменьшения сопротивления воды и остойчивости судна. Испытания подтвердили, что такая конструкция выигрывает в сравнении с другими формами: монокорпусами, катамаранами и тримаранами. Конструкция «пентамарана» включает очень тонкий центральный корпус и два меньших корпуса или «спонсоны» с каждой стороны, которые задействуются только при высоких волнах, предотвращая опрокидывание судна.Напомним, что такой тип пятиэлементного корпуса разрабатывался еще в СССР Робертом Ряйккененом на платформе «Полимаран-ППР» (пространственная плавающая решётка). Такое судно отличается непревзойденной остойчивостью: сопротивление опрокидыванию сохраняется даже при крене 70%-80%. Были проведены испытания в ходе экспедиции на парусно-гребном судне принципиально нового полимаранного типа «СПРУТ». В начале 90-х была построена 19-метровая яхта-пентамаран «Гелиос» для участия в юбилейной гранд-регате «Колумб-500» 1992 года. Разработчик предлагал использовать такую конструкцию для создания морских спасательных судов (ССБР - спасательное средство быстрого реагирования) коллективного пользования.
* Собственное **конструкторское бюро группы Wartsila получила заказ на разработку индивидуального проекта шести новых экспедиционных круизных судов класса люкс,** способных перевозить 200 пассажиров, сообщает пресс-служба финской технологической группы.Суда будут принадлежать и эксплуатироваться компанией Amundsen Expeditions. Лайнеры изначально предназначены для растущего китайского круизного рынка, они будут совершать путешествия в арктических и тропических водах. Заказ на разработку проекта был подписан в III квартале 2019 года. При разработке концепции судов проектировщики Wartsila сотрудничали с компанией Amundsen Expeditions для соответствия проекта техническим условиям и требованиям судовладельца. Суда будут оснащены полным пакетом пропульсивных решений Wartsila, включая двигатели серии Wartsila 32, систему селективного каталитического восстановления (SCR) для снижения выбросов оксида азота (NOx), электрические движители, комплексная система управления силовой установкой, автоматизации и оповещения Nacos Platinum на мостике. Предполагается заключить соглашение сроком на 10 лет на техническое обслуживание поставляемого оборудования.
* **Китайско-польская судоходная компания Chipolbrok подписала контракт с китайской CSSC Chengxi Shipyard на строительство двух многоцелевых heavylift-судов** дедвейтом 62 тыс. тонн. Поставка планируется в  2022 год.  Контракт предусматривает опцион на строительство еще двух судов. Это первый заказ Chipolbrok на новострои с 2014, а также первый заказ для верфи Chengxi Shipyard на строительство специализированных heavylift-судов. В настоящее время флот Chipolbrok состоит из 16 судов для транспортировки тяжеловесных и негабаритных грузов.
* **Японская Imabari Shipbuilding планирует построить первый в мире балкер Capesize, работающий на сжиженном нефтяном газе (LPG)**. Концепция двухтопливного двигателя, разработанного совместно с Mitsubishi Shipbuilding, уже получила одобрение в принципе от классификационного общества ClassNK. «Одним из достоинств этой разработки является то, что она исключает необходимость испарения газа, судно работает на LPG при комнатной температуре и высоком давлении, что облегчает эксплуатацию судна. Кроме того, судно спроектировано с прицелом на снижение расходов за счет отказа от использования низкотемпературных материалов, таких как нержавеющая сталь и криогенная изоляция, – отмечают в ClassNK. – Топливный танк для газа планируется установить в кормовой части судна, его вместимость обеспечит выполнение кругорейса Япония – Австралия. Что касается поставок газа на судно, то в настоящее время базы снабжения и объекты инфраструктуры по всему миру достаточно развиты, что сделает работу судна более гибкой».В то время как другие разработчики внедряют проекты балкеров на СПГ, проект Imabari является в своем роде уникальным – это будет первый балкер на сжиженном нефтяном газе. По данным исследования, которое провели в декабре прошлого года классификационное общество DNV GL и производитель двигателей MAN, LPG как энергоноситель по меньше мере не менее привлекателен, чем СПГ. По мнению специалистов DNV GL, LPG может стать переходным топливом к аммиаку – материалы, используемые для LPG-танков и систем, подходят и для аммиака, требования по безопасности для этих видов топлива тоже совпадают. Какие-то переделки при переходе с LPG на аммиак потребуются, но их будет не так много.
