**10.03.2022 ИНФОБЮЛЛЕТЕНЬ №09**

**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
* Санкции 2
* Судоходство 9
* Морякам 11
* Безопасность 13
* Происшествия 17
* Порты 18
* Судостроение 21
* Рынки 22

**ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА**

* **Все сделки и операции российских компаний с гражданами и фирмами из недружественных России стран будут одобряться правкомиссией по контролю за осуществлением иностранных инвестиций.** Соответствующее постановление, устанавливающее такой порядок, подписал председатель правительства России Михаил Мишустин, говорится в сообщении высшего органа исполнительной власти. Согласно документу, российская компания-резидент или иностранная фирма из недружественных стран должны обратиться с заявлением о разрешении на сделку. Там должна содержаться исчерпывающая информация о заявителе, включая документ о бенефициарных владельцах компании. На основе анализа поступивших документов и характера будущего соглашения будет приниматься решение об одобрении или отказе в его реализации. При этом может быть выдано разрешение на проведение сделки с обозначением условий её исполнения. Главная цель этой работы – обеспечение финансовой стабильности страны в условиях внешнего санкционного давления.
* **Некоторые инфраструктурные, транспортные проекты могут быть сдвинуты вправо при отказе иностранных компаний от сотрудничества.** Об этом в ходе выступления по случаю поднятия государственного флага на пароме «Маршал Рокоссовский» заявил президент России Владимир Путин, следует из видеотрансляции заседания. «Мы уже неоднократно показывали и готовы показать в очередной раз: если кто-то не хочет с нами сотрудничать в рамках единой кооперации и сам себе наносит ущерб таким образом, он нанесёт ущерб, конечно, и нам, но в чём? Нам просто придётся сдвинуть некоторые проекты чуть-чуть вправо, приобрести дополнительные компетенции – так, как мы это делали по целому ряду других проектов, в том числе, скажем, в авиации, – но мы всё равно решим задачи, которые перед нами стоят, всё равно решим. И больше того, даже в конечном итоге выиграем от этого, потому что, как я уже сказал, приобретем дополнительные компетенции. Мы способны решать подобные задачи. Именно так – на основе самых передовых экологических, технологических стандартов – мы должны реализовывать все наши планы социального, экономического и инфраструктурного развития, чтобы наши собственные разработки обеспечивали высокое качество жизни людей, устойчивость отечественной экономики к внешним шокам. Эти задачи мы с вами обязательно, как я уже сказал, решим», - сказал президент России Владимир Путин.
* **АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (АО «ГТЛК») провела очередное заседание антикризисного оперштаба,** возглавляемого генеральным директором компании Евгением Дитрихом, сообщила компания.  Оперштаб координирует усилия разных структурных подразделений внутри компании для быстрого принятия эффективных решений, сопоставляет информацию от клиентов (лизингополучателей и арендаторов техники), а также кредитных учреждений для формирования уточненных условий работы всех участников сделок, уточнили в компании. «Работа антикризисного оперштаба нацелена на поддержку стабильного функционирования ГТЛК и сопутствующих отраслей, а также минимизацию последствий от введенных масштабных санкций в отношении экономики РФ», – говорится сообщении АО.  Ранее сегодня ГТЛК сообщила, что председателем совета директоров избран первый заместитель министра транспорта РФ Андрей Костюк. Подпавший под санкции министр транспорта РФ Виталий Савельев, ранее возглавлявший совет директоров компании, досрочно сложил свои полномочия. ГТЛК – крупнейшая по объему портфеля лизинговая компания России, входит в перечень системообразующих организаций российской экономики. Единственным акционером компании является Российская Федерация в лице министерства транспорта РФ. ГТЛК присвоены долгосрочные кредитные рейтинги по международной шкале на уровне «BB+» от Fitch Ratings, «Ba1» от Moody’s Investors Service и рейтинг по национальной шкале «AA-(RU)» от агентства АКРА.

**САНКЦИИ**

* **Норвегия отказалась накладывать санкции на российские рыболовецкие суда,** пишут «Известия» со ссылкой на радио NRK. По информации издания, министр рыболовства Норвегии Бьорнар Скьяран заявил, что вопрос закрытия портов для рыболовных судов из России «даже не обсуждается». Он считает, что поддерживать сотрудничество между странами в сфере рыболовной ловли очень важно. Скьяран подчеркнул, что забота об этом имеет основополагающее значение для норвежских интересов. «Норвегия сотрудничала с Россией на уровне рыболовства почти 50 лет, несмотря на изменение политического климата», — рассказал он. Скьяран заявил, что несмотря на «сложную ситуацию», страны по-прежнему делят рыбные запасы в Баренцевом море, а без сотрудничества с РФ пропадет надежное управление», — отметил министр. Сергей Сенников, представитель одной из крупнейших в России рыболовных компаний «Норебо» пояснил, что запрет по отношению к российским судам в итоге нанесет ущерб сотрудничеству. Сенников заявил, что это может поставить под угрозу ресурсы Баренцева и Норвежского морей.
* На днях в социальных сетях появились сообщения о том, что США обратились к Египту с просьбой закрыть для российских судов Суэцкий канал. **Глава администрации Суэцкого канала Усама Рабиа прокомментировал данные сообщения, отметив, что законы о морском судоходстве не подвергаются политическим колебаниям.** Как выразился Усама Рабиа, Суэцкий канал является “нейтральным глобальным каналом”. В качестве аргумента спикер напомнил о Константинопольской конвенции, которая запрещает воспрепятствованию судоходства, в связи политическим обострениями. Таким образом, глава администрации Суэцкого канала, опроверг сообщения о просьбе Соединенных Штатов.
* **Администрация Панамского канала сделала заявление о соблюдении нейтралитета и исключила возможность закрытия прохода российским кораблям из-за конфликта на Украине.** Накануне группа украинцев провела пикет в Панаме, требуя закрыть канал для российских кораблей, передает [РИА Новости](https://ria.ru/#_blank). В администрации напомнили, что Панамский канал – постоянно нейтральный международный транзитный водный путь. Декларация о нейтралитете действует с 1977 года. Документ гарантирует безопасный и открытый транзит всех кораблей как в мирное, так и в военное время.
* **Турецкие суда продолжают работу в портах России, за исключением закрытых портов Азовского моря**, говорится в сообщении морского управления Турции. При этом указано, что 83 моряка с 23 судов под турецким флагом были эвакуированы из портов Украины. Ведется работа по эвакуации оставшихся моряков. Президент РФ Владимир Путин 24 февраля объявил о проведении специальной военной операции в ДНР и ЛНР. С осуждением действий России выступили США, члены НАТО и Евросоюза, а также другие страны. В отношении России, ЦБ, ФНБ, Минфина, госбанков и предприятий введены ряд санкций.

*В связи с обострением ситуации вокруг Украины объявлено о приостановке судоходства по Азовскому морю «до особого распоряжения». Порты Азовского моря России: Таганрог, Темрюк, Ростов-на-Дону, Азов, Ейск. Через данные порты перегружается, в основном, зерно, уголь и нефтепродукты. Их совокупный грузооборот в 2021 году составил порядка 26 млн тонн, в том числе около 15 млн тонн зерна, почти по 5 млн тонн угля и нефтепродуктов.*

* **В портах Франции Фос-сюр-Мер (Fos-Sur-Mer) и Сен-Мало (Saint Malo) задержаны два сухогруза «Виктор Андрюхин» и «Владимир Латышев».** Информацию подтвердили [ИАА «ПортНьюс»](http://portnews.ru/companies/media-gruppa_portnjus/#_blank) в судоходной компании ООО «Альфа» (оператор теплоходов). Причиной задержания местные власти назвали «усиление мер контроля к судам под российским флагом». Морская жандармерия и сотрудники таможни провели тщательный досмотр, в том числе личных вещей членов экипажа. Надзорные органы апеллировали к «европейским меры иммобилизации», применимых с 2014 года против юридических или физических лиц из РФ в связи с конфликтом между Россией и Украиной. Консульство РФ во Франции направило ноту протеста в адрес Франции по факту задержания. Отмечается, что на теплоходах имеется достаточный продовольственный запас. Сроки задержки судов в портах не называются.
* **Компании-операторы британских портов потребовали от правительства Великобритании предоставления полного списка попавших под санкции российских судов из-за опасений судебных исков вследствие неправомерных действий.** Неделю назад в Соединенном Королевстве был принят закон, позволяющий властям страны задерживать все суда, которые, по оценке Лондона, принадлежат, контролируются, зафрахтованы или управляются любым человеком, связанным с Россией, или попавшими под санкции персонами и которое ходит под российским флагом и зарегистрировано в России. Глава Минтранса Грант Шэппс пообещал оператором помощь в идентификации российских кораблей. Однако, как явствует из служебного руководства ведомства, с которым ознакомилась газета, ответственность за это возложена на операторов. "Проводить комплексную проверку должны сами [управляющие]", - указывается в документе, передает ТАСС. Выявление лица, которое владеет или фрахтует судно, как констатируют эксперты, может быть очень затруднительной задачей из-за сложной многоуровневой структуры собственности, используемой в судоходной отрасли. Операторам придется отслеживать глобальный список из более чем 6 тыс. судов, связанных с РФ. При этом 60% из них ходит не под российским флагом. Согласно заявлению исполнительного директора Британской ассоциации портов Ричарда Баллантайна, он ожидал, что правительство будет использовать ресурсы Управления морской безопасности и Агентства морской и береговой охраны для помощи в идентификации судов. "Они вполне могли бы выполнить эту работу, однако ответственность возложена на нас, и это пугает", - добавил он. За последние дни ни одному судну не был запрещен заход в британские порты, но, по оценке Баллантайна, около дюжины связанных с Россией судов и направлявшихся в Великобританию, проследовали в другие порты. Среди них и два танкера со сжиженным природным газом "Федор Литке" и "Борис Вилькицкий", которые следовали к газовому терминалу на острове Грейн в юго-восточном английском графстве Кент.
* **Санкции США не распространяются на транзитную нефть, указано в сообщении Минфина США.** «Системы распределения, подобные тем, что действуют в рамках КТК (Каспийский трубопроводный консорциум – прим. Ред.), могут разделять различные источники сырой нефти, позволяя продавать и загружать сырую нефть, которая не имеет российского происхождения, отдельно. Запрет на импорт от 8 марта 2022 года распространяется на импорт определенных товаров из Российской Федерации в Соединенные Штаты и исключает импорт, который не имеет происхождения в Российской Федерации, даже если такие товары проходят транзитом через Российскую Федерацию или отправляются из нее», - сказано в разъяснении Минфина. Ранее сообщалось, что Министерство энергетики Республики Казахстан в ответ на публикации в СМИ о влиянии санкций в отношении Российской Федерации на работу Каспийского трубопроводного консорциума (КТК) заявило, что в настоящее время [транспортировка нефти по нефтепроводу КТК осуществляется в штатном режиме](https://portnews.ru/news/326087/) в соответствии с ранее утвержденными планами.
* **Датская A.P. Moller-Maersk приостанавливает прием новых заказов на перевозку контейнеров с товарами первой необходимости в/из портов Санкт-Петербург, Калининград и Новороссийск,** говорится в сообщении компании. Ранее сообщалось, что от приостановки бронирования освобождаются продукты питания, медицинские и гуманитарные грузы.  
  Кроме того, Maersk оповестил клиентов в России о потенциальном возобновлении приема заказов в полном объеме. «Все большее число наших поставщиков терминальных услуг в Европе сообщают нам, что они больше не смогут обрабатывать какие-либо дополнительные грузы, происходящие или предназначенные для России, включая перевалку. Поскольку стабильность нашей деятельности и грузов наших клиентов имеет решающее значение, мы также временно прекращаем прием всех новых заказов Maersk в/из Санкт-Петербурга, Калининграда и Новороссийска, независимо от того, является ли груз продовольственным, медицинским или гуманитарным», - отмечается в сообщении компании.  
  Уточняется, однако, что Дальний Восток России в настоящее время не затронут.
* **Международные судоходные операторы Maersk, Mediterranean Shipping Company (MSC), CMA CGM и Hapag Lloyd обеспечили перевалку более 1 млн TEU в Большом порту Санкт-Петербург в 2021 году,** следует из данных InfraProjects, имеющихся в распоряжении [«ПортНьюс»](http://portnews.ru/companies/media-gruppa_portnjus/#_blank).  
  Всего контейнерооборот в Большом порту Санкт-Петербург за прошлый год составил 2 млн TEU.  
  О таких решениях компаниями было объявлено на прошлой неделе. Вместе с этим, уже 2 марта Maersk оповестил клиентов в России о потенциальном возобновлении приема заказов в полном объеме. Согласно письму оператора, текущие ограничения связаны с организацией мер контроля товаров.  
  «Мы рассчитываем на скорейшее разрешение ситуации и возобновление приема заказов в полном объеме. Введенное временное ограничение касается всех видов транспорта», - говорится в заявлении Maersk. Кроме приостановивших операции компаний в Большом порту Санкт-Петербург работают COSCO, Yang Ming, Evergreen и Unifeeder. Контейнерооборот COSCO, по данным InfraProjects, сопоставим с объемами MSC.
* **Совет государств Балтийского моря приостановил участие России в деятельности организации,** говорится в заявлении Совета. «Члены Совета государств Балтийского моря, а именно Эстония, Финляндия, Германия, Исландия, Латвия, Литва, Норвегия, Польша, Швеция и Евросоюз приняли решение приостановить участие России в дальнейшей деятельности Совета», - сказано в заявлении.  
  Уточняется, что Белоруссия, имеющая статус наблюдателя в Совете, также будет отстранена от участия в его деятельности. Причиной решения названа ситуация вокруг Украины.  
  *Совет государств Балтийского моря - международная организация, учреждённая 5-6 марта 1992 года в Копенгагене на конференции министров иностранных дел стран Балтийского моря. В Совет вошли Германия, Дания, Латвия, Литва, Норвегия, Польша, Россия, Финляндия, Швеция, Эстония, а также Комиссия европейских сообществ. В 1995 году к организации присоединилась Исландия. Ряд стран (Белоруссия, Великобритания, Испания, Италия, Нидерланды, Румыния, Словакия, США, Украина и Франция) имеют в СГБМ статус наблюдателя. Заявки на полномасштабное членство поданы Белоруссией и Францией.*
* **Правительство Испании в ближайшие дни примет решение о том, запрещать ли российским судам заходить в порты королевства из-за ситуации на Украине**. Об этом заявила министр транспорта, мобильности и городской повестки дня Испании Ракель Санчес, передает агентство EFE. Как пояснила глава ведомства, пока российские суда все еще заходят в Испанию. В настоящий момент возможность запрета изучается в ЕС, напомнила Санчес. Она уточнила, что мера может коснуться как захода судов в порты, так и захода в испанские территориальные воды. "Это вопросы, которые необходимо тщательно проанализировать", - отметила министр.
* **Британская нефтегазовая компания Shell выходит из российских проектов и прекращает закупки российской сырой нефти,** заявили в компании.«Мы незамедлительно прекратим закупки российской сырой нефти на спотовом рынке и не будем продлевать срочные контракты. В то же время, в тесной консультации с правительствами, мы изменим нашу цепочку поставок сырой нефти, чтобы исключить российские объемы».В Shell обещают проделать это все как можно быстрее, но предупреждают, что по не зависящим от них причинам «могут уйти недели». В России будут закрыты все станции технического обслуживания компании, а также приостановлено производство авиатоплива и смазочных материалов. Страны Запада пока не ввели санкции в отношении импорта российской нефти, опасаясь, что это приведет к росту и без того высоких цен на энергоносители во всем мире. Но, судя по сообщениям западных информ агентств, США и ЕС обсуждают такую возможность, пишет BBC. Как прогнозируют в Capital Economics: «Резко вырастает и возможность банкротства России как государства. В случае полного запрета на импорт нефти и газа из России цены на нефть вырастут до 160 долларов за баррель и затем будут сохраняться еще долго на высоком уровне».
* **Британская нефтяная компания BP не будет заключать новых контрактов на покупку российской нефти и газа**. Об этом сообщило агентство Bloomberg со ссылкой на полученный по телефону комментарий представителя компании. "Единственным исключением была бы ситуация, при которой возникла бы угроза безопасности поставок энергоносителей потребителям", - приводит агентство слова собеседника. Покупка углеводородов по действующим контрактам при этом будет продолжаться.
* **Новые адресные санкции** в отношении граждан и предприятий России и Республики Беларусь Европейский Союз (ЕС) опубликовал сегодня на своем сайте. Для России, в числе прочего, поправка вводит новые ограничения на экспорт технологий морской навигации и радиосвязи и добавляет [Российский морской регистр судоходства](http://portnews.ru/companies/rossijskij_morskoj_registr_sudohodstva/#_blank) (РС) в список государственных предприятий, на которые распространяются ограничения финансирования. **Кроме того, вводится положение о предварительном обмене информацией для экспорта оборудования для обеспечения безопасности на море.**
* **Оператор Клайпедского СПГ-терминала, литовская компания KN приостанавливает прием грузов от российской компании «Новатэк».** Компании группы «Новатэк» поставляют грузы на терминалы СПГ. Хотя сама KN не имеет контрактов с российской компанией, она связалась со своими клиентами и попросила обеспечить соблюдение санкций в их деятельности, пишет enkorr. В связи с отсутствием информации о соблюдении пользователями СПГ-терминала санкций, прием грузов «Новатэка» на СПГ-терминале приостанавливается. В 2021 году через СПГ-терминал в Клайпеде прошло 62% всего потребляемого газа в Литве, Латвии, Эстонии и Финляндии. В прошлом году большая его часть была импортирована из США через инфраструктуру KN. Klaipėdos nafta (KN) (Клайпедос нафта — «Клайпедская нефть») — литовская компания, контролирующая нефтетерминалы в Клайпедском порту, Субачюсе и несколько терминалов сжиженного газа. ПАО «Новатэк» — компания, занимающаяся добычей природного газа, вторая в России по объёмам производства.
* **Один из крупнейших в мире трейдеров сельскохозяйственной продукцией, компания Louis Dreyfus (LDC), приостановила деятельность в России.** Дополнительной информации для своих клиентов компания не предоставила, а просто уведомила их по электронной почте о приостановлении работы, сообщает Refinitiv Agriculture.

