**04.02.2021 ИНФОБЮЛЛЕТЕНЬ №04**

**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
* Судоходство 7
* Рыболовство 10
* Морякам 11
* Безопасность моряков и судов 17
* Происшествия 22
* Новости портов 24
* Новости судостроения 27
* Рынок 29

**ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА**

* **«Совкомфлот» подписал «Декларацию Нептуна», которая объединила более 450 крупнейших компаний** судоходной, нефтегазовой и других отраслей, сообщили SeaNews в компании. Основная цель Декларации – обеспечение трудовых прав и оказание поддержки функционированию глобальных цепочек поставок в условиях ограничений, которые введены по всему миру в связи с пандемией новой коронавирусной инфекции. Подписавшие документ компании обязуются принять меры для скорейшего решения проблемы смены экипажей, вовлекая в процесс своих партнеров и государственные органы власти. «Отсутствие своевременных смен экипажей ведет к прямому нарушению трудовых прав моряков и создает существенные риски для безопасности мореплавания из-за стресса и усталости членов экипажей, снижения их концентрации и мотивации. Моряки «Совкомфлота» должны быть уверены в том, что их работодатель во взаимодействии со своими партнерами и клиентами делают все необходимое для своевременного возвращения экипажей домой. В течение 2020 года «Совкомфлот» предпринимал все возможные меры по обеспечению смены экипажей при безусловном соблюдении всех существующих международных и российских предписаний и требований органов власти в условиях противодействия распространению коронавирусной инфекции. В текущем году мы продолжим работу в этом направлении», – заявил первый заместитель генерального директора – главный операционный директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Поправко.
* Головной лондонский офис **Международной морской организации (IMO) распространил циркулярное письмо** среди всех государств - членов IMO, ООН и профильных учреждений, межправительственных организаций, а также неправительственных организаций, имеющих консультативный статус при IMO. **Содержанием письма является придание морякам статуса работников, выполняющих важные для общества функции** («**ключевые работники»**) в условиях пандемии коронавируса. В письме, в частности, говорится: «Генеральный секретарь IMO, ввиду продолжающегося кризиса, связанного с ротацией экипажей судов, который негативно сказывается на моряках, а также другом персонале судоходной отрасли (рыбаках, лоцманах, инспекторах классификационных обществ, старших офицерах морской таможенной инспекции, работниках морского энергетического сектора и обслуживающем персонале, портовиках), обращает внимание государств-членов к вопросу придания этим сотрудникам отрасли статуса  «ключевых работников». При этом глава IMO ссылается на следующие положения:

1. Резолюция Комитета по безопасности на море MSC.473 (ES.2) - Рекомендуемые действия по облегчению ротации судовых экипажей, доступу к медицинской помощи и переезды моряков во время пандемии COVID-19. Принята на сессии MSC 21 сентября 2020 года; а) Резолюция A / 75 / L.37 - Международное сотрудничество для решения проблем, с которыми моряки сталкиваются в результате пандемии COVID-19 для поддержки глобальных цепочек поставок. Принята Генеральной Ассамблеей ООН 1 декабря 2020 года; b) Резолюция GB.340 / Резолюция (Rev.2) - Резолюция по вопросам труда в морской отрасли и пандемии COVID-19. Принята Административным советом Международного бюро труда 8 декабря 2020 года.

2. Резолюция MSC.473 (ES.2) в пункте 1.2 постановляющей части гласит: «1 ПРИЗЫВАЕТ государства-члены и соответствующие национальные органы власти:… а) назначать моряков «ключевыми работниками», оказывающими основные услуги, с тем чтобы облегчить безопасное и беспрепятственное передвижение при посадке или высадке с судна, и рассмотреть законные возможности для принятия международно признанных документов, имеющихся у моряков в качестве доказательства их статуса «ключевых работников», а также для поездок и передвижения для ротации экипажа";

В пункте 3 постановляющей части резолюции A / 75 / L.37 говорится: ʺ3. Настоятельно призывает государства-члены закрепить за моряками и другими морским персоналом статус «ключевых работников»;

4. Резолюция GB.340 / Резолюция (Rev.2) гласит в пункте 1 постановляющей части, в частности: "1. Настоятельно призывает всех членов в соответствии с применимым национальным законодательством и правилами:... назначать моряков «ключевыми работниками» с целью облегчения безопасного и беспрепятственного передвижения при посадке или высадке с судна, а также для облегчения увольнения на берег, а также, когда это необходимо, для прохождения лечения на берегу";

5. На момент выхода настоящего циркулярного письма Генеральный секретарь IMO уже получил 53 уведомления от государств-членов и одно от ассоциированного члена, которые согласились придать морякам статус «ключевых работников» (список стран приведен ниже).

6. Государствам-членам, которые еще не сделали этого, настоятельно рекомендуется принять меры для решения этой проблемы и в срочном порядке закрепить за моряками этот статус. Список государств-членов и ассоциированных членов, закрепивших за моряками статус «ключевых работников»: Азербайджан; Багамы; Бангладеш; Барбадос; Бельгия; Бразилия; Канада; Чили; Кипр; Дания; Доминика; Египет; Франция; Габон; Грузия; Германия; Гана; Греция; Индия; Индонезия; Иран; Ирландия; Италия; Ямайка; Япония; Кения; Кирибати; Ливан; Либерия; Маршалловы острова; Молдова; Черногория; Мьянма; Нидерланды; Новая Зеландия; Нигерия; Норвегия; Панама; Филиппины; Польша; Южная Корея; Румыния; Саудовская Аравия; Сингапур; Южная Африка; Испания; Швеция; Таиланд; Турция; ОАЭ; Великобритания; США; Йемен. Ассоциированный член: Гонконг (Китай). Одним из основных препятствий к разрешению текущего кризиса в отрасли назвали отсутствие понимания жизненной необходимости смены членов экипажей со стороны властей, а также недостаточную координацию действий в этом направлении как внутри стран, так и между разными государствами. Увы, но факт — сегодня морская отрасль и люди, которые задействованы в ней, несмотря на свою значимость для нормального функционирования мировой экономики, остаются вне поля зрения не только среднестатистического человека, но и большинства представителей правительства. О проблеме кризиса смены экипажей и о других немаловажных проблемах моряков, которые обострились в период пандемии, говорилось на глобальном форуме Международной организации труда, посвященного теме: «Конвенция 2006 года «О труде в морском судоходстве»: текущее и будущее развитие».Так, президент Всемирного морского университета (WMU) доктор Клеопатра Думбия-Генри отметила, что пандемия послужила усилению существующих социо-экономических проблем и обнаружению серьезных трудностей в правоприменении Билля о правах моряков, принимая во внимание число стран, которые не выполняют требования документа. Она обрисовала следующие насущные проблемы моряков: -значительная часть моряков оказалась в ситуации, когда они на протяжении долгого времени, часто даже несмотря на превышение максимального периода работы на борту в 11 месяцев, не могут списаться с судов, а также перемещаться с целью репатриации; -моряки не могут взойти на борт и заменить членов экипажей, чей срок контрактов завершился; -им также было отказано в таких базовых правах, как доступ к береговым объектам и медицинская помощь; -отсутствие мирового консенсуса о необходимости обеспечить эффективную смену экипажей судов и их трансфер; -только треть стран-членов IМО признали моряков ключевыми работниками, к чему не раз призывала Международная морская организация. По её убеждению, отсутствие гарантий занятости стало практически правилом в профессии моряка, в связи с чем неготовность контактировать с властями среди членов экипажей только увеличилась.

* **Компания**VesselsValue опубликовала **ежегодный рейтинг стран-судовладельцев по общей стоимости флота.** Как пишет ЦТС, по сравнению с прошлыми годами, рейтинг претерпел некоторые изменения: в частности, в него были включены суда-автомобилевозы, RoRo и круизные суда. Эти три типа судов не были включены в предыдущие рейтинги и, следовательно, способствовали изменениям в общей стоимости и рейтинге флота страны.

**10. Швейцария** Швейцария поменялась местами в общем рейтинге с Данией, и теперь занимает 10-е место с показателем в 28,5 млрд долл. В этом Швейцарии помогла компания MSC Cruises с ее круизнымилайнерами на сумму 18 млрд долл., что сделало страну вторым по величине владельцем круизных лайнеров в мире и помогло войти в десятку ведущих стран-судовладельцев.

**9. Норвегия** Норвегия опустилась с 5-го места в 2020 году на 9-е в 2021 году главным образом из-за значительного снижения стоимости морского флота. Это падение было вызвано пандемией коронавируса и, как следствие, снижением спроса на нефть во всем мире. Флот норвежских судовладельцев на сегодня оценивается в 33,7 млрд долл. США.

**8. Южная Корея** Южная Корея в прошлом году опустилась на 2 позиции, но общая стоимость флота ее судовладельцев изменилась всего на 0,2% и составила 34,7 млрд долл. Было отмечено снижение стоимости танкеров и балкеров, однако оно было нивелировано включением в рейтинг судов-автомобилевозов. Южная Корея сохраняет доминирующую позицию в качестве глобального экспортера автомобилей по морю. Ведущими операторами являются Glovis и Eukor (акции которого принадлежат Hyundai Glovis и Kia Motors). Высокие объемы производства автомобилей и морского экспорта делают Южную Корею третьей в мире по величине флота судов-автомобилевозов. **7. Великобритания** Великобритания также сделала значительный скачок, увеличив общую стоимость флота более чем на 15 млрд долл. - до 39 млрд долл. По большей части это связано с включением в рейтинг круизных судов. Контейнерный флот этой страны также восстановился благодаря значительному увеличению объемов экспорта из Китая в Европу.

**6. Германия** Германия поднялась в рейтинге с 8-го места на 6-е (с показателем в 42,8 млрд дол.), поскольку в этой стране владельцы небольших сухогрузов используют повышенные ставки. Было совершено большее количество транзакций, поскольку успешное рефинансирование и реструктуризация в предыдущие годы во всех секторах привели к тому, что большое количество судовладельцев нормально пережили кризис в начале 2020 года. В частности, их инвестиции в круизный сектор увеличились до 43 млрд долл., что на 60% больше, чем в прошлом году.

**5. Сингапур** Общая стоимость флота этой страны составила 50,7 млрд долл. Инвестиции в контейнерный и RoRo флот увеличили общую стоимость флота на 6 млрд долл. Сингапуру занимает 3-е место по владению судами RoRo.

**4. Греция** Греция опустилась на 4-е место в рейтинге. Общая стоимость флота, находящегося в собственностисудовладельцев этой страны составляет 93,2 млрд долл. По сравнению с предыдущим годом это на 6,5 млрд долл. меньше. Снижение связано с продолжительным периодом низких доходов танкерного флота во второй половине 2020 года. Поскольку Греция считается крупнейшим владельцем танкеров, низкие значения затронули весь флот. Греческие судовладельцы также активно занимались продажей и покупкой танкеров, продав 105 судов, но приобрели только 70, что привело к сокращению общего флота. Все остальные секторы, включая контейнерный, газовый и морской, оставались относительно стабильными для этой страны.

**3. США** Судовледельцы из США обладают активами в размере 95,1 млрд долл., из которых 63 млрд долл.приходится на круизные лайнеры. Это неудивительно, поскольку крупнейшие круизные компании, Carnival и Royal Caribbean находятся в США. Несмотря на проблемы, которые индустрия испытала из-за пандемии COVID-19, США по-прежнему сохраняют свои позиции в качестве крупнейшего мирового владельца круизных судов. Что касается танкеров, поскольку их стоимость упала во второй половине 2020 года из-за продолжительного периода низких прибылей, то же самое произошло и со стоимостью танкерного флота США. Тем не менее, относительно современный американский парк танкеров для сжиженного газа вырос в цене, достигнув максимума за 5 лет в конце 2020 года. США также являются крупными собственниками в секторе RoRo, владея судами общей стоимостью в 1,9 млрд долл.

**2. Китай** Китайские собственники судов владеют активами на 107,7 млрд долл. инвестиции в секторы сжиженного газа во второй половине года повысили стоимость судов на рынке. Во второй половине 2020 года китайские энергетические компании инвестировали в новые заказы на строительство крупных танкеров для перевозки СПГ и очень больших танкеров для этана. Кроме того, резкий рост ставок на контейнеры побудил конгломерат OOCL (Orient Overseas)разместить заказы на 12 контейнеровозов Megamax общей стоимостью 1,6 млрд долл. SITC также воспользовалась положительной рыночной ситуацией, заказав 14 удобных единиц, которые необходимы для региональных торгов.

**1. Япония** Почти во всех секторах судоходства Япония остается на первом месте с активами на общую сумму 115,8 млрд долл. США. Увеличение доходов на рынке контейнеров во второй половине 2020 года привело к увеличению стоимости и без того быстро растущего флота Японии. Из 10 ведущих стран судовладельцы из Японии владеют самым дорогим парком LNG-танкеров - 5,8 млрд долл. Они также владеют самым дорогим флотом судов-автомобилевозов стоимостью 7,3 млрд долл., что почти в три раза превышает стоимость судов данного типа второй по величине страны-собственника - Норвегии. Основная часть судов принадлежит операторам Deepsea NYK, MOL и K Line.

