**14.05.2020 ИНФОБЮЛЛЕТЕНЬ №19**

**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
* Новости компаний 13
* Влияние эпидемии коронавируса на морскую отрасль 17
* Морякам 23
* Подготовка кадров 29
* Безопасность моряков и судов 30
* Происшествия 32
* Арктическое судоходство и Севморпуть 34
* Новости портов 37
* Новости судостроения 39

**ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА**

* До 1 ноября необходимо подготовить **предложения по развитию строительства рыболовных судов в Севастополе и Крыму.** Такое поручение правительству России и властям города дал президент Владимир Путин. Ранее из участников встречи с президентом заявил, что существующих мер поддержки недостаточно для обновления рыболовного флота в Азовском и Черном морях, передает ТАСС. Он предложил создать госкомпанию, которая бы строила рыболовные суда и передавала рыбакам на условиях лизинга. Путин отметил, что такой вариант возможен, но требует дополнительной проработки.
* **Россия отменила обязательное таможенное декларирование с 7 мая товаров, которые входят в 27 и 29 группы товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ВЭД) ЕАЭС – это уголь, торф, спирты, витамины** и ряд других наименований, говорится в сообщении Евразийской экономической комиссии (ЕЭК). "С 7 мая Россия отменила обязательное таможенное декларирование на группы товаров среди которых - уголь, торф, спирты, витамины и другие, кроме сырой нефти и нефтепродуктов, вывозимых из России в Беларусь", - сообщает комиссия по итогам заседания коллегии, которое состоялось 12 мая.По словам министра по внутренним рынкам, информатизации, информационно-коммуникационным технологиям Гегама Варданяна, которые приводятся в сообщении, обязательному декларированию, в том числе, теперь не подлежат эфиры, альдегиды, кислоты, провитамины, витамины, гормоны.Как объяснил Варданян, такое решение было принято по итогам консультаций с участием представителей государств - членов союза на основе обращения уполномоченного при президенте РФ по защите прав предпринимателей. Консультации проводились на площадке департамента функционирования внутренних рынков комиссии."По итогам проведенных консультаций Минэкономразвития России совместно с Федеральной таможенной службой разработали инструктивное письмо, которое отменяет требования о декларировании товаров 27 и 29 группы ТН ВЭД ЕАЭС между государствами-членами в рамках общего рынка. Инструктивное письмо было направлено ФТС России в региональные таможенные управления", - уточняет ЕЭК.В сообщении поясняется, что в основе статьи 25 договора о ЕАЭС от 29 мая 2014 года в рамках союза осуществляется свободное перемещение товаров без применения таможенного декларирования за исключением случаев, предусмотренных договором. "При этом такие исключения относятся к рынкам нефти, газа и электроэнергии, которые в настоящее время формируются. Товары, в отношении которых отсутствуют исключения, должны перемещаться без таможенного декларирования", - отмечают в комиссии.
* **В сегменте пассажирских перевозок внутренним водным транспортом сложилась критическая ситуация**. Об этом рассказал заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов в ходе вебинара «Ожидает ли  перевозки грузов по рекам судьба гужевого транспорта?», организованного ИАА «ПортНьюс». По словам Анисимова, тяжелая ситуация характерна как для круизного, так и прогулочного сегментов пассажирских перевозок. Пассажирский флот остановлен в Москве, Санкт-Петербурге и других городах. «Надеемся, что после снятия противоэпидемиологических ограничений флот сумеет заработать. Конечно, мы пониманием, что это навигация будет нелегкой и экономически невыгодной для участников этого сегмента рынка», - сказал он. По информации замруководителя Росморречфлота, за I квартал 2020 год пассажироперевозки составили 476 441 человек в сравнении с 326 487 в 2019 году. Пассажирооборот составил 1,5 млн пасс/км, что составило 79,2 % от уровня 2019 года (1,9 пасс/км). Ежегодно внутренний водный транспорт перевозит порядка 118 млн тонн грузов и 13 млн пассажиров.
* Речной флот не просто имеет право на существование, он необходим. Наступил эволюционный период времени для того, чтобы пересмотреть его роль и создать транспортный баланс России. Такое мнение в ходе вебинара «Ожидает ли перевозки грузов по рекам судьба гужевого транспорта?», организованного ИАА «ПортНьюс», высказал исполнительный директор ООО «Волготранс» Алексей Пальгов.По его словам, Российская палата судоходства совместно с агентством поднимала эту тему, и на протяжении прошлого года ее прорабатывала. «Хотелось бы обратиться в Минтранс России с просьбой о разработке транспортного баланса, - сказал Алексей Пальгов. - Важно понять, что транспортный баланс - это не распределение конкурентной среды». По мнению Алексея Пальгова, на самом деле прямой конкуренции между различными видами транспорта на сегодняшний день нет, потому что нет равных технологических средств. «Например, железная дорога - в южном направлении не заинтересована в полном объеме грузопотоков летом, потому что у них начинается пассажирский сезон, ведутся ремонтные работы. При этом, организовав летом эстафетную доставку грузов речным транспортом на этом направлением, мы разгружаем железную дорогу, позволяя увеличить пассажиропоток по железной дороге, тем самым снизив стоимость пассажирских перевозок. Также мы убираем грузы с автомобильных дорог, где в летний период большегрузные составы разрушают эту дорогу. По этим же автострадам люди едут в отпуска. То есть мы увеличиваем безопасность и убираем грузопоток мощного тоннажа с дорог»,- пояснил свою позицию  Алексей Пальгов.