**ЦЕНА САНКЦИЙ**

Maersk сообщил о временном прекращении приема новых букингов на/из Санкт-Петербурга, Калининграда и Новороссийска. Ранее в качестве исключения принимались к перевозке продукты питания, медикаменты и гуманитарные грузы. Теперь, поясняет линия, все большее число терминалов в Европе уведомляет о невозможности обрабатывать дополнительные грузы, идущие из/на Россию, в том числе в трансшипменте. «Таможенные органы в ЕС и Великобритании проверяют все проходящие через терминалы контейнеры на/из России в поисках санкционных грузов и грузов, подпадающих под ограничения (главным образом, упор делается на санкционных грузах и грузах включенных в санкционные списки сторон. Это является прямым следствием санкций и имеет косвенные последствия, поскольку грузы задерживаются, а в портах трансшипмента возникают заторы, что негативно сказывается на цепочках поставок наших клиентов. Последствия глобальные, они затрагивают не только торговлю с Россией», – говорится в выпущенном Maersk FAQ. «Чтобы справиться с заторам в европейских портах, мы временно придерживаем выдачу контейнеров под подтвержденные букинги, а также останавливаем все затаренные контейнеры назначением на Россию в первом порту погрузки или трансшипмента». Дальний Восток, по информации линии, на данный момент не затронут, но букинги принимаются только на продовольственные товары, медицинскую продукцию и гуманитарные грузы. На [трансконтинентальном жд сервисе](https://seanews.ru/2020/03/30/ru-maersk-zapustil-pervyj-mezhkontinentalnyj-poezd-iz-peterburga/) прием букингов в обоих направлениях временно прекращен с 3 марта. Также приостановлен прием букингов на доставку/отправку грузов в/из России и на/с Украины авиатранспортом. «Мы видим потенциальный риск с точки зрения стоимости авиаперевозок, поскольку авиапространство сокращается, а цены на авиатопливо и стразовые раходы могут вырасти», – отмечают в Maersk. Кроме того, приостановлен прием новых букингов на/из Беларуси за исключением продовольствия, медикаментов и гуманитарных грузов.

*seanews.ru*

**О НОВЫХ ИГРОКАХ ФРАХТОВОГО РЫНКА, КОНКУРЕНЦИИ И ОЖИДАНИЯХ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

Крупные контейнерные линии приостановили доставку в Россию и не принимают букинги на Россию. Заготовленных антикризисных планов на такие случаи у российских перевозчиков, как правило, нет, поэтому действовать приходится по обстоятельствам: даже в самых плохих ситуациях имеются возможности, главное – их находить и реализовывать. Чего ждать российским перевозчикам и их клиентам на европейском фрахтовом рынке, какие тенденции намечаются и как пройти логистическому бизнесу неопределенность с минимальными потерями, *своим прогнозом поделился Александр Брейзе, исполнительный директор компании «ТВС», специализирующейся на организации морского фрахта, других транспортных услуг и аренде контейнерного оборудования.*

— Европейский рынок находится в режиме ожидания, чего он ждет? Как в настоящее время работает рынок Юго-Восточной Азии?

— Я предлагаю обсудить фрахтовые рынки Юго-Восточной Азии и Европы отдельно, так как каждый из них имеет свои особенности. Рынок Юго-Восточной Азии уже давно работает по высоким фрахтовым ставкам. Все началось с быстрого роста тарифов морских линий, что позволило новым игрокам выйти на фрахтовый рынок и закрепиться на нём. Это открыло дополнительные возможности и для грузовладельцев. Во-первых, появилась новая опция отправки грузов в Россию. Во-вторых, присутствие на рынке большого количества подрядчиков позволяет диверсифицировать потоки и таким образом снижать риски. Что касается нынешней ситуации, выход с рынка крупных игроков никак нельзя назвать положительной тенденцией. Мы рассчитываем на то, что это временная мера и привычные сервисы скоро восстановятся. Ведь дефицит предложения на рынке (в нашем случае на фрахтовом) может привести к негативным последствиям для всех участников. Теперь давайте посмотрим, что происходит в Европе. На мой взгляд, рынок в этом регионе находится в режиме ожидания более благоприятной обстановки в мире в целом. Европейские компании всегда уделяли значительное внимание соблюдению правил и ограничений, выбирая надёжных партнёров для работы вдолгую, и даже готовы ради этого поступиться доходностью. Я некоторое время жил и работал в Германии, поэтому знаю об этом не понаслышке. Но есть, по моему мнению, объективные обстоятельства, которые должны расшевелить рынок. Например, площади европейских терминалов не безграничны, а суда – это не складские площадки для хранения грузов на борту. Сейчас линейные оперативные менеджеры выполняют ювелирную работу по распределению грузов, которые находятся в пути. Но долго ли можно будет сдерживать грузопоток? Это вопрос, ответ на который мы в скором времени получим.

— Можно ли говорить о том, что Китай в ближайшее время может задать новые векторы контейнерному рынку?

— Мне кажется, векторы для бизнеса должна задавать не одна страна, а все игроки на международном рынке, ведь зачастую работа одних игроков невозможна без других.

— Вы отметили, что рекордно высокие фрахтовые ставки привели к появлению на рынке новых, небольших игроков. Смогут ли они сейчас укрепиться на рынке контейнерных перевозок? К чему приведет конкуренция среди них и вообще – будет ли конкуренция?

— Полагаю, что среди недавно вышедших на рынок контейнерных перевозок компаний нет случайных игроков. Тут, определённо, достаточно много профессионалов. Они воспользовались ситуацией, вышли на рынок и сейчас укрепляют свои позиции. В связи с тем, что объём грузопотока из Юго-Восточной Азии по всему миру продолжает расти, я бы стал говорить больше о партнерстве, нежели о конкуренции. Работа есть для всех. Несомненно, доля конкуренции присутствует, и, если она здоровая, то это скажется только положительно на всей отрасли. Говоря про здоровую конкуренцию, я имею в виду то, что не должно быть необоснованного демпинга, который приведёт к чрезмерному снижению ставок и банкротству некоторых участников рынка.

— Есть ли у компании TVS альтернативные схемы доставки контейнеров? Какие услуги предлагает компания с учетом ситуации?

— В настоящее время усложнилась сама процедура отправки грузов в Россию, но говорить о полной остановке перевозок пока рано. Для доставки грузов с территории Европы можно менять вид транспорта и с увеличением бюджета двигаться далее, пройдя необходимые таможенные процедуры. Для доставки грузов из Юго-Восточной Азии в РФ мы предлагаем наряду с линейным также и нелинейный «альтернативный» сервис, включающий тот же комплекс услуг: предоставление контейнера, морской фрахт, доставка по ж/д до пункта назначения в России. [TVS имеет надёжных партнёров по всему миру](https://tvs.company/#_blank), поэтому мы готовы выдать контейнер практически в любой точке мира и осуществить перевозку в любую страну.

— Как меняется деятельность российских транспортных компаний? На что можно сейчас ориентироваться перевозчикам, на что полагаться их клиентам?

— Я уже давно в логистике и с уверенностью могу сказать, что невозможно работать долго и успешно, если единственное, что делает ваша компания – это перекупка хорошей логистической схемы. Необходимо самим эти схемы придумывать, постоянно искать новые пути доставки груза, подстраиваться по веяния рынка. Компания, не имеющая собственных активов, продает в первую очередь своё умение верно «срастить» логистическую схему. TVS – как раз та компания, которая не останавливается на достигнутом и готова адаптироваться под меняющийся рынок. Именно это мы сейчас и делаем: выстаиваем новые схемы и меняемся вместе рынком.

— В каком режиме сейчас работают специалисты TVS?

— Сотрудники компании готовы ответить клиентам по оперативным вопросам практически в любое время, ведь груз перемещается постоянно: либо во времени, либо в пространстве.

— Ваши пожелания российскому рынку.

— Я искренне желаю всем игрокам фрахтового и логистического рынка выдержанности и удачи в это непростое время. И конечно же, нахождения новых выгодных логистических решений и надёжных партнеров. А всем людям – больше взаимопонимания и мира!

*seanews.ru*

**КАКОЙ ФЛОТ ПОДПАДАЕТ ПОД САНКЦИИ: ОЦЕНКИ ЭКСПЕРТОВ**

Аналитикам Lloyd's List удалось выяснить, как громкие санкции против российского судоходства могут сказаться на рынке. **Как известно, было объявлено, что российский флот не получит разрешения на швартовки в Великобритании. Теперь вышло уточнение, что российские грузы на борту судов, не принадлежащих России, будут свободно курсировать между российскими и британскими портами.**   
Теперь остается выяснить, чей именно флот перевозит российские грузы. Статистика показывает, что абсолютное большинство из зафрахтованных 829 судов, аффилированных с Россией, ходят под флагами стран ЕС. На первом месте – флаг Нидерландов, на втором – Германии, на третьем – Польши. Ни одна из этих стран себя не обидела.

Для справки: всего между РФ и странами ЕС курсирует 6448 судов. И средних – лишь единицы под российским флагом. А за всеми остальными так или иначе стоят управляющие компании с российскими корнями. За их деятельностью практически невозможно уследить.

**Какой флот попадает под санкции**

В списке выделяется 429 судов дедвейтом более 10 тыс. т. Из них 16% – доля трамповых балкеров. Их судьба может оказаться незавидной, но такой флот смогут восполнить. Однако почти 20% составляют линейные танкеры для сырой нефти, еще 12% – трамповые танкеры. Если они будут вынуты из рейсооборота, то тут уже у англичан возникнет ощутимый дефицит танкерного тоннажа. Пока большинство из всей армады остается в работе. Юристы после объявления драконовских мер рекомендовали немедленно отклониться от курса или встать на якорь в ожидании заказов в других странах всего лишь двум десяткам судов под управлением российских компаний. Остальные де-факто получили статус «нероссийского» флота, которому не запрещается швартоваться в российских портах и выгружаться в Великобритании.   
Правда, вслед за Великобританией Европарламент принял резолюцию, призывающую порты ЕС блокировать заход российских судов. В ЕС пошли дальше англичан, поскольку объявили о том, что запрет должен включать суда, для которых последний или следующий порт захода находится в РФ, за исключением случаев, когда это необходимо по гуманитарным причинам.