* На прошлой неделе в формате видеоконференции прошло **заседание экспертной группы** ПАМЕ по судоходству. Традиционно заседание экспертной группы по судоходству, созданной в рамках рабочей группы Арктического совета по **Программе защиты арктической морской среды (ПАМЕ)**, прошло перед пленарным заседанием ПАМЕ, сообщается на сайте Морспасслужбы. В работе заседания приняли участие представители всех государств-участников Арктического совета — Российская Федерация, Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Швеция и США, Секретариата и представители заинтересованных наблюдателей и неправительственных организаций. Всего около восьмидесяти участников. От РФ в работе заседания участвовали представители Минтранса России: постоянное представительство РФ при Международной морской организации (ИМО) и Федерального агентства морского и речного транспорта — ФГБУ «Морспасслужба», ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики» и ФГБУ «АМП Западной Арктики», а также Минвостокразвития. На заседании обсуждались проекты в области защиты морской среды, касающиеся международного судоходства, выполняемые странами Арктического совета в контексте реализации рекомендаций Доклада о судоходстве в Артике (AMSA) и включенные в программу работы ПАМЕ на 2021-2023 годы. Российские участники приняли участие в обсуждении двух проектов ПАМЕ: разработка поправок к Конвенции МАРПОЛ с целью применения в арктических водах концепции ИМО по региональным договоренностям о приемных портовых сооружениях и инспекционные кампании Парижского и Токийского Меморандумов по Полярному кодексу. Советник руководителя ФГБУ «Морспасслужба» Наталья Кутаева совместно с участником из США представили предложения по дальнейшей работе по разработке указанных поправок к Конвенции МАРПОЛ. По предложению российского представителя эти поправки и проект соответствующего совместного документа стран Арктического совета в ИМО будет подготовлен в межсессионный период и представлен на второе в 2021 году заседание ПАМЕ для направления указанных документов на 9-ю сессию Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR 9) в 2021 году. Участники заседания поддержали предложение российского участника Владимира Кузьмина о направлении письма секретариата ПАМЕ в секретариат Антарктического договора с приглашением антарктических стран к проведению инспекционной кампании по Полярному кодексу. Представитель постоянного представительств Российской Федерации при ИМО Сергей Толмачев проинформировал делегации о готовности Российской Федерации принять председательство в Арктическом информационном форуме наилучшей практики в области судоходства. Делегации рассмотрели ход выполнения отдельных проектов по предотвращению загрязнения морской среды при использовании/перевозке судами тяжелых сортов топлива. Норвежские эксперты представили ход выполнения проекта по изучению поведения новых низкосернистых судовых топлив в холодных условиях, включая изучение их токсичности. Исландия и Всемирный фонд дикой природы (WWF) представили откорректированный проект по изучению сбросов отходов с судов в арктических водах, целью которого является изучение политики и практик судоходных компаний по сбросам серых и сточных вод с судов, мусора, а также из систем очистки выхлопных газов (скрубберов). Канада, Германия и WWF рассказали о ходе выполнения проекта по разработке карт акустической интенсивности в приполярной Арктике на основании расчетных акустических моделей. Итоги работы Экспертной группы по судоходству будут представлены на пленарном заседании ПАМЕ, которое состоится в период с 4 по 5 февраля этого года, также в режиме видеоконференции.
* **РФ удовлетворена пояснениями Греции по ситуации с российским судном "Адлер"**, но при обсуждении продления мандата военно-морской операции "Ирини" в рамках ООН Россия будет требовать строгого соблюдения всех правил, которые были выработаны Советом Безопасности. Об этом заявил заместитель министра иностранных дел России Александр Грушко в беседе с российскими журналистами в Афинах, - передает [ТАСС](https://www.korabel.ru/out/redirect.html?url=http%3A%2F%2Ftass.ru&object=news&id=262235). Он встретился в греческой столице с главой МИД Никосом Дендиасом и его первым заместителем Мильтиадисом Варвициотисом. Грушко сказал, что ситуация с проверкой "Адлера" военными обсуждалась с греческой стороной. "Вопрос этот поднимался по разным причинам, потому что, хотя это операция Евросоюза, но она была одобрена Советом Безопасности ООН, поэтому она должна осуществляться в полном соответствии с требованием Совета Безопасности ООН, которое предусматривает передачу информации соответствующему комитету, и, самое главное, любые действия по высадке экипажа на борт торговых судов должны сопровождаться определенными процедурами, в частности, получением согласия государства флага. И мы будем продолжать это требовать и при обсуждении очередного продления мандата этой операции в рамках ООН будем требовать строгого соблюдения всех тех правил, которые были выработаны Советом Безопасности", - сказал дипломат. При этом Грушко сообщил, что греки дали пояснение, которое удовлетворило российскую сторону. "Понятно, когда на борт судна высаживаются военнослужащие другого государства, это всегда, можно сказать, ЧП. Это вопрос о суверенитете и т. д. Мы, естественно, будем продолжать анализировать ситуацию, в том числе и с точки зрения извлечения уроков для себя, чтобы улучшить схему взаимодействия с международными, скажем так, присутствиями, но в данном случае никакого досмотра не было, это была такая скорее акция, я бы назвал ее проявлением дружбы. Скорее был визит дружбы, чем инспекция судна", - пояснил замминистра.
* **Премьер-министр Франции Жан Кастекс объявил, что выезд и въезд во Францию из стран, не входящих в ЕС, запрещается в связи с эпидемиологической обстановкой в стране.** Об этом сообщает [ЦТС](https://cfts.org.ua/) со ссылкой на [Интерфакс-Украина](https://interfax.com.ua/). "В дополнение к мерам комендантского часа, которые произвели реальный, но недостаточный эффект, мы решили немедленно ввести следующие дополнительные меры. Любой въезд во Францию и любой выезд с нашей территории как из страны, так и в страну, не входящую в Европейский союз, будет запрещен за исключением очень настоятельных причин", - заявил глава французского правительства. Он выступил после заседания Совета обороны, обсуждавшего течение в стране пандемического кризиса. Объявленный запрет, продолжил Кастекс, вступил в силу с 00:00 воскресенья. "Любые въезды во Францию из страны ЕС будут обусловлены предъявлением теста ПЦР, за исключением трансграничных работников", - добавил премьер-министр. Он объяснил, что, хотя в стране ситуация выглядит лучше, чем в ряде соседних стран, "она тем не менее тревожная". "Около 27 тыс. наших соотечественников госпитализированы по причине COVID-19. Более 3 тыс. человек находятся в реанимации. Распространение вариантов, называемых "английским" и "южноафриканским", грозят сильным риском усиления эпидемии", - отметил Кастекс. "Справедливо встает вопрос о режиме строгой изоляции, но мы знаем его очень тяжелые последствия для французов со всех точек зрения. Мы можем еще дать себе шанс избежать его", - считает французский премьер. При этом он предупредил, что "ближайшие дни будут определяющими" в том, что касается принятия возможных дополнительных мер. Кроме того, Кастекс объявил, что "непродовольственные торговые центры площадью свыше 20 тыс. кв. м закрываются с воскресенья как места опасного в санитарном плане скопления людей". Премьер также напомнил о важности соблюдения уже действующих превентивных мер - правил личной гигиены, социального дистанцирования и ношения масок. Напомним, ранее в этом месяце власти Франции в связи с пандемией коронавируса COVID-19 обязали всех, кто прибывает из прочих стран ЕС, [предоставлять отрицательный анализ на COVID-19](https://cfts.org.ua/news/2021/01/25/vo_frantsii_stali_trebovat_otritsatelnyy_test_na_covid_19_ot_priezzhayuschikh_iz_drugikh_stran_es_62941). Также в Нидерландах ввели новое требование для пассажиров, прибывающих в страну авиатранспортом: теперь при себе необходимо иметь результаты не только ПЛР-теста, но и [экспресс-теста](https://cfts.org.ua/news/2021/01/27/v_niderlandakh_ot_priletayuschikh_v_stranu_stali_trebovat_esche_odin_test_na_koronavirus_62989), сделанного не ранее, чем за 4 часа до посадки в самолет. Требование распространяется в том числе на транзитных пассажиров.
* **На состоявшемся в Росрыболовстве заседании штаба по предупреждению распространения коронавирусной инфекции COVID-19 были обсуждены вопросы организации вакцинации экипажей, а также ужесточение мер в отношении судовладельцев, не соблюдающих установленные противоэпидемиологические мероприятия.** Об этом говорится в сообщении пресс-службы федерального агентства. Проведенные в январе Росрыболовством комплексные проверки и инспектирование судов на предмет соответствия установленным санитарно-эпидемиологическим нормам показали, что ряд компаний при смене экипажей судов, находящихся за границей (в частности, незаходных судов), не соблюдают правила Роспотребнадзора и инструкции ФАР. В отличие от российских портов, где имеются достаточные инструменты контроля установленных процедур, процесс смены экипажей незаходных судов в значительной степени зависит от ответственности их владельцев. По сообщению руководителя штаба, заместителя руководителя Росрыболовства Петра Савчука, ведомство обратилось в Роспотребнадзор с просьбой разработать дополнительную инструкцию в отношении незаходных судов. Руководителям и координаторам региональных штабов по предотвращению распространения COVID-19 даны поручения проработать этот вопрос с региональными властями и санитарными службами. Также на заседании штаба была доложена информация в отношении судов, которые были лишены свидетельства по управлению безопасностью (СУБ), обсуждена работа по ужесточению мер, принимаемых к нарушителям, и проведение регулярных и внеплановых проверок. В  Росрыболовстве предложено немедленно останавливать СУБ в случае выявления нарушений, не дожидаясь при этом факта обнаружения заболевших COVID-19 на борту. В числе прочих вопросов, обсужденных на заседании штаба – организация двойного тестирования (методом ПЦР и на антитела) и обязательная двухнедельная обсервация экипажей; выполнение всех технических руководств по контролю и профилактике COVID-19, необходимых для восстановления выгрузки российской рыбопродукции в портах КНР; вопросы  вакцинирования экипажей.
* **DP World и ЮНИСЕФ объявили о широкомасштабном партнерстве для поддержки глобального распространения вакцины против COVID-19 в странах с низким и средним уровнем доходов.** Новое партнерство является крупнейшим на сегодняшний день. DP World, лидер в области глобальной логистики, предоставит ЮНИСЕФ логистические решения и опыт в области цепочки поставок. Используя складские помещения DP World в Дубае, ЮНИСЕФ оптимизирует доступ во многие страны. Кроме того, DP World взяла на себя обязательство использовать свою глобальную логистическую инфраструктуру и услуги на безвозмездной основе. В настоящее время Дубай используется ЮНИСЕФ в качестве стратегического центра для предварительного размещения вспомогательных материалов, необходимых для вакцины COVID-19, таких как шприцы и сейфы. Партнерство подписали Генриетта Фор, исполнительный директор ЮНИСЕФ, и Султан Ахмед бин Сулайем, председатель группы и главный исполнительный директор DP World. Компании также будут сотрудничать и в рамках других глобальных программ в поддержку образования, здравоохранения, расширения прав и возможностей женщин, а также водоснабжения. «Распространение вакцины против COVID-19 — самая большая логистическая проблема человечества после окончания Второй мировой войны, — отметил султан Ахмед бин Сулайем. — Мы предлагаем нашу инфраструктуру и опыт для поддержки этих усилий, потому что каждый должен иметь доступ к вакцине».
* **Китайские инвестиции в секторы сжиженного газа во второй половине года повысили стоимость судов на рынке.** Во второй половине 2020 года китайские энергетические компании инвестировали в новые заказы на строительство крупных танкеров для перевозки СПГ и очень больших танкеров для этана. Кроме того, резкий рост ставок на контейнеры побудил конгломерат OOCL (Orient Overseas)разместить заказы на 12 контейнеровозов Megamax общей стоимостью 1,6 млрд долл. SITC также воспользовалась положительной рыночной ситуацией, заказав 14 удобных единиц, которые необходимы для региональных торгов. 1.  Япония Почти во всех секторах судоходства Япония остается на первом месте с активами на общую сумму 115,8 млрд долл. США. Увеличение доходов на рынке контейнеров во второй половине 2020 года привело к увеличению стоимости и без того быстро растущего флота Японии. Из 10 ведущих стран судовладельцы из Японии владеют самым дорогим парком LNG-танкеров - 5,8 млрд долл. Они также владеют самым дорогим флотом судов-автомобилевозов стоимостью 7,3 млрд долл., что почти в три раза превышает стоимость судов данного типа второй по величине страны-собственника - Норвегии. Основная часть судов принадлежит операторам Deepsea NYK, MOL и K Line.

**МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ США И КИТАЕМ ВЫЗВАЛИ РОСТ ЦЕН НА ТОВАРЫ В РОССИЮ**

Повышение стоимости перевозки грузов морем в конце прошлого года уже начало влиять на стоимость отдельных категорий импортируемых в Россию товаров. Эксперты ожидают подорожание импортной обуви, бытовой техники, мебели и еды. О том, что из-за высокой стоимости морских перевозок в ближайшее время ожидается рост цен сразу на несколько категорий импортируемых в Россию товаров, РБК рассказали участники рынка из нескольких отраслей. По прогнозу гендиректора «INFOLine-Аналитика» Михаила Бурмистрова, в ближайшее время стоимость новых партий габаритных импортных товаров — бытовой техники, мебели, товаров для дома и др. — может вырасти не менее чем на 10–15%. Исполнительный директор diHouse (входит в группу компаний ЛАНИТ) Андрей Тарасов прогнозирует, что электроника и бытовая техника могут подорожать на 2–3%. По словам основателя Zenden Group (бренды обуви Zenden, Thomas Munz и Mascotte) Андрея Павлова, компания уже сейчас получает межсезонную обувь и коллекции весна–лето по более высокой себестоимости, увеличение цен на полке в зависимости от категории товара составит от 2 до 10–20%. Сразу несколько участников рынка говорят, что к концу 2020 года стоимость морских перевозок выросла примерно до $9 тыс. с $1,5 тыс. за контейнер. «Если речь идет о перевозке холодильников, в стандартный контейнер их помещается 60–70 штук, — приводит расчет глава представительства производителя бытовой техники Candy-Hoover Group Глеб Мишин. — То есть рост стоимости перевозки с $1,5 тыс. до $9 тыс. означает плюс более $100 на каждый холодильник». Он отметил, что до недавнего времени производители субсидировали увеличение расходов в надежде, что это временное явление, а также использовали складские запасы на территории России. Но, поскольку высокий уровень цен на перевозку сохраняется, в ближайшее время он начнет отражаться на конечной стоимости товаров, констатирует собеседник РБК. Впрочем, на собственную продукцию Candy-Hoover не ожидает существенного роста цены, потому что значительная ее часть собирает внутри страны. По словам Андрея Павлова, в пиковые моменты стоимость морского фрахта достигала $10 тыс., хотя даже за эту цену забронировать перевозку бывает сложно. «Значительнее всего выросла стоимость логистики для недорогой обуви — примерно на 12%. Для кожаной обуви прирост составил примерно 4%», — рассказал он. Вместе с тем обувной рынок ожидает подорожания комплектующих для производства обуви, прогнозирует Павлов. Сергей Юнг, директор производственной компании «Обувь России» (входит в OR GROUP), которая ввозит не готовую обувь, а материалы для производства, заявил, что из-за изменений в логистике себестоимость и цена их продукции увеличится на 1–2%. По информации от одного из представителей транспортных компаний, рассчитывать на снижение тарифов можно не раньше июня, отметил он. Почему подорожали перевозки и какие товары могут подорожать, разбирался РБК. Почему росла стоимость морских перевозок Источник РБК в одной из компаний, занимающихся контейнерными перевозками, пояснил, что после окончания выборов президента США в ноябре прошлого года резко возрос спрос на перевозки между этой страной и Китаем — это привело к дефициту контейнеров и судов сначала на этом направлении, а потом и по всему миру. «Кроме того, в ноябре Китай ввел новые требования на ввоз грузов в страну, что увеличило время их оформления и еще больше сказалось на доступности контейнеров», — указал собеседник РБК.

[*rbc.ru*](https://www.rbc.ru/)