* Председатель International Chamber of Shipping (ICS) **Эсбен Поульссон заявил, что из-за пандемии коронавируса поставки уже сократились на 15%** и может сократить еще больше. Он сообщил, что склады начинают наполняться разными товарами, поэтому ритейлеры просят судоходные компании прекратить поставки, что может привести к сокращению мировых контейнерных перевозок на целых 30% в ближайшие несколько месяцев.Эсбен Поульссон отметил, что спад во втором квартале по сравнению с прошлым годом будет зависеть от того, насколько правительства вновь откроют экономику. Помимо снижения объемов,  судоходство пострадало от проблем с ротацией экипажа, так как многие страны еще закрыты и нет есть проблемы с авиасообщением.
* **Фидерные операторы в Северной Европе сокращают флот на фоне падающего спроса** со стороны океанских линий. Согласно публикациями в СМИ, датская фидерная линия Unifeeder вернула лизинговым компаниям около 20% своих судов. Unifeeder, который в прошлом году был продан DP World, является крупнейшим фидерным оператором, обслуживающим порты восточного побережья Великобритании. Маршруты оператора в Северном море обслуживал флот из около 60 судов.  
  Согласно аналитическому сервису SeaIntelligence, "одним из наиболее пострадавших" от кризиса портов северной Европы является Феликстоу: по оценкам аналитика, количество судозаходов в порт на маршрутах из Азии сократилось примерно на треть. По данным ТАСС, три крупнейших альянса линейных перевозчиков отменили 34 из 130 рейсов из Азии в Европу в расписании на этот месяц. Сокращение обусловлено падением спроса на перевозки из-за карантинных ограничений в Европе. Отмена рейсов на магистральных сервисах влечет за собой резкое сокращение объемов на фидерных сервисах в Северном, Балтийском и Ирландском море
* **Переполненность нефтяных хранилищ привела к тому, что продавцы сырья начали выбирать для своих танкеров максимально длинный маршрут**, пишет Bloomberg. Нефть начали возить по океану не через Суэцкий канал, что считается самым выгодным по времени, а через юг Африки. Такой маршрут выглядит бесцельным с любой точки зрения, за исключением стремления максимально затормозить поставки.В прошлую субботу первый супертанкер, New Vigorous, с двумя миллионами баррелей саудовской нефти прибыл во Францию. Еще как минимум два судна такого же класса, New Harmony и New Pioneer, выбрали тот же маршрут.В противоположном направлении, но тоже мимо африканского побережья Атлантического океана следует супертанкер Trident Liberty с грузом курдской нефти, вероятно, предназначенным для Китая. Кроме того, в апреле танкер Psara I доставил норвежскую нефть не на восточное, а на западное побережье США, чего не случалось 11 лет.Эксперты отмечают, что раньше танкеры ускорялись с грузом, но передвигались медленнее, когда были пустыми. Это позволяло экономить на топливе. В настоящее время наблюдается обратная картина. Также отмечается, что обрушение стоимости топлива могло сделать путь через Африку выгоднее, чем через Суэцкий канал, за проход через который надо платить.Ранее сообщалось, что желание использовать танкеры в качестве мест для хранения нефти привело к массовым скоплениям судов, в том числе у побережья Калифорнии и в Сингапурском проливе. Также вырос спрос не только на супертанкеры, которые почти все зафрахтованы, но и на более мелкие суда.
* Чтобы не платить за транзит через Суэц, по меньшей мере, 20 контейнерных сервисов Азия-Европа/восточное побережье США переориентировались на маршрут в обход Африки вокруг мыса Доброй Надежды, сообщает SeaTrade Maritime со ссылкой на AlphalinerПо данным Alphaliner, низкие цены на бункер и падение спроса в связи с пандемией COVID-19 привели к резкому росту числа контейнерных сервисов Азия-Европа и Азия-восточное побережье США, которые переориентировались на маршрут вокруг южного окончания Африки, включая три сервиса на основном плече из Азии.  
  По данным Ship and Bunker, стоимость низкосернистого топлива, соответствующего требованиям нового регламента IMO-2020, в Сингапуре находилась по состоянию на 5 мая на отметке 252 доллара США за тонну. Для сравнения, в начале года она превышала 700 долларов США за тонну.  
  Alphaliner сообщил, что на маршрут вокруг Африки переориентировались девять магистральных сервисов из Европы и восемь с восточного побережья США в направлении портов Азии, а также CMA CGM перенаправила на длинный маршрут три сервиса из Азии в Европу.  
  Как сообщает ТАСС, протяженность маршрута вокруг мыса Доброй Надежды составляет 11,72 тыс. морских миль, а через Суэц - 8,44 тыс. морских миль.