**Дьявол – в деталях**

Нюанс в том, что документ Великобритании – прямого действия, а резолюция ЕС не является юридически обязательной в ее нынешнем формате. Ее будут выполнять только те страны, парламенты которых ратифицируют данный документ. Поэтому еще предстоит продавить соответствующие решения. Кроме того, предстоит определить порядок контроля и регулирования судозаходов судов из портов РФ.  
В Великобритании, как предполагается, Минтранс составит черный список, который будет распространен среди капитанов английских морских портов. Они и будут регулировать судозаходы. Однако даже если судно получит разрешение на вход в порт, там его могут задержать по согласованию с морской администрацией. С юридической точки зрения такое решение выглядит противоречивым, поэтому в принципе может быть оспорено судовладельцем.

Кстати, Национальная сеть Великобритании уже оспорила запрет на газовозы, заявив, что он не должен распространяться на поставки СПГ, поскольку в данном случае решение о ввозе утверждает департамент бизнеса, энергетики и промышленной стратегии об импорте СПГ. И в данном случае его следует рассматривать как госзаказ. Тогда место происхождения СПГ не должно иметь значения.  
Подобная процедура распространялась на ввоз более чем 4 млн кубометров СПГ из России в 2021 году, что составило около 17% от всего импорта СПГ в Великобритании. И пока англичане дискутируют, газовоз «Кристоф де Маржери» («Совкомфлот») был перенаправлен из Великобритании во Францию, где пока еще не успели прописать процедуры действия запрета. При необходимости произойдет ротация в другие регионы мира, поскольку газовозы на мировом рынке в дефиците.

Кроме того, Великобритания в 2021 году ввезла из РФ около 3,61 млн т сырой нефти, что составляет около 1,4% от общего объема экспорта российской нефти. Соответственно речь идет лишь о небольшой доле судов, которая опять-таки найдет работы в других регионах мира.

**Болезненные последствия**

При этом ротации не пройдут безболезненно для английского рынка. Дело в том, что оставшиеся танкеры попадут в зону повышенных рисков. Соответственно возрастет страховка. А это еще больше подогреет ставки фрахта, которые на танкеры и без того растут.

Понятно также, что судовладельцы значительной части флота, курсирующего между морскими портами ЕС, постараются снять суда с европейских маршрутов, даже если капитаны портов будут выдавать разрешения на заходы. Ведь в порту остаются риски непредвиденных задержек и штрафов, которые могут свалиться как снег на голову.

Ожидаются также и другие процессы: иностранный бизнес будет выходить из кооперации с российскими морскими портами (больше всего таких взаимосвязей в сфере обеспечения бункеровок), а российский, в свою очередь, покидать судоходные компании. Это создаст дополнительные риски для судоходства в зоне ЕС, поскольку нарушит логистику не только перевозок, но и заправок флота топливом.  
К такому выводу пришли юристы на вебинаре BIMCO. Они предположили, что модель, принятая Великобританией, в итоге распространится и на другие страны ЕС. В таком случае наконец появится разъяснение, что означает запрет на перевозки, связанные с Россией. Это может быть истолковано как использование судов принадлежащим, зафрахтованным или управляемым лицом из РФ. Стало быть, все остальные виды перевозок грузов из морских портов РФ следует считать «не связанными с Россией».  
Партнер Crowell & Moring Мишель Линдерман пояснила, что если не будет уточнений, то список санкционного флота окажется просто огромным («очень, очень широким»).

**Европе придется учиться отделять зерна от плевел**

Дэвид DJ Вольф, партнер юридической фирмы, считает, что необходимо зонирование. Иначе категория запрещенных лиц охватит гораздо более широкий круг лиц, чем предполагалось, – в него попадут не только россияне, но и все те, кто мог платить или получать оплату от морских операторов, которые окажутся под санкциями. Иными словами – представители европейских компаний.

Так что каким-то образом контрагентов придется сортировать. Иначе компании могут попасть в опалу из-за любой мелочи – например, если просто заплатят члену экипажа за работу, а платеж в итоге осядет в санкционном российском банке.

При этом участники вебинара обратили внимание на то, что США ввели санкции против российских банков избирательно, а не тотально. Причем одни санкционные банки подверглись большему количеству ограничений, а другие – меньшему. В итоге осталось достаточно широкое поле для того, чтобы совершать сделки с РФ. А Европа в этом плане решила действовать непродуманно.

Еще сложнее механизм американских санкций в отношении российских олигархов, поскольку касались непрозрачной структуры их деловых связей. В итоге любой контрагент в ЕС может запросто напороться на мину, если не подозревает, что имеет дело со структурой, которая может быть под влиянием российских олигархов. Причем в США еще не определили, как будут регулировать судоходство в направлении России, как это было с Ираном. В настоящее время судовладельцы могут перевозить грузы, которые, как потом выяснится, будут отнесены к санкционным электронным товарам и товарам с искусственным интеллектом. Ведь инструментов контроля за выполнением принятых решений нет. И их сложно реализовать.   
Пока банки просто приостанавливают свою деятельность, связанную с кредитованием российских операций, и отказываются открывать аккредитивы под них. В итоге европейцы, если не найдут внятных решений, окажутся в пучине дорогостоящих договорных споров. При этом контролирующие и судебные органы захлебнутся в потоке разбирательств, потому что конфликтов и так хватает, как отметили европейские юристы.  
**О чем думают судовладельцы?**

На эту тему поделился представитель датского оператора танкерного флота Torm. По его мнению, санкции приведут к волатильности глобального рынка морских перевозок на длительный период времени, поскольку будут нарушены торговые потоки. При любом раскладе ставки фрахта на танкерные перевозки будут расти. Игрокам придется сталкиваться с различными черными лебедями.

Рынок будут лихорадить финансовые контрагенты из-за рисков кредитования перевозок в сторону морских портов РФ, волатильности ставок фрахта, роста бункерных расходов и роста стоимости судов, которые будут пополнять флот.

При этом мировой спрос на нефть в 2022 году вернулся к допандемийному уровню. Однако поставщики сырья опасаются, что сложившийся тренд окажется неустойчивым и крайне дозированно выводят на рынок дополнительные объемы сырья. В результате страны – потребители нефти продолжают сокращать запасы. И в ближайшее время на глобальных маршрутах будет физически перемещаться меньше нефти, чем используется сейчас.  
Причина простая: в период борьбы с коронавирусом танкерный флот сократился. В частности, респондент из Дании привел пример своей компании: в конце 2021 года у нее осталось 64 танкера на плаву, а 20 судов были проданы или сданы в аренду. Причем последние не вернутся на европейские линии, так как требуют модернизации согласно ужесточающимся евростандартам. Да и на оставшихся танкерах установлен только 51 скруббер, на остальные шесть денег хватит на модернизацию в лучшем случае только в следующем году.  
**Резюме получается таким**: мировая экономика оживает, потребление нефти в ЕС растет, а владельцы танкеров, которые вынуждены модернизировать тоннаж, несут убытки, хотя даже в пандемийном 2020 году у них была прибыль.  
**Шок у судостроителей**

На состояние дел судовладельцев обратили внимание судостроительные компании. Первыми обеспокоенность высказали южнокорейские верфи. Они прогнозируют сокращение заказов на строительство новых танкеров. И не намерены принимать на себя риски содержания избыточных мощностей, поскольку не уверены в том, что смогут получить деньги за строительство нового тоннажа. Особенно если в Сеуле под экспортный контроль в отношении России попадут российские заказы. Дело в том, что солидную часть портфеля крупных южнокорейских судостроителей составляют газовозы, заказанные под перевозки СПГ из РФ. Об этом сообщил представитель Hyundai Heavy Industries.

В частности, в списке заказов – три новых СПГ-танкера atlanticmax, которые планируется поставить «Совкомфлоту» с 2024 года. А всего в портфеле заказов – 32 судна, которые планировалось построить в течение следующих трех лет, их стоимость оценивается в $5 млрд. Финансовый директор «Совкомфлота» Николай Колесников не прокомментировал, как санкции скажутся на данном заказе.  
Кроме того, как выяснилось, Samsung Heavy Industries вместе с российским партнером, верфью «Звезда», строит 15 ледокольных СПГ-танкеров класса arc-7 по заказу «Совкомфлота» и «Новатэка» для перевозок в рамках российского проекта «Арктик СПГ-2». А еще есть заказ на строительство четырех СПГ-танкеров Arc-4, размещенных совместно «Совкомфлотом» и японской компанией Nippon Yusen Kabushiki Kaisha в октябре прошлого года.

При этом заказчик может и повременить с выходом на мировой рынок, что, в свою очередь, создаст ощутимую нехватку тоннажа для СПГ. Все это может парализовать южнокорейские верфи. Свою обеспокоенность на эту тему выразил и представитель Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, поскольку в его портфеле – контракт, заключенный в 2020 году, на строительство шести СПГ-танкеров Arc-7, одна половина из которых – для Mitsui OSK Lines, а другая – опять-таки для «Совкомфлота». Поставки под тот же проект «Арктик СПГ-2» запланированы на 2023 год.

В Министерстве торговли, промышленности и энергетики Южной Кореи, которое курирует верфи страны, оказались не осведомлены о тех принципах, которыми руководствовались при принятии санкций против РФ в Сеуле, но осознают возможные риски.

Дело в том, что под влиянием роста заказов на южнокорейских верфях их акции росли, включая февраль текущего года. А сейчас они на грани спада, как только инвесторы осознают, что, собственно, происходит. Проблема в том, что сейчас столь же крупных проектов разработки месторождений СПГ, как в РФ, в других странах нет.

Кто купит сразу столько продуктовозов усиленного ледового класса, если российский заказчик не сможет расплатиться за них, непонятно. Такой флот нужен только для вывоза сырья из Арктики и дороже обычного. Он заточен под весьма специфический проект. Но об этом никто не подумал.  
Остается добавить, что в прошлом году экспорт российского СПГ в Европу и другие западные страны, такие как Япония, Южная Корея и Тайвань, составил 26 млн т. При этом 32 млн т отправила Австралия в материковый Китай.  
Предполагалось, что Китай будет покупать СПГ у РФ, а австралийский тоннаж переместится на рейсы в страны ЕС. Откуда теперь возьмут дополнительные продуктовозы в Европе – вопрос, конечно, интересный.  
Похоже, что России не следует спешить с ответными санкциями Европе, поскольку та скоро накажет себя сама за санкции против РФ. По крайней мере в сфере судоходства.

*rzd-partner.ru*

**СУДОХОДСТВО**

* **Холдинг «Росэлектроника» Госкорпорации Ростех продемонстрировал работу киберфизической платформы «Аэромобильный лоцман» в акватории Ладожского озера.** Она включает в себя программно-аппаратный комплекс и отечественную беспилотную технику с различным оборудованием. Использование платформы с БПЛА позволит в автоматическом режиме обследовать акваторию Северного морского пути и прибрежные объекты, собирать гидрографическую и гидрометеорологическую информацию. Она также поможет поддерживать связь в слабооборудованных районах Арктической зоны РФ. Платформа «Аэромобильный лоцман» разрабатывается на базе беспилотных летательных аппаратов российского производства. Среди них, в частности, – коптеры самолетного типа, способные работать на протяжении более 6 часов при скорости ветра до 25 метров в секунду. Аппараты оснащены радиолокационными станциями, передающими на пульт оператора различную информацию об обстановке над водой или землей и под их поверхностью.

ПАО «Интелтех» (входит в холдинг «Росэлектроника») выступает в роли руководителя и головного исполнителя проекта «Аэромобильный лоцман» в рамках консорциума предприятий арктической кооперации Санкт-Петербурга. Демонстрация работы платформы проводилась в ледовой акватории Ладожского озера на территории учебно-методического центра «Ладога» Арктического и антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ) в интересах ФГУП «Гидрографическое предприятие» Госкорпорации «Росатом» – гидрографической службы Северного морского пути. Под управлением оператора на берегу БПЛА выполняли радиолокационные измерения с воздуха, проводили гидроакустические наблюдения, совершали посадки и взлеты с покрытой льдом поверхности. Также выполнялись маневрирования с оперативными корректировками задания. «В настоящий момент завершен второй этап реализации проекта по созданию единой аэромобильной платформы для мониторинга акватории Северного морского пути. Мы продемонстрировали коллегам из Росатома работу беспилотников и освещение ими ледовой, батиметрической и наземной обстановки с помощью оптики, трехдиапазонного радара и гидролокатора. По результатам испытаний получены пожелания и корректировки заказчика, которые позволят повысить эффективность работы комплекса в интересах Севморпути», – отметил генеральный директор ПАО «Интелтех» Юрий Николашин.

* **Канада, Королевство Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Швеция и США в совместном заявлении отметили серьезные препятствия для международного сотрудничества в Арктике.** Вместе с тем подписанты выразили готовность поддерживать деятельность Арктического совета, председателем которого в настоящее время является Россия. Ввиду текущих событий представители данных стран не будут выезжать в Россию на заседания Арктического совета. Кроме того, эти государства временно приостанавливают участие во всех заседаниях Совета и его вспомогательных органов до рассмотрения необходимых условий, которые могут позволить продолжить работу Совета.
* **Tallink Grupp в феврале 2022 года перевезла 235 214 пассажиров, что в 3,2 раза больше, чем в феврале 2021 года,** говорится в сообщении компании. Количество перевезенных грузовых единиц увеличилось на 24,8% - до 32 958 ед., количество перевезенных пассажирских транспортных средств выросло более чем в два раза - до 45 295 ед. в сравнении с аналогичным периодом прошлого года.  
  На операционные показатели группы продолжают влиять ограничения, связанные с распространением COVID-19. Наибольшее влияние на положительную динамику в феврале оказали пассажироперевозки по маршруту между Эстонией и Швецией (рост в 5 раз - до 16,3 тыс. человек). Перевозки транспортных средств между странами выросли в 10 раз - до 1011 тыс. ед. Это связано с возобновлением рейсов круизного парома Baltic Queen между Таллинном и Стокгольмом, отмечается в заявлении компании. Кроме этого, более чем в 4 раза до 79,2 тыс. человек выросли перевозки на маршрутах Турку-Стокгольм и Хельсинки-Стокгольм. Круизы парома Silja Serenade между Финляндией и Швецией, лайнера Silja Europa, работающего на маршруте между Финляндией и Эстонией, а также операции между Ригой и Стокгольмом приостановлены до сих пор, подчеркивают в Tallink.  
  AS Tallink Grupp крупнейший оператор грузопассажирских судов в северном регионе Балтийского моря. Компания владеет флотом из 14 судов и работает под брендами Tallink и Silja Line на семи маршрутах. В начале 2017 года компания запустила на маршруте Хельсинки-Таллин быстроходный паром нового поколения на СПГ топливе Megastar. В 2019 году паромы группы перевезли 9,8 млн пассажиров и 380 тыс. накатных грузов.

**ВОЛНУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ**

Большинство участников отрасли морских круизов, которые приостановлены для иностранных туристов два года назад с началом пандемии коронавируса, рискуют провести еще одну навигацию с ограничениями. Впрочем, на фоне закрытия прямого авиасообщения с большинством стран Европы, туристический спрос, вероятно, вырастет на направлении в Турцию и Египет. Весной 2022 года международное круизное сообщение в Сочи, одной из первых в России, планирует возобновить СК «Аквилон». Обслуживание круизных судов и пассажирских паромов в морских портах прекращено из-за запрета на въезд иностранцев, который правительство ввело на фоне пандемии 16 марта 2020 года (распоряжение № 635-р). Участники рынка отмечают, что запрет привел к существенной потере доходов соответствующих пассажирских терминалов, увеличению сроков окупаемости инвестиций, произведенных ранее в их реконструкцию и модернизацию.  Крупнейшие в России морские пассажирские порты и терминалы расположены в Санкт-Петербурге, Сочи, Владивостоке и Петропавловске-Камчатском, их операторами являются АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «[Морской фасад](http://portnews.ru/companies/oao_passazhirskij_port_sankt-peterburg_morskoj_fasad/#_blank)», АО «Морской порт Сочи»,ООО «Владивостокский морской терминал» и ФГУП « [Росморпорт](http://portnews.ru/companies/fgup_rosmorport/#_blank) ».

Компании с 2020 года вынуждены полностью прекратить деятельность, связанную с обслуживанием пассажировкруизных судов. Учитывая сохраняющиеся ограничения в связи с распространением коронавируса и начало военной операции на Украине, операторы пассажирских портов, вероятно, не смогут восстановить деятельность в межудународном сообщении. отраслевые ассоциации настаивают на открытии морских пунктов пропуска через границу, как это уже сделано для автомобильного, железнодорожного и авиатранспорта. О том, что распоряжение правительства РФ в части морских круизов должно быть пересмотрено, не раз заявляла [Ассоциация морских торговых портов (АСОП)](http://portnews.ru/companies/associacija_morskih_torgovyh_portov_asop/#_blank). В последний раз — в начале февраля 2022 года. Основной аргумент отраслевых ассоциаций был в том, что границы открыты для автомобильного, железнодорожного и авиатранспорта, что создает неконкурентное преимущество. «Работа специализированных пассажирских терминалов в России полностью приостановлена. Требуется принятие мер по субсидированию деятельности компаний, по аналогии с авиапредприятиями. К сожалению, этот вопрос до сих пор не решен. Второй год подряд стоит крупнейший в России пассажирский порт «[Морской фасад](http://portnews.ru/companies/oao_passazhirskij_port_sankt-peterburg_morskoj_fasad/#_blank)» в Санкт-Петербурге, а также терминалы в порту Сочи, Владивосток, Петропавловск-Камчатский.

Приступить к выполнению международных рейсов весной этого года, вероятно, сможет только ООО СК «Аквилон» (оперирует лайнером Astoria Grande) из морского порта Сочи. Маршруты пока будут кольцевыми — без возможности принять дополнительных туристов в городах с судозаходами или купить только часть пути. В предстоящем навигационном сезоне лайнер (вместимость — более 1100 пассажиров) планировал выполнить 16 круизов по маршрутам в Турцию, Египет, Кипр, Израиль и Грузию.  В АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «[Морской фасад](http://portnews.ru/companies/oao_passazhirskij_port_sankt-peterburg_morskoj_fasad/#_blank)» сообщили, что управляющая компания вела переговоры о возобновлении приема иностранных туристов на круизных пассажирских судах, а заход первого лайнера SH Vega компании V.Ships Leisure мог состояться в апреле 2022 года.

Информация о возобновлении судозаходов в порты Дальнего Востока на середину февраля 2022 года не подтверждалась.

В общем объеме круизного рынка в мире доля России составляет менее 2%. *В общем объеме круизного рынка в мире доля России составляет менее 2% или около 500 тыс. человек.*

*portnews.ru*

**МОРЯКАМ**

* **Генеральный директор, председатель правления ПАО**[**«Совкомфлот»**](http://portnews.ru/companies/pao_sovkomflot/#_blank)**Игорь Тонковидов обратился к капитанам и членам экипажей судов** Группы компаний СКФ.  
  Несмотря на ограничения, под которые в том числе попало ПАО «[Совкомфлот](http://portnews.ru/companies/pao_sovkomflot/)», компания продолжает работу по морской перевозке энергоносителей, выполняя обязательства перед клиентами и партнерами.  
  При этом, как подчеркнул Игорь Тонковидов, **«абсолютным приоритетом для нас остается забота о членах экипажей и сотрудниках береговых подразделений, их здоровье и безопасность».**  
  Глава «[Совкомфлот](http://portnews.ru/companies/pao_sovkomflot/#_blank)а» заверил коллег, что компания выполнит все свои обязательства, и «каждый вне зависимости от обстоятельств получит причитающуюся ему заработную плату в полном объеме».  
  Компания также приняла оперативные меры для обеспечения своевременной репатриации членов экипажей. Логистическая цепочка репатриации была скорректирована из-за введенных некоторыми странами ограничений на прямое авиасообщение с Россией, однако на текущий момент еще ни одна смена экипажа не была отменена из-за ограничения перелетов.  
  Кроме того, в связи с временной приостановкой работы ряда аэропортов юга России успешно организована доставка экипажей с помощью чартерного наземного транспорта.  
  «Компания приложит все усилия, чтобы обеспечить бесперебойную работу флота и береговых подразделений», - подчеркнул Игорь Тонковидов.
* **Судоходная отрасль обеспокоена кризисом смены экипажей, который может усугубиться, если российско-украинский конфликт продолжится.** По данным BIMCO за прошлый год, россияне составляли 10,5% всех моряков глобального торгового флота (более 198 тыс. человек), украинцы - 4% (76,5 тыс.). В публикации отмечается, что в условиях военных действий мужчинам в возрасте от 18 до 60 лет не разрешено покидать Украину, аэропорты и порты закрыты, поэтому моряки не могут выехать из страны. Для российских моряков перемещение за пределы России также становится проблематичным, плюс судовладельцы предупреждают о возможных проблемах с оплатой в связи с банковскими санкциями. В этих условиях управляющие компании пытаются договориться с действующими экипажами на судах о продлении их контрактов. Также они обеспокоены растущими рисками возникновения конфликтов на борту, так как многие экипажи имеют в своем составе как русских, так и украинских моряков, - передает ТАСС.
* **В Британии портовые рабочие отказались разгружать танкер под немецким флагом с российской нефтью**. "Сикод" (Seacod) под немецким флагом причалил к терминалу на реке Мерси с разрешения портовых властей в четверг, - сообщает Delfi.  Британское правительство запретило вход в порты любых судов, связанных с Россией из-за российского вторжения в Украину. Местный профсоюз сообщил, что груз на борту "Сикода" не подпадает под запрет, но рабочие разгружать его не будут ни при каких условиях, а правительство должно "закрыть лазейки" в том, как запрет регулируется на практике.
* **Профсоюз The International Longshore and Warehouse Union (ILWU) заявил об «акте солидарности» с Украиной, который осуществляют работники 29 портов**. Профсоюз представляет докеров американского западного побережья. Как сообщила пресс-служба ILWU, более 20 тыс. работников в США и Канаде не будут разгружать груз и товары, пришедшие из Российской Федерации, а также груз, транспортируемый российскими судами.
* **Запущена процедура общественного обсуждения Женевской декларации о правах человека на море, подготовленной и опубликованной Организацией по защите прав человека на море  Human Rights at Sea** (HRAS), говорится в сообщении организации. Декларация онована на принципе, согласно которому права человека применяются на море так же, как и на суше. Учитывая, что в любой данный момент в море находится 30 млн человек, имеются свидетельства широко распространенных и преднамеренных нарушений прав человека. К ним относятся пиратство, рабство, оставленность, торговля людьми, детский труд, дискриминация и притеснения. Масштабы и серьезность этих злоупотреблений частично объясняются проблемой, известной как «морская слепота»: то, что происходит в море, далеко от внимания средств массовой информации. Эта «морская слепота» создала культуру безнаказанности. Если бы эти нарушения прав человека происходили на суше, они были бы обнародованы и устранены. Однако, когда они разворачиваются за горизонтом и исчезают из поля зрения, те, у кого есть возможность вмешаться, не всегда осознают проблему.  
  Женевская декларация о правах человека на море построена вокруг четырех принципов, имеющих центральное значение для защиты прав человека на море: права человека универсальны; они применимы на море так же, как и на суше; все лица, находящиеся в море, без каких-либо различий, имеют права человека; нет никаких особых морских причин для отказа в правах человека на море; на море должны соблюдаться все права человека, установленные как договорным, так и обычным международным правом. Публикация Декларации последовала за тремя годами исследований, состоящей из экспертов в области государственного, международного, гуманитарного права и права в отношении беженцев. Декларация раскрывает доказательства нарушений прав человека и содержит рекомендации для государств порта, прибрежных государств и государств флага.  
  Декларация теперь открыта для общественного обсуждения в течение следующих 6 месяцев (закрывается 1 сентября 2022 года)
* **Международная морская организация (IMO) проведет внеочередное заседание своего Совета для рассмотрения последствий для судоходства и моряков ситуации в Черном и Азовском морях**, говорится в сообщении организации. Внеочередная сессия (CES 35) была созвана по просьбе нескольких членов Совета и пройдет 10-11 марта в дистанционной форме. Напомним, Российская Федерация переизбрана в Совет IMO на предстоящий двухлетний период 2022-2023 годов по категории «А». По уровню поддержки государств-членов IMO Россия заняла третье место в категории, обойдя, среди прочих, такие страны как Великобритания, Китай, США. Совет руководит работой организации в период между сессиями Ассамблеи. Он состоит из 40 государств-членов ИМО, избираемых на двухлетний период по следующим категориям: «A» – 10 ведущих морских государств, «В» – 10 иных государств, значительных с точки зрения международной морской торговли, «С» – 20 морских государств, заинтересованных в морских перевозках или судоходстве, чье присутствие в Совете призвано обеспечивать географическое представительство различных регионов мира.   
  Российская Федерация избирается в Совет ИМО по категории «А», начиная с 1958 года – первого года работы ИМО. В компетенцию Совета ИМО входит одобрение стратегических документов организации, руководство деятельностью Секретариата ИМО, решение вопросов членства в ИМО, рассмотрение финансовых, кадровых, организационных вопросов, включая бюджет, избрание генерального секретаря.

**МПС ПРИЗЫВАЕТ ВЛАСТИ СТРАН ОБЕСПЕЧИТЬ ДОСТУП МОРЯКОВ К СРОЧНОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ, В КОТОРОМ ИМ ВСЁ ЧАЩЕ ОТКАЗЫВАЮТ В СВЯЗИ С ПАНДЕМИЙНЫМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ**

В недавнем докладе Специального Трехстороннего комитета МОТ по Конвенции о труде в морском судоходстве прокомментировали последний отчёт Комитета экспертов (в состав которого входят 20 авторитетных юристов): “...с глубоким сожалением отмечаем случаи отказа морякам в доступе к медицинской помощи на берегу, иногда даже в ситуациях крайней необходимости”.

О некоторых из таких случаев сообщалось в СМИ. Это и моряки с переломами, которым посоветовали принимать обезболивающие и оставаться на борту, и старший механик, которого рвало кровью, но которому так и не позволили сойти на берег и обратиться за профессиональной медицинской помощью, и отказ в репатриации капитана, который перенес на борту инфаркт, и в итоге умер, не получив медицинской помощи.   
Власти стран, многие из которых, несмотря на призыв ООН, еще не признали моряков ключевыми работниками, используют широкий набор "форс-мажорных обстоятельств", чтобы отказать морякам в медицинской помощи. Ссылаясь на эти самые "форс-мажорные обстоятельства", власти обходят основополагающие принципы, принятые в отношении здоровья и благополучия, такие как те, которые содержатся в Конвенции о труде в морском судоходстве. Однако, МОТ постановила, что с учётом того, что с начала пандемии прошло почти два года, «... «форс-мажорные обстоятельства» не следует рассматривать как вескую причину ущемления прав моряков».