**СУДОХОДСТВО**

* **Международная судоходная ассоциация BIMCO разрабатывает типовое положение для чартерных договоров, чтобы помочь бороться с потенциальными нарушениями использования автоматической системы идентификации** (AIS), которая является обязательной для всех судов в соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (SOLAS). AIS передает информацию о судне, включая его идентификационный номер и местоположение. Ее отключение запрещено, кроме как по очень конкретным причинам безопасности, разрешенным правилами - например, чтобы избежать обнаружения пиратами в зонах повышенного риска. В мае 2020 г. Управление по контролю за иностранными активами США (OFAC) выпустило уведомление о санкциях в отношении судоходства, в котором судоходной отрасли рекомендовалось разработать договорные положения в виде оговорки об отключении AIS. Намерение состояло в том, чтобы эта статья позволяла судовладельцам, фрахтователям и операторам прекращать работу с любой стороной, которая демонстрирует «образец множества случаев манипулирования AIS, несовместимый с SOLAS». «BIMCO обеспокоена тем, что некоторые фрахтователи в спешке с соблюдением санкций могут разработать свои собственные положения об отключении AIS, которые могут подвергнуть владельцев риску расторжения контрактов, даже если AIS была отключена по законным причинам или если сигнал не удалось передать или получить по причинам, не зависящим от владельцев», - подчеркнули в организации. Новое типовое положение BIMCO будет касаться не только использования AIS во время фрахта, но и до заключения контракта. Как утверждают в организации, это важно, потому что руководящие принципы OFAC сосредоточены на выявлении закономерностей манипуляций с AIS судами, а не на отдельных единичных инцидентах. В положении признается, что могут быть законные причины, по которым сигнал AIS судна был прерван. Типовое положение BIMCO об отключении AIS для чартеров планируется опубликовать в мае. BIMCO - неправительственная организация, занимающаяся вопросами морской судоходной политики, унификации транспортных документов и информированием членов по различным аспектам международной морской торговли. Членами BIMCO являются судовладельцы, судовые брокеры и агенты, клубы P&I и ассоциации из 121 страны мира.
* **В декабре 2020 года соблюдение расписания контейнерных маршрутов упало до 44,6%,** сообщает Seatrade со ссылкой на данные Sea-Intelligence. По данным аналитиков, падение надежности расписания отмечается в течение пяти месяцев, но уровень 44,6% – самый низкий с тех пор, как агентство Sea-Intelligence начало отслеживать этот показатель в 2011 году. В среднем соответствие расписанию было на 31,7% ниже, чем в аналогичном месяце в 2011 года. Среди основных исследуемых контейнерных линий самой стабильной в декабре была Hamburg Sud – у нее соответствие расписанию составляло 55,3%, в то время самой низкий показатель был у Yang Ming – 30%. Ежемесячное повышение надежности расписания отмечено было только у ZIM и HMM. По данным онлайн-платформы Container xChange, в настоящее время наблюдается улучшение ситуации с дефицитом контейнеров в ключевых экспортных портах, таких как Шанхай, поворотным моментом может стать Китайский Новый год. Однако, улучшение по всей цепочке поставок станет очевидным не сразу, предупреждает Seatrade. Отметим, что в начале декабря стоимость морского фрахта на ряде направлений выросла в пять раз. В портах Китая не хватало 40-футовых контейнеров, при этом большое количество порожних контейнеров застряло в США, Европе, Австралии. Дефицит контейнеров на рынке привел к резкому росту ставок, который на наиболее популярных маршрутах превзошел все ожидания. Часть контейнерных линий вынуждены были приостановить букирование. Дефицит породил новую проблему – продовольствие, поставляемое в контейнерах, не доходит до потребителей. Как сообщает Bloomberg, в настоящее время наблюдается новый тренд – продовольственные товары скапливается в самых неподходящих местах, пока линии перевозят порожняк. Глобальная конкуренция за контейнеры привела к тому, что из Таиланда не отгрузить рис, в Канаде застрял горох, а в Индии скопился сахар. По мнению аналитиков Bloomberg, причина заключается в том, что Китай, который быстрее других стран оправился от Covid-19, активизировал свою экспортную деятельность и готов платить высокие премии за контейнеры, так что отправлять туда порожние контейнеры сейчас гораздо выгоднее, чем груженые.
* **Mitsui OSK Lines (MOL) создает бизнес-подразделение по ветроэнергетике – Wind Power Energy Business Division.** Подразделение начнет работать с 1 апреля этого года. По информации Splash24/7, кроме  MOL, еще две  крупнейших судоходных линии Японии – Nippon Yusen Kaisha (NYK) и Kawasaki Kisen Kaisha (K Line) «сделали шаги в секторе морской ветроэнергетики». По данным негосударственной организации Shipbreaking Platform, в 2020 году на утилизацию было продано в общей сложности 630 морских судов и морских установок. Из них 446 судов, в том числе крупнотоннажные танкеры, балкеры, пассажирские с уда и суда для генгруза были утилизированы на трех судоразделочных верфях в Южной Азии – Аланг (Индия), Читтагонг (Бангладешь) и Гадани (Пакистан). Это почти 90% от общего числа утилизированных судов. Перераспределения мощностей за последний год не произошло: в 2019 году 469 судов из 674, предназначенных на слом, были утилизированы также на трех разделочных верфях в Бангладеш, Индии и Пакистане. Как отмечают в Shipbreaking Platform, практически все эти верфи не соответствуют экологическим нормам и трудовому законодательству   являются токсичными, однако судовладельцы продолжают отправлять свои суда на слом на «грязные» предприятия. Список стран, чьи судовладельцы отправляли суда на слом на неэкологичные верфи, возглавила Греция. В прошлом году на «грязных» предприятиях Бангладеш и Пакистана  было утилизировано 48 греческих судов. «Некоторые государства-члены ЕС активно борются с неэкологичными судоразделочными верфями, однако 25% судов, ушедших на слом в Южную Азию, принадлежали европейским компаниям. В частности, Греция систематически закрывает глаза на экологию по окончании срока эксплуатации своих судов», – отмечают в Shipbreaking Platform. По данным Shipbreaking Platform, по итогам 2020 года в рейтинг «худшей практики по утилизации судов» вошли Sinokor,  Petrobras, Berge Bulk, Costamare, Eurobulk, Evergreen, K Line, Maersk, Swire & Sons и Teekay. «Судовладельцы легко обходят законы, регулирующие утилизацию судов, часто с помощью покупателей за наличные. Они платят самую высокую цену за списанные суда и, как правило, переименовывают, перерегистрируют и меняют флаг судов в их последнем рейсе на разделку, – говорится в отчете Shipbreaking Platform. – Почти половина судов, проданных в Южную Азию в 2020 году, сменила флаг на один из внесенных в черный список: это Коморские острова, Палау и Сент-Китс и Невис,  всего за несколько недель до утилизации. По меньшей мере 14 судовладельцам это позволило обойти Правила ЕС по утилизации судов». В отчете подчеркивается, что европейские компании владеют 40% морового флота, и только 5% судов с истекшим сроком эксплуатации в 2020 году были зарегистрированы под флагом одной из стран ЕС. «Флаги, известные своим плохим соблюдением морского законодательства, всегда были особенно популярны в конце жизни судна. Это реальность, которая требует введения и контроля за соблюдением мер, которые бы возлагали ответственность на реальных бенефициарных владельцев судов», – отмечают в организации. При этом в Европе на официально одобренных ЕС «зеленых» верфях в 2020 году было утилизировано менее 1 млн LDT (тонн чистого металла). Это незначительный объем в сравнении с тем, сколько такие верфи могут перерабатывать. «Мы приветствуем такие компании как Carnival Corporation, которые проводят ответственную политику утилизации своих судов.  Мы призываем страны принять эффективные меры, например, схемы возврата судов, которые будут стимулировать судовладельцев перерабатывать свои суда в соответствии с экологическими требованиями», – резюмировали в Shipbreaking Platform.
* **В ближайшее время флот Evergreen пополнят 20 контейнеровозов**. По данным Splash24/7, компания заказала строительство пяти 15-тысячников на корейской верфи Samsung Heavy Industries. Еще пять контейнеровозов такой же вместимости будут построены в Китае – на верфи Hudong-Zhonghua. Соглашение о строительстве десяти контейнеровозов вместимостью по 10,5 тыс. TEU каждый заключено с японской Shoei Kisen. Таким образом, общая вместимость новостроев составит 300 тыс. TEU, при этом вместимость всего флота Evergreen составит 1,6 млн TEU, что эквивалентно вместимости флота Ocean Network Express (ONE). Как сообщает Splash со ссылкой на данные Alphaliner, в настоящее время Evergreen управляет 197 судами общей вместимостью 1,28 млн TEU и занимает седьмое место в рейтинге крупнейших контейнерных линий. В портфеле заказов Evergreen – 60 контейнеровозов общей вместимостью 454 тыс. TEU, что составляет 35% от действующей вместимости флота компании
* **Bureau Veritas объявило о создании** на базе Maritime Assurance & Consulting компании  **Bureau Veritas Solutions Marine & Offshore. Компания будет специлизироваться на техническом консультировании, управлении активами на морском и оффшорном энергетическом рынках.** Переименование компании призвано обозначить ее интеграцию с Bureau Veritas. Maritime Assurance & Consulting была приобретена в 2016 году и работала под собственным брендом.
* **Пандемия COVID-19 разрушает рынок супертанкеров**, доставляющих почти пятую часть мировой нефти, и грозит бумом их утилизации в Бангладеш, Индии и Пакистане из-за роста цен на металлолом, [**рассказали**](https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-01-25/negative-rate-supertankers-about-to-get-junked-on-asia-s-beaches?sref=Y0jVLcFo) Bloomberg руководители танкерных компаний. Они отметили, что снижение прибыли заставляет их задуматься о продаже на металлолом судов возрастом более 15 лет. Они объяснили, что каждые пять лет они должны проходить специальные обследования, стоящие миллионы долларов, которые трудно найти, когда танкерные компании терпят убытки. По прогнозу Clarkson Research (подразделение крупнейшего судового брокера в мире Clarkson Plc), в 2021 году будет утилизировано около 2% флота. В 2020 году были отправлены в утиль всего два крупнотоннажных танкера класса VLCC (Very Large Crude Carrier, длина — 330 м, дедвейт до 320 000 т). В 2019 году — четыре. Для сравнения: в 2017-2018 году в состав флота Clarkson Plc входили 823 танкера VLCC. Clarkson Research отмечает, что дополнительным стимулом для того, чтобы избавиться от танкера, является цена: стоимость танкера VLCC, сданного на металлолом, в настоящее время составляет $18,95 млн — самый высокий показатель с марта 2018 года. Агентство отмечает, что из-за излишка танкеров на прошлой неделе танкерные компании были вынуждены субсидировать доставку грузов по самому оживленному торговому маршруту с Ближнего Востока в Азию. Излишек наблюдался еще с начала 2020 года, когда из-за пандемии коронавируса спрос на нефть резко упал, но до недавнего времени нивелировался тем, что огромная часть танкеров просто хранила сырую нефть, которая оказалась избыточной для рынка. Однако сейчас, когда потребление нефти в мире выросло, эта нефть с танкеров раскуплена и они остались невостребованными, поскольку страны ОПЕК+ удерживают миллионы баррелей от поставки на рынок.  Восстановление доходов судовладельцев может произойти во второй половины года, когда прогнозируется возвращение спроса на нефть до уровня, существовавшего до пандемии. Но пока им не приходится радоваться. «Трудно представить себе обстоятельства, которые были бы более неблагоприятны для владельцев танкеров, чем сейчас», — заявил агентству глава направления по связям с инвесторами Euronav NV (третий по величине владелец супертанкеров в мире) Брайан Галлахер. Он признал, что столь привлекательные цены на металлолом меняет отношение владельцев к более старым танкерам.
* **ООО «Камчатское морское пароходство» с 1 февраля 2021 года возобновляет работу судоходной линии Владивосток-Корсаков-Владивосток,** которая зарегистрирована [Росморречфлот](http://portnews.ru/companies/federalnoe_agentstvo_morskogo_i_rechnogo_transporta_rosmorrechflot/)ом за номером ДВ-1/64. Об этом сообщает пресс-служба пароходства. Во Владивостоке базовым портом определен ООО «ВМП-Первомайский», в Корсакове – «Корсаковский морской торговый порт». Перевозки будут осуществляться теплоход «Николай Ахромеев» на еженедельной основе. К отправке принимаются грузы широкой номенклатуры от контейнеров до генерального груза и тяжелой техники, как в межпортовом, так и в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщениях. «Камчатское морское пароходство» — камчатская транспортная компания с собственным флотом и штатом специалистов, предлагающая клиентам комплекс транспортно-логистических услуг на территории Камчатского края, Дальнего Востока и за их пределами.
* **DFDS приобрел 100% акций голландской логистической компании HSF Logistics Group** за €296 млн. HSF Logistics является одной из ведущих европейских компаний в области Cold chain логистики. Группа включает 4 бренда – собственно HSF Logistics в Нидерландах, Германии и Великобритании, N&K Spedition и Skive Køletransport – в Дании и Скандинавии, в совокупности обеспечивающие около половины выручки группы, и Eurofresh, ориентированный на немецкий рынок. По словам CEO DFDS Торбена Карлсена, приобретение HSF Logistics Group значительно расширяет клиентское предложение DFDS для широкого круга производителей продуктов питания. «Это также открывает нам новые возможности роста и дает дополнительные объемы грузов для нашей сети паромных маршрутов», – отметил Т.Карлсен. Напомним, что в конце 2019 года DFDS приобрела [Huisman Group](https://seanews.ru/2019/12/16/ru-dfds-kupil-logisticheskuju-huisman-group/) и [Freeco Logistics](https://seanews.ru/2019/12/20/ru-dfds-kupil-eshhe-odnu-logisticheskuju-kompaniju/).
* **Компании Stena Line и Noord Natie Ventspils Terminals (NNVT) подписали соглашение** сроком на 20 лет, которое предусматривает непрерывное паромное сообщение из Вентспилсского свободного порта в Латвии. Об этом сообщает пресс-служба компании Stena Line Group. В 2021 году два современных парома класса RoPax начнут курсировать по маршруту, что увеличит пассажиро- и грузооборот на 30%. Соглашение предусматривает совместные инвестиции компаний в развитие территории терминала для удовлетворения текущих и будущих потребностей в пассажирских грузоперевозках по самому короткому паромному маршруту между странами Балтии и Швецией — Вентспилс-Нюнесхамн. Новые паромы - Stena Scandica и Stena Baltica - обеспечат путешествующим пассажирам современный уровень комфорта и удобств на борту. Кроме того, паромы будут оснащены экологически безопасными системами, такими как гибридные жидкостные нейтрализаторы отработавших газов двигателя, системы очистки балластных вод, а также в их конструкцию будет внесен ряд улучшениями топливной экономичности. Компания Stena Line открыла паромное сообщение между городами Вентспилс и Нюнесхамн в 2012 году. За это время число рейсов увеличилось более чем в два раза: с 1 парома и 10 рейсов в неделю до 2 паромов и 24 рейсов в неделю.
* Контейнерная линия **Pacific International Lines (PIL)**, испытывающая финансовые затруднения, получила поддержку значительного большинства своих кредиторов и держателей облигаций в отношении плана реструктуризации долга компании. Как сообщает PIL, после заседания, на котором была принят план реструктуризации долга, компания подаст заявление в Верховный суд Республики Сингапур с просьбой санкционировать процесс. Ожидается, что судебное заседание, на котором будет принято решение, состоится в феврале или в марте. По информации PIL, процесс реструктуризации задолженности будет завершен в первой половине 2021 года.
* **Эксперты усомнились в возможности полного отказа от экипажей на судах, однако можно вести речь о различных степенях автономности.** Такое мнение в ходе онлайн-конференции и выставки SMM Digital в Гамбурге (Германия) высказал старший вице-президент отдела разработки концепций в Kongsberg Maritime Оскар Левандер. По его словам, можно вести речь о различных системах, помогающих экипажу, таких как возможности совершения рейса с режимом автопилота в помощь капитану, судоводителю, система автоматизации на мостике, ситуационной осведомленности. «Что касается сравнения автономного судоходства с судовождением с экипажем на борту. Мы стремимся сделать более безопасным судовождение. На мостике человека может не быть, но экипаж остается на борту при поддержке, мониторинге и управлении с береговых диспетчерских, например на некоторых грузовых судах или маршрутных паромах. Контроль, управление возлагается на береговой центр управления частично или на протяжении всего маршрута, но при наличии экипажа на борту. Береговая диспетчерская удаленно управляет судном и несколько членов экипажа могут обслуживать пассажиров на борту. Возможны различные степени автономности. Мы понимаем что привлекательна максимальная степень автономности. Но здесь неизбежны ограничения. Мы считаем, что полная автономность судовождения, когда на судне не будет вообще людей или в береговой диспетчерской, весьма маловероятна», - сказал эксперт. Он отметил, что все завивит от того, какая из разработанных моделей будет экономически привлекательной для игроков отрасли. «Вначале, на автономное судовождение с удаленным контролем переводятся малые суда работающие в гаванях. Затем в данную категорию переводятся каботажные прибрежные суда и более крупные. Далее автономными можно сделать и большие суда, работающие на океанских линиях. Перевод в автономный разряд малых судов уже сейчас экономически оправдан. И здесь у нас уже есть проекты беспилотных надводных судов, дистанционно управляемых, очень экономичных. Для следующей категории судов Kongsberg Maritime также разрабатывает концеции Autoship (при поддержке ЕС) - т.е. более крупные автономные суда. Например, проект автономного Ro-Ro судна с удаленным управлением для компании Asko для перевозки автомобилей через фьорды. Судно планируется эксплуатировать на батареях, поэтому будет обеспечен нулевой уровень выбросов», - рассказал Оскар Левандер.

**В 2021 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА ПО АВТОНОМНОМУ СУДОВОЖДЕНИЮ В РОССИИ**

Как рассказал начальник отдела гражданской и морской техники департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России Илья Помылев на конференции «Россия и Германия: технологическое партнерство в области судостроения», с 2021 года планируется реализация двух этапов проекта по разработке автономных систем и систем дистанционного управления коммерческими судами. Старт проекту был дан в 2019-м. «Стратегическая цель реализации проекта – широкое использование автономных судов каждой судоходной компанией РФ и в любой другой стране, готовой следовать данному подходу», – комментирует И. Помылев. Реализация первого, технического этапа включает в себя разработку, испытания в реальных условий стандартного набора технических систем, обеспечивающих автономное и дистанционное управление любого судна. Реализация второго этапа – правового – подразумевает разработку правовой основы для интеграции автономной навигации в существующее морское законодательство, действующие нормы и правила техники безопасности. И. Помылев напоминает, что в декабре прошлого года правительство РФ утвердило нормативно-правовой акт о проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под государственным флагом РФ. Также в декабре 2020 года Российский морской регистр судоходства одобрил применение технологии автоматического и дистанционного судовождения на период проведения данного эксперимента. Одобрение было выдано головному разработчику проекта – компании «Кронштадт технологии». «Это первое в России и в мире одобрение, выданное Международным классификационным обществом на применение полнофункционального комплекса автономного судовождения. Партнерами проекта выступают «Совкомфлот», «Росморпорт и судоходная компания «Пола Райз». Все они принимают участие как в разработке системы и алгоритмов, так и опытной эксплуатации», – говорит И. Помылев.

*rzd-partner.ru*

**РЫБОЛОВСТВО**

**БЕРЕГ СВОЁ ВОЗЬМЁТ**

"Незаходным" судам запретят вести промысел в российской зоне

Федеральные власти намерены радикально решить проблему построенных или модернизированных за рубежом "незаходных" судов, которые ходят под российским флагом, но не заходят в отечественные порты. Их владельцам не будут выдавать разрешения на промысел. Постановлением правительства РФ от 31 декабря 2020 года N 2471 установлено, что при подаче заявления на промысловый билет необходимо будет подтвердить таможенное декларирование судна. Требование вступит в силу с 1 января 2022 года. Проблема "незаходных" судов остается нерешенной уже несколько лет. Напомним, в отечественных портах они не появляются из-за того, что судовладельцы не хотят нести расходы на выплату таможенной пошлины и НДС. По словам почетного председателя Координационного совета ассоциаций, объединений, организаций и предприятий рыбной промышленности Северного бассейна (КС "Севрыба") Вячеслава Зиланова, при стоимости судна около 30 миллионов долларов его владелец обязан заплатить при растаможивании около трех-пяти миллионов. По этой причине на сегодняшний день более 40 судов Северного бассейна остаются "незаходными" (в 2014 году их было 75). Все они за год оставляют в иностранных портах от пяти до семи миллиардов рублей. Ранее глава Росрыболовства Илья Шестаков пояснил, что сподвигнуть рыбопромышленников к возвращению судов в родные порты власти попытались с помощью таможенной амнистии, в рамках которой для ввозимых на территорию ЕАЭС рыболовецких судов была на два года отменена таможенная пошлина. Однако этой льготой воспользовались лишь часть рыбаков. В результате было решено действовать суровее и лишить рыбопромышленников, владеющих "незаходными" судами, права ловить рыбу в российской экономической зоне. Представители рыбопромышленного бизнеса считают предлагаемую меру слишком жесткой. Она приведет к спаду годового вылова и дальнейшему росту цен на рыбу, считает Вячеслав Зиланов. Эксперт предлагает провести полную амнистию для действующих "незаходных" судов и ввести процедуру растаможивания для тех кораблей, которые будут ввезены из-за рубежа после 2024 года. Свою позицию он объясняет реалиями рыночной экономики, при которой промышленники везут рыбу туда, где ее продавать выгоднее. На сегодняшний день более 40 судов Северного бассейна не заходят в отечественные порты. Президент Всероссийской ассоциации рыбопромышленников (ВАРПЭ) Герман Зверев добавил, что издержки следования в российский порт и простой в порту при таможенном оформлении составят порядка 15 дней в пути и пяти дней в порту. Все это обойдется в сумму более 46 миллионов рублей на судно. В связи с этим в ВАРПЭ предложили изменить таможенное законодательство и дать возможность декларировать приобретенные или построенные за рубежом суда без захода в порт РФ.?Однако подобные законодательные поправки вряд ли реально разработать за год, и в связи с этим действительно необходим переходный период до трех лет. Обсуждение этого наболевшего вопроса продолжается. [Газовоз прошел по Севморпути без ледокольной проводки](https://rg.ru/2021/01/26/reg-szfo/gazovoz-proshel-po-sevmorputi-bez-ledokolnoj-provodki.html). Еще одно предложение высказал управляющий Мурманским морским рыбным портом Олег Креславский. По его словам, каждый привезенный в порт килограмм рыбы приносит в казну в два с половиной раза больше налогов, чем ее продажа на экспорт. Поэтому обнуление платежей за заход судов в Мурманск оправдает себя достаточно быстро. Однако это должно сопровождаться условием: после обнуления у каждого судна должно быть задание по завозу в Россию определенного объема рыбы. При совмещении амнистии с обязательным требованием работы на российский берег эта мера окупит себя за пять-семь лет. Те рыбопромышленники, которые предпочитают работать на экспорт, должны выплачивать полную сумму таможенной пошлины и НДС. Что касается выгоды работы на иностранные порты и невыгоды - на российские, то желающие поставлять рыбу на внутренний рынок России вполне находят такую возможность. Например, с 1 по 30 апреля 2020 года в Мурманский порт зашло 12 судов, относящихся к категории "незаходных". Общий объем доставленной ими рыбы составил 3100 тонн. Эти суда приходят в Мурманск, получив временное таможенное разрешение. Прямая речь Олег Креславский, управляющий Мурманским морским рыбным портом: - За 11 месяцев 2020 года рыбаки Северного бассейна добыли почти 465 тысяч тонн, при этом грузооборот рыбопродукции в порту за этот же период составил всего 36 процентов от этого количества. Часть уловов доставлена в Архангельск и Петербург, небольшое количество приняли другие рыбные терминалы Кольского залива. Остальная рыба ушла за рубеж, где за нее платят больше. Такая политика оставляет мурманских докеров без работы, рыбоперерабатывающие фабрики - без сырья, а судоремонтников - без заказов. Одни предприятия закономерно гибнут, другим не хватает средств для развития. А потом мы слышим от рыбных "генералов", что в Мурманск заходить бессмысленно, так как здесь уже нет судоремонтной базы.