* По словам управляющего компании **First Ship Lease Trust,** строительство в Китае первых двух новостроев 114 000 DWT LR2 проходит гладко, несмотря на проблемы COVID-19 в судостроительной отрасли.Суда, оснащенные скрубберами, заказаны компанией COSCO Shipping Heavy Industry (Yangzhou) Co., Ltd и в декабре 2018 года в рамках сделки перепродажи были перепроданы.Сингапурский фонд FSL Trust потратил 97,2 миллиона долларов на контракт на обновление флота.Закладка киля второго судна состоялась 20 апреля (корпус ? N945), в то время как строительство корпуса первого судна (? корпуса N 944) уже идет полным ходом. «Мы рады, что закладка киля для N944 прошла гладко, а N945 строится в штатном режиме, несмотря на вспышку пандемии», - сказал Роджер Вудс, генеральный директор First Ship Lease Trust, - «Суда должны быть доставлены в 4 квартале 2020 года и 1 квартале 2021 года и будут использовать новейшие технологии. Суда более экологичные и эффективные, что сделает их более конкурентоспособными и привлекательными для премиальных ставок фрахтования и долгосрочной аренды».
* Классификационное общество ClassNK выдало компании **Imabari Shipbuilding Co., Ltd. принципиальное одобрение эскизного проекта двухтопливного сухогруза** дедвейтом 180 тыс. тонн. Проект был разработан собственным конструкторским бюро Imabari в сотрудничестве с Mitsubishi Shipbuilding Co., Ltd. говорится в сообщении общества. Проект разработан с учетом рекомендаций общества для судов, применяющих топливо с низкой температурой вспышки и его правил для газового топлива (правила для судов, использующих топливо с НТВ), включая «Международный кодекс безопасности для судов, использующих газы или другие виды топлива с низкой температурой вспышки» (IGF Code), действующие резолюции IMO, MSC.391 (95) и MSC.458 (101), которые будут приняты в 2024 году. Таким образом, впервые проект первого в мире сухогруза с двигателями на двух видах топлива, включая сжиженный углеводородный газ, получил принципиальное одобрение классификационного общества. «Одним из достоинств этого проекта является то, что в нем исключается необходимость учета испарения газа, такое судно работает на сжиженным нефтяном газе при комнатной температуре и высоком давлении, что облегчает эксплуатацию судна. Резервуар для СУГ предназначен для установки в кормовой части моста с расчетом на рейс в оба конца между Японией и Австралией. Что касается бункеровки СУГ, то в настоящее время достаточно развиты и усовершенствованы базы поставки СУГ и объекты инфраструктуры в мире, что значительно облегчит работу судна», – говорится в материалах ClassNK.
* Объединенная судостроительная корпорация (**ОСК**) с 10 апреля 2020 года **начала работать по новому стандарту системы менеджмента качества «Обеспечение безопасной деятельности АО «ОСК»,** в том числе санитарно-гигиенической безопасности для противодействия распространению новой коронавирусной инфекции (COVID-2019)». Об этом сообщает пресс-служба корпорации.В стандарте содержатся основные требования к санитарному режиму, устанавливаемому в ОСК, личной гигиене работников и мероприятиям, направленным на противодействие распространению коронавирусной инфекции.Новый документ включает ряд мер по обеспечению безопасных и комфортных условий труда сотрудников корпорации в текущей эпидемиологической ситуации.«Стандарт предусматривает выполнение всех рекомендаций Минздрава и Роспотребнадзора, а также организацию специального режима доступа в здание, обеспечение питания для работников, находящихся в офисе, проведение санитарной обработки помещений и корпоративного транспорта, обеспечение средствами индивидуальной защиты, оборудованием и средствами для дезинфекции», - пояснили в ОСК.Напомним, в конце марта в ОСК приказом президента корпорации Алексея Рахманова создан оперативный штаб по предупреждению распространения коронавирусой инфекции (COVID-19) и утвержден план мероприятий по защите работников ОСК от коронавируса и обеспечению стабильности их работы.