Международная палата судоходства (МПС), которая представляет 80% мирового торгового флота, поддержала рекомендации МОТ и призвала все страны признать моряков ключевыми работниками, относиться к ним соответственно, предоставлять им доступ к медицинской помощи на берегу, когда это необходимо, и уделять приоритетное внимание вакцинации моряков против Covid-19. Комитет МОТ также указал, что отказ морякам в медицинской помощи может еще больше усилить давление на глобальные цепочки поставок. В нем отмечалось, что “...ситуация со сменой экипажа остается критической и, по-видимому, ухудшается, что ставит под угрозу безопасную и бесперебойную доставку жизненно важных товаров”. По данным МПС, несмотря на то, что пик кризиса смены экипажа, когда из-за ковидных ограничений около 400 000 «застряли» на борту своих судов или не могли присоединиться к своим судам, прошёл, значительная часть моряков по-прежнему испытывает проблемы, связанные с этими ограничениями. Вот как прокомментировала ситуацию Директор юридической службы МПС Киран Хосла: “Последний доклад Комитета экспертов МОТ продолжает идею, высказанную в историческом докладе МОТ 2020 года, признавшем несостоятельность стран в выполнении перед моряками налагаемых на них международным правом обязательств в период пандемии COVID-19. Затем МОТ призвала правительства признать моряков ключевыми работниками и реализовать этот статус на практике, в том числе разрешить морякам сходить на берег в портах для обращения за медицинской помощью. Теперь Комитет ясно дал понять, что правительства больше не могут прикрываться так называемыми непредвиденными обстоятельствами, чтобы ущемлять моряков в их основных правах. На протяжении всей пандемии судовладельцы со своими судами и экипажами обеспечивали мир продовольствием, топливом и медикаментами. Но правительства не торопятся признавать моряков ключевыми работниками, тем самым наносят вред как их здоровью, так и нормальному функционированию глобальных цепочек поставок. Через два года после начала пандемии у правительств нет оправданий для того, чтобы прятаться за форс-мажорными обстоятельствами".  
МПС на прошлой неделе выпустила новый цикл медицинских рекомендаций для операторов судов и судоходных компаний, касающихся здоровья и благополучия моряков, а также вакцинации. Руководство содержит обновленную информацию о посадке на борт и сходе моряков с судна в соответствии с соответствующими правилами COVID-19, а также новые рекомендации по репатриации тел умерших в рейсе моряков.  
*ics-shipping.org*

**БЕЗОПАСНОСТЬ**

**«ЗЕЛЁНЫЙ» ПЕРЕХОД ДОЛЖЕН ПРЕДУСМАТРИВАТЬ СОХРАНЕНИЕ БЕЗОПАСНЫХ УРОВНЕЙ КОМПЛЕКТОВАНИЯ ЭКИПАЖЕЙ**

Два направления технологических инноваций в судоходстве ставят противоречивые задачи для крупнейшей профсоюзной организации транспортников.

Международная федерация транспортников (ITF) надеется, что участники отрасли в стремлении к большей производительности и внедрению автономных технологий на борту судов не забудут учесть, что переход судоходства на экологичные виды топлива влечёт за собой повышение требований к членам экипажей.

Декарбонизация судоходной отрасли влечёт за собой изменение набора профессиональных компетенций, которыми должны обладать члены экипажей судов, которые в ближайшем будущем будут работать на новых видах топлива.

Призывая к «справедливому переходу», МФТ стремится заручиться гарантиями выполнения требований к безопасному уровню комплектования экипажей. МФТ настаивает на том, что внедрение новых технологий должно сопровождаться внедрением более безопасных методов работы на борту.

Фабрицио Барселлона, Координатор секции моряков и внутреннего водного транспорта ITF подчеркнул, что понятие безопасного количества членов экипажа на борту судов выходит за рамки нормативных требований, которыми является так называемый «минимальный безопасный состав экипажа».

«Всем понятно, что если бы перед экипажем стояла задача просто переместить судно из пункта А в пункт Б, то потребовалось бы одно количество экипажа, но поскольку помимо этого во время рейса экипаж выполняет много другой работы, такой как ремонт, техобслуживание и другие, то необходимо дополнительное количество членов экипажа. Таким образом, наша цель на будущее заключается в том, чтобы убедиться, что сокращение минимального безопасного состава экипажа, которое мы наблюдаем сегодня, не отразится негативно на действительной численности экипажей».

Профсоюз также настаивает на том, что переход к судоходства на экологичное топливо должен сопровождаться усилиями по созданию рабочих мест на борту для женщин и молодых моряков.

По мнению Фабрицио Барселлоны, для этого морякам нужно предложить карьерный путь, который выходит за рамки работы в море. «Если предложить морякам осваивать дополнительные навыки, которые могут помочь им после завершения их морской карьеры стать специалистом в той или иной отрасли, но уже на берегу, то это было бы выгодно для многих стран - иметь потенциальные высококвалифицированные кадры, которые могут вернуться и работать у себя в стране», — сказал он.

«Сегодня такой возможности или карьерного пути нет».

Кроме того, Ф. Барселлона указал на необходимость обеспечить морякам доступ к Интернету, и не только потому, что для молодого поколения это стало неотъемлемой частью жизни. «Наша цель не в том, чтобы обеспечить морякам круглосуточный доступ к WhatsApp или просмотру веб-страниц в сети, в наличии качественной связи судна с берегом мы видим возможность для электронного обучения и обучения, которое у компании будет возможность продолжать, пока моряки находятся на борту», ​​— отметил Фабрицио Барселлона.

*Tradewindsnews.com*

**ЛУЧШИЕ ПРАКТИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПИРАТСТВУ В АЗИИ**Центр обмена информацией Соглашения по региональному сотрудничеству в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии (ReCAAP ISC) совместно с IFC и Рабочей группой, в которую вошли представители других заинтересованных сторон судоходной отрасли, опубликовали «Региональное руководство 2 по противодействию пиратству и вооруженному разбою против судов в Азии».

**Ключевые требования**  
Определить угрозу  
Провести оценку рисков  
Принять меры по защите судна  
Информировать соответствующие службы   
Взаимодействовать  
Данное Региональное руководство 2 предлагает вниманию судоходного сообщества обновленную информацию MARSEC в Азии, которая включает типы пиратских нападений и вооруженных ограблений, рекомендации по превентивным мерам и контактные данные соответствующих правоохранительных органов.  
  
**Текущие угрозы в Азии**  
Преступную деятельность с участием судов, осуществляемую в Азиатском регионе, можно в общих чертах разделить на следующие категории:  
*Вооруженный разбой и грабежи:* Главным образом такие нападения производятся с целью наживы и осуществляются, когда суда находятся в прибрежных водах. Суда особенно уязвимы, когда команда мостика занята навигацией в загруженных водах или среди множества мелких островов. Нападения на суда на ходу были зарегистрированы в Малаккском и Сингапурском проливах (SOMS), в частности, в восточном направлении от линии раздела движения судов в Сингапурском проливе и в Южно-Китайском море. Основная цель преступников — ограбить и скрыться от экипажа.  
*Угон судов:* на момент публикации последний зарегистрированный угон судна в Азии произошел в мае 2016 года. Этот инцидент произошел с нефтяным танкером в водах Юго-Восточной Азии. Угоны танкеров обычно происходят в темное время суток; и происходили в основном в южной части Южно-Китайского моря и в Малаккском проливе с 2011 по 2017 год. Жертвами подобных преступлений главным образом становились небольшие танкеры, чаще всего - с низким надводным бортом.

Также, отмечается, что мишенями преступников становились суда, перевозившие нефть определенного сорта, что позволяет предположить, что у преступников были информаторы, сообщавшие им инсайдерскую информацию о грузе, расписании и маршруте движения интересовавших пиратов судов. Преступники удерживали суда на время от нескольких часов до нескольких дней, за которое они перегружали нефть на меньшее «фидерное» судно.

*Похищение экипажа с целью получения выкупа*. Серьезные преступления, связанные с похищением экипажа с целью получения выкупа совершались членами группировки Абу Сайяф. Мишенями становились суда, проходившие транзитом через воды Восточного Сабаха, Малайзии, а также через моря Сулу и Сулавеси в районе Филиппин. Стандартный выбор пиратов - тихоходные суда с низким надводным бортом, такие как буксиры и рыболовные суда/траулеры. Предпринимались, также, попытки атаковать более крупные суда, но безуспешно. Цель преступников состояла в получении выкупа от судовладельцев или родственников похищенных жертв.

**Методы и средства, которые используют преступники, чтобы проникнуть на борт судов**:

в Азии преступники часто используют небольшие деревянные лодки или рыбацкие лодки (чтобы быть как можно незаметнее) и различные инструменты, включая шесты, крюки и тросы — чтобы забраться на борт. Плавучие базы в азиатских водах пираты практически не используют, поскольку большинство нападений происходит в портах, на якорных стоянках или недалеко от берега.

**Оценка рисков**

При оценке рисков следует изучить эффективность уже принятых мер безопасности и определить дополнительные доступные меры по предотвращению, смягчению рисков и ликвидации их последствий. Оценка риска должна включать следующие аспекты, но не ограничиваться ими:  
  
Безопасность экипажа (меры по предотвращению проникновения посторонних на борт, в жилые помещения, при этом необходимо гарантировать, что экипаж не сможет быть заперт внутри и сможет покинуть помещения в случае пожара, затопления или другой чрезвычайной ситуации)  
Конкретная угроза (кем, предположительно, являются пираты/вооруженные грабители, чего они хотят добиться, каким образом они собираются проникнуть на судно, какое оружие используют и т.д.) Свежую информацию о ситуации с угрозами можно получить из ReCAAP ISC, IFC, региональных центров информирования, судоходных ассоциаций, IMB, поставщиков коммерческой информации или из местных источников, например, от судовых агентов.  
Судовые процедуры и процедуры компании (учения, расписание вахт, система подчинения, процедура принятия решений и т. д.).  
Побочные факторы, которые могут оказать какое-либо влияние на попытки абордажа (география, видимость, состояние моря, скорость, ветер, погода, высота волн, плотность судоходного траффика, особенности местного судоходства).  
Характеристики/уязвимости/внутренние возможности судна для борьбы с угрозой (например, надводный борт, скорость и т. д.)  
Судовые процедуры (такие как учения, расписание вахт, плановое техническое обслуживание и т. д.)  
Планирование перехода (время суток/продолжительность перехода)  
Любые законодательные требования, в частности требования государства флага и/или прибрежного государства и государства порта. Другие требования, продиктованные компанией, фрахтователем и страховщиками, также должны быть приняты во внимание.

**Основные требования Регионального руководства 2**

Поскольку пиратство и вооруженный разбой против судов в Азиатском регионе развивались с годами, новое Руководство содержит требования, о которых следует знать морякам, чтобы суметь себя обезопасить:  
№1 Определите угрозу

Морские угрозы динамичны.

Получение текущей информации об угрозах имеет решающее значение для оценки рисков и принятия решений.

№2 Проведите оценку рисков

Компании должны проводить оценку рисков.

Определить меры защиты судна.

№3 Примите меры по защите судна

Усильте защиту судна.

Инструктируйте и проводите подготовку экипажа.

Усильте наблюдение.

Следуйте указаниям государства флага, страховой компании и региональных властей.

№4 Передача информации

Зарегистрируйтесь в региональных центрах информации и передавайте туда необходимые сведения

Сообщайте об инцидентах и подозрительной деятельности прибрежным государствам и региональным центрам.

Шлите сигнал бедствия при нападении.

#5 Сотрудничество и взаимодействие

Сотрудничайте с прибрежными государствами.

Сотрудничайте с правоохранительными органами.

Сотрудничайте с поставщиками социально-бытовых услуг.

*Safety4sea.com*

**ИЗВЛЕКАЕМ УРОКИ: МОРЯКИ ИСПЫТЫВАЮТ СЕРЬЕЗНЫЕ ПРОБЛЕМЫ С ПСИХИЧЕСКИМ ЗДОРОВЬЕМ ИЗ-ЗА ПЕРЕУТОМЛЕНИЯ И СТРЕССОВ**

CHIRP (Программа конфиденциального представления данных об инцидентах, связанных с человеческим фактором) опубликовала выводы из инцидента со старпомом газовоза, у которого начались серьезные проблемы с психическим здоровьем из-за усталости и высокого уровня стресса.

Инцидент

Судно выполняло каботажные перевозки на коротком плече. Срок контракта старшего помощника капитана составлял 3 месяца, но он отработал плюс к этому ещё 4 месяца в ожидании смены. Один помощник капитана был репатриирован по медицинским показаниям и дисциплинарным основаниям, в результате старпом остался всего с двумя другими помощниками капитана.

Грузовые операции, которые совершало судно (LPG газовоз), были чрезвычайно напряженными из-за слишком плотного расписания судозаходов и крайне ограниченного времени на погрузку и разгрузку в порту. Ротация портов, сорта и количество груза никогда не были известны до последнего момента, из-за этого планирование погрузо-разгрузочных операций происходило в стрессовых условиях, в спешке и под давлением. Людей на судне не хватало, средств индивидуальной защиты и расходных материалов - тоже, плюс ещё сломались швартовные лебедки, починить их своими силами экипаж не мог.

Эти вопросы поднимались на ежемесячных совещаниях по технике безопасности, но компания-судовой менеджер не занималась ими. Дисциплина на борту страдала из-за того, что руководство не проявляло интереса к проблемам, которые регулярно озвучивал экипаж. В итоге старпом был вынужден покинуть судно из-за проблем с психическим здоровьем и обратиться к врачам.

Компании было рекомендовано сменить третьего помощника капитана, увеличить численность экипажа и разработать долгосрочную стратегию набора членов экипажа по каждой должности. Фрахтователям было рекомендовано планировать судозаходы заранее, чтобы обеспечить соблюдение экипажем нормативов часов работы и отдыха.

Руководству на берегу рекомендовано следить за дисциплинарными нареканиями и деловыми характеристиками членов экипажа и надлежащим образом реагировать на вопросы, которые поднимаются в ходе на ежемесячных совещаний по безопасности.

Почему произошел инцидент

Танкеры подлежат инспекциям SIRE (Программа отчета о судовых инспекциях — стандартная оценка, проводимая владельцами танкеров и операторами для выявления эксплуатационных недостатков на их судах). Учитывая уровень укомплектованности экипажа, вполне вероятно, что особое внимание проверяющие обратили бы на продолжительность рабочего времени и отдыха старшего офицера, учитывая короткое время оборота судна в порту и короткие переходы между портами. Нарушения режима работы и отдыха можно было бы легко выявить, если бы табель учёта рабочего времени велся надлежащим образом. Отчеты SIRE должны включать замечания, касающиеся усталости и психического здоровья экипажа, с учётом уровня его комплектования.

Работа без отдыха в напряженном графике в течение длительного времени приводит к сильному стрессу, а зачастую к снижению работоспособности. Если в таком режиме приходится работать человеку с завышенными требованиями к самому себе и результатам выполняемой им работы, то вполне вероятен психический срыв.

В рассматриваемом случае ситуация усугублялась отсутствием поддержки со стороны руководства и нарушениями дисциплины на борту, что усиливало психологическую нагрузку на старшего помощника. К сожалению, ничего не было сделано для того, чтобы предотвратить психологический срыв старпома.

Человеческий фактор

Давление: понимает ли фрахтователь объем вашей рабочей нагрузки? Объяснил ли кто-нибудь из управления компании фрахтователям степень нагрузки, которую испытывает экипаж? Отправляет ли судовой менеджер дополнительных членов экипажа на судно, когда для находящегося на борту экипажа рабочая нагрузка становится слишком большой?