*rg.ru*

**МОРЯКАМ**

* **МОРЯК, КОТОРОГО НЕ СМЕНИЛИ ПОСЛЕ 13 МЕСЯЦЕВ КОНТРАКТА, ПОВЕСИЛСЯ** Трагедия произошла на борту танкера SEA PRINCESS 28 января, когда судно находилось в Оманском заливе, сообщает @seafarersjournal. После того, как одного из членов экипажа после обеда не могли найти, капитан объявил общесудовую тревогу. Позже его обнаружили повешенным. Как сообщили коллеги моряка, во время обеда (за несколько часов до смерти) он находился в хорошем состоянии. Умершим оказался моряк из Индии, который работал на борту 13 месяцев и не мог смениться. В правозащитной организации Human Rights at Sea (HRAS) рассказали, что государственные службы порта в ОАЭ отказали данному судну в заходе для репатриации тела умершего.
* **Профсоюз работников морского транспорта Украины (ПРМТУ) на своей странице в социальной сети Facebook сообщил, что вымогатели уже не ограничиваются примитивными схемами, а создают вполне правдоподобные сайты и профили в различных сервисах по поиску моряков**. «Мы уже неоднократно писали о разного рода мошеннических схемах, подстерегающих моряков во время поиска работы, а также о том, каким образом моряку распознать мошенников. Следует отметить, что наши моряки все более ответственно относятся к поступающим из-за границы предложениям о работе, проверяя потенциального работодателя и место работы – судно», — говорится в сообщении. В Профсоюз за консультацией обратилась группа моряков. Им предложила трудоустройство компания под названием Seacross Maritime. По сведениям с официального сайта она находится в Эстонии. Интересно, что страница компании размещена на сайте Укркрюинг. Предложение о работе не выглядело подозрительным, рассказывают моряки. Переписку вел старший крюинг-менеджер Adam Murawski с корпоративного электронного адреса компании. Сведения о нём также можно найти на сайте Seacross. Моряков попросили предоставить рекомендации с предыдущего места работы, а также назначили дату собеседования с суперинтендантом. «Однако позже крюинг-менеджер сообщил (кстати, на довольно плохом английском), что суперинтендант заболел, собеседование отменяется, а морякам нужно в срочном порядке подаваться на визу в Тайвань, при этом не забыв оплатить взносы в размере 290 долларов США с человека. Деньги за визу им было предложено перевести на карту Альфа-Банка некоего Сергея из Российской Федерации (эту информацию несложно получить в интернете, введя на специальных ресурсах первые шесть цифр номера карты мошенника)», — описывает произошедшее пресс-служба. В ходе проверки сайта компании при помощи ресурса who.is удалось выяснить, что сайт был создан недавно, а именно 4 января 2021 года. А если настроить поиск в Google на изображение Adam Murawski, то можно увидеть, что картинка скорее всего была взята с какого-то фото-хостинга. Профсоюз напоминает, что предупрежден – значит, вооружен, и настоятельно рекомендует морякам тщательно проверять все предложения о работе, особенно поступающие из неизвестных источников.
* **Запрет Китая на австралийский уголь, возникший в результате двусторонней торговой войны, дал самые неожиданные жертвы: моряков.** В результате этой торговой войны около 70 судов, 1400 моряков и 6,4 миллиона тонн угля оказались в подвешенном состоянии. Несмотря на все это, некоторые суда все же отправляются в рейс в Китай с австралийским углем. Многие балкера и бесчисленное количество членов экипажей оказались в ловушке между китайскими властями, которые категорически отказываются предоставить разрешение на выгрузку, и владельцами груза, которые не позволяют судам покинуть Китай. Что интересно, несмотря на существующие обстоятельства, дополнительные поставки идут в китайские порты. Балкер под флагом Либерии «DZ WEIHAI» является одним из таких судов, по информации fleetmon. Судно загрузило австралийский уголь и уже 14 дней стоит на рейде в южном китайском порту Янпу. Всем остается только догадываться, сколько времени судно проведет в китайском порту. Китайские чиновники с нетерпением ждут приема грузов, прибывших до введения запрета. Если это произойдет, то при определении цены на уголь на борту в игру вступят несколько других факторов. Разрыв между ценами на уголь в Китае и Австралии в последнее время увеличился до рекордного уровня. «Китайские покупатели с застрявшими грузами не хотят перепродавать их, потому что стоимость этих грузов намного ниже внутренних цен», – говорит Рори Симингтон, главный аналитик Wood Mackenzie Ltd. Он добавляет: «Даже если грузы не будут выгружены в течение следующих шести месяцев, стоимость, включая простой, все равно будет намного ниже нынешних внутренних цен». Запрет Китая изменил мировые угольные альянсы и рыночные ставки. Стоимость китайских закупок австралийского угля упала на 16% в 2020 году до 7,9 миллиарда долларов США. Напротив, Китай переместил свою зависимость от угля на южноафриканские, индонезийские и российские источники. Симингтон из Wood Mackenzie сообщил Bloomberg: «Если грузы будут выгружены, то, вероятно, по крайней мере, некоторые китайские покупатели увидят в этом смягчение позиции китайского правительства и возможность новых закупок недорогих австралийских ископаемых».
* **В северной столице совместными усилиями ГУМРФ имени С.О. Макарова и Госкорпорации «Росатом» открыта штаб-квартира Центра морских арктических компетенций.** Штаб-квартира Центра морских арктических компетенций (ЦМАК) предназначена для проведения управленческих мероприятий по организации и проведению подготовки специалистов по эксплуатации атомного ледокольного флота госкорпорации. В церемонии торжественного открытия штаб-квартиры Центра морских арктических компетенций приняли участие заместитель генерального директора – директор Дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша, генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка и ректор университета профессор Сергей Барышников. Штаб-квартира ЦМАК оснащена современной адаптивной системой видеоконференцсвязи с подключением офиса ГК «Росатом» в Москве, ФГУП «Атомфлот» в Мурманске, группы наблюдения за строительством атомных ледоколов на Балтийском заводе ОСК, а также Росморречфлота.  
  В рамках мероприятия открыта именная аудитория, посвященная первому капитану легендарного атомного ледокола «Ленин», выпускнику «Макаровки» Борису Макаровичу Соколову.

Почетные гости университета осмотрели новые классы Морского учебно-тренажерного центра университета, компьютерные симуляторы для отработки навыков использования судовых РЛС/САРП/ЭКНИС и ГМССБ, управления речным судном на внутренних водных путях, подготовки операторов судовых систем динамического позиционирования, судовых энергетических  установок.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова – единственный в России и в мире вуз, в котором с 1958 года (подготовка первого экипажа атомного ледокола «Ленин») на кафедре судовых ядерных энергетических установок в составе факультета Судовой энергетики Института «Морская академия» действует система подготовки инженеров, необходимых для эксплуатации гражданских атомных судов. За это время было подготовлено более 1000 инженеров-атомщиков, свыше 3500 специалистов прошли различные программы повышения квалификации на Спецфакультете вуза и в Институте дополнительного профессионального образования. При поддержке ФГУП «Атомфлот» в созданном в 2018 году Центре морских арктических компетенций университета установлен полномасштабный тренажер центрального поста управления (ЦПУ) машинного отделения атомных ледоколов проекта 22220, повторяющий функционал и эргономику судового ЦПУ. В марте 2019 года ЦМАК начал обучение первой группы специалистов Балтийского завода, которые в конце 2019 года вывели строящийся универсальный атомный ледокол «Арктика» на швартовые испытания. С мая 2019 центр приступил к подготовке первого экипажа новейшего универсального атомного ледокола «Арктика», построенного на Балтзаводе. Всего за время работы центра уже подготовлено 207 специалистов.  Обеспечение кадровой составляющей строящегося Россией нового поколения атомного ледокольного флота – уникальная компетенция ГУМРФ имени адмирала Макарова. С учетом планируемого развития Арктической зоны Российской Федерации, организации круглогодичной навигации по Северному морскому пути, реализации программы строительства ледоколов и судов ледового класса, а также внедрения требований Полярного кодекса синергия «Макаровки» и ФГУП «Атомфлот» приобретает особую важность для развития отрасли.

**10 ПРИЧИН БЛАГОДАРИТЬ МОРЯКОВ**

Уже тысячи лет люди отправляют грузы морским путем. Судоходная отрасль, которую многие называют невидимой отраслью, играет решающую роль в функционировании мировой экономики, но очень немногие люди имеют представление о том, что происходит в открытом море. Эта отрасль одновременно таинственная и увлекательная. Однако, как бы ни была велика роль морской отрасли для всего мира, не менее важное значение имеет труд отважных моряков, которые выполняют одну из самых сложных работ в мире — ведут огромные суда через самые бурные моря и самые опасные районы. Если бы не они, мировая торговля остановилась бы, люди остались бы без предметов первой необходимости, а некоторым странам было бы чрезвычайно трудно даже выжить.

Профессия моряка — одна из тех, которым не уделяется должного внимания, на нужды моряков часто не обращают внимания не только международные организации, но и их собственные страны.

Ниже перечислены некоторые из наиболее важных причин (среди миллионов других), по которым каждого моряка стоит благодарить от всей души.

1.Благодаря морякам функционирует мировая экономика

90% всех продуктов питания, топлива, сырья и промышленных товаров доставляются морем, на судах, для управления, эксплуатации, технического обслуживания и ремонта которых нужны квалифицированные моряки. Что случилось бы с миром и со всеми нами, если бы суда и моряки перестали работать? Остановилось бы всё, все производства, вся мировая экономика, люди лишились бы самого необходимого. Именно благодаря этим высококвалифицированным специалистам и отважным смельчакам - морякам, предприятия по всему миру продолжают процветать, а люди имеют возможность покупать всё, что пожелают. Несмотря на то, что моряки - это закрытое профессиональное сообществе, невидимое для посторонних, их работа незаменима. Пора нам признать их важную роль и выказать уважение, которого они безусловно заслуживают.

2. Моряки жертвуют своей социальной жизнью

Одна из самых больших трудностей, с которыми моряки сталкиваются в своей жизни — это вынужденная длительная разлука с родными и близкими. Пропущенные дни рождения, семейные мероприятия, свадьбы и даже похороны - это цена, которую они платят за то, чтобы груз был доставлен по назначению точно в срок. Моряки выбрали не лёгкий способ зарабатывать на жизнь и обеспечивать свои семьи но горечь разлуки с родными никак не отражается на их работе. В то время как на берегу люди используют любую возможность, чтобы собраться и весело провести время в кругу друзей и родных, моряки добровольно лишают себя этих радостей и продолжают трудиться в море.

3. Моряки противостоят сильнейшим штормам и самым суровым погодным условиям

Доставляя грузы из одного порта в другой, суда часто попадают в ужасные штормы и сталкиваются с чудовищными волнами. Море не такое дружелюбное, как кажется с берега. Несмотря на все последние технологические достижения, моряк в море находится во власти стихии. Тем не менее, груз должен быть доставлен в указанное место в указанное назначенное время во что бы то ни стало. Ежегодно из-за штормов и непогоды гибнет по несколько судов, но моряков это не пугает. Однако, вы сильно ошибаетесь, если думаете, что работать в таких условиях легко или весело. Не каждый может справиться с теми трудностями, с которыми сталкиваются моряки. Те люди, которые работают на берегу в красивых уютных офисах с ультра-роскошными удобствами, не могут даже представить, в каких суровых, спартанских условиях приходится работать морякам, чтобы мировой бизнес продолжал функционировать, а те, кто находится на суше, продолжали наслаждаться комфортом.

4. Моряки рискуют своей жизнью из-за пиратства и военных действий.

Согласно отчету, в каждый отдельно взятый момент времени более 100 000 моряков совершают переход либо планируют пройти через опасные районы, где орудуют пираты. Суда угоняют, а моряков захватывают в плен, иногда целыми экипажами. Их подвергают унижениям и издевательствам, содержат в ужасных условиях - как заключенных. Пиратство существует и сегодня. Суда продолжают захватывать, а моряков берут в заложники. Но, несмотря на все риски и страхи, моряки продолжают выполнять свою работу и ведут суда через эти опасные районы. «Пиратские Зоны» проходят по одному из важнейших морских торговых путей, по которому доставляют продукты питания, сырьё и промышленные товары. Почти половину мировых запасов нефти перевозят по этому маршруту, через районы, кишащие пиратами. Только представьте, что случится с мировой экономикой, если моряки откажутся работать в этих зонах? Ответ вы уже знаете.

Более того, когда нужно, моряки проходят через зоны военных действий, чтобы доставить военным кораблям необходимые грузы. Могут ли они отказаться? Да! Но они этого не делают, и никогда не сделают.

5. Моряки подвергают своё здоровье серьезным рискам

Работать на судах непросто. Моряки подвержены целому ряду профессиональных заболеваний и расстройств, обусловленных спецификой их работы и постоянной сменой мест. Помимо физических опасных факторов, таких как болезни и травмы вследствие несчастных случаев, моряки, также, страдают от проблем психологического характера из-за тоски по дому, одиночества и переутомления, которые являются неотъемлемой частью их жизни на море. Более того, если что-то случается во время рейса, в большинстве случаев у моряков нет возможности сразу обратиться к врачу и получить квалифицированную медицинскую помощь. Моряки в рейсе должны справляться со всем самостоятельно. Тем не менее, с какими бы рисками для здоровья им ни приходилось сталкиваться на борту, они продолжают свою работу и смело противостоят всем опасностям, все моряки проходят подготовку к худшим ситуациям, требующим экстренной медицинской помощи. Что бы вы стали делать, если бы сломали кость во время работы и у вас бы не было возможности в ближайшее время обратиться к врачу или поехать в больницу? Что ж, моряки — представители одной из самых опасных профессий в мире, работают без врачебной помощи поблизости. Нужны ещё какие-то более веские причины для благодарности морякам?

6. Моряки соблюдают самые строгие правила и законы.

В связи с ростом регулирования судоходной отрасли по всему миру, моряки сталкиваются с серьезными трудностями не только в обеспечении собственной безопасности, но и в соблюдении норм и правил, касающихся охраны окружающей среды и защиты судов. Более того, каждая страна, в которую заходит судно, имеет свои собственные законы и правила, которые официальные власти могут легко использовать с целью уголовного преследования моряков. В большинстве случаев это делается с целью получения какой-либо материальной выгоды или из политических соображений. В последние годы некоторые страны, отчаянно стремившиеся доказать другим свою правоту, использовали в своих целях моряков, делая из них козлов отпущения. В таких случаях моряки на долгие годы оказываются за решёткой, при этом их подвергают жестокому, несправедливому обращению, как будто они преступники. Можете ли вы хотя бы подумать о том, чтобы каждый день сталкиваться с разными (иногда безумными) законами без каких-либо существенных гарантий в том, что вам обязательно и своевременно помогут, если что-то пойдет не так? Сталкиваясь с подобной проблемой на суше, вы можете немедленно позвонить своему адвокату или обратиться к кому-то ещё, кто может оказать вам необходимую помощь, а у моряков такой возможности нет. Доставляя грузы по всему миру, они проделывают огромную работу, чтобы соблюсти самые строгие юридические обязательства, действуя при этом на свой страх и риск.

7. Работа моряков — это круглосуточная, монотонная рутина

Экзотические страны, красивая форма, безбрежная синяя гладь океана — профессия моряка окутана романтическим ореолом. Однако но на самом деле большинство моряков видят все эти прекрасные города и экзотические страны как пассажиры поездов — через иллюминатор или с верхней палубы, а их работа - это каждодневный тяжкий труд. Прошли те времена, когда моряки могли позволить себе длительные увольнения на берег в портах захода. Сегодня судно загружается и разгружается максимум за 24 часа, времени для увольнения на берег не остаётся. Более того, во время стоянки в порту работы для экипажа только прибавляется, иногда приходится работать по 18 часов подряд не смыкая глаз. В связи с ростом террористических угроз многие страны перестали давать морякам разрешение на сход на берег в своих портах, так что экипажам приходится оставаться на борту. Хотели бы вы отработать в офисе несколько дней подряд, а потом не иметь возможности выйти оттуда? Конечно, нет. Но моряки не жалуются, они работают в таких условиях и в таком напряженном графике не потому, что у них другого выхода, а потому, что они сознают важность своей работы и необходимость доставить груз вовремя.

8. Большинство моряков работают без гарантии основных трудовых прав

Большинство моряков работают без медицинского и пенсионного страхования, а ведь это одни из основных прав, которые должны соблюдаться в отношении каждого трудящегося. Многие судоходные компании не включают в свои договоры положение о включении работников в систему пенсионного страхования, даже если моряки сами хотят платить эти взносы. Более того, моряки из ряда стран (в основном, азиатских) не имеют даже полиса медицинского страхования. Учитывая тот факт, что на суше каждый трудящийся, независимо от должности и отрасли, имеет все эти основные права, удивительно, что моряки продолжают работать даже при том, что они лишены этих базовых прав, хотя именно они должны быть одними из самых защищенных категорий трудящихся — ввиду чрезвычайно опасных условий их труда.

В прошлом были случаи, когда морякам приходилось буквально выпрашивать компенсацию расходов на лечение травм, полученных на борту. Хотя моряки знают, что заслуживают все эти права и многое другое, но по-прежнему лишены их, они продолжают выполнять свои обязанности с тем же рвением, что и раньше.

9. Моряки подвергаются высокому риску криминализации и оставления при исполнении своих обязанностей.

По данным МФТ, моряки относятся к категории работников, которые чаще всего подвергаются эксплуатации и жестокому обращению. Они сталкиваются с крупномасштабной эксплуатацией, жестоким обращением и коррупцией. Известны многочисленные случаи, когда морякам предъявляли уголовные обвинения, когда компании оставляли моряков без зарплаты, а порой бросали их в чужой стране без денег, без припасов и без возможности вернуться домой. При определенных типах морских аварий, особенно связанных с загрязнением окружающей среды, моряки часто подвергаются несправедливому обращению и становятся жертвами криминализации. Морякам неоднократно предъявляли несправедливые обвинения, по которым потом выносили наказания, при этом обычно всё происходило без надлежащего судебного разбирательства, без помощи со стороны судоходной компании или властей тех стран, гражданами которых являлись моряки. К сожалению, подобная практика не исчезла, хуже того, число таких инцидентов растет из-за того, что во многих странах ужесточают природоохранные законодательства. Несмотря на такую ужасающую несправедливость и жестокое обращение, моряки продолжают отправляться в рейсы даже в страны с самыми бесчеловечными законами. Как же это несправедливо, что моряки оказываются в таких ситуациях, хотя единственное, что они делают - это выполняют свои обязанности. Какой бы незначительной ни была ошибка, морякам всегда приходится дорого расплачиваться за всё.

10. Моряки на борту довольствуются минимальными удобствами и редкой возможностью связи с родными.