* **Несмотря на кризис, вызванный пандемией коронавируса, Hapag-Lloyd не намерен отказываться от перевода своих судов на сжиженный природный газ.** Так, уже в четвертом квартале этого года компания планирует модернизировать контейнеровоз «Sajir» вместимостью 15 тыс. TEU с тем, чтоб судно могло работать как на топливе с низким содержанием серы, так и на СПГ.По информации Offshore Energy, «Sajir» – один 17 контейнеровозов, которые изначально были спроектированы для переоборудования для работы на СПГ. Контракт на переоборудование подписан с Hudong Zhonghua Shipbuilding. Работы будут выполняться на верфи Huarun Dadong Dockyard в Шанхае.Кроме того, Hapag-Lloyd продолжает рассматривать возможность использования альтернативного топлива, включая биотовливо, произведенное из отработанного растительного масла.Плюс, в 2020 году Hapag-Lloyd планирует оборудовать 10 контейнеровозов скрубберами.Еще один вариант снижения выбросов – подключение к береговым источникам энергии, когда судно находится в порту. В прошлом году Hapag-Lloyd модернизировал для подключения к электропитанию с берега одно судно, сейчас проходят аналогичную модернизацию еще два.В процессе тестирования находится еще одна технология – PowerPacs – это контейнер с генератором, работающим на СПГ, в комплекте резервуар с СПГ, который обеспечивает судно электроэнергией во время стоянок в порту.А так – в настоящее время порядка 95% судов Hapag-Lloyd используют низкосернистое топливо.«Несмотря на неблагоприятные последствия коронавируса и кризис, мы продолжаем фокусироваться на инновациях по сокращению выбросов», – цитирует Offshore Energy CEO Hapag-Lloyd Рольфа Хаббен Янсена. Так, по равнению с 2008 годом Hapag-Lloyd сократил выбросы CO2 со своих судов на 50% на один TEU-километр. Этого удалось достичь за счет того, что компания задействовала на своих маршрутах более крупные и энергоэффективные суда.
* Вчера**Qatar Petroleum и Китай заключили соглашение о резервировании мощностей для строительства судов для перевозки сжиженного природного газа** (СПГ), в том числе в рамках проектов компании по расширению Северного месторождения.По информации Qatar Petroleum, стоимость контракта может достичь 11 млрд риалов (более 3 млрд долларов).Соглашение было заключено между Qatar Petroleum и Hudong-Zhonghua Shipbuilding Group Co., Ltd. (Hudong), 100% дочерней компанией Китайской государственной судостроительной корпорации (CSSC).В соответствии с соглашением, значительная часть судостроительных мощностей Hudong по строительству судов СПГ будет зарезервирована за Qatar Petroleum до 2027 года.Проект расширения Северного месторождения позволит увеличить мощности по производству СПГ в Катаре с 77 млн тонн в год до 126 млн тонн в год. Программа создания флота судов для перевозки СПГ Qatar Petroleum является крупнейшей в истории производства СПГ и будет играть ключевую роль в удовлетворении потребностей в перевозках СПГ в рамках местных и международных проектов Qatar Petroleum, а также в обновлении флота СПГ в Катаре, отмечают в компании.
* **Китайский судостроитель Nantong CIMC Sinopacific Offshore & Engineering получил заказ на строительство СНГ танкеров для немецкой компании Hartmann Group.** Контракт включает в себя строительство трех судов на сжиженном нефтяном газе объемом 5000 кубических метров и дополнительный заказ на два судна.CIMC SOE, подразделение CIMC ENRIC, утверждает, что эти суда станут первыми в мире двухтопливными газовозами полного давления. На судах будет установлен основной двигатель MAN, работающий на сжиженном нефтяном газе.CIMC SOE заявил, что соглашение было подписано посредством видеоконференции в связи с текущей ситуацией, связанной с пандемией коронавируса Covid-19.Ранее эти две компании объединилясь в рамках нескольких проектов, включая строительство танкера, перевозчика сжиженного этиленового газа (LEG) Gaschem Beluga.