Командная работа: почему капитан, обладающий исключительными полномочиями, не потребовал от компании прислать им дополнительно офицеров и рядовых членов экипажа, учитывая проблемы, указанные в отчете? Эта проблема должна была быть выявлена намного раньше, но для этого на борту должна была работать сплоченная команда.

Усталость: кто-нибудь пытался хоть как-то помочь старпому, или никто не замечал, что у него начали сдавать нервы? Высокая рабочая нагрузка в сочетании с другими проблемами, связанными с ослаблением дисциплины на борту и коммерческим давлением, привела к сильному переутомлению старпома, и в конечном итоге он «заработал» психическое расстройство. Имеется ли в вашей компании или на судне план управления усталостью с указанием обязанностей руководства и членов экипажа по снижению риска усталости?

Организационные возможности: обладает ли ваша судоходная компания необходимой компетенцией для решения проблем психического здоровья своих моряков? До тех пор, пока судовые менеджеры не разберутся с факторами, влияющими на психическое здоровье работников, не пройдут надлежащую подготовку сами и не организуют соответствующее обучение для членов своих экипажей, случаи, подобные тому, который мы рассматриваем, будут происходить и дальше.

Культура безопасности: Принимая во внимание то, что было изложено выше, считаете ли вы, что в вашей компании низкая культура безопасности? Случалось ли вам озвучить руководству какое-то замечание, касающееся безопасности, которое они оставили без внимания?

*Safety4sea.com*

**ИЗВЛЕКАЕМ УРОКИ: ТРАВМЫ ВО ВРЕМЯ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ**

В своем последнем бюллетене по безопасности клуб взаимного страхования Swedish Club описывает обстоятельства, ставшие причиной травм во время выполнения грузовых операций на борту сухогруза в одном из африканских портов.

Инцидент

Грузовое судно стояло в африканском порту в ожидании разгрузки, готовясь к выгрузке арматуры. Старший помощник составил план разгрузки и приказал боцману подготовить закрытия грузовых люков и судовой кран к операции по поднятию закрытий, которую должны были выполнить члены экипажа.

План состоял в том, чтобы начать с самого дальнего грузового трюма из четырех. В каждом трюме было по два закрытия люков. Два матроса 1 класса (АВ) подсоединили подъёмное устройство к первому закрытию люка.

Они оба были одеты в соответствии с требованиями ТБ, включая рабочие ботинки, светоотражающую куртку и каску. Подъемный механизм включал в себя тросы со скобами, которые крепились к закрытиям люка. Когда тросы уже прикрепили к крышке, один из матросов присоединил тканый строп к тросам, так как было трудно повесить тросы на крюк крана.

Когда крышку подняли, она качнулась и застряла в комингсе люка грузового трюма 3. Два матроса АВ попытались вытолкнуть застрявшую крышку, в результате чего тканый строп лопнул и порвался, а крышка люка упала на комингс люка трюма 4.

Один из тросов слегка провис и ударил одного из матросов по руке, а другой трос ударил второго матроса по голове. К счастью, крышка люка не задела ни одного из них.

Подъемное устройство включало стальные тросы с веревочными ножками и скобой на конце. Всё оборудование было одобрено классом и имело действующие сертификаты.

Вероятная причина

В ходе последующей проверки было установлено, что тканый строп был в неудовлетворительном состоянии. Он был в масляных пятнах, из него торчали нитки. Безопасная нагрузка тканого стропа составляла (SWL) 10 тонн с коэффициентом безопасности 6:1. Это означает, что строп порвался бы, если бы при прямолинейном натяжении на него воздействовал груз весом более 60 тонн. Однако, этот расчёт сделан для строп в удовлетворительном техническом состоянии. Сертификатов на тканый строп на судне не оказалось. Крышка люка весила меньше, чем допустимая нагрузка на строп.

Судя по всему, тканевая стропа порвалась из-за того, что после того, как крышка застрял, кран какое-то время продолжал работать. Когда матросы АВ подошли к люку и попытались высвободить застрявшую крышку, строп порвался.

На судне не была предусмотрена оценка рисков подъемных операций, а процедура крепления подъёмного устройства не была чётко регламентирована. Экипаж не определил опасные участки рядом с люком и краном.

Травмированных матросов пришлось доставить в больницу. К счастью, их травмы были не очень серьезными, они поправились и продолжили работать в море.

Уроки, которые необходимо извлечь из этого происшествия:

При обсуждении этого случая операторам предлагается ответить на ряд вопросов:

Каковы непосредственные причины этого несчастного случая?

Как его можно было предотвратить?

Способна ли наша СУБ устранить подобные риски?

Существуют ли какие-то курсы или тренинги, которые нам следует пройти, чтобы исключить подобные проблемы?

*Safety4sea.com*

**ПРОИСШЕСТВИЯ**

* **Йеменские повстанцы-хуситы запустили по меньшей мере одну ракету в оживленные воды Красного моря** в минувшие выходные, сообщили в понедельник ВМС США. “Хотя в данном случае морское движение не пострадало, эти действия дестабилизируют ситуацию и представляют опасность для всех судов, проходящих через важнейший международный водный путь”, - сказал Тимоти Хокинс, представитель 5-го флота военно-морского флота, базирующегося на Ближнем Востоке. Совсем недавно, в январе, хуситы захватили судно Rwabee под флагом Эмиратов в Красном море у берегов Йемена. Коалиция, возглавляемая Саудовской Аравией, утверждала, что на корабле находилось медицинское оборудование из демонтированного саудовского полевого госпиталя. Хуситы опубликовали видео, на котором показаны надувные плоты военного образца, грузовики и другие транспортные средства на судне, а также винтовки.
* **Ракета попала в четверг в сухогруз под флагом Бангладеш в украинском порту Ольвия в Черном море.** Как со ссылкой на представителя министерства иностранных дел азиатской страны сообщило агентство Рейтер, как минимум один член экипажа погиб. По информации ТАСС, в результате попадания ракеты на судне начался пожар. Отмечается, что судно Banglar Samriddhi находилось в порту с 24 февраля. В составе экипажа 29 человек, все они являются гражданами Бангладеш. Информация о пострадавших не приводится. Источник: ТАСС
* **Подозреваемый в публичных призывах к экстремизму моряк, член экипажа судна "МSC RICARDA" Вадим Игнашов во Владивостоке взят под стражу на два месяца,** сообщил "[Интерфаксу](https://www.interfax.ru/russia/826440)" информированный источник. Причина - подозрение в публичных призывах к экстремистской деятельности в соцсетях. "Возбуждено уголовное дело по ч. 2 ст. 280 УК РФ (публичные призывы к осуществлению экстремистской деятельности, с использованием Интернета), ему избрана мера пресечения виде заключения под стражу сроком на два месяца", - сказал собеседник агентства. Он уточнил, что задержанный - уроженец города Херсон, 1997 года рождения. Судно находилось во Владивостоке с 27 февраля по 4 марта. Задержанного посетил председатель первичной профсоюзной организации моряков Владивостока Российского профсоюза моряков (РПСМ) Петр Осичанский, который сообщил, что у задержанного моряка нет жалоб на обращение, питание, а также состояние здоровья.
* Следственными органами Западного межрегионального следственного управления на транспорте (МСУТ) Следственного комитета РФ возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 143 УК РФ (нарушение требований охраны труда, совершенное лицом, на которое возложены обязанности по их соблюдению, если это повлекло по неосторожности смерть человека), сообщила пресс-служба управления.  **Следствием установлено, что 14 февраля 2022 года на борту промыслового теплохода, находившегося в акватории Каспийского моря, при выполнении работ по выгрузке улова, второй помощник капитана 1983 года рождения упал в открытый трюм.** Пострадавший был доставлен в республиканское медицинское учреждение, где впоследствии скончался от полученных травм. Следователем Махачкалинского следственного отдела на транспорте продолжается сбор и закрепление доказательств по уголовному делу, а также выявление лиц, причастных к совершению указанного преступления.
* **Сахалинское судно ПТР (приемо-транспортный рефрижератор) «Рубиновый», на котором произошла остановка двигателя возле берегов Японии, доставлен в порт Хакодате** (о. Хоккайдо, Япония), экипаж собирается устранить поломку своими силами, сообщил директор по флоту АО «Гидрострой» Алексей Шадрин.«3 марта в проливе Окусири (юго-западное побережье о. Хоккайдо) при следовании из порта Отару в порт Южно-Курильск (о. Кунашир, Южные Курилы Сахалинской области) произошла поломка системы охлаждения главного двигателя ПТР " Рубиновый". На протяжении нескольких часов члены экипажа пытались устранить неисправность своими силами. Но не удалось, поэтому было принято решение о буксировке судна в ближайший безопасный порт», - рассказал он. По его словам, в данный момент судно находится в порту Хакодате. «Все члены экипажа находятся на борту ПТР и никакой опасности не подвергались», - подчеркнул собеседник агентства. «В ближайшее время будут выполнены все необходимые действия для устранения неисправности, и судно отправится по назначению», - сообщил Шадрин.Ранее сообщалось, что на ПТР «Рубиновый» (судовладелец - сахалинская рыбопромышленная компания «Гидрострой») произошла остановка двигателя, и спасательное судно Японии отбуксировало его в японский порт.

**ПОРТЫ**

* **Министерство транспорта направило письмо капитанам морских портов рекомендовать капитанам судов под государственным флагом РФ, а также капитанам судов под иностранным флагом, при этом находящихся в собственности или владении российских физических и юридических лиц, избегать захода в территориальное море и морские порты Великобритании, Канады, Франции, стран ЕС и других присоединившихся  к санкциям против России стран,** говорится в документе, который имеется в распоряжении [«ПортНьюс»](http://portnews.ru/companies/media-gruppa_portnjus/#_blank). «Согласно поступающей информации от МИД России и судоходных компаний, странами, присоединившимися к санкциями против России принимаются меры по закрытию доступа судов в морские порты. Также имеют место случаи задержания судов», — говорится в письме ведомства.
* **Казахстан переориентирует грузы, находящиеся на территории России, на латвийские порты Рига, Венстпилс и Лиепая,** на что получено согласие от морских портов Латвии. Об этом сообщает пресс-служба министерства индустрии и инфраструктурного развития (МИИР) Республики Казахстан (РК). 3 марта 2022 года проведено заседание в режиме видео-конференц связи между вице-министром индустрии и инфраструктурного развития РК Бериком Камалиевым и заместителем государственного секретаря министерства сообщения Латвии Улдисом Рейманисом, с участием АО НК «Казахстанские железные дороги» (АО НК «КТЖ») и крупных экспедиторских компаний с казахстанской стороны и генеральных директоров 3 самых крупных портов с латвийской стороны (Лиепая, Рига, Вентспилс). Вице-министр МИИР РК отметил о ситуации вокруг Российской Федерации и Украины, возникновении сложностей при транспортировке казахстанских грузов с портов РФ (Санкт-Петербург, Новороссийск, Усть-Луга, Тамань) в связи с отказом перегрузочных транзитных портов Антверпен, Гамбург, Пириней, Роттердам и Мугга принимать казахстанские грузы. Латвийской стороной представлены мощности и пропускная способность латвийских портов и заявлено о готовности принимать казахстанские грузы.
* [**Минпромторг**](http://portnews.ru/companies/ministerstvo_promyshlennosti_i_torgovli_rossijskoj_federacii_minpromtorg/#_blank)**России рекомендует российским производителям временно приостановить отгрузку пентраэтрита и уротропина на экспорт в страны ЕС.** Как сообщает пресс-служба министерства, ситуация рассматривалась на рабочем совещании по текущей ситуации на рынке метанола. В [Минпромторг](http://portnews.ru/companies/ministerstvo_promyshlennosti_i_torgovli_rossijskoj_federacii_minpromtorg/)е отметили, что ряд иностранных грузоперевозчиков и таможенных органов ЕС заняли «предельно циничную позицию и саботируют поставки на экспорт российского метанола». При этом подобных проблем с поставками критически необходимых для промпроизводств в ЕС пентраэтрита и уротропина, которые также производятся в Российской Федерации, не возникает.   
  Подчеркивается. что российские производители метанола, пентаэтрита и уротропина не отказываются от исполнения своих обязательств в случае гарантий от грузоперевозчиков ЕС бесперебойной, ритмичной логистики по всем этим позициям. Доля отечественных производителей этих веществ на рынке Европейского союза составляет 40% и 50% соответственно. Метанол является сырьем для таких продуктов, как пентаэритрит и уротропин, которые используются в производстве большого ассортимента продуктов смежных отраслей промышленности.   
  Как сообщалось ранее, [Минпромторг](http://portnews.ru/companies/ministerstvo_promyshlennosti_i_torgovli_rossijskoj_federacii_minpromtorg/) России был вынужден рекомендовать российским производителям временно [приостановить отгрузку российских удобрений на экспорт](https://portnews.ru/news/326215/) до возобновления перевозчиками ритмичной работы и предоставления гарантий выполнения экспортных поставок российских удобрений в полном объеме.
* **На площадке**[**Минпромторг**](http://portnews.ru/companies/ministerstvo_promyshlennosti_i_torgovli_rossijskoj_federacii_minpromtorg/#_blank)**а России состоялось совещание по ситуации на рынке минеральных удобрений,** говорится в сообщении министерства. В мероприятии приняли участие представители заинтересованных ФОИВов, отраслевой ассоциации и производителей минеральных удобрений. В ходе встречи обсуждались возникшие сложности с логистическими цепочками и недобросовестным исполнением иностранными покупателями обязательств по контрактам. Ввиду стремительного роста мировых цен на газ, многие заводы сократили производство удобрений, что лишь повысило востребованность российской продукции на глобальном рынке. Напомним, что российские минеральные удобрения являются экологически чистыми и могут применяться на любых типах почв без риска их загрязнения. Глава министерства Денис Мантуров отметил, что Россия входит в тройку мировых лидеров-поставщиков минеральных удобрений и играет важную роль в обеспечении глобальной продуктовой безопасности. Особенно это актуально с учетом различных рисков для АПК природного и техногенного характера (ежегодные засухи, наводнения), постоянного роста населения Земли (порядка 1,25% в год), и соответственно, увеличения потребления продовольствия.  
  В настоящее время складывается ситуация, когда из-за саботажа осуществления поставок рядом иностранных логистических компаний получить законтрактованные объемы удобрений не могут аграрии как в Европе, так и в других странах. Это создает очевидные риски неурожая и, как следствие, нехватки продовольствия для стран Западной и Восточной Европы, Латинской Америки, Южной и Юго-Восточной Азии – ведь заместить российские удобрения сегодня либо крайне сложно, либо вообще невозможно. Сбои в отгрузках удобрений могут напрямую повлиять на национальную безопасность ряда стран и вызвать серьезные последствия в виде дефицита продовольствия для сотен миллионов человек уже в среднесрочной перспективе. Принимая во внимание сложившуюся с работой иностранных логистических операторов ситуацию и связанные с ней риски, [Минпромторг](http://portnews.ru/companies/ministerstvo_promyshlennosti_i_torgovli_rossijskoj_federacii_minpromtorg/) России был вынужден рекомендовать российским производителям временно приостановить отгрузку российских удобрений на экспорт до возобновления перевозчиками ритмичной работы и предоставления гарантий выполнения экспортных поставок российских удобрений в полном объеме.  
  Все потребности российских аграриев в минеральных удобрениях полностью обеспечиваются как по объему, так и по всему необходимому ассортименту, подчеркнули в министерстве.
* **После введения глобальных санкций против России в конце февраля значительно снизился судопоток грузовых судов в районах, прилегающих к российским морским портам,** сообщает Marine Insight со ссылкой на отчет project44 – поставщика программного обеспечения для логистики, подготовленный по данным разработанного компанией Supply Chain Crisis Tracker. Ожидается, что в ближайшие месяцы сбои в расписании морских перевозок усугубятся, что приведет к замедлению глобальных поставок. В период с 1 февраля по 4 марта в результате приостановки букингов на Россию было отмечено 54% сокращение судопотока в радиусе 50 морских миль от российских морских портов. Напомним, с 1 марта [Maersk](https://seanews.ru/2022/03/01/ru-maersk-vremenno-priostanavlivaet-priem-bukingov-na-iz-rossii/) и [MSC](https://seanews.ru/2022/03/02/ru-msc-vremenno-prekrashhaet-priem-bukingov-na-iz-rossii/) приостановили прием букингов на все грузы на/из России, включая Балтику, Черное море и Дальний Восток. CMA CGM, Hamburg Sud, Hapag-Lloyd и ряд других крупных перевозчиков также приостановили бронирование грузов на эти регионы. В результате снизился контейнеропоток на российские порты, по данным отчета, пиковая суточная контейнеровместимость судов с 1 февраля по 3 марта упала на 40%.

**СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ ПРЕКРАЩАЮТ ПРИНИМАТЬ ЭКСПОРТНУЮ ПРОДУКЦИЮ**

Российские терминалы, подвергнувшиеся бойкоту со стороны крупных контейнерных линий и перевалочных хабов, останавливают прием экспортной продукции, чтобы избежать затоваривания. Контейнерный бизнес, столкнувшийся с нехваткой валюты и ростом ставок по кредитам и лизингу, просит у властей поддержки, включая приоритет для импорта на загруженных железнодорожных путях. Изменение порядка пропуска грузов уже рассматривается, говорят источники «Ъ». Обсуждаются предложения о создании пула контейнерных перевозчиков на базе китайских линий и об организации морских хабов на основе портов не присоединившихся к санкциям стран.

Отказ крупнейших контейнерных линий и хабов Европы работать с российскими грузами уже сказался на работе российских портов северо-запада. Global Ports 3 марта ввела временные ограничения на прием экспортных контейнеров на Первый контейнерный терминал, «[Петролеспорт](http://portnews.ru/companies/oao_petrolesport/)» (Петербург) и Усть-Лужский контейнерный терминал (Ленинградская область), сообщил «Интерфакс». Информацию подтвердили «Ъ» в компании. «Это необходимо для обеспечения бесперебойных операций и предотвращения затоваривания терминалов,— пояснили в Global Ports.— Мера позволит синхронизировать прием экспортных контейнеров с судозаходами, подтвержденными агентами линий». Там добавили, что следят за ситуацией и находятся в контакте с представителями морских перевозчиков.

Контейнерный терминал «Санкт-Петербург» (входит в Первую портовую компанию Владимира Лисина) работает в штатном режиме. Но, по информации «Ъ», терминал планирует временно ограничить прием экспортных контейнеров с 6 марта. Источник, знакомый с ситуацией, говорит, что с 5 марта также «планируется во избежание затаривания терминала ввести некоторые временные ограничения на прием контейнеров, прибывающих автомобильным транспортом без подтвержденного букинга на судозаход».

На юге пока меньше проблем (контейнеры в Новороссийск обычно поступают через Стамбул). Терминал НУТЭП (входит в ГК «Дело») работает в обычном режиме. «Проводится системный и оперативный мониторинг ситуации,— говорят в ГК “Дело”.— Все обязательства перед клиентами выполняются».  
Контейнерные перевозки по морю и по суше испытывают трудности в новой ценовой ситуации.  
Евразийский союз участников железнодорожных грузовых перевозок (ЕСП, объединяет 85% контейнерного парка РФ) сегодня опубликовал предложения по господдержке контейнерного рынка, который будет направлен премьеру Михаилу Мишустину.

Речь, в частности, идет о смягчении требования о продаже 80% валютной выручки. Оставшихся 20% не хватает для оплаты услуг иностранных контрагентов при организации сервисов в международном сообщении. Союз предлагает нормативно обеспечить сопоставимый курс одновременной продажи и покупки валюты и определить объем ее приобретения, необходимый для исполнения внешнеэкономических обязательств. Также ЕСП предлагает ограничить рост ставок по лизинговым и кредитным платежам по ранее заключенным договорам, касающимся покупки платформ, контейнеров, погрузочно-разгрузочных механизмов и т. п. В частности при плавающей ставке, привязанной к ключевой, зафиксировать последнюю на уровне 9,5%, а при фиксированной запретить ее увеличение в договорах.

ЕСП также отмечает, что в связи с санкциями и отказом от работы с портами северо-запада и юга России контейнерных линий может «критично снизиться импорт продуктов, медикаментов и других товаров первой необходимости, перевозимых в контейнерах».

Для предотвращения этого союз предлагает установить на железной дороге «безусловный и неограниченный приоритет» для перевозок контейнеров в импортном сообщении, в первую очередь с востока, и сбалансированный приоритет при экспортных, транзитных и внутрироссийских перевозках.  
Сейчас на Восточном полигоне фактический приоритет имеет уголь из Кузбасса, Бурятии и Хакасии, в отношении которого действуют поручения о гарантированных объемах вывоза. Однако это может измениться. В версии «Плана первоочередных действий по обеспечению развития российской экономики в условиях внешнего санкционного давления» от 2 марта, с которой ознакомился «Ъ», в частности, предлагается упразднить правила недискриминационного доступа (ПНД) к железнодорожной инфраструктуре, устанавливающие порядок проезда грузов по Восточному полигону, и дать приоритет перевозкам несырьевых товаров в направлении портов ДФО и погранпереходов.

Об обсуждении приостановки ПНД в контексте высвобождения магистрали под несырьевые грузы «Ъ» также слышал от источника в отрасли. Другой источник отмечает, что рассматривается и вариант приравнивания к высокоприоритетным грузам в рамках ПНД, едущим по президентским поручениям, грузоперевозок по поручению правительства. В Минтрансе комментариев не дали.

В том же документе говорится о плане по обеспечению отгрузки российской продукции на экспорт в условиях отказа линий посредством создания централизованного пула поставщиков услуг по морской транспортировке контейнеров и ро-ро грузов. Предлагается комбинировать услуги независимых от Европы и США морских линий и предложения прямого фрахта от судовладельцев, «в первую очередь на базе китайских линий (YML и др.)». Также авторы рассчитывают на возможность организации логистических хабов в портах стран, не присоединившихся к санкциям.

[*kommersant.ru*](https://www.kommersant.ru/#_blank)

**СУДОСТРОЕНИЕ**

* **Компания Mitsubishi Shipbuilding, входящая в группу Mitsubishi Heavy Industries (MHI) спустила на воду судно Sunflower Kurenai,** первое из двух больших паромов, работающих на СПГ и строящихся для MOL, говорится в сообщении японской компании. Судно имеет длину 199,9 м и ширину 28 м, валовая вместимость составляет около 17 300 тонн. Судно может перевозить 716 пассажиров, примерно 137 грузовиков и около 100 легковых автомобилей. Главный двигатель представляет собой двухтопливный двигатель, который может работать как на СПГ, так и на мазуте типа А. Двигатель сокращает выбросы CO2 на 20% выбросы оксида серы близки к нулю. Mitsubishi Heavy Industries Group занимается энергетикой, логистикой, промышленным машиностроением, аэрокосмической и оборонной промышленностью.
* **Первый в мире двухтопливный танкер с сырой нефтью, работающий на сжиженном газе, был доставлен китайскому судоходному гиганту COSCO Shipping,** сообщает агентство Синьхуа. По данным COSCO Shipping, судно будет приписано к порту Янпу в островной провинции Хайнань на юге Китая, что увеличит количество зарегистрированных в порту судов для международных рейсов до 32. Судно длиной 333 метра и шириной 60 метров использует СПГ в качестве основного топлива. Он оснащен двухтопливным главным двигателем на сжиженном газе, генератором и котлом, - передает ИА REGNUM. Использование чистой энергии в судоходстве может помочь сократить выбросы оксида серы на 99% и твердых частиц на 98 % по сравнению с нынешними нефтяными танкерами. В «газовом» режиме дальность похода корабля составляет 12 000 морских миль. В двухтопливном режиме его дальность может достигать 24 000 морских миль.
* **Южнокорейские судостроители опередили своих китайских конкурентов. В** период с января по февраль Южная Корея получила новые заказы на 56 кораблей общей вместимостью 2,81 миллиона CGT, что составляет 55 % от общемирового общего количества в 5,12 миллиона CGT. Китайские судостроители получили заказы на 61 корабль общим объемом 2,01 млн CGT, что составляет 39 % от общего количества, - сообщает ИА "Красная весна". Впервые за три месяца южнокорейские судостроители заняли первое место в мире по новым заказам. Китайские судостроители собрали 340 000 CGT, что составляет 26 % от общего числа. Япония заняла третье место с 40 000 CGT, или 3 %.
* **TOP Ships Inc., международный владелец и оператор современных, экономичных танкеров ECO,** объявила 3 марта, что она **приняла новый очень большой танкер для перевозки сырой нефти дедвейтом 300 000 тонн** с очень высокими характеристиками, оснащенный скруббером VLCC) MT Legio X Equestris, построенное на верфи Hyundai Heavy Industries в Южной Корее. Через несколько дней судно готовится к началу ранее объявленного тайм-чартера у крупного нефтетрейдера на три года с двухлетним продлением по выбору фрахтователя. Задолженность по доходам, которую, как ожидается, будет получена от этого приспособления, при условии, что все опционы будут реализованы, составляет около 68,5 миллионов долларов. Ожидается, что только в 2022 году этот чартер принесет доход в размере 10,8 млн долларов США.
* **Йеменское движение хуситов подписало соглашение с ООН о ликвидации ветхого нефтяного танкера, на котором почти семь лет находится 1,1 млн баррелей сырой нефти,** сообщил представитель хуситов, 6 марта передает Reuters. Глава ООН по оказанию помощи Мартин Гриффитс заявил в феврале, что существует принципиальная договоренность о переброске нефти с танкера Safer на другое судно. Сроков он не назвал. Судно Safer застряло у йеменского нефтяного терминала Рас-Исса в Красном море более шести лет, и официальные лица ООН предупредили, что оно может разлить в четыре раза больше нефти, чем авария Exxon Valdez в 1989 году у берегов Аляски. Хуситы, которые борются с международно признанным правительством Йемена, контролируют район, где пришвартован танкер, и национальную нефтяную компанию, которой он принадлежит. Ранее была достигнута договоренность о том, что техническая группа ООН осмотрит пришедшее в негодность судно, построенное в 1976 году, и проведет все возможные ремонтные работы, но окончательное соглашение о логистических мероприятиях не было достигнуто. Никаких операций по техническому обслуживанию на Safer не проводилось с 2015 года, когда коалиция во главе с Саудовской Аравией вмешалась в Йемен на стороне правительства, воюющего против связанных с Ираном хуситов после того, как они изгнали международно признанное правительство из столицы Саны. Коалиция контролирует открытое море у берегов Йемена.