* Капитан морского порта Ванино А.В. Шатько и капитан морского порта Советская Гавань С.Ю. Фомин в официальных письмах в адрес начальника Ванинского отделения Сахалинского филиала Морской спасательной службы Н.Л Максюты выразили **благодарность экипажу ледокольного многофункционального аварийно-спасательного судна "Берингов пролив"**.Весь зимний период навигации МАСС "Берингов Пролив" обеспечивал ледовые проводки в морских портах Ванино и Советская Гавань, которые в это время всегда характеризуются сложной ледовой обстановкой. Сахалинским филиалом ФГБУ "Морспасслужба" был заключен договор с Ванинским филиалом ФГУП "Росморпорт" на оказание эпизодических услуг по ледокольным проводкам в морском порту Ванино и на подходах к нему. Также заключены договоры с морскими агентирующими компаниями на ледокольные проводки в портах Ванино и Советская Гавань.Как подчеркнул в своем письме капитан порта Ванино, "МФАСС "Берингов Пролив" оказал существенную помощь по обеспечению ледокольных проводок в морских портах Ванино и Советская Гавань: в аномально тяжелых ледовых условиях провел 38 судов".Опытный и квалифицированный экипаж МАСС "Берингов Пролив" уверено и профессионально выполнил все поставленные задачи по безопасной ледокольной проводке судов, а также обколки судов и причалов. Капитан МАСС "Берингов Пролив" Сергей Рекин имеет богатый опыт мореплавания, в том числе и при работе в тяжелых ледовых условиях. **Блестящая работа моряков отмечена всеми участниками операций по ледокольным проводкам.** Судно проекта MPSV06 "Берингов пролив" было построено "Нордик Ярдс Висмар ГмбХ" (Висмар, Германия) для Морспасслужбы Росморречфлота.Заказчиком-застройщиком являлась ФКУ "Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта" Федерального Агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта России. Технический проект MPSV06 был разработан Морским Инженерным Бюро. Документация судна в постройке - инженерным центром верфи "Нордик Ярдс Висмар ГмбХ". Многофункциональное аварийно-спасательное судно проекта MPSV06 "Берингов пролив" представляет собой судно - ледокол с классом Icebreaker 6 неограниченного района плавания с ледокольным форштевнем и крейсерской кормовой оконечностью, с удлиненной двухъярусной надстройкой бака, носовым расположением жилой надстройки и машинным отделением в средней части, с дизель-электрической энергетической установкой, c двумя азиподами и носовыми подруливающими устройствами.
* **Почти половина судов, проданных на утилизацию в Южную Азию в первом квартале 2020 года, за несколько недель до отправки на слом поменяли фл**аг, под которым они работали.Их сменили флагами Коморских островов, Габона, Палау, Сент-Китса и Невиса. Эти флаги, как правило, не используются во время эксплуатации судов и предлагают скидки на «регистрацию последнего рейса». Они особенно популярны среди посредников, покупающих суда за наличные у судовладельцев, а также входят в «серый» и «черный списки» Парижского и других меморандумов из-за низкого уровня соответствия стандартам.По данным негосударственной организации Shipbreaking Platform,  минимум шесть судов были сняты с регистрации под европейским флагом до последнего рейса на разделочные верфи в Южную Азию, чтобы обойти законодательство ЕС.Большое количество смен флага в конце срока службы серьезно подрывает эффективность Регламента по утилизации судов ЕС, которое апеллирует к государству флага.Согласно статистике от Shipbreaking Platform, в первом квартале 2020 года на «кладбищах судов» было утилизировано 166 судов. Из них 126 судов было продано на разделочные верфи Южной Азии.К примеру, в первом квартале 2019 года было разобрано 181 судно, из них 142 продали на утилизацию в Южную Азию.В первом квартале 2020 года наибольшее количество судов на южноазиатские судоразделочные верфи продали судовладельцы из Саудовской Аравии, за ними следуют южнокорейские и греческие собственники.
* **Значение фрахтового индекса Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) в течение первых трех месяцев 2020 года сократилось на 13%** — с 1022,72 до 889,8 пункта. Об этом пишет фрахтовый обозреватель, кандидат экономических наук Валерий Войниченко в эксклюзивном материале, который публикуют «Порты Украины».«Мало радости принес первый квартал 2020 года линейному сегменту контейнерных перевозок. Достигшие своего максимума в начале января на волне эйфории от подписания предварительного соглашения между США и КНР, существенно ослабляющего торговую войну между этими странами, спотовые фрахтовые ставки, по данным Шанхайской фрахтовой биржей (SSE), к концу марта на европейских сервисах снизились на 305-360 USD/TEU («минус» 25,7 — «минус» 32,0%)», — отмечает Войниченко. При этом на трейде Шанхай — Западное побережье США снижение составило $121 за FEU, или 7,4%, на трейде Шанхай — Восточное побережье США — всего $50 за FEU, или только 1,8%. Причем, после двухмесячного падения, в марте ставки на обоих этих направлениях выросли на 68-$121 за FEU или на 2,5-8,1%.«Таким образом, несмотря на общий понижательный тренд, изменение спотовых ставок по отдельным направлениям контейнерных перевозок носило неравномерный и неоднозначный характер. Обвальному падению ставок препятствовали предпринимаемые линиями меры по сокращению избыточной вместимости своих сервисов и, в первую очередь, за счет отмены многих рейсов», — указывает эксперт.

**СОВЕЩАНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПО ТРАНСПОРТУ. ГЛАВНОЕ**

Президент РФ Владимир Путин провел совещание с представителями промышленности и транспорта РФ. Главной темой стала работа этих сфер во время ограничительных мер из-за пандемии коронавируса."Мы видим, как сократились объемы перевозок в грузовом и пассажирском сегменте, падает выручка, накапливаются финансовые проблемы, многие компании терпят убытки", - констатировал глава государства на совещании по развитию транспорта. "В таких непростых условиях наши транспортные, логистические компании продолжают бесперебойную работу, обеспечивают надежное сообщение регионов и территорий, что для нашей огромной страны является стратегической задачей", - отметил Путин.

Поручения губернаторам

Президент поручил губернаторам предусмотреть региональные механизмы поддержки транспортных предприятий, имеющих системное значение для конкретных территорий. "Нельзя забывать о том, что в каждом регионе есть компании, которые выполняют задачи важные, системные для конкретной территории. Главным образом, речь идет об автобусных и речных перевозках, пригородном железнодорожном сообщении, - заявил президент. - В этой связи прошу руководителей субъектов Федерации предусмотреть свои механизмы поддержки таких предприятий". Особое внимание Путин попросил уделить сезонному транспорту, прежде всего, речному. "Его работа продолжается всего полгода - с мая по октябрь, и, очевидно, если сейчас навигация будет затруднена, а флот не получит загрузки, потребуется дополнительная помощь компаниям и их коллективам", - указал он.Глава государства добавил, что общая, сквозная проблема для пассажирского транспорта - сокращение туристических потоков. Он отметил, что "сегодня международный туризм фактически остановлен, и чтобы он вернулся на прежний уровень, потребуется время"."Нужно использовать возникающие резервы транспортного комплекса, ориентировать их на развитие внутреннего туризма, межрегиональных перевозок, на оказание качественных, доступных услуг нашим гражданам, которые после снятия ограничений, безусловно, запланируют поездки по стране", - сказал Путин, предложив участникам совещания поделиться своими соображениями на этот счет.

Проблемы туризма

Общая проблема для транспортной отрасли – сокращение туристических потоков. Международной туризм фактически остановлен. Чтобы он вернулся на прежний уровень, потребуется время. Президент предложил использовать возникающие резервы транспортного комплекса, ориентировать их на развитие внутреннего туризма, межрегиональных перевозок, оказании качественных, доступных услуг гражданам.

Приоритет перевалки грузов в отечественных портах

Поскольку загрузка отечественной транспортной сети снизилась, Владимир Путин предложил вернуться к вопросу о приоритетной перевалке отечественных грузов именно в российских морских портах. "Наши портовые мощности вполне конкурентно способны по сравнению с зарубежными. И сейчас есть реальная возможность ускорить маневр грузовыми потоками в пользу собственных портов. Естественно, сделать это так, чтобы это было выгодно и транспортному бизнесу, и нашим компаниям-экспортерам", - сказал глава государства.В рамках вопроса президент напомнил о поручении по созданию особой экономической зоны на Каспии.