В то время как люди на суше могут позволить себе такую роскошь, как звонить своим близким, когда захотят, морякам зачастую приходится ждать захода в порт, чтобы найти (что, кстати, не всегда получается) телефон, по которому они смогут связаться со своей семьёй. Даже сегодня большинство моряков на борту лишены возможности связаться с семьёй. Но и это еще не все, многие моряки живут в обшарпанных каютах с грязными койками и плесенью. Более того, многие жалуются на некачественную, скудную и однообразную пищу и нехватку питьевой воды. Для тех, кто ходит в длительные рейсы, гниющие фрукты и несвежее мясо - обычное явление. Несмотря на то, что в последнее время ужесточился контроль за качеством пищи и санитарно-бытовыми условиями на борту, до сих пор бывают случаи, когда моряки просто-напросто голодают. Как бы жестко это ни звучало, моряки не только вынуждены мириться с такими условиями, но и продолжают выполнять свои обязанности на борту судов.

У многих из нас при слове «моряк» возникает образ беззаботного красавца в форме с широкой улыбкой на лице. Однако, на деле всё намного сложнее. Моряки, наверное, одни из немногих людей в мире, кто осознает истинную ценность семьи и работы. Работая в тяжёлых, суровых условиях, моряки как никто другой ценят свободное время и стараются провести его с максимальной пользой. Они выполняют свою работу, даже тогда, когда весь мир, правительства и компании продолжают не замечать их; потому что они знают, что их время, как на борту, так и на суше, ограничено, и максимально использовать его - единственный вариант, который у них есть.

Наша компания Marine Insight призывает всех людей выразить особую БЛАГОДАРНОСТЬ морякам за их громадный труд.

*marineinsight.com*

**ПО СЛОВАМ РУКОВОДИТЕЛЯ КСС, ФРАХТОВАТЕЛИ БЛОКИРУЮТ СМЕНЫ ЭКИПАЖА, НЕСМОТРЯ НА ПРОДОЛЖАЮЩИЙСЯ КРИЗИС**

По словам исполнительного директора Klaveness Combination Carriers Энгебрета Дама (Engebret Dahm), некоторые фрахтователи стремятся любой ценой избежать осуществления смены экипажа до и во время рейса, на который они арендуют судно, не взирая на то, что сотни тысяч моряков по всему миру застряли в море.

В условиях жестких ограничений на передвижения по всему миру, введенных из-за пандемии коронавируса, своевременная смена экипажа стала намного более затратной, отнимающей много времени процедурой, а в некоторых случаях и вовсе невыполнимой задачей.

В ходе проведенного на прошлой неделе виртуального форума Marine Money, господин Дам заявил, что некоторые фрахтователи даже включают новые положения во фрахтовые контракты, не допускающие проведения смены экипажа. По словам господина Дама, в дополнительных положениях предусматривается, что в течение периода действия договора фрахта, а также за 14 дней до его начала, судно не должно менять экипаж.

В некоторых портах предусмотрены дополнительные карантинные меры для судов, которые сменили экипаж в течение 14 дней до захода, что часто приводит к задержкам.

Дам призвал фрахтователей координировать свои действия с судовладельцами, чтобы облегчить смену экипажей. «Фрахтователи должны разделить ответственность с судовладельцами, чтобы дело сдвинулось с мертвой точки. На данный момент это непросто… Мне кажется, нам удалось найти способы, как это сделать, но это влечет за собой большие расходы».

Отраслевая организация ИНТЕРКАРГО ещё в ноябре сообщила о том, что некоторые фрахтователи балкеров препятствуют смене экипажа в период действия договора фрахта, даже если судовладельцы соглашаются взять на себя все расходы. В ИНТЕРКАРГО назвали подобные действия «возмутительными» и «безжалостными», заявив, что они противоречит усилиям всей отрасли по разрешению глобального кризиса смены экипажа.

Международная морская организация и различные судоходные организации разработали протоколы безопасной смены экипажа и ещё с прошлого года призывают правительства признать моряков ключевыми работниками. Уже в это году, в январе, 314 судовладельцев, фрахтователей, финансовых и отраслевых организаций подписали Декларацию Нептуна, заявив о своей решимости принять меры для немедленного разрешения кризиса смены экипажа и обеспечения первоочередной вакцинации моряков. В декларации указывается, что ни один фрахтовый договор не должен содержать положения, препятствующие необходимой смене экипажа.

Генеральный директор компании Ridgebury Tankers Роберт Берк (Robert Burke), сам бывший моряк, сказал, что правительства стран не уделяют первоочередного внимания благополучию экипажей из-за отсутствия общественного давления. «Пожалуй, судоходство — одна из наиболее обделенных вниманием общественности отраслей», - сказал Берк, добавив, что власти часто рассматривают суда как «угрозу», которая может стать источником распространения заболевания или разлива нефти. Он даже пошутил, сказав, что отрасли, возможно, придется прибегнуть к помощи Голливуда, чтобы привлечь внимание общественности к кризису смены экипажа. «У людей и без того забот хватает, чтобы ещё переживать о моряках, застрявших посреди океана. Публичное пространство переполнено, в нем огромное количество призывов о помощи, но всё меняется, когда люди начинают обсуждать в сети какой-то масштабный фильм».

*Tradewindsnews.com*

**БЫСТРЫЕ И НЕДОРОГИЕ ТЕСТЫ НА COVID-19 — РЕАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ СМЕНЫ ЭКИПАЖА**

Митул Дэйв (Mitul Dave) из AlphaRize Management делится своим мнением том, как можно ускорить разрешение кризиса смены экипажа.

Кризис смены экипажа продолжает нарастать, поскольку Covid-19 проявил себя как мутирующий вирус. Новые штаммы вируса, выявленные в Великобритании, Южной Африке и Бразилии, уже распространились во многие страны мира. Безусловно, большим шагом на пути преодоления кризиса смены экипажа стала Декларация Нептуна, в рамках которой более 300 заинтересованных сторон заявили о намерении решительных действий и предложили ряд мер по разрешению кризиса. Тем не менее, некоторые из предложенных в Декларации протоколов небезупречны.

Одним из основных факторов борьбы с пандемией COVID является возможность выявления носителей вируса. Однако, учитывая, что многие из них не проявляют никаких признаков инфекции, стало важным выдерживать определенные карантинные сроки. Что в таком случае нужно отрасли, характер деятельности которой предполагает необходимость укладываться в сроки и следовать жёсткому графику? Для такой отрасли первостепеное значение приобретает возможность немедленно получить для всех членов экипажа или бригады докеров подтверждение об их отрицательном тесте на COVID.

Возьмем, например, ПЦР-тест, который делается за 72 часа до посадки в самолёт, или необходимость доставки членов экипажа в «клиники» для проведения тестов, или недостаточное тестирование в карантинных отелях. А как насчет возможности заразиться коронавирусом в самолете, в аэропорту, в машине агента, в клинике, в отеле? Как дежурные по входному трапу могут быть уверены в том, что человек, поднимающийся на борт, действительно не заражен Covid19? Как может быть уверен капитан судна в том, что лоцман, который поднялся на борт, не является носителем вируса, даже если у него есть справка об отрицательном тесте 72-часовой давности? И самое главное, могли бы быть выявлены вирусные мутации с помощью использовавшегося метода тестирования?

Принятый на сегодня «золотой стандарт», требующий пройти тест на Covid-19 за 72 часа до посадки на судно или самолет, содержит огромные пробелы в безопасности. Чтобы эта мера была по-настоящему эффективной, нужно проводить тестирование непосредственно перед посадкой, а не за три дня, в течение которых вполне можно заразиться. ЕДИНСТВЕННЫЙ способ победить этот вирус - разорвать цепочку передачи инфекции, что с успехом продемонстрировали в Новой Зеландии, Сингапуре и на некоторых небольших островах. Тесты должны быть неинвазивными и проводиться непосредственно в местах захода на судно и схода с судна, давать мгновенные результаты, позволяющие провести необходимые действия по изоляции зараженного человека немедленно, а не через несколько часов или дней.

И всё же решение есть. Нам необходимо иметь возможность тестировать каждого, кто садится на судно и сходит с судна, с помощью высокоточного неинвазивного тестового набора, который дает результаты в течение 3-15 минут, имеет 100% специфичность и нулевой показатель ложноотрицательных результатов. Это даст портовым властям гораздо большую уверенность в том, что ситуация с Сovid-19 на борту судов находится под контролем, и будет способстовать ослаблению ограничений на передвижение экипажа. В конце концов, это кризис доверия, а не самого процесса.

Несмотря на то, что уже появились вакцины, нам ещё очень и очень далеко до того, чтобы вакцинировать всё население нашей планеты, да и вряд ли это вообще осуществимо. Кроме того, пока нет точных данных о продолжительности иммунитета, который даёт прививка разработанными на сегодняшний день вакцинами, а также об их эффективности и побочных эффектах. Поэтому вполне вероятно, что морской отрасли придется жить с Covid-19 как минимум еще 9-12 месяцев. Вобщем, пока НЕ время ослаблять бдительность, даже несмотря на то, что есть зарегистрированные вакцины, которые уже применяются.

Необходимо наращивать объёмы тестирования и работать над усовершенствованием тест-систем, одной из которых является Rapid Antigen Test Kit. Несколько часов или даже дней работы в лаборатории для получения результатов теста — это слишком долго и слишком обременительно. Нам нужны мгновенные результаты.

*Splash247.com*

**БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЯКОВ И СУДОВ**

* **Военный переворот в Мьянме вызвал тревогу морского сообщества всей Юго-Восточной Азии**. Военные взяли власть в свои руки, отстранив правительство Аун Сан Су Чжи. В стран объявлено военное положение сроком на один год. По информации Splash24/7, все порты Мьянмы продолжают работу. Но главный аэропорт в Янгоне, столице Мьянмы, закрыт. При этом «Многие крюинговые агенты и судоходные компании испытывают тревогу из-за событий в Янгоне. Ведь там есть офисы и представительства. Закрытие аэропорта и введение  чрезвычайного положения в стране только усугубит кризис со сменой экипажей», – цитирует Splash собственный анонимный источник в судоходной отрасли  Сингапура. Отмечается, что Мьянма наращивает свое присутствие на крюинговом рынке: на сегодня в море работает порядка 50 тыс. граждан этой страны.
* **В восточной полосе схемы разделения движения судов (TSS) Сингапурского пролива судам и экипажам стало работать очень опасно.** По данным информационного центра Регионального объединения по борьбе с пиратством и вооруженным разбоем в Азии (ReCAAP ISC), с 25 по 29 января 2021 в регионе зарегистрировано три инцидента проникновения неизвестных лиц на борт судов. Все случаи произошли в непосредственной близости друг от друга, а два из них – с интервалом в четыре часа. Первым был атакован балкер Ark Royal, который шел в 7 морских милях к северо-западу от Танджунг-Пергама (Пулау-Бинтан, Индонезия). В машинное отделение судна ночью проникло пятеро неизвестных. Экипаж поднял тревогу, провел обыск, однако результатов он не дал. Преступники успели покинуть судно. Капитан отметил, что моряки в порядке, с балкера ничего не украдено. Спустя несколько дней также в темное время суток 10 посторонних, вооруженных ножами, проникли на балкер Elvia. ЧП произошло в 6 морских милях к северо-западу от Танджунг Пергам (Пулау-Бинтан, Индонезия). По тревоге вся команда судна собралась и провела обыск, который, ничего не дал. Через четыре часа случай повторился на грузовом судне Vantage Wave. Судно находилось в 5,8 морских милях к северо-западу от Танджунг-Пергама (Пулау-Бинтан, Индонезия). Трое посторонних были замечены в машинном отделении. Капитан после проведения обыска сообщил, что на судне, кроме экипажа, никого нет, ничего не украдено, помощь не требуется. Так как случаи были однотипными ReCAAP ISC рекомендовал морякам проявлять повышенную бдительность при работе в Сингапурском проливе, принимать дополнительные меры предосторожности и немедленно сообщать о любой подозрительной активности близ судна в ближайшее прибрежное государство. Капитанов призвали внимательно следить за информационными сообщениями по навигационной связи. Представители ReCAAP ISC призвали прибрежные государства усилить патрулирование в территориальных водах и способствовать обмену информацией.
* **Следственные органы Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации возбудили уголовное дело по ч. 3 ст. 206 УК РФ (захват заложника), ч. 3 ст. 227 УК РФ (пиратство).** Об этом сообщает пресс-служба СК РФ. Следствием установлено, что в ночь с 29 на 30 ноября 2020 года в Гвинейском заливе у берегов Западной Африки, в 75 морских милях к югу от столицы Тоголезской Республики - Ломе – шесть человек, предположительно входящих в состав пиратских формирований, вооруженные огнестрельным оружием, действуя в составе организованной группы, совершили нападение на танкер-химовоз Agisilaos и захватили заложников. Среди четверых захваченных в плен членов экипажа находился житель Краснодарского края 1986 года рождения. «Пираты переместили захваченных заложников в неустановленное следствием место и выдвинули требование компании-судовладельцу об уплате выкупа.  После уплаты выкупа гражданин Российской Федерации с тремя иностранными членами экипажа были отпущены», - пояснили в СК РФ. Следователи Краснодарского следственного отдела на транспорте продолжают сбор и закрепление доказательственной базы. Расследование уголовного дела продолжается.
* Постепенно стали известны **подробности**[**пиратского нападения на контейнеровоз «MOZART»**](https://moryaksealand.com/piratstvo/kontejnerovoz-atakovali-piraty-v-gvinejskom-zalive-est-pogibshie.html)**,** открывая пугающую картину новой тенденции полного игнорирования жизней моряков, продемонстрированной пиратами. До нападения на «MOZART», все вовлеченные стороны, включая пиратов, действительно придерживались некоторых неписаных, но взаимно признанных правил – пираты захватывали экипаж, но не причиняли им физического вреда; а судовладельцы платили выкуп и получали обратно экипаж судна целым и невредимым. Очевидно, разочарованные непрерывными неудачными попытками вывести экипажи из цитадели, пираты стали по-настоящему опасными и безрассудными, используя взрывчатку для прорыва в цитадель и очень жестоко обращаться с захваченными ими экипажами судов. Напомним, что [один из членов экипажа контейнеровоза «MOZART» погиб](https://moryaksealand.com/piratstvo/kontejnerovoz-atakovali-piraty-v-gvinejskom-zalive-est-pogibshie.html) во время атаки и взлома цитадели, остальные получили лишь ранения. Пираты похитили 15 членов экипажа судна. Из трое членов экипажа, оставшихся на борту, «один был избит и оставлен с травмой ноги, а у другого, все еще находившегося на борту корабля, были осколочные ранения» (после подрыва цитадели). Пираты также разграбили судно и серьезно повредили мостик и навигационное оборудование, нанеся ущерб навигационным возможностям судна, так что судно не смогло продолжить свой запланированный рейс. Как бы пугающе это ни звучало, но трагедия «MOZART», вероятно, является событием Game Change. Примером того, что впереди ожидать. Если пираты сделают полное пренебрежение человеческими жизнями правилом. Чем-то, что нужно практиковать и придерживаться, взрывая цитадели, убивая и калеча экипажи, то Гвинейский залив станет настоящей зоной боевых действий, несущей смертельный риск для каждого моряка на борту судна, торгующего в водах залива. Это станет «русской рулеткой». Каков наилучший и единственный способ гарантировать безопасность экипажей и обуздать пиратство? Это хорошо известный способ вооруженной защиты для каждого судна. Лучшим вариантом является вооруженная охрана. Увеличение военного присутствия в регионе не является хорошим ответом, как это было ярко продемонстрировано в Аденском заливе.
* **Шестеро украинских моряков  судна Stevia, подвергшегося нападению пиратов в декабре 2020 года, освобождены из пиратского плена.** Об этом в Instagram заявил президент Украины Владимир Зеленский. «Освобождены шестеро украинских моряков - членов экипажа судна Stevia, которых полтора месяца удерживали в пиратском плену в Нигерии», - говорится в сообщении. Никаких подробностей освобождения моряков не приводится. По его словам, моряки находятся в безопасности, ожидается их возвращение е на Украину. «Спасибо украинским дипломатам и всем, кто был причастен к освобождению наших соотечественников!» - написал президент Украины. Как сообщалось ранее, в Гвинейском заливе у берегов Нигерии 16 декабря 2020 года вооруженные пираты захватили судно Stevia (флаг - Камерун). Всего на судне, принадлежащем албанскому судовладельцу, находились 15 человек. Пираты захватили шестерых из них и вывезли в неизвестном направлении. Остальные члены экипажа успели попасть в защитное помещение и остались на судне.

**STANDARD CLUB: ЛЮДИ ПРОДОЛЖАЮТ ГИБНУТЬ В ЗАКРЫТЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ НА БОРТУ**

Согласно сообщениям морской страховой компании The Standard Club, на судах по-прежнему происходят несчастные случаи со смертельным исходом при работе в закрытых помещениях, причём на сухогрузных судах гораздо чаще, чем на танкерах. На веб-семинаре, организованном Standard Club и Международной ассоциацией судовых менеджеров (ISMA), заинтересованные стороны обсудили развитие ситуации.

«Мы по-прежнему констатируем случаи гибели людей в закрытых помещениях. И это происходит очень часто», - сказал капитан Ив Ванденборн, директор по предотвращению потерь Standard Club. Последние общедоступные статистические данные по этой проблеме относятся к апрелю 2019 года, когда Международная федерация транспортных рабочих заявила, что с января 2018 года 16 докеров и 12 моряков погибли от удушья или взрывов в закрытых помещениях на борту - или в результате падения, ставшего следствием потери сознания из-за нахождения в непригодной для дыхания среде. Это означало заметный рост смертности, так как за последние 20 лет в закрытых помещениях погибли 145 человек (в среднем по 7 человек в год). В докладе МФТ не было разбивки этих цифр по типам судов, но капитан Акшат Арора , старший сюрвейер The Standard Club, сказал, что эта проблема гораздо острее стоит для сухогрузов, чем для танкеров. «Мы знаем, что моряки, как правило, осведомлены о рисках, связанных со входом в закрытые помещения, но они могут не знать нюансов и степени различных опасностей, которые представляют собой такие грузы как древесина, уголь, железная руда, зерно, различные газы и другие», - отмечалось в заявлении МФТ. Один из самых трагичных случаев произошел в ноябре 2018 года, тогда при выгрузке бревен погибли двое докеров, что, по мнению МФТ, «вероятно, произошло в результате воздействия фумиганта, о котором им не сказали». «Один из членов экипажа увидел, что докерам нужна помощь, и вошёл за ними в трюм, предварительно надев респиратор. Однако, пока он оказывал им помощь, с него слетел респиратор, и он тоже потерял сознание. В итоге моряк оказался в больнице в искусственной коме. Медицинская помощь понадобилась и ещё одному докеру».