* **Gondan Shipbuilders приступила к строительству двух оффшорных судов (CSOV) для Ostensjø Rederi.** В октябре 2019 года Ostensjø Rederi подписал письмо о намерениях построить четыре CSOV для удовлетворения растущего спроса на рынке оффшорной ветровой энергии. Согласно последней информации, полученной от норвежской компании, этот заказ в настоящее время распространяется на два CSOV и два служебных судна (SOV).Разработанные компанией Salt Ship Design, 88,3-метровые суда для могут принимать до 120 человек на борт. Они должны быть переданы в 2022 году и будут служить базами для техников турбин при выполнении пусконаладочных работ и технического обслуживания. Первый доставленный CSOV будет обслуживать морскую ветряную электростанцию BARD 1 в Германии. В Ostensjø Rederi заявили, что CSOV являются первыми, в которых используется технология, которая позволит в будущем работать с нулевым уровнем выбросов благодаря использованию водорода, а также первая модель с дизель-электрической силовой установкой Blue Drive + C Star, которая снижает расход топлива.
* **Hyundai Merchant Marine «крестила» на южнокорейской верфи первое судно в серии 12-ти контейнеровозов 24-тысячников**.Компания Hyundai Merchant Marine (HMM) провела официальную церемонию имянаречения крупнейшего в мире контейнеровоза HMM Algeciras вместимостью 24 тыс. TEUs. Как сообщается в пресс-релизе HMM, церемония состоялась на судостроительном заводе Okpo (входит в группу DSME) на южнокорейском острове Геойе.HMM Algeciras является первым из 12-ти контейнеровозов 24-тысячников, заказанных HMM и которые планируется поочередно принять в эксплуатацию до сентября 2020 года.В сентябре 2018 года компания HMM подписала контракт на строительство 20 экологичных мега-контейнеровозов с тремя верфями – Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), Hyundai Heavy Industries (HHI) и Samsung Heavy Industries (SHI).DSME и SHI строят семь и пять судов, соответственно, а HHI построит восемь судов вместимостью по 16 тыс. TEUs. Эти суда будут передаваться заказчику, начиная со II квартала 2021 года.Суда будут оснащены скрубберами. Отмечается, что на улучшении энергоэффективности и снижении выбросов также скажутся оптимизированная конструкция корпуса и высокоэффективный двигатель.HMM намерена разместить свой новый мега-контейнеровоз на сервисе между портами Дальнего Востока и Европой (FE4), одной из контейнерных линий Азия - Северная Европа, обслуживаемой объединением контейнерных перевозчиков THE Alliance. Ротация портов на сервисе: Циндао, Пусан, Нинбо, Шанхай, Яньтьян, Суэцкий канал, Роттердам, Гамбург, Антверпен, Лондон-Гейтвей, Сингапур (через Суэцкий канал).Измерения судна: длина габаритная – около 399,9 м; ширина – 61,0 м; высота борта – 33,2 м; вместимость – 23 964 TEUs. Флаг – Панама.Hyundai Merchant Marine?? (??HMM??) интегрированная транспортно-логистическая?, судоходная компания, обслуживает более чем 50 морских маршрутов, осуществляет заходы в более чем 100 портов и владеет флотом из 138 судов. Hyundai Merchant Marine является 15-й крупнейшей контейнерной линией по вместимости флота??. Вместе с Hanjin Shipping (до банкротства) операторы перевозили почти все экспортные грузы в Южной Корее.?Южнокорейская компания Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), основанная в 1973 году, расположена в бухте Окпо, Южная Корея. DSME является четвертой в мире крупнейшей судостроительной компанией и входит в тройку самых больших судостроительных компаний Южной Кореи (вместе с Hyundai и Samsung). DSME специализируется в строительстве пассажирских судов, танкеров-газовозов, регазификационных судов, нефтеналивных танкеров типоразмера VLCC, плавучие системы FPSO/FPU, полупогружные буровые платформы, подлодки и эсминцы.