Инвестпрограммы в транспортной отрасли

Президент призвал максимально сохранить инвестпрограммы компаний в транспортной отрасли."Нужно максимально сохранить инвестиционные программы транспортного комплекса, развития инфраструктуры, чтобы сберечь производственные связи, рабочие места специалистов, доходы граждан как в самой отрасли, так и в смежных секторах", - такую задачу поставил Путин на совещании.Он уточнил, что имеет в виду долгосрочные заказы для российской промышленности, для железнодорожного машиностроения, автомобильных заводов и верфей, для строительных компаний и индустрии стройматериалов.

Третий квартал будет тяжелым

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих отметил, что в первом квартал наблюдалось падение грузооборота и пассажирооборота в отчественной транспортной сфере в пределах 3-4%. "В апреле ситуация кардинально поменялась. В сфере пассажирских перевозок на всех видах транспорта падение от 70 до 95%. Сокращение погрузки на сети РЖД в апреле – 11%. По металлам и нефти аж на 20% На 14% снизился грузооборот на внутреннем водном транспорте По прогнозам экспертов, второй квартал для транспортной отрасли будет очень непростым", - сказал министр.

Приоритет - сохранение здоровья

Он подчеркнул, что сейчас приоретом для отрасли является сохранение здоровья сотрудников и пассажиров. В этой связи Минтранс совместно с Роспотребнадзором до конца мая разработает и утвердит Дополнение в правила перевозки пассажиров о требованиях к медбезопасности при перевозках.

Госсубсидии

Лизинговые платежи круизным морским и речным компаниям в этом году составят 320 млн руб. Министр попросил поддержать предприятия субсидиями из федерального бюджета.

Евгений Дитрих добавил, что выделение госсредств может понадобиться для достижения увеличения объема контейнерных перевозок в 4 раза к 2024 году, В частности речь о покрытии субсидиями разницы в тарифах на транзитные контейнерные отечественные и иностранные перевозки.

Снятие ограничительных мер

В завершение доклада министр попросил глав регионов "не допускать излишне жестких мер, препятствующих нормальной работе транспорта", а также согласовывать введение ограничений с Минтрансом и МВД.

*MORVESTI.RU*

**ВЛАДИМИР ПУТИН ПОРУЧИЛ ПОМОЧЬ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ, НО ДЬЯВОЛ КРОЕТСЯ В ДЕТАЛЯХ**

Представители отрасли водного транспорта сформулировали предложения по ее господдержке на совещании у президента России. Несмотря на мнение Минфина о том, что предприятия водного транспорта могут воспользоваться мерами господдержки для малого бизнеса, Владимир Путин поручил проработать возможность включения отрасли в перечень наиболее пострадавших от пандемии. Но как-то нечетко.  
Президент России Владимир Путин в режиме видеоконференцсвязи провел совещание, посвященное проблемам транспортной отрасли в условиях коронавирусной пандемии COVID-19.

Главным ее итогом стало поручение, правда, не совсем пока ясное, включить предприятия водного транспорта в перечень наиболее пострадавших от пандемии отраслей экономики. Это позволило бы им получать соответствующие льготы и пользоваться мерами господдержки: отсрочкой по уплате налогов и сборов, снижением ставки страховых взносов, временным мораторием на проверки бизнеса, возможностью получения безвозмездной финансовой помощи и беспроцентного кредита на выплату зарплаты при сохранении определенного уровня занятности.

О необходимости поддержки водного транспорта в ходе совещания говорили представители отрасли, однако в конце совещания их старания несколько дезавуировал министр финансов Антон Силуанов, который заявил, что они и так могут воспользоваться мерами для поддержки малого и среднего бизнеса, что прозвучало достаточно странно учитывая, что в отрасли работают достаточно крупные холдинговые компании.

«Что касается предложения коллег по расширению перечня наиболее пострадавших отраслей, то если, предположим, это речной транспорт – то там, в основном, малые и средние предприниматели, они могут воспользоваться мерами поддержки, которые у нас сегодня приняты. То же самое и по другим мерам наших коллег, можно использовать системные меры поддержки: субсидирование процентов, гарантии, которые применяются для тех предприятий, которые попали в непростую ситуацию», - сказал Антон Силуанов.  
По сути, слова министра могут быть интерпретированы так, что ничего дополнительно делать для поддержки отрасли не нужно.

Владимир Путин, который, судя по всему, был готов включить водный транспорт в перечень наиболее пострадавших отраслей, после выступления министра финансов высказался более осторожно.  
«Предлагаю расширить перечень отраслей, наиболее пострадавших от последствий эпидемии, - заявил по итогам совещания Владимир Путин. - Да, министр финансов сказал, что наверное многие предприятия отрасли, как малые и средние, могут этим воспользоваться (предусмотренными мерами господдержки для малого и среднего бизнеса - Ред.), а некоторые - нет. Мы видим, что там есть пробелы, это очевидно. И надо внимательно это проанализировать и посмотреть, а именно добавить в этот список внутренний водный транспорт и пригородное железнодорожное сообщение. Надо просто посмотреть, могут ли они воспользоваться этими мерами, которые сейчас уже у нас созданы, или нет. Если нет, то тогда нужно подумать о том, как им помочь и тем самым охватить мерами господдержки все виды и секторы транспорта», - сказал президент.  
На практике такое осторожное высказывание, скорее всего, будет означать потерю времени на дополнительный «анализ» ситуации и соответственно – согласования результатов этого анализа с соответствующими органами исполнительной власти и тем же Минфином.