В 2012 годуThe Standard Club выпустил руководство для капитанов по работе в закрытых помещениях, сейчас можно бесплатно скачать уже 3-е его издание. ИМО в 2015 году приняла положения об обязательных учениях по входу в закрытые и об обеспечении с 2016 года всех судов оборудованием для обнаружения газа. Кодекс ISM, введенный ещё в 1998 году, требовал от компаний проведения надлежащей оценки рисков.

Противоречащие друг другу инструкции

Капитан Куба Шимански, генеральный секретарь InterManager, считает, что главная причина смерти в закрытом помещении - это противоречащие друг другу инструкции. Своё мнение он основывает на данных опроса, который InterManager провел в 2018 году, и в котором приняли участие 5000 моряков. Вот что отвечали старшие механики и капитаны: «Мы читаем одни инструкции, потом другие, потом у нас ещё есть положения системы управления безопасностью, и все они противоречат друг другу», - рассказывает капитан Шимански. «Нам нужно перестать путать людей. После каждого нового несчастного случая выходит новый циркуляр с инструкциями. Хватит уже, достаточно», - заключил он.

Расположение

Вторым по значимости фактором, на основе ответов моряков в ходе опроса, стала непродуманное расположение закрытых помещений. Например, в балластных цистернах есть «точки взятия проб» для отбора пробы балластной воды через кран, но таким образом невозможно взять пробу со дна цистерны, поэтому нужна проверка. Если в стали образуется трещина между грузовым танком и соседней балластной цистерной, газ может проникнуть в балластную цистерну, и тогда внутри неё образуется непригодная для дыхания атмосфера. Кроме того, проведение проверки ещё больше затрудняет то, что эти балластные цистерны иногда имеют L-образную форму, как бы огибая грузовой танк. Еще одна проблема - это размер лаза. Если кто-то упадет в обморок, его нужно будет каким-то образом вытащить из цистерны, при этом и пострадавшему, и спасателю потребуется дыхательный аппарат. «Но размер лазов слишком мал для человека с дыхательным аппаратом, который, к тому же, пытается вытащить другого человека», - объясняет капитан Шимански. В расследовании несчастных случаев всегда обвиняют экипаж, однако никогда не обращают внимание на то, что судно спроектировано таким образом, что вход в его закрытые помещения затруднен. Раз смертельные случаи в закрытых помещениях продолжают происходить, то, значит, проблема связана не только с экипажем, уверен капитан Шимански. До недавнего времени он являлся председателем подкомитета по закрытым помещениям Отраслевой группы ИМО по человеческому фактору (HEIG). В групп входят инженеры и проектировщики. Эта группа стремится способствовать более человеко- ориентированному проектированию, а также призывает учитывать человеческий фактор при расследовании происшествий и вообще прекратить обвинять во всем моряков.

Человеческий фактор

Еще одна проблема заключается в том, что очень часто люди, работающие на борту, плохо знают друг друга. Как следствие, одни члены экипажа могут постесняться сказать другим чего-то не делать, потому что это опасно. Также, кто-то из новых членов экипажа может попытаться произвести впечатление на коллег, взявшись за выполнение задания, которое остальные считают слишком опасными. В танкерном секторе подобные ситуации сведены к минимуму благодаря требованиям OCIMF, согласно которым любой вновь прибывший на борт член экипажа находится в окружении более опытных коллег, однако в других секторах подобного регламента нет, пояснил капитан Шимански. Он считает, что вместо этого на всех судах должна быть культура взаимопомощи.

Оборудование для обнаружения газа

В соответствии с Правилами ИМО (Правило XI-1/7 Конвенции СОЛАС), вступившими в силу в июле 2016 года, каждое судно должно иметь на борту переносное оборудование для проверки атмосферы, с помощью которого можно, как минимум, измерить концентрацию кислорода, легковоспламеняющихся газов, сероводорода и монооксида углерода перед входом в закрытые помещения и пока ведётся работа. Также, правилами предусмотрено, что если в помещениях есть дополнительные опасные атмосферные условия, то работающим там членам экипажа необходимо иметь при себе надлежащие устройства. Индивидуальные детекторы газа в данном случае не являются подходящим оборудованием. Время автономной работы таких приборов должно составлять 10 часов, они

должны быть водо- и пыленепроницаемыми. Капитан Шимански сказал, что он часто посещает суда и задаёт экипажам вопросы о наличии на борту этого оборудования для обнаружения газа. По его наблюдениям, хотя все компании приобретают эти приборы, некоторые делают это «для галочки» - чтобы продемонстрировать в случае инспекции, не предполагая, что ими действительно кто-то воспользуется. «Иногда эти приборы находятся в специальном, или накрыты брезентом с надписью «не трогать». Моряки и не знают, что это предназначено для них... В социальных сетях часто жалуются на плохих судовых менеджеров, мол, они они соблюдают только самые минимальные требования IMO. Опытный инспектор может легко определить, использовалось оборудование или нет. Если на нем нет ни грязи, ни царапин, и он выглядит совершенно новым, то вы можете задать вопрос: «У вас 28 балластных цистерн, когда вы пользовались этими приборами последний раз?» При этом хороший инспектор не должен спешить обвинять экипаж в том, что они не пользовались необходимым оборудованием».

Капитан Акшат Арора отметил, что бывают ситуации, когда имеющиеся на борту газовые детекторы не могут определить опасные вещества в составе атмосферы.

Ответственность

Капитан Шимански считает, что хотя судовой менеджер несет ответственность за безопасную эксплуатацию судна в соответствии с Кодексом ISM, некоторая доля ответственности должна быть возложена на фрахтователя, если перед погрузкой он не удостоверится в том, что судно способно безопасно принять этот груз. Предполагается, что моряки должны сообщить, если поймут, что выполнение данного им задания опасно, однако вряд ли они охотно пойдут на это. Они могут побояться, что больше эта компания не возьмет их на работу. При расследовании происшествий это следует учитывать, а не просто обвинять члена экипажа. Судоходные компании должны тщательно оценить все риски, прежде чем давать задание, для выполнения которого требуется войти в закрытое помещение.

*Tankeroperator.com*

**В ЦЕЛЯХ СДЕРЖИВАНИЯ ПИРАТСТВА В АЗИИ ПРИМЕНЯЮТ ТЕЛЕСНЫЕ НАКАЗАНИЯ**

Тюремное заключение и удары розгами - примеры наказаний, которые сегодня выносят суды в странах Азии за участие в преступной пиратской деятельности.

В Малайзии суды заняли жесткую позицию в отношении пиратства, там выносят одни из самых суровых приговоров. Однако, о том, что происходит в других юго-восточных странах, и как там суды борются с пиратством, информации очень мало.

Масафуми Куроки (Masafumi Kuroki), исполнительный директор базирующегося в Сингапуре ReCAAP (Соглашение о региональном сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии) считает, что суровые сдерживающие меры на сегодняшний день являются необходимостью. Однако, он признает, что до его организации редко доводятся сведения о том, что происходит с преступниками после того, как береговая охрана и военные передают их в руки правосудия. «В большинстве случаев к нам поступает очень скудная информация», - пояснил он. Mtv не менее, господин Куроки надеется, что ситуация изменится. Региональные правовые источники утверждают, что это происходит не из-за нежелания судов, а в большей степени из-за того, что они не имеют возможности доносить решения для широкой публики.

Исключение составляет Малайзия, суды которой известны суровыми наказаниями за серьезные преступления - и они не умалчивают об этом.

Власти Малайзии оперативно поделились информацией о подробностях приговоров, вынесенных пиратам, захватившим три небольших танкера в Южно-Китайском море в период с 2015 по 2017 год. Речь идёт о захвате в январе 2015 года танкера-химовоза Sun Birdie, в июне 2015 года - танкера-продуктовоза Orkim Harmony и в сентябре 2017 года - танкера-продуктовоза MGT 1.

Во всех трех инцидентах участвовали вооруженные пираты, их целью была кража нефти. Благодаря оперативным действиям Малайзийских морских правоохранительных органов, Королевского военно-морского флота Малайзии и других региональных военных подразделений, эти нападения удалось успешно предотвратить, а пиратов доставили в Малайзию и отдали под суд.

Тюрьма и розги

Наказание, которое малайзийский суд назначил пиратам, гарантирует, что у них будет достаточно времени, чтобы подумать о своих преступлениях, а некоторым из них, возможно, будет не очень комфортно сидеть. Все участники этих преступлений получили тюремные сроки от 10 до 18 лет и до пяти ударов розгами. Главари были приговорены к более длительным тюремным заключениям и наказанию розгами — по пять ударов. Власти Малайзии добились того, чтобы приговоры, вынесенные за эти три захвата судов, широко осветили все региональные СМИ, их не смутили возможные протесты со стороны правозащитных организаций, которые считают телесные наказания жестокими и варварскими. Малазийские судьи вместе с судьями из Сингапура и Индонезии утверждают, что угроза телесного наказания остается одной из самых действенных профилактических мер, удерживающих людей от совершения серьезных преступлений. Возможно, это сработало. По данным ReCAAP, с момента инцидента с танкером SGT 1, в Южно-Китайском море не было ни одного случая нападения на суда.

Суровые наказания - необходимость

Господин Куроки хоть и не выражал своё мнение непосредственно о телесных наказаниях, но, тем не менее, часто подчеркивал, что оперативные действия правоохранительных органов по привлечению пиратов к ответственности являются важным сдерживающим фактором. На брифинге ReCAAP, состоявшемся ранее в январе, господин Куроки выразил обеспокоенность по поводу растущего числа попыток нападений с целью грабежа на проходящие транзитом через Сингапурский пролив суда. За 2020 год в проливе было совершено 34 попытки нападений на балкеры. Большинство из них предпринималось небольшими группами случайных грабителей, безоружных или вооруженных одними ножами, их целью было судовое имущество, припасы, запчасти и детали двигателей.

ReCAAP располагает сведениями о том, что некоторые их этих грабители были арестованы индонезийскими правоохранительными органами, однако никаких подробностей о дальнейших судебных разбирательствах и вынесенных приговорах не поступало. Согласно непроверенной информации им, вероятно, предъявили обвинение в мелкой краже.

По мнению господина Куроки, несмотря на то, что это были незначительные инциденты, не представляющие угрозы для жизни моряков, они служат напоминанием о том, что нельзя расслабляться, наоборот, нужно приложить ещё больше усилий для повышения безопасности судов и их экипажей. «Мы призываем прибрежные государства серьезно отнестись к мелким кражам и морским грабежам, потому что безнаказанность только подстегнёт преступников к дальнейшим действиям, возможно, уже не таким безобидным», - заключил он.

В прошлом массовые аресты уже доказывали свою эффективность. Так, в 2015 году в Сингапурском проливе было зарегистрировано 99 инцидентов, а уже в следующем их число сократилось до 2, потому что индонезийская полиция произвела аресты нескольких главарей пиратов. Количество инцидентов на многих якорных стоянках в странах Азии, где часто грабили суда, также значительно снизилось благодаря усилению правоприменительных мер. Что касается филиппинских пиратов, то на снижение их активности могло подействовать обещание Президента страны Родриго Дутерте взорвать их и «отправить на тот свет», которое он дал в конце 2019 года.

*Tradewindsnews.com*

**МОРЯКИ ПОД ПРИЦЕЛОМ: ПИРАТСТВО, ПОХИЩЕНИЯ С ЦЕЛЬЮ ВЫКУПА, НЕВОЗМОЖНОСТЬ РЕПАТРИАЦИИ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ**

Работа в море считается одной из самых тяжелых и эмоционально напряженных профессий в транспортной отрасли. Закончившееся смертью моряка нападение пиратов, которое произошло 23 января у западного побережья Африки - лишь очередное тому напоминание.

23 января в Гвинейском заливе пираты высадились на борт турецкого контейнеровоза Mozart. Экипаж укрылся в «цитадели», специально отведенном для этого безопасном помещении корабля. Согласно сообщениям, нападавшие применили взрывчатку. Жертвой пиратов стал один член экипажа, 15 остальных бандиты взяли в заложники.

В 2009–2011 годах, во время «расцвета» современного морского пиратства, суда в основном подвергались нападениям в Аденском заливе у побережья Сомали в Восточной Африке. Сомалийские пираты захватывали суда и экипажи с целью выкупа. Судовладельцы сбрасывали им наличные - выкуп за освобождение - с вертолётов.

Сейчас у берегов Сомали практически не бывает нападений благодаря присутствию хорошо вооруженной охраны и военному вмешательству в регионе. Теперь беззаконие сконцентрировалось в водах Нигерии и Юго-Восточной Азии. Нигерийцы не угоняют суда, как это делали сомалийские пираты. Они похищают моряков с целью выкупа, орудуют они в основном в Дельте Нигера.

По данным Международного морского бюро (IMB), в 2020 году во всем мире было совершено 195 нападений или попыток нападений на суда, что на 13% больше, чем в прошлом году. В прошлом году было похищено 153 члена экипажа, все, кроме пяти, в Гвинейском заливе. «С 2019 года в Гвинейском заливе произошел беспрецедентный рост числа групповых похищений членов экипажа», - заявили в IMB.

«Совершенно недопустимо, чтобы в 21 веке моряки не могли спокойно выполнять свою работу, не думая об опасности пиратских нападений. Риск пиратства достиг такого уровня, когда необходимо задействовать мощный военный потенциал», - подчеркнул Аслак Росс (Aslak Ross), руководитель отдела морских стандартов компании Maersk, в заявлении, направленном в адрес American Shipper.

**Страх быть похищенными пиратами добавился к страхам, связанным с COVID**

Моряки не управляют маршрутом судна, на котором работают. Если их судно должно пройти через Гвинейский залив, у них нет иного выбора, кроме как принять риск быть похищенными пиратами.

По словам Кристиана Айерста (Christian Ayerst), генерального директора компании Mental Health Support Solutions, компании, которая оказывает психологическую поддержку морякам, жестокое нападение на контейнеровоз Mozart усилило опасения и страхи моряков, особенно тех, кто работает в пиратоопасных регионах.

Усилившаяся угроза пиратских похищений и связанные с этим страхи моряков наложились на и без того серьезное беспокойство моряков по поводу ситуации с COVID. Пандемия чрезвычайно затруднила процесс смены экипажа. Международные трудовые конвенции требуют, чтобы непрерывный срок работы моряка на борту не превышал одного года, но из-за введенных по всему миру ограничений на передвижения это ограничение временно было снято.

Не менее 400 000 членов экипажа были вынуждены работать сверх контракта. Ограничения на поездки были ослаблены во второй половине прошлого года, но снова ужесточились в 2021 году.

**Осуществлять смену экипажей стало ещё труднее**

«Распространение новых штаммов COVID-19 в Бразилии, Южной Африке и Великобритании способствовало ужесточению ограничений на смену экипажа во всем мире», - предупредила Международная палата судоходства (ICS) ещё две недели назад. «Моряки серьезно пострадали от кризиса смены экипажа, некоторые из них вот-вот «отметят» два года на борту. И есть совершенно реальная вероятность того, что при новых ограничениях число таких моряков будет быстро увеличиваться, а не уменьшаться», - заявили в ICS.

«Мы являемся свидетелями гуманитарного кризиса на море», - признал Джереми Никсон, генеральный директор контейнерной линии Ocean Network Express (ONE). «Моряки стали заложниками ситуации и не могут покинуть свои суда».

Поздно вечером в понедельник, 25 января, более 300 компаний и организаций заявили о поддержке «Декларации Нептуна», которая представляет собой список мер, призванных ускорить смену экипажа. В Среди тех, кто подписал эту Декларацию, такие компании как Maersk, ONE, Euronav, BP, BW, Cargill, COSCO, MISC Group, NYK, Rio Tinto, Shell, Trafigura, Unilever и Vale.

**Экипаж застрял на полгода у берегов Китая**

Ограничения на передвижения из-за COVID и нигерийские похитители - не единственное, что может заставить экипаж оказаться в заложниках.

Дипломатический конфликт между Австралией и Китаем - еще одна причина - и еще одна угроза психическому здоровью моряков. Китай с прошлого года запретил импорт в страну австралийского угля. В результате нему дел оказались около 70 груженых углём балкеров, многие из которых до сих пор стоят на якоре у побережья Северного Китая.

В статье New York Times описывает бедственное положение, в котором оказались моряки этих брошенных на произвол судов. Вот что рассказал один из членов экипажа: «Один из парней пытался покончить жизнь самоубийством. Это ужасно. Мы все напуганы». Другой член экипажа добавил: «Большинство ребят ... не выходят из своих кают, и все они думают о худшем из возможных вариантов».

В понедельник компания Braemar ACM Shipbroking сообщила, что китайские власти «сигнализируют о том, что запрет останется в силе в обозримом будущем». 66 балкеров по-прежнему стоят на якоре, что на девять судов меньше, чем неделей раньше.

Моряки, попавшие в эпицентр конфликта между Китаем и Австралией, возмутительно долго находятся в отчаянном положении. По данным Braemar ACM Shipbroking, эти суда в среднем стоят на якоре уже на протяжении шести месяцев.