**«ДЕСЯТЬ ПАРОХОДОВ НЕ СПАСУТ ОТЦА РУССКОЙ ДЕМОКРАТИИ»**

В Совете Федерации состоялся очередной жесткий разговор между представителями рыбаков и судостроителей. Взаимные претензии закончились предложением ОСК и Минпромторгу представить конкретный план импортозамещения и выводом, что уже принятые меры обесцениваются девальвацией. Не забыли и про судоремонт.  
В ходе виртуального совещания под председательством члена Совета Федерации Андрея Кутепова президент Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов и заместитель руководителя Росрыболовства Петр Савчук по новому кругу поспорили о том, кто виноват и что делать.

Алексей Рахманов указал, что с учетом гособоронзаказа, «все суда всем потребовались одновременно, и в будущем при размещении заказов нужно учитывать загруженность верфей», в связи с чем предложил «растянуть по времени» исполнение контрактов по строительству рыболовных судов.  
«ОСК и любая судоверфь – это не супермаркет, куда можно просто прийти и купить товар», - заявил Алексей Рахманов (от себя заметим, что за границей все же есть судостроительные корпорации, которые как раз работают по принципу такого «супермаркета», имея складские запасы заранее построенных судов).

Как рассказал Петр Савчук, в настоящее время имеется 35 контрактов на строительство краболовов, причем 15 из них будет построено на дальневосточных верфях: восемь – на Находкинском СРЗ, пять – на «Восточной верфи» и два – на Хабаровском судостроительном заводе. Суда должны быть построены с 2021 по 2025 год.  
Кроме того, помимо тех 43 рыболовных судов, которые уже строятся, планируется построить еще восемь судов на Дальнем Востоке с 2023 по 2025 год, причем одно из них – из композитных материалов (длиной 35 м).  
Также на Дальнем Востоке будет построено 10 малотоннажных судов.  
«Верфи максимально загружены… теперь надо внимательно посмотреть, как графики их строительства будут исполняться. Сдвигать сроки – это не совсем правильно», - сказал Петр Савчук.  
По словам представителя Росрыболовства, рыбаки уже «завалили» ведомство жалобами, что судостроительные заводы в России срывают сроки строительства заказанных ими судов. Это, в свою очередь, рушит экономику рыбопромышленных предприятий, которым надо оплачивать кредиты и покрывать другие издержки.  
«Выборгский судостроительный завод, «Северная верфь», «Пелла» (она правда не входит в состав ОСК) – задержки сроков строительства рыболовных судов составляют от шести до девяти месяцев», - посетовал Петр Савчук. При этом необходимого судового комплектующего оборудования (СКО) в России для импортозамещения попросту нет, отметил он.

Алексей Рахманов, со своей стороны, заявил, что «задержки, как правило, связаны с необходимостью доработки проектной документации и это… является ответственностью заказчика». Он повторил свою старую мысль о том, что выбор рыбаками норвежских проектов сыграл с ними же злую шутку: их переделка под российские требования занимает время.

Член Совета Федерации от Камчатского края Валерий Пономарев на это возразил, что если директор того же ВСЗ, подписывая контракт на строительство судов, знал обо всех этих проблемах, но тем не менее подписался под предложенными сроками, то завод должен понести ответственность за их срыв.  
«Завод, конечно, понесет ответственность, но и заказчики, предоставившие некачественную проектную документацию, должны ее также понести», - парировал Алексей Рахманов.  
Говоря о низком уровне локализации на строящихся судах, глава ОСК отметил, что корпорации типа MAN, Wartsila и др., чьи двигатели сейчас используются, ежегодно производят их тысячами. В то же время в России отсутствуют крупные серийные заказы, а вместо этого заказывают головные суда по пресловутым норвежским проектам (в которых уже заложено иностранное оборудование – Ред.).  
«Больше половины судов у нас – серийные, - вновь не согласился Петр Савчук. – Серии по 10 судов – это что, не серия? По 16 судов? Я считаю, что и четыре судна – это уже серия».  
«Десять судов не спасут отца русской демократии», - возразил Алексей Рахманов. По его словам, если краболов окупается «в пессимистичном сценарии» пять лет, то тот же двигателестроительный завод – лет 15, и ему для этого нужно производить сотни, а лучше тысячи единиц продукции ежегодно.  
Заглядывание в карман рыбаков не понравилось Валерию Пономареву, который отметил, что глава ОСК, подсчитывая окупаемость краболовного судна, не учитывает, что его строительство идет с обременением к аукциону, который стоит еще дороже, а также не принимает во внимание падение стоимости живого краба в Китае на 20%. «На круг» получается, что окупаемость составляет те же 15 лет, - уверил член Совета Федерации.  
Со своей стороны, директор департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России Борис Кабаков сообщил, что министерством и Центром импортозамещения и локализации СКО ЦНИИ «Курс» (о проблемах, связанных с деятельностью этого Центра, мы ранее уже писали)   был проведен аудит 500 предприятий России и на его основании выделено 6 тыс. наименований СКО, которое они могут производить. Борис Кабаков также добавил, что принято решение, в соответствии с которым реализация постановления правительства России ?719 будет вестись на балльной основе: чем больше на судне российских материалов и СКО, тем больше баллов оно получит, а при достижении их определенного количества судно будет признано произведенным в России. Все это, по замыслу министерства, должно содействовать успешному импортозамещению СКО. Участвовавший в совещании первый заместитель министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Сергей Тырцев обратил внимание на проблему судоремонта, которой «ПортНьюс» посвятил свой последний спецпроект.   
По словам чиновника, судоремонт также нуждается в господдержке, по крайней мере в субсидиях на создание инфраструктуры и модернизацию технической базы. «У нас на Дальнем Востоке эксплуатируется около 600 (рыболовных – Ред.) судов, и они нуждаются в периодических ремонтах. Вот вам и база для локализации», - нашел неожиданное решение проблемы серийности замминистра.