Что же предлагалось представителями самого бизнеса?

Председатель подкомиссии по морскому и речному транспорту и портовой индустрии РСПП, глава корпорации Aeon Роман Троценко предложил, во-первых, субсидировать расходы на фонд оплаты труда и содержание имущественного комплекса судоходных пассажирских компаний. По его словам, на эти цели необходимо выделить 4,7 млрд руб. до следующей навигации, которые распределялись бы Минтрансом между соответствующими судоходными компаниями. Во-вторых, было предложено внедрить на три года систему госгарантий для обеспечения платежей смежным предприятиям. Такие гарантии выдавались бы для каждой компании в соответствии с лимитом, который для нее будет устанавливать отраслевое министерство. Если предприятия не смогут рассчитаться по госгарантиям, то их акции через три года сможет забрать государство и реализовать, покрыв бюджетные расходы. В-третьих, предлагать компаниям фиксированную лизинговую ставку (эквивалентную существующей с учетом ее субсидирования) на весь период жизненного цикла судна. Это позволит компаниям осуществлять долгосрочное планирование своих расходов. Для этого необходима докапитализация лизинговых компаний, причем это будут возвратные средства. Наконец, Роман Троценко предложил освободить от НДС продажу путевок для иностранных круизных туристов

Со своей стороны, председатель Совета директоров круизной компании «Водоходъ» Виктор Олерский в ходе совещания сообщил, что суда компании из-за пандемии не смогли выйти в рейсы в начале навигации 2020 года и потому выручка компании равна нулю. «Кажется странным, что речной транспорт не был включен в перечень наиболее пострадавших отраслей и мы полагаем, что это недоразумение, - по другому не могу его назвать, - должно быть устранено», - сказал Виктор Олерский. По его словам, из мер господдержки также необходимо продлить снижение требований к резервированию средств коммерческим банкам при выдаче кредитов бизнесу до конца 2021 года, перенести на это лето  сроки введения электронных виз для стимулирования въездного туризма, а также внести поправки в Налоговый кодекс в части возмещения акциза на бункерное топливо: предлагается его возмещать по факту закупки, а не по факту использования (при наличии банковской гарантии), поскольку из-за срыва навигации 2020 года использовано в этом году оно явно не будет.  
Кроме того, Виктор Олерский обратил внимание на возникший дефицит средств по программе субсидирования процентных ставок по кредитам и лизинговым платежам при строительстве судов на отечественных верфях и попросил не допускать его в будущем. По мнению  главы  круизной компании, также важно ежегодно поддерживать должный уровень состояния судоходных  путей.

Глава группы компаний «Дело» Сергей Шишкарев в ходе совещания предложил субсидировать процентные ставки по кредитам для реализации масштабных инвестпрограмм в портах и обновления подвижного состава, а также тарифы на перевозку контейнеров грузов с Востока на Запад и обратно. «Мы оцениваем такую субсидию в объеме порядка $900, а доходы транспортных компаний, РЖД, стивидорного комплекса мы оцениваем в $2,5-$3 тыс. на каждый контейнер», - сказал Сергей Шишкарев. По его расчетам, эти меры позволят увеличить транзитный контейнеропоток на 200-250 тыс. TEUs в год. Также глава компании попросил номинировать тарифы в валюте при сохранении расчетов в рублях, поскольку часть расходов на закупку оборудования ведется за валюту. Сергей Шишкарев попросил президента помочь и с решением вопроса по созданию особой экономической зоны в Астраханской области (для развития Каспийского бассейна) и субсидировать перевозки угля в направлении морских портов Лавна, Усть-Луга и Тамань. Предложение о субсидировании контейнерных перевозок нашло поддержку у президента. О судьбе же остальных предложений станет известно после того, как будут опубликованы конкретные поручения по итогам совещания.