[*freightwaves.com*](https://www.freightwaves.com/news/crew-in-crosshairs-piracy-kidnappings-stranded-by-covid#_blank)

**ПРОИСШЕСТВИЯ**

* **Бизнесмен из Сирии Джордж Хасвани выступил с опровержением** сведений, приведенных в ряде публикаций арабских и западных СМИ, **о якобы его причастности к взрыву в морском порту Бейрута** 4 августа 2020 года. Как пишет [ТАСС](https://www.korabel.ru/out/redirect.html?url=http%3A%2F%2Ftass.ru&object=news&id=262065), в интервью агентству Рейтер из Дамаска он подчеркнул, что ничего не знает о кипрской фирме Savaro limited, выступившей посредником по закупке аммиачной селитры, которая была доставлена в порт Бейрута восемь лет назад на судне Rhosus и хранилась в амбаре №12. "Сообщения о моей причастности к закупке нитрата аммония сфабрикованы СМИ, мы не знаем такой фирмы и не слышали о ней ничего раньше", - сказал Хасвани. Тот факт, что его собственная инженерно-строительная компания Hesco зарегистрирована в Лондоне по тому же адресу, что и кипрская Savaro, он назвал "простым совпадением". "Я нанял для проведения процедуры регистрации кипрское агентство Interstatus, которое использовало также фирма Savaro", - отметил сирийский предприниматель.
* В декабре транспортная прокуратура возбудила производство **по административному делу в отношении Холмского морского торгового порта, проверив исполнение законодательства, регулирующего проход (проезд) на его территорию.** Об этом сообщает «Сахалин.инфо». В надзорное ведомство обратилось холмское предприятие, не нашедшее ответ на свою просьбу об оформлении пропусков работникам и служебному транспорту на период с середины октября до конца прошлого года. Порт их не выдал. Ранее транспортное предприятие уже привлекали к административной ответственности за нарушение этих же правил и, в частности, в мае прошлого года штрафовали на 100000 рублей. В этот раз повторное нарушение обошлось в 110 000 рублей штрафа, назначенного судьей. Портовское руководство вину признало, говорится в опубликованном судебном решении.
* Во время рейса из Норфолк (Вирджиния) в Бизерту (Тунис) **сухогруз GIULIA I попал в непогоду, в результате чего с экипажем произошла трагедия.** Как стало известно @seafarersjournal, один из членов экипажа погиб, а еще трое были серьезно травмированы. Все члены команды судна GIULIA I — жители Филиппин. Позже стало известно, что моряки находились на верхней палубе, когда судно накрыла высокая волна. Из-за ЧП судно было вынуждено прервать рейс и отправиться в Галифакс (Новая Шотландия) после трагической аварии. Статистика по ЧП в море с моряками и ранее настораживала нас на берегу, но сегодня она всех просто шокировала, передает @seafarersjournal. За первый месяц нового 2021 года мы потеряли очень много моряков-соотечественников, которые ушли в рейс и не вернулись домой… Печальные данные пока что осмелилось обнародовать только частное лицо — [морской юрист Николай ГОЛЬБИН](https://ngolbin.com/). Украина официальная умолчала об официальной статистике по смертности и травмированию украинских моряков за январь этого года. Морской юрист [на своем канале в Telegram опубликовал](https://t.me/joinchat/SbycOMxYvrvWV8Jx) только то количество случаев, которые стали известны ему. По доступной ему информации, в первый месяц 2021 года на судах по всему миру: погибло/умерло **8** украинских моряков, пропало без вести **4** украинских моряка, травмировалось**7** украинских моряков, заболело **12** украинских моряков. И это только начало года… О статистике всего ушедшего года страшно даже думать, хотя об этом снова никто в ответственных ведомствах не говорит.
* **Грузовое судно Silver Bell, следовавшее из Чеджу в порт Нокдонг, утром 29 января начало принимать воду в грузовой трюм в районе носа** примерно в 4 морских милях к юго-западу от острова Чхонсандо (округ Вандо, южная Корея). 8 членов экипажа были спасены Wando Maritime Rescue и береговой охраной, судно затонуло в 08.32 по сеульскому времени, вскоре после того, как команда была спасена.
* **Балкер «PETRA STAR» сел на мель** у побережья Стамбула Бейкоз в Черном море. Инцидент произошел 27 января 2021 года из-за отказа главного двигателя. Судно попыталось предотвратить посадку на мель отдав оба якоря. Но принятые меры оказались безуспешными в штормовых погодных условиях и оно было выброшено на берег. Экипаж балкера «PETRA STAR» остается на борту, опасности для экипажа и судна пока нет. Турецкие SAR и CG уже на месте. Судно в балласте осуществляло переход из Стамбула в порт Кавказ (Россия).
* **Северо-западная транспортная прокуратура начала проверку после частичного подтопления судна «Академик Якутин»** в реке Волхов на территории Ленинградской области. Об этом сообщили журналистам в ведомстве. «Волховстроевская транспортная прокуратура проводит проверку о безопасности эксплуатации водного транспорта в связи с частичным подтоплением судна, - говорится в сообщении. - По предварительным данным, в настоящее время у причала в д. Малое Чернавино на р. Волхов в частично подтопленном состоянии находится судно "Академик Якутин"». Отмечается, в результате происшествия никто не пострадал, загрязнения окружающей среды не произошло, ведутся проверочные мероприятия. «При выявлении нарушений будет принят весь комплекс мер прокурорского реагирования. Ситуация находится на контроле Северо-Западной транспортной прокуратуры», - добавили в пресс-службе. Судно начало тонуть напротив Староладожской крепости. Пассажирский теплоход, принадлежащий частному лицу, был пришвартован к причалу, людей на борту не было, на фотографиях ЧП видна маслянистая пленка на воде. Причина инцидента пока неизвестна.
* **Большое количество контейнеров было потеряно** 26 января в северной части Тихого океана к юго-востоку от Токио **контейнеровозом MSC Aries**, который пересек позицию, где были замечены контейнеры, а затем повернул на север, чтобы избежать дальнейших потерь. Судно шло из Лос-Анджелеса в Нинбо (Китай). 1 февраля стало известно, что было потеряно около 40+, а может и больше, контейнеров. Судно шло на пониженной скорости из-за потери контейнеров и по состоянию на 1 февраля все еще продолжало движение, предполагаемое время прибытия - 2 февраля.
* **Два очень крупных танкера для перевозки сырой нефти, китайский «FREYA» и иранский «HORSE», были задержаны** Агентством морской безопасности Индонезии в водах Понтианака, Западный Калимантан, Индонезия, **за незаконную перевалку нефти**. У обоих судов AIS были отключены (HORSE AIS отключен с 12 января, FREYA AIS отключен с 23 января), оба не отвечали на вызовы VHF, оба скрыли свои идентификаторы, включая имена и IMO. Танкера отправлены в Батам, Сингапурский пролив, Индонезия, для дальнейшего расследования.
* **Контейнеровоз типа New-Panamax «MSC MARIA SAVERIA» на 12400 TEU потерпел Black out** при заходе в Дарданеллы из Эгейского моря утром 31 января 2021 года, когда следовал из Саудовской Аравии в турецкий порт Мраморного моря. Центр управления движением Дарданеллы направил два буксира, чтобы взять судно под контроль. К 12:00 по UTC контейнеровоз частично восстановил питание, но ему не разрешили продолжить транзит, и в 12:30 по UTC он возвратился в Эгейское море на якорную стоянку в сопровождении двух буксиров.
* **Капитан сухогруза «MAPLE GLORY» был доставлен в больницу вертолетом** днем 30 января у побережья Феррола, Испания, Атлантика. Судно, следовавшее из Санкт-Петербурга в Сантос (Бразилия), запросило медицинскую помощь для больного капитана с «симптомами COVID-19». Сухогруз «MAPLE GLORY» прервал свой рейс и направился в Феррол на встречу вертолету. Медицинская эвакуация проводилась в сложных погодных условиях.  «MAPLE GLORY» возобновил свой переход после передачи капитана медикам.
* **Задержание южнокорейского танкера Hankuk Chemi** ("Ханкук кеми") в начале января было осуществлено по техническим причинам и никак не связано с замораживанием Сеулом иранских активов. Как сообщает [ТАСС](https://www.korabel.ru/out/redirect.html?url=http%3A%2F%2Ftass.ru&object=news&id=262358), об этом заявил в понедельник на пресс-конференции официальный представитель МИД Ирана Саид Хатибзаде. "Это исключительно техническая история. Вопрос иранских средств связан с нашими отношениями с Южной Кореей. Эти темы не имеют друг к другу никакого отношения", - сказал он. Дипломат добавил, что "иранский МИД активно сотрудничает по вопросу задержания танкера с судебными инстанциями страны". 4 января береговая охрана Ирана задержала южнокорейское судно. Западные СМИ в качестве возможной причины этого называли заморозку Сеулом иранских активов на 7 млрд долларов, проведенную по запросу США. В свою очередь иранская сторона утверждает, что танкер был задержан из-за загрязнения им вод Персидского залива.
* **Иранский танкер Sahra сел на мель** на 123-километровой отметке в Суэцком канале, ниже Большого Горького озера, примерно в 10.00 UTC 1 февраля. Судно проходило транзитом через Суэц в северном направлении, по пути от нефтяного конечного пункта Ирана на острове Харг в Средиземноморский регион. Танкер был снят с мели примерно через 1-2 часа и доставлен к Большому Горькому озеру, где он встал на якорь. По состоянию на утро 2 февраля он оставался на якоре. Суда, следовавшие на юг, были вынуждены остановиться, чтобы дождаться очистки канала.

**НОВОСТИ ПОРТОВ**

* В ближайшее время правительство РФ внесёт в Госдуму **проект, запрещающий перегрузки вредных и опасных веществ с судна на судно во внутренних морских водах вне портов**. Об этом сообщает издание «Известия» со ссылкой на информацию из аппарата вице-премьера Виктории Абрамченко. По данным издания, данное решение будет реализовываться по прямому указанию президента РФ Владимира Путина, отметившему недопустимость рисков для экологии российских территориальных вод. Под запрет попадёт, в частности, перегрузка опасных веществ за границами морских портов во внутренних вода и территориальном море России. К опасным веществам относят нефть, сжиженный газ, жидкие вещества с температурой вспышки не выше 60 градусов, а также твёрдые вещества с опасными химическими свойствами.
* **Власти Египта подтвердили намерение заключить долгосрочное партнерство с транспортно-логистической группой CMA CGM Group.** Партнерство предусматривает выполнение грузовых операций и управление причалом No 55 будущего многоцелевого терминала в порту Александрии, говорится в сообщении CMA CGM. Соглашение также означает разработку CMA CGM логистических решений, расширение цифровизации операций, подготовку местных сотрудников в сфере морской транспортировке грузов и логистики, а также другие инвестиции. Площадь терминал в Александрийском порту будет достигать 560 тыс. кв. м. Общая длина причалов будущего терминала превысит 2 км. Планируемая мощность терминала, который сможет принимать супер-контейнеровозы группы, составит около 1,5 млн TEU. По планам объект будет введен в эксплуатацию в 2022 году. В Египте работает почти 300 сотрудников CMA CGM. Суда флота группы совершают судозаходы в шесть портов. Суда CMA CGM проходят через Суэцкий канал ежегодно более 700 раз в обоих направлениях.
* **Китайская COSCO Shipping Ports заключила соглашение с Red Sea Gateway Terminal Limited,** которая оперирует контейнерным терминалом в порту Джидда в Саудовской Аравии, о приобретении 20-процентной доли. Sound Joyce Enterprises Limited, дочерняя компания COSCO Shipping Ports, купила долю за 140 миллионов долларов. Исламский порт Джидды расположен в стратегически  важном регионе Красного моря и находится недалеко от основных судоходных маршрутов. Имеет широкий охват контейнерного рынка Ближнего Востока и Восточной Африки. По заявлению компании, это приобретение соответствует стратегии глобализации COSCO. «После консолидации с прилегающим контейнерным терминалом в Исламском порту Джидды в апреле 2020 года, Red Sea Gateway Terminal модернизирует и увеличит пропускную способность при одновременной модернизации терминальной площадки и других вспомогательных объектов», — отметили в COSCO. RSGT также сообщила, что еще 20% акций терминала было куплено Государственным инвестиционным фондом (ПИФ) за ту же сумму. Это фонд национального благосостояния Саудовской Аравии, один из крупнейших в мире. Завершение обеих транзакций должно быть одобрено Управлением портов Саудовской Аравии (Mawani).
* Федеральное агентство морского и речного транспорта разрабатывает **новое концессионное соглашение для создания терминала на Дальнем Востоке** по аналогии с Лавной в Мурманской области, сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Захарий Джиоев, передает «Прайм». «К сожалению, у нас на данный момент действительно только одна концессия сейчас работает - это угольный терминал в Мурманске, порт Лавна. ... Мы сейчас идем дальше и работаем над еще одной концессией, уже на Дальнем Востоке, она более диверсифицированная - не моногруз. Рассчитываем, что в течение этого полугодия уже будет и вторая», - рассказал он в ходе открытой онлайн-дискуссии «Государственно - частное партнерство в сфере морского и речного транспорта». Осенью 2018 года Росморречфлот подписал концессионное соглашение на строительство порта Лавна стоимостью 24 миллиарда рублей. Согласно подписанному документу, концессионер в лице ООО «Морской торговый порт Лавна» (входит в Государственную транспортную лизинговую компанию) должен построить угольный терминал, а концедент - Росморречфлот обеспечить транспортную доступность. По словам Джиоева, после разработки и реализации концессии Росморречфлот прогнозирует, что интерес к концессионному соглашению и в целом к такому сотрудничеству кратно возрастет.
* В морском порту Мурманск после успешно проведенных ранее тестовых испытаний и включения в пределы пункта пропуска **введен в эксплуатацию Временный рейдовый перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Мурманской области** (ВРПК СПГ, Комплекс). Комплекс предназначен для перевалки СПГ, экспортируемого компанией ОАО «Ямал СПГ», сообщает пресс-служба Центральной энергетической таможни. Целью тестовых испытаний являлись проверка готовности ВРПК СПГ к приемке и швартовке судов на рейдовых местах комплекса и оценка времени совершения всех операций портовыми властями и государственными контрольными органами. В тестовых испытаниях, проходивших в два этапа были задействованы танкеры - газовозы «CHRISTOPHE DE MARGERIE», «NIKOLAY EVGENOV», «YAMAL SPIRIT» и более 10 судов обеспечения. В ходе мероприятий было отработано взаимодействие между перевозчиком, администрацией морского порта Мурманск, ФГУП «Росморпорт», Морской спасательной службой, пограничным управлением ФСБ России и Северным энергетическим таможенным постом Центральной энергетической таможни. 27 – 29 января 2021 г. состоялась плановая перегрузка СПГ доставленного танкером-газовозом «NIKOLAY ZUBOV» (ледовый класс Arc7) из порта Сабетта в порт Мурманск. Далее товар был перегружен на ВРПК СПГ в танкер-газовоз «YENISEI RIVER» (ледовый класс Arc4) для вывоза потребителям в КИТАЙ. Проведенная перегрузка товара на ВРПК СПГ прошла успешно. Всеми задействованными в мероприятиях участниками высоко оценена работа Северного энергетического таможенного поста. Таможенные операции в отношении судна «YENISEI RIVER» совершались с использование КПС «Портал «Морской порт» в электронном виде. Так как при проверке поданной перевозчиком предварительной информации и уведомления о прибытии не была выявлена необходимость физического присутствия должностных лиц на борту судна, все таможенные операции были совершены должностным лицом Северного энергетического таможенного поста в максимально короткие сроки. Общее время оформления прибывшего судна составило 23 минуты, общее время совершения таможенных операций в отношении убывающего судна составило 29 минут. Временный рейдовый перегрузочный комплекс представляет собой три рейдовых причала. На двух рейдовых причалах могут швартоваться газовозы типа «Ямалмакс» длиной 300 м, шириной 50 м и осадкой в грузу 13 м. Каждый из рейдовых причалов состоит из 8 швартовных бочек, закреплённых на дне железобетонными призматическими якорями. На третьем рейдовом причале будет установлено служебное судно длиной не более 100 м, предназначенное для размещения персонала рейдового перегрузочного комплекса и контрольно-надзорных органов. Проектная мощность ВРПК СПГ – 10,7 млн. тонн. Отметим, что строительство СПГ-терминала в Мурманской области представляет собой один из проектов по перевалке сжиженного природного газа в морских портах России, которые расположены в акватории Северного морского пути (СМП). ПАО «НОВАТЭК» построит два терминала, в Мурманской области и на Камчатке, с целью сокращения транспортных издержек со своих СПГ-проектов, а именно с уже действующего «Ямал СПГ» и планируемого «Арктик СПГ – 2». Планируется, что до терминалов газ будут доставлять танкеры ледового класса по СМП, далее он будет перегружаться на газовозы - отвозчики.
* **Иран выделил 490 миллиардов риалов (около $11,66 vky) на строительство новых рыбных портов на южном побережье страны.** Об этом, как передает Iran.ru, сообщил представитель Иранской организации рыболовства (IFO) Парвиза Мохеби. По его словам, из упомянутых ассигнований на данный момент выплачено 270 миллиардов риалов (около $4,62 млн). Мохеби оценил общее количество рыболовных портов на южном побережье страны в 70, отметив, что 15 таких портов в настоящее время уже строятся. Однако он отметил, что в связи с задержкой с выделением средств, процесс строительства этих портов идет медленно. По словам чиновника, общая протяженность южной береговой линии страны, включая побережья островов, оценивается в 5 800 км, вдоль которых расположено 120 рыболовных центров разгрузки. По официальной статистике, объем производства рыбы в стране с 1979 года увеличился более чем в 40 раз.

**У ПРИБАЛТИЙСКИХ ПОРТОВ СОХНЕТ ТРАНЗИТ**

Белоруссия, которую Москва много лет убеждала перенаправить транзит своих нефтепродуктов вместо Прибалтики в Россию, может уже в 2021 году начать перевалку через порты Северо-Запада РФ. Речь идет о 3,3 млн тонн нефтепродуктов в год из тех 6 млн тонн, которые сейчас переваливаются через Прибалтику. По мнению участников рынка, экономика поставок от смены маршрута пострадает, но, учитывая политический характер договоренностей, Минск может рассчитывать на скидки. Москва и Минск в ближайшее время подпишут межправительственное соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов через российские порты в течение 2021–2023 годов, сообщил посол России в Минске Дмитрий Мезенцев. Согласно проекту документа, опубликованному 27 января правительством РФ, за три года предполагается поставить 2,9 млн тонн мазута с Мозырского НПЗ и 0,96 млн тонн нефтепродуктовых масел с Новополоцкого НПЗ через порт Санкт-Петербург. Усть-Луга, в свою очередь, перевалит 4,3 млн тонн бензинов с Мозырского НПЗ, а также 0,4 млн тонн газойля с Мозырского НПЗ и 1,3 млн тонн — с Новополоцкого НПЗ. До портов нефтепродукты будут доставляться по железной дороге.