Его поддержал член Совета Федерации Константин Долгов, который заметил, что поддержка судоремонта никак не прописана в госпрограмме развития судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений, что является упущением. При этом он высказал мысль, что неплохо было бы подумать и о пересмотре нулевой таможенной пошлины на ввоз новых судов в Россию из-за границы. «Разумный протекционизм здесь бы не помешал», - сказал Константин Долгов. Своеобразный итог бурному обсуждению подвел Валерий Пономарев, который заявил, что те субсидии, которые сейчас предусмотрены на рыбопромысловый флот, уже не слишком-то и актуальны, поскольку едва покроют рост рублевых цен на СКО, вызванных снижением курса национальной валюты на фоне пандемии и нефтяного кризиса. В связи с этим он предложил вновь собраться осенью, когда ситуация в экономике хоть как-то прояснится. Председатель совещания, член Совета Федерации Андрей Кутепов предложил ОСК и Минпромторгу пока подумать над конкретными предложениями о том, как же все-таки добиться импортозамещения и локализации в сегменте строительства судов рыболовного флота.  
Вопрос теперь в том, сумеет ли государство сбалансировать интересы судостроителей и их заказчиков и при этом добиться импортозамещения.

*Portnews.ru*

**НА «ВИКТОРА ЧЕРНОМЫРДИНА» СКИНУТСЯ ВСЕМ МИРОМ**

Недостачу средств покроют министерства и ОСК

Эпопея со строительством и сдачей самого мощного в мире дизель-электрического ледокола «Виктор Черномырдин», возможно, приблизилась к финалу. Решен вопрос как со сдвижением сроков с 2018 года на 2020-й, так и с увеличением цены контракта, на чем неоднократно настаивала Объединенная судостроительная корпорация (ОСК). По предложению Минпромторга и Минтранса, которое принял профильный вице-премьер Юрий Борисов, они выделят на ледокол по 1 млрд руб., еще 1,5 млрд руб. даст сама ОСК. Источники “Ъ” полагают, что в лучшем случае ледокол будет сдан к сентябрю.

Как стало известно “Ъ”, Минтранс и Минпромторг пришли к консенсусу по вопросу увеличения стоимости строительства самого мощного в мире дизель-электрического ледокола «Виктор Черномырдин» 25 МВт, который строится на верфях Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) с 2011 года. Главы министерств Евгений Дитрих и Денис Мантуров предложили профильному вице-премьеру Юрию Борисову, как обойтись без дополнительных бюджетных средств, рассказали “Ъ” источники, знакомые с ситуацией. Речь идет о том, что оба министерства выделят по 1 млрд руб., еще около 1,5 млрд руб. даст ОСК.

Источник “Ъ”, близкий к правительству, напоминает, что причинами увеличения стоимости контракта стали курсовая разница, а также неоднократно вносимые изменения в проект. Поскольку это головное судно, это простительно, добавляет он.Об удорожании строительства ледокола как минимум до 11 млрд руб. “Ъ” сообщал еще в 2017 году. На увеличении цены контракта, исходно составлявшей 8 млрд руб., активно настаивала ОСК, основной же заказчик «Росморпорт» не был согласен с требованиями. Президент ОСК Алексей Рахманов неоднократно заявлял о намерении идти в суд.

*Kommersant.ru*

**Please, be advised that as these articles are compiled from publicly available sources, CIA SUR is not responsible for the credibility of the information they content.**

**ЦИА РПСМ Новороссийск - 29.04.2020 CIA SUR**