**РЫНКИ**

* **Россия после введения со стороны США запрета на поставки из РФ энергоносителей, включая нефть и нефтепродукты, может переориентироваться на рынки Азии и Южной Америки.** Такое мнение высказал ТАСС ведущий аналитик Фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков. "Сейчас будет происходить переориентация рынков. То есть мы будем отправлять нашу нефть и нефтепродукты, которые раньше шли в Соединенные Штаты, на рынки Азии, в Южную Америку. А те, кто туда поставляют сейчас, будут перекидывать свои объемы на рынки Соединенных Штатов. Мы поменяемся рынками сбыта", - сказал он. При этом эксперт подчеркнул, что существуют определенные издержки, пока будет происходить процесс переориентации поставок энергоресурсов. Так, по мнению Юшкова, нефтяные котировки на мировых рынках могут еще больше вырасти из-за возможных сбоев поставок, а США столкнутся с ростом цен на топливо на внутреннем рынке. Для России издержки могут состоять в увеличении скидки экспортного сорта нефти Urals по отношению к другим сортам, добавил эксперт. "Но при нынешних ценах на нефть это не столь, может быть, существенно. Если [нефть марки] Brent торгуется в районе $120-130 за баррель, если даже мы будем продавать [нефть марки Urals] по $100, это нормальный доход", - отметил он. Юшков напомнил, что Россия начала наращивать поставки нефти и нефтепродуктов в США только в 2019 году, когда США ввели санкции против Венесуэлы и запретили своим компаниям импортировать нефть из этой страны. "Россия заняла место Венесуэлы на мировом рынке. Сейчас найдем место на других рынках", - добавил эксперт.
* **Введенный США запрет на поставки энергоносителей из России может спровоцировать изменения мировых направлений поставок нефти, поскольку США начнут сокращать собственный энергетический экспорт в Центральную и Южную Америку.** Такое мнение высказала аналитик Vygon Consulting Евгения Попова, - сообщает ТАСС. Согласно данным Управления энергетической информации (EIA) Минэнерго США, в 2021 году экспорт нефти из России в США составлял 200 тыс. баррелей в сутки (б/с), а всех энергоносителей, включая нефтепродукты, - 672 тыс. б/с, напомнила Попова. При этом она отметила, что на российскую нефть приходится всего 3% от общего объема импорта нефти в США, а с учетом нефтепродуктов доля России составляет 10%. В структуре российского экспорта нефти поставки в США занимают около 4%. "За запретом на импорт нефти может последовать изменение направлений поставок в связи с тем, что США будут неизбежно сокращать объемы собственного экспорта в страны Центральной и Южной Америки", - считает Попова. По мнению эксперта, давление на топливно-энергетический комплекс России, нефтяные котировки и инфляционные ожидания из-за ограничения российского импорта нефти в США неизбежно. Однако она обратила внимание на то, что, несмотря на введенный запрет, в США предусмотрен механизм, по которому лицензия для разрешения поставок или осуществления иной деятельности может быть выдана после установленного срока по завершению сделок по импорту нефти из России, то есть после 22 апреля.
* **На прошедшей неделе снижение ставок на трейде Азия – Европа продолжилось.** На средиземноморском направлении ставки выросли. На 9 неделе года ставки из Китая на порты рейнджа Гамбург – Гавр опустились по сравнению с позапрошлой неделей на 1,1%, ставки на порты Средиземноморья, напротив, поднялись – на 2,2%. Ставки на порты западного побережья США уменьшились на 0,5%, в то же время ставки на порты восточного побережья увеличились – на 0,4%. Ставки из Китая на Персидский залив упали на прошлой неделе на 3,8%. Ставки на Австралию и Новую Зеландию опустились на 4%. Ставки на Южную Америку показали снижение – минус 5,3%. На внутриазиатском трейде ставки из Китая на порты Японии снизились на 3,2%, ставки на Южную Корею – на 1,8%. China Containerized Freight Index формируется на основе стоимости перевозки контейнеров из крупнейших портов Китая и отражает как спотовые, так и контрактные ставки, которые могут существенно различаться. При этом, по разным данным, порядка 75% перевозок осуществляется на контрактной основе. Приводимые выше данные являются усредненными индикативными показателями фрахтового рынка. Реальные ставки могут отличаться от этих значений как в большую, так и в меньшую сторону.

**ТАНКЕРНЫЙ РЫНОК: 9 ДНЕЙ ЛИХОРАДКИ**

Внесение в черный список российских энергетических грузов перекалибрует морские перевозки танкерами и газовозами. Сейчас это привело к скачку ставок фрахта на танкеры по ряду направлений из-за сокращения объема предложения флота. Грузополучатели столкнулись с проблемой, которая не входила в расчеты европейских и американских аналитиков: санкции против РФ стали останавливать флот с российскими нефтегрузами в морских портах. Часть танкеров превратились из средств перевозки в хранилища груза.   
Типичный пример – остановка танкера Elli (типа aframax), следовавшего в Хьюстон с 100 тыс. т сырой нефти из Новороссийска. Пока танкер просто изменил курс и замедлил скорость после того, как проследовал Гибралтарский пролив.

Аналогично – неизвестно, где будет танкер STI Wembley, порт назначения которого был в Великобритании. Нет указаний и другим судам, которые с грузом, взятым в Санкт-Петербурге, держали курс к причалам санкционных стран. США и Великобритания планирует работать с другими поставщиками, чтобы обеспечить альтернативные поставки. Но это требует времени. И где взять для обеспечения такого решения тоннаж, пока непонятно.  
**Премия выше, чем риск**

С одной стороны премии, назначенные дополнительно к ставкам фрахта на такие порты, как Приморск, Усть-Луга, Санкт-Петербург и Новороссийск, выросли за последние две недели на 1600%. Поэтому владельцы танкеров крайне заинтересованы в таких рейсах.

С другой стороны, есть опасения, что к морским операторам применят репутационные меры воздействия. Причем, они могут быть применены и к тем судам, которые совершают рейсы внутри Европы. Например, в Барселоне хранится бензин «Лукойла» для отправки в другие порты Средиземного моря.  
В целом экспорт нефти и нефтепродуктов из России, как по данным Lloyd's List, упал примерно до 5,5 млн баррелей в сутки, что на 21,4% меньше по сравнению с тем, что был отмечен до 26 февраля текущего года).  
Это сокращение – всего лишь результат «самосанкций», которые снизили общее количество доступных танкеров на европейском направлении, поскольку владельцы стали взвешивать свои риски (страховые и финансовые последствия) на фоне развивающегося лоскутного одеяла рынка еще до введения нынешних ограничений в отношении России.

Вместе с тем США испытали лишь легкий отголосок событий, поскольку импорт в их порты сократился более чем вдвое уже с декабря 2021 года. Там логистика уже частично перенастроена. Ввоз нефти и нефтепродуктов из России в декабре 2021-го составил всего 672 тыс. баррелей в сутки.

**В США все спокойно, а в ЕС – шок**

А вот для ЕС все, что сейчас происходит, – шок. Следует учитывать, что, по данным экспертов, Россия обеспечивает Европу не только примерно 40% от всех поставок газа, но около 40% от всего импорта дизтоплива с низким содержанием серы и 30% – нефти.

На данный момент СПГ из Ямала по-прежнему отправляются непрерывно и около половины этих рейсов – в Европу. Сюда же, по-видимому, уйдут и газовозы, и танкеры, которые ранее были зафрахтованы в Великобританию. Однако предварительно они сделают крюк и время перевозки увеличится.  
По данным Lloyd's List, кроме 1383 танкеров, которые отгружали нефть из России с 2019 года, к флоту следует еще 262 бенефициарных владельцев.

Однако эти данные могут быть неточны, поскольку перевозки танкерным флотом, как выясняется, отражаются в доступной для общественности статистике не слишком прозрачно из-за усложненной структуры собственников и арендаторов флота, а также цепочек посредников среди отправителей грузов.  
Новороссийск работает…

Заметим, что судоходство в зоне Новороссийска, как сообщили в некоторых СМИ, не остановлено. Оттуда выходят, например, груженые балкеры. А туда направляются суда для вывоза российского экспорта. Тоннаж – от handysize до panamax. Практически весь флот – под удобным флагом. На этом направлении остались, в частности, судовладельцы Турции, Греции и Индии.

Балкеры активно вывозят зерно, уголь, удобрения и пиломатериалы. Формально под санкции попал только Новороссийский морской торговый порт. Но и для него нет запрета на использование его терминалов, оплату портовых сборов или других сборов, если в сделке не участвуют банки, попавшие под санкции.  
Соответственно судовладельцы назначили высокую премию за риски, но она легко отбивается на фоне выросших цен на многие виды грузов, которые экспортирует РФ. Правда, некоторые судовладельцы Западной Европы предпочли не рисковать, но их место быстро заняли те, кто хочет денег и боится рисков.  
На юге был избыток старого тоннажа. Теперь такие балкеры снимают с прикола и пускают в оборот. На зеленые проекты уже никто не смотрит.

**Балкерный флот оживился**

Интерес к Новороссийску вырос на фоне того, что ни один балкер теперь не заходит в украинские порты. 24 февраля Одессу покинули два балкера, и на этом морские перевозки на Украину, по сути, остановились, что, собственно, и вызвало рост фьючерсов на пшеницу, кукурузу и растительное масло.  
По данным датской консалтинговой компании BullPositions, потребуется не менее месяца для замещения кукурузы из Америки (правда, уже по более высокой цене), чем могли бы быть поставки из Украины. Что касается пшеницы, то здесь ситуация хуже: только во Франции и Германии имеются излишки зерна (от 500 тыс. т до 1 млн т пшеницы и ячменя) – до прибытия нового урожая. И каким он будет, сложно сказать, если на Украине сократятся посевные, а экспорт из РФ будет ограничен.

Ассоциация судоходства BIMCO заявила, что в дальнейшем инфляция продолжить свой рост. Цены могут стать неподъемными для потребителей. И тогда спрос на танкеры и балкеры сократится – даже несмотря на увеличение потребности в тоннаже из-за увеличения рейсооборота (тонно-мили). Уже сейчас цены на зерно достигли 13-летнего максимума и начинают душить спрос на балкеры, отметили аналитики BIMCO.  
**Прогнозы для ЕС пессимистичные**

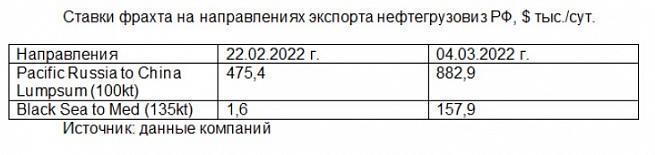
Однако с ними не согласны некоторые другие эксперты. В частности, кризис вообще не затронул фидерный танкерный флот, который используется для доставки нефтепродуктов из российских портов на Балтике в Северо-Западную Европу.

Это касается дизтоплива, газойля и авиатоплива, поскольку европейские НПЗ не производят достаточно этих продуктов для удовлетворения спроса. В РФ вполне могли бы ограничить эти поставки. Но пока этого не делают. Между тем как в ЕС могут найти замену нефти, но никак не нефтепродуктов. Соответственно не решаются поэтому вообще трогать морские перевозки энергоносителей из РФ. Кроме того, спотовая российская нефть довольно быстро может уйти в Китай. А с ней – и часть танкеров, которые сейчас работают на европейских направлениях.

Что касается чартеров на флот типа aframax и suezmax для доставки нефти из российских портов Балтийского и Черного морей, то ставки фрахта на них за 9 последних дней поднялись до $262 тыс./сут., что в 8–16 раз выше прошлогоднего уровня.

Максимальный прирост зафиксирован на линии Приморск – Роттердам. Понятно, что здесь рано или поздно наступит отскок ставок назад. Но прайсы уже вряд ли вернутся на прежний низкий уровень.  
Экспорт российской морской нефти составляет около 5 млн бар./сут., а нефтепродуктов – еще на 2,7 млн бар./сут., причем 60% направляется в Европу. По данным BIMCO, погрузка из российских портов за последнюю неделю сократилась примерно на 1,5 млн бар./сут. Но эти потери отечественные экспортеры сейчас компенсируют за счет других факторов.

Особенно если учесть рост мировых цен на нефть. На газойль фьючерсы только за 9 последних дней выросли в 1,5 раза. А динамика фьючерсов на дизтоплива в ЕС превысила и эту планку.



*rzd-partner.ru*

**НА ФОНЕ САНКЦИЙ В ОТНОШЕНИИ РОССИИ В ЕВРОПЕ ЗАФИКСИРОВАН БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЙ РОСТ КОТИРОВОК ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО УГЛЯ**

На прошедшей неделе на европейском рынке наблюдался беспрецедентный рост котировок энергетического угля на фоне санкционного давления на Россию в связи с военной операцией на Украине. Цена поднималась до почти $390 за тонну, впоследствии скорректировалась до $340, передает Современное аналитическое агентство (CAA). Сегодня участники рынка опасаются, что страны ЕС введут эмбарго на импорт российского угля или запрет захода в свои порты судов, следующих из России или под российским флагом, и дефицит усугубится. Напомним, что доля российского угля на рынке Европы составляет около 40%, а доля на мировом рынке – 16%. А предложение со стороны других стран-экспортеров, включая Колумбию, ЮАР, Австралию, США и Индонезию, уже ограниченно.

«1 марта Европейский парламент одобрил необязательную резолюцию, поддерживающую введение ограничительных мер в морских портах ЕС. Великобритания уже приняла закон, запрещающий заход российских судов в свои порты. Премьер-министр Польши заявил, что блокада поставок энергоносителей из России, включая нефть, газ и уголь, должна быть частью антироссийских санкций и что Польша договаривается с другими странами о поставках угля и готова в срочном порядке ввести эмбарго, однако для этого требуется разрешение Европейской комиссии», – комментируют эксперты агентства.

При этом на фоне геополитической напряженности и падения запасов в европейских хранилищах цены на нефть и газ также достигли максимумов. Котировки нефти марки Brent превысили $114 за баррель впервые с июня 2014 года, а цены на газ на европейском хабе TTF подскочили до €123 за МВт-ч, или $1922 за тыс. куб. м.  
Обострение политической ситуации между Россией и Украиной также привело к росту котировок южноафриканского материала выше $395 за тонну. Из-за чего сегодня европейские потребители рассматривают возможность закупок угля из других стран, включая Южную Африку.

В Китае цены спот на уголь калорийностью 5500 ккал/кг выросли почти на $24 за тонну, до $186 за тонну. Укрепление индексов на внутреннем рынке происходит, несмотря на ужесточение мер по контролю цен со стороны Комиссии по развитию и реформам Китая (NDRC) из-за возможного сокращения поставок со стороны России и ограниченного экспорта индонезийского угля.

«Отключение ряда крупных российских банков от SWIFT, по сообщениям участников рынка, уже осложняет торговые операции. Также два крупных государственных банка Китая – Industrial & Commercial Bank of China Ltd. и Bank of China Ltd. – в рамках риск-менеджмента из-за западных санкций в отношении России ограничивают финансирование закупок российских сырьевых товаров», – сообщают в CAA.  
В связи с обострением ситуации между Россией и Украиной растут и котировки австралийского материала. На прошлой неделе они превысили $340 за тонну на фоне продолжающегося дефицита предложения угля на международном рынке и ливней в результате природного феномена Ла-Нинья (с ним связывают снижение температуры в глобальном масштабе. – *Прим. Авт*.).

Что касается индонезийского угля, укреплению котировок до $160 за тонну способствует геополитическая обстановка, увеличение спроса со стороны Китая, ограниченное предложение в связи с неблагоприятными погодными условиями и ежемесячным контролем за соблюдением производителями обязательств по выделению 25% объема добычи для индонезийских потребителей на внутреннем рынке.

*rzd-partner.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 - 10.03.2022 CIA SUR**