*Portnews.ru*

**FORESHIP ОБЪЯВИЛА О ПРОГРАММЕ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ВИРУСНЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ НА КРУИЗНЫХ СУДАХ**

Проектировщик судов Foreship запускает проект Hygiea для обеспечения безопасности в круизной отрасли

Крупная инженерно-конструкторская компания Foreship, специализирующаяся на проектировании коммерческих судов, разработала программу по ограничению распространения коронавируса и других патогенных микроорганизмов на пассажирских судах и обеспечению работоспособности круизного сектора. Программа в четыре этапа, получившая название «Проект Гигия», включает перехват, предотвращение, смягчение последствий заболеваний и эвакуацию людей, говорится в пресс-релизе компании.Директор по развитию бизнеса Foreship Маттиас Йоргенсен считает, что для круизной индустрии не существует «палочки-выручалочки» для борьбы с вирусами. «Однако, объединив наш собственный опыт со знаниями медицинских работников и нашей обширной партнерской сети, мы разработали стратегию, которая позволяет бороться с кризисом по четырем направлениям».Как объясняет Йоргенсен, первый этап проекта Hygiea направлен на предотвращение проникновения биологической опасности на судно. Круизные терминалы будут спроектированы для эффективного перехвата, например, они будут оснащены технологией для проверки и измерения температуры тела пассажиров идущих на посадку. Когда будет изобретена и станет доступной вакцина против вируса, пассажиры будут проверяться на вакцинацию, прежде чем им разрешат сесть на судно.Второй этам включает предотвращение распространения вируса, что означает применение строгих мер гигиены и оптимизацию мест и маршрутов для поддержания безопасного расстояния между пассажирами. Технология будет бесконтактной и автоматизированной, где это возможно, чтобы уменьшить передачу через поверхности.Экипаж будет обучен методам, связанным с санитарией и социальным дистанцированием.Третий этап - это мера изоляции патогена с помощью карантина и дезактивации для смягчения его воздействия. Для поддержки этих усилий будут предоставлены такие способы, как системы очистки воздуха и медицинские пункты.

Четвертый этап нацелен на подготовку к наихудшему развитию событий: появление критических ситуаций на борту. Будут введены процедуры эвакуации по определенным маршрутам на судне, для быстрого вывода людей, с обеспечением спасательных жилетов, капсул и лодок.

Эффективное выполнение этих этапов основывается на анализе «Опасность и работоспособность» (HAZOP), для которого Foreship сотрудничает с «группой HAZOP», заинтересованных сторон (судовладельцев) для выявления областей риска и разработки решений, специфичных для каждого судна. ТЭО определяет, как эти решения проявятся на борту и в порту. За успешным изучением следуют инженерные работы, монтаж, ввод в эксплуатацию и, наконец, пусконаладочные работы. Foreship сообщает, что уже у нескольких компаний есть планы приступить к реализации проект Hygiea в ближайшие недели.

Foreship является независимой компанией, специализирующейся в проектировании судов, в которой работают более 100 конструкторов, инженеров-строителей, дизайнеров интерьера и ОВК, инженеров-электриков. Клиентами компании являются крупнейшие в мире круизные линии, а также владельцы пассажирских, грузовых и морских судов, ведущие верфи и поставщики судового оборудования.

*PORTNEWS.RU*

**КРУПНЕЙШИЕ ДЕЛОВЫЕ ОБЪЕДИНЕНИЯ РОССИИ НЕ ПОДДЕРЖИВАЮТ ПРЕДЛАГАЕМЫЙ МИНСЕЛЬХОЗОМ РОССИИ «ТАМОЖЕННЫЙ НАЛОГ»**

Проект постановления правительства вводит «таможенный налог» для 60% рыбопромысловых судов и ограничивает возможности для ведения промыслаРоссийский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) и общероссийская общественная организация малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» не поддерживают разработанный Минсельхозом России проект постановления правительства об изменениях в правила оформления, выдачи, регистрации, приостановления действия и аннулирования разрешений на добычу(вылов) водных биоресурсов, сообщила пресс-служба Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров (ВАРПЭ).

Обсуждение запрета на выдачу разрешений на добычу водных биоресурсов для нерастаможенных судов под российским флагом продолжается несколько лет. Впервые проект постановления о «незаходных судах» проходил процедуру публичных обсуждений в ноябре 2018 года, обновленная версия была размещена на федеральном портале проектов нормативных правовых актов в июне 2019 года, после чего проект постановления был снова доработан.

Напомним, 18 декабря 2019 года проект постановления обсудила Комиссия РСПП по рыбному хозяйству и аквакультуре. Как отметили участники заседания, изменения затронут все рыбопромысловые суда, прошедшие любые ремонтные работы за границей. По словам председателя профильной комиссии РСПП Германа Зверева, вместо решения проблемы «незаходных судов» предлагаемое постановление может сделать «незаходным» весь рыбопромысловый флот России, этого допустить нельзя.