В ОАО РЖД подтвердили “Ъ” готовность перевезти все заявленные объемы. С 2016 года монополия предоставляет скидку в 50% на поставку белорусских нефтепродуктов в российские порты Северо-Запада. Срок ее действия истекает в 2025 году. Белоруссия экспортирует около 10,5 млн тонн нефтепродуктов, в том числе около 6 млн тонн переваливаются через порты Прибалтики — Клайпеду, Вентспилс и Ригу. В 2020 году после введения санкций со стороны балтийских государств на фоне протестов в Белоруссии президент страны Александр Лукашенко пригрозил перебросить все эти объемы в порты РФ. Однако пока речь идет примерно о половине годовых объемов — в частности, экспорт дизтоплива Минск, видимо, пока будет продолжать вести через Клайпеду. Перевалка в Усть-Луге, как сообщают источники “Ъ” среди стивидоров, будет идти в основном через комплекс по перегрузке СУГ и светлых нефтепродуктов «Портэнерго» (принадлежит РФПИ, Газпромбанку, Mubadala Investment Company и ряду миноритариев). Оператором комплекса с годовым грузооборотом в 5,2 млн тонн выступает СИБУР, который переваливает там свои сжиженные углеводородные газы (СУГ). Также участвовать в перевалке белорусских нефтепродуктов могут «Усть-Луга Ойл», ЛУКОЙЛ, с которым обсуждалась перегрузка около 1,5 млн тонн белорусских товаров через терминал в Высоцке, и «[Петербургский нефтяной терминал](https://portnews.ru/companies/oilterminal/)». Но, отмечает один из собеседников “Ъ”, так как межправительственное соглашение пока не подписано, конкретные объемы перевалки не распределены между стивидорами. При этом, как говорит один из источников “Ъ”, знакомых с ситуацией, в России стоимость перевалки будет выше, чем в Клайпеде, даже с учетом неритмичности поставок за счет использования резервуаров для накопления крупных танкерных партий. Собеседники “Ъ” отмечают, что в Усть-Луге, в отличие от Клайпеды, придется платить ледокольный сбор, что, как и большая отдаленность от целевых рынков, скажется на ставке фрахта. Еще один собеседник “Ъ” напоминает, что вопрос цены — исключительно договорной, но вряд ли российские компании смогут предоставить Белоруссии такие же преференции, какие давала Литва. Хотя поставки дизельного топлива переориентировать в Россию Минск пока не намерен, но в перспективе, считает источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, республика может рассмотреть различные варианты для этого. Например, договориться с «Роснефтью» о свопе нефтепродуктов из трубопровода от Мозырского НПЗ на Венгрию на объемы нефтекомпании в Приморске. Надежда Малышева из PortNews отмечает, что, так как вопрос перенаправления потоков из Прибалтики в Россию является политическим, цена перевалки в российских портах может быть скорректирована при участии государства и выгодна всем сторонам. При этом, по ее мнению, Москве проще всего скорректировать разницу в стоимости перевалки через тариф ОАО РЖД. «Транспортное плечо от НПЗ Белоруссии до наших портов больше, чем до Прибалтики, поэтому до оглашения тарифов Россией оценивать экономическую составляющую сложно,— говорит Сергей Гарамита из Райффайзенбанка.— Но думаю, стороны смогут легко договориться, в том числе о предоставлении скидок». По его мнению, Россия, учитывая наличие свободных мощностей по перевалке нефтепродуктов и планов по расширению терминалов, заинтересована в получении дополнительных объемов.

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

**НОВОСТИ СУДОСТРОЕНИЯ**

* **Тайваньская судоходная компания Wan Hai Lines объявила о планах построить 12 контейнеровозов вместимостью 3,01 тыс. TEU** на недавно основанной верфи Nihon (совместное предприятие Imabari Shipbuilding и Japan Marine United (JMU)), сообщает ТАСС со ссылкой на Splash 24/7. Суда будут построены на заводе JMU, а общая стоимость заказа составляет 565,2 млн долларов. Wan Hai в 2018 году заказала у JMU восемь судов на 3,04 тыс. TEU, четыре из которых уже доставлены. Также компания сделала заказ на 12 судов на 2,04 тыс. TEU на китайском судостроительном заводе Huangpu Wenchong Shipbuilding. В последнее время Wan Hai активно делает приобретения также на вторичном рынке, отмечается в публикации. В декабре компания купила в общей сложности шесть таких судов. Wan Hai также потратила 109 млн долларов на строительство 37 тыс. контейнеров, чтобы удовлетворить растущий спрос. Данные Alphaliner показывают, что в настоящее время Wan Hai управляет 124 судами, в том числе 69 собственными и 55 зафрахтованными судами, с общей вместимостью около 333 тыс. TEU.
* **Royal Bodewes, одна из ведущих судостроительных верфей в Северной Европе, заключила с RINA** контракт на утверждение плана, надзор за строительством и классификацию семи новых судов, поэтапная поставка которых запланирована на октябрь 2022 года. Суда 5267 GT, предназначенные для крупного ирландского сухогрузного оператора Arklow Shipping, будут построены в Хогезанде в Нидерландах. Пино Спадафора, старший коммерческий директор RINA, сказал: «Это важный контракт, который указывает на благоприятные времена для судоходства в Северной Европе. Контракт заключен на семь судов. В рамках нашей текущей программы оцифровки мы сделаем нашу последнюю платформу утверждения планов доступной для верфи для более широкого сотрудничества и гораздо более эффективного процесса утверждения ». Закладка киля была произведена в декабре 2020 года. Полный проектный пакет со всеми чертежами, расчетами и руководствами будет утвержден RINA с периодом пересмотра проекта в течение первой половины 2021 года. После поставки первого судна в 4 квартале 2022 года, последующие поставки планируются каждые три-четыре месяца. Спадафора заключил: «Royal Bodewes известна своей высококачественной продукцией, и мы рады работать с ними над этим проектом. Этот контракт еще раз подчеркивает, что морская промышленность Северной Европы высоко оценивает подход RINA «сделай это надежно, сделай это простым»».
* **Херсонский государственный завод Pallada вместе с партнерами из Республики Хорватия планирует создать в Украине плавучий госпиталь,** который будет предназначен для работы в условиях пандемии или землетрясений. Об этом сообщил генеральный директор Укроборонпрома Юрий Гусев в Facebook, - передает [112.ua](https://www.korabel.ru/out/redirect.html?url=https%3A%2F%2F112.ua%2Fobshchestvo%2Fv-ukraine-planiruyut-postroit-plavuchiy-gospital-kotoryy-budet-prednaznachen-dlya-raboty-v-usloviyah-pandemii-ili-zemletryaseniy-565938.html&object=news&id=262228). "Создать плавучий госпиталь планирует Херсонский государственный завод Pallada вместе с партнерами из Республики Хорватия. Изделие будет предназначено для лечения населения в условиях пандемии или землетрясений. Также сторонами запланировано совместное строительство плавучих отелей для Адриатики на базе железобетонных понтонов "Паллады", - говорится в сообщении. Он отметил, что о таких договоренностях шла речь во время встречи руководства предприятия с почетным консулом Республики Хорватия в Украине Сергеем Фаткуллиным.
* **Китайская государственная судостроительная корпорация спустила на воду контейнеровоз CMA CGM Patagonia** с двигателем на СПГ вместимостью 15 000 TEU, который строится для крупнейшей французской контейнерной компании CMA CGM. Контейнеровоз является первым из пяти однотипных судов, работающих на СПГ, заказанных компанией еще в 2019 году. Поставка CMA CGM Patagonia запланирована на середину августа 2021 года, за ним последуют однотипные контейнеровозы: CMA CGM Kimberley, CMA CGM Everglade, CMA CGM Galapagos и CMA CGM Greenland. CMA CGM Group к 2022 году будет управлять флотом из 26 контейнеровозов на СПГ различных размеров в рамках своей инвестиционной стратегии в области альтернативных видов топлива и достижения нулевого уровня выбросов углерода к 2050 году. По оценкам, судно, работающее на СПГ, выбрасывает на 20% меньше CO2. чем топливные системы. Компания провела церемонию крещения пяти из девяти контейнеровозов на 23 000 TEU, работающих на СПГ, самым последним из которых является CMA CGM Rivoli. В первой половине 2021 года к флоту CMA CGM должны присоединиться еще четыре двухтопливных контейнеровоза на 23000 TEU**. Суда длиной 400 метров и шириной 61 метр являются крупнейшими в мире контейнеровозами, работающими на СПГ.** Они будут оснащены двухтопливными двигателями WinGD и топливным танком GTT емкостью 18 600 куб. м, которые являются крупнейшими из когда-либо построенных.
* **Дальневосточные верфи к 2025 году построят 15 судов для предприятий, получивших квоты на вылов краба по итогам аукционов.** Общая сумма контрактов с судостроителями региона превышает 22 млрд рублей. 15 новых судов будут строиться победителями "крабового" аукциона. В данный момент заключено контрактов на 22,22 млрд. рублей, - [сообщил](https://www.korabel.ru/out/redirect.html?url=https%3A%2F%2Ftass.ru%2F&object=news&id=262304) в понедельник ТАСС президент Всероссийской ассоциации рыбопромышленников (ВАРПЭ) Герман Зверев. Вскоре четыре судна будут заложены, место для их эксплуатации было куплено компанией  "Тефида", которая и займется строительством судов-краболовов. Основным условием покупки являлось строительство судов на российских верфях. Более 50 рыболовецких судов будет построено для Северного и Дальневосточного рыбохозяйственных бассейнов. Всего будет затрачено около 209,4 млрд рублей. График сдачи судов выглядит следующим образом: В 2021 году будут введены в эксплуатацию девять судов; 2022-м - 12, в 2023-м -13; в 2024-м — десять, в 2025-м - шесть; в 2026-м - одно судно.
* **Портфель заказов финской корпорации Wartsila в 2020 году снизился на 14%** в сравнении с показателем 2019 года - до 5 млрд 327 млн евро. Как следует из отчета корпорации, выручка сократилась на 11% - до 4,6 млрд евро. Прибыль до уплаты налогов снизилась на 49% - до 78 млн евро. Влияние на результаты деятельности корпорации в 2020 году оказала пандемия COVID-19. Сегодня для верфи на рынке важно учитывать весь жизненный цикл судна: от спуска на воду и до списания. Вместе с тем в отрасли растет потребность в поставке комплексных «пакетов» оборудования. Все это требует от судозаводов тесных международных связей, отметил в ходе конференции «Россия и Германия: технологическое партнерство в области судостроения» руководитель отделения судового и оффшорного оборудования в Союзе машиностроителей Германии Хауке Шлегель.  Союз машиностроителей Германии – крупнейшая Ассоциация промышленных компаний в Европе. В Союз входит 250 компаний: как судостроителей, так и производителей комплектующих для судов. «80% компаний нашей Ассоциации, поставщиков оборудования - представители среднего бизнеса, семейные предприятия из Германии. Они считаются основой нашей экономики и играют очень важную роль. Но малым предприятиям довольно сложно открыть представительство в далеко расположенной стране. Тем не менее, средние компании из ФРГ видят для себя перспективы на иностранном рынке», - приводит корреспондент «Морских вестей России» слова эксперта. При этом, по его словам, все большую роль для предприятий начинает играть локализация. Данный фактор напрямую зависит от величины рынка в конкретной стране. «Китайский рынок расположен далеко и выйти на него очень непросто. Ни одна компания не выйдет на него просто потому, что ей интересно. Чаще всего немецкие компании предпринимают решения все-таки осуществлять поставки с европейского континента в Китай. Мы понимаем, что законодательство РФ также направлено на увеличение локализации, но это тоже не всегда просто», - сказал спикер. Он также привел рейтинг стран по объему производства судов в мире. В тройку стран, где за год производится более 300 судов, вошли Китай, Южная Корея и Япония. Россия с уровнем производительности в 50-300 судов в год в списке стоит наравне с Индонезией и Турцией. А вот в числе стран-производителей судового оборудования другие лидеры: на первом месте Германия, а затем Китай и Япония. Шлегель добавил, что сегодня заказчики становятся все более требовательными к качеству оборудования. В связи с этим все большое значение имеет цифровизация, особенно для новейших типов судов.
* **Oman Shipping Company спустила на воду гигантский нефтяной танкер Dhalkut,** который был построен на верфи DSME в Южной Корее и является последним судном в серии из трех танкеров, спущенных на воду в прошлом году. С помощью новых судов компания укрепит свои позиции на мировом рынке транспортировки сырой нефти и расширит уровень операционной деятельности. Судно водоизмещением 300 000 тонн соответствует всем будущим экологическим стандартам. Гигантский нефтеналивной танкер Dhalkut стал 60-м судном в составе флота компании. Как одна из компаний группы Asyad, Oman Shipping Company играет жизненно важную роль в стремлении Султаната войти в первую десятку стран мира в секторе логистики, поскольку компания поддерживает интеграционные мероприятия на различных этапах цепочки поставок. Компания предоставляет полный спектр услуг, так как владеет танкерами, занимается техническим управлением, обслуживанием и коммерческой эксплуатацией судов.

**РЫНОК**

* Регион: Волго-Донской бассейн, Азовское море, Черное море, Каспийское море Тоннаж: Костеры Ажиотажный спрос на тоннаж на 4-ой неделе на Азовском рынке привел к значительному росту ставок, уровень достиг максимума за последние 2 года. В начале недели Фрахтователи готовы были платить 34-35 долларов за тонну пшеницы из Ростова на Мраморное море, с датами отгрузки в январе. В конце недели, озвучивался уровень ставок 39-40 за тонну. Столь значительный рост все так же обосновывают пошлиной и экспортной квотой с середины февраля. Учитывая продолжающийся рост на товарно-сырьевом рынке, получатели вынуждены соглашаться с ценами и подтверждать сделки, но с меньшими объёмами, в ожидании снижения цен в дальнейшем. Несмотря на резкий рост рынка, уже есть предпосылки к обратному развитию. То, что подтвержденные объемы закупок на ТМО значительно меньше, чем ожидалось, говорит о грядущем снижении и рыночных отправок. Цены порядка 30 долларов за тонну пшеницы на FOB из глубоководных портов Черного моря уже выглядят нерабочими. Это показывает и отмена прошлого тендера GASC и снижение закупленных объемов ТМО. Также, стоит отметить то, что возникают проблемы с оформлением грузовых документов в портах РФ. И Фрахтователи уже с опаской относятся к судам с нотисом на 6-ой неделе, и стараются не подтверждать теплоходы с поздними датами из-за высокого риска попасть на оформление квоты и экспортную пошлину. Спотовые ставки океанского фрахта на доставку контейнеров из Азии в Европу снизились на прошлой неделе на 2,7%, что свидетельствует о возможной стабилизации рынка после недавнего экспоненциального роста, сообщает ТАСС со ссылкой на the Loadstar. Значение субиндекса SCFI для маршрутов Китай- порты северной Европы опустилось за прошлую неделю на 117 долларов до 4276 долларов США за TEU. Тем не менее, для маршрутов в направлении портов Средиземного моря субиндекс SCFI вновь подрос на 41 доллар, до 4337 долларов за TEU. Ставки на транстихоокеанских направлениях перевозок остаются относительно стабильными: субиндекс для маршрутов Шанхай — западное побережье США подрос на прошлой неделе на 93 доллара США, до 4088 долларов США за FEU (40-футовый контейнер); стоимость доставки на восточное побережье подешевела на 71 доллар США, до 4679 долларов США за FEU. Замедление беспрецедентного роста ставок на Европу эксперты объясняют тем, что перевозчики смогли обеспечить наличие большего количества контейнеров под загрузку в Китае. «Мы видим, что перевозчики принимают и подтверждают значительно большее количество броней на ближайшие недели. Перевозчики выпустили больше оборудования», — сказал Кристоф Баумейстер из Flexport. При этом он подчеркнул, что пока непонятно, как ситуация будет развиваться после Китайского нового года. Текущие заоблачные уровни фрахтовых ставок на доставку контейнеров из Азии в Европу делают убыточной закупку здесь многих менее ценных грузов, импортеры жалуются и призывают регуляторов вмешаться. Фактическая стоимость доставки примерно вдвое выше значения индекса SCFI, так как она включает еще бесконечное количество дополнительных сборов и надбавок. Один крупный импортер в Великобритании сказал Loadstar: «Мы все понимаем, что спрос и предложение определяют рыночные цены, но пришло время для серьезного разговора о долгосрочных последствиях сложившейся ситуации». Ситуация на спотовом рынке влияет на ход переговоров по ставкам по долгосрочным контрактам. Сообщается, что  многие перевозчики в этом году отказываются заключать долгосрочные контракты с новыми клиентами и сокращают объемы контрактов, заключаемых с существующими клиентами. Опрошенные The Loadstar эксперты предполагают, что новые контракты, которые вступят в силу в марте, будут определять условия поставок для меньшего объема перевозок, а контрактные ставки будут в районе 3500-4000 долларов США за FEU. Эти прогнозы подтверждают последние данные сервиса мониторинга ставок Xeneta, свидетельствующие о том, что контрактные ставки на импорт в Европу выросли за последний месяц на 19,3%. По сравнению с уровнем годом ранее значение индекса XSI выросло на 12,5%. «Что будет дальше? С уверенностью сказать нельзя, но можно ожидать дальнейших изменений. Мы знаем, что Пекин стремится стабилизировать ставки, чтобы защитить экспорт. И если импортеры начнут отказываться от закупок в Азии из-за грабительских ставок, следует ожидать вмешательства властей. Но какие меры они будут предпринимать, какие вообще есть у них в арсенале?» — задается вопросом глава Xeneta Патрик Берглунд.

**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 - 04.02.2021 CIA SUR**