По итогам прошедшего заседания комиссия РСПП по рыбному хозяйству и аквакультуре подготовила рекомендации для федеральных органов государственной власти по комплексному решению проблем таможенного оформления «незаходных» судов. 22 января 2020 года президент РСПП Александр Шохин направил главам прибрежных регионов обращения с просьбой поддержать разработанные рекомендации и проинформировать об этом Правительство России. Как ранее сообщалось, руководители Сахалинской, Магаданской, Архангельской и Калининградской областей, Хабаровского и Камчатского краёв поддержали позицию профильной комиссии РСПП.

Аналогичной позиции придерживается общероссийская общественная организация малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ». Соответствующее обращение направил 30 апреля 2020 года в Минэкономразвития России исполнительный директор «ОПОРЫ РОССИИ» Андрей Шубин.

Учитывая то, что вопросы таможенного регулирования, в том числе, связанные с декларированием товаров и транспортных средств, отнесены к самостоятельной отрасли права, а нормативное правовое регулирование рыболовства (отрасли) направлено на сохранение и бережное использование водных биологических ресурсов, по мнению «ОПОРЫ РОССИИ», введение дополнительных требований и ограничений к процедуре выдаче разрешений на добычу (вылова) водных биологических ресурсов будет способствовать образованию нового (дополнительного) административного барьера для рыбохозяйственных предприятий, что негативно отразится на указанную отрасль в целом, указано в обращении.

Согласно позиции «ОПОРЫ РОССИИ», существующее нормативное правовое регулирование рыбной отрасли является достаточным, а введение дополнительных условий и ограничений окажет негативное влияние на ведение предпринимательской деятельности (в данной отрасли), в том числе, с учетом непростой экономической ситуации, сложившийся в настоящее время, поэтому объединение не поддерживает принятие проекта постановления.

24 октября 2019 года проект постановления обсуждался на площадке Общественного совета при Росрыболовстве. По мнению Совета, принятие постановления в предложенной редакции, повлечет негативные последствия в бюджетной системе РФ и социальной сфере.

«Судоремонтную базу в России необходимо кропотливо, системно восстанавливать в течение, как минимум, двух пятилеток. Необходимы специальные меры стимулирования (налоговые льготы и иные меры поддержки) для предприятий, инвестирующих в развитие судоремонтной и портовой инфраструктуры в Российской Федерации. Необходима федеральная программа развития судоремонтных мощностей в Российской Федерации на период до 2030 года, предусматривающая участие иностранных поставщиков судового, технологического, навигационного и иного оборудования, установив целевые показатели развития судоремонтных предприятий», - считает президент ВАРПЭ Герман Зверев. – В ином случае предлагаемое Минсельхозом ограничение для ведения промысла представляет фактически таможенный налог, фискальная эффективность которого окажется ниже выпадающих из-за сокращения промыслового времени платежей в бюджет».

*PORTNEWS.RU*

**АДВОКАТЫ АБ «ЕГОРОВ, ПУГИНСКИЙ, АФАНАСЬЕВ И ПАРТНЁРЫ» РАССКАЗАЛИ О РИСКАХ В МОРСКОМ СТРАХОВАНИИ**

28 февраля 2020 года в Москве прошла международная конференция «Риски в морском страховании: лучшие практики, российский и международный опыт». В мероприятии приняли участие более 110 представителей крупнейших компаний-судовладельцев, страховых и лизинговых компаний. Участники обсудили практические вопросы повышенного риска – урегулирования убытков, расследования страховых случаев, разрешения споров в сфере морского страхования.

Мероприятие открыли модераторы Валерий Еременко, партнер, соруководитель судебно-арбитражной практики АБ «Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры», и Алексей Костин, председатель МКАС и МАК при ТПП РФ, обозначив, что морское страхование очень специфичное направление с точки зрения практики – как ни в одной другой категории споров здесь смешиваются интересы огромного количества участников с различными правами, используется обширная доказательственная база, поэтому вопросы рисков в морском страховании и судоходстве первостепенны. Дмитрий Давыденко, арбитр Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ, согласился с обозначенной проблемой, отметив, что многие участники третейских разбирательств, в чью пользу вынесено решение, часто забывают о праве стороны просить суд передать дело обратно в арбитраж для устранения нарушения. Он подробнее остановился на особенностях рассмотрения страховых споров в МАК. Так, при рассмотрении спора арбитров интересуют, было ли произведено официальное расследование, как происходил ремонт – под надзором классификационного общества или нет. Арбитры доверяют выводам тех сюрвейеров, которые незамедлительно сделали экспертизу и изучали объект на месте. Особое внимание Дмитрий рекомендовал обратить на принцип толкования любого документа: в случае возникновения разногласий арбитры толкуют его против лица, которое такой документ составило.  
Живой интерес вызвало выступление профессора Нормана Мартинеса Гутьерреса, арбитра, члена реестра экспертов Международной морской организации, автора книги «Ограничение ответственности в международных морских конвенциях». Он подробно рассказал о различных локальных и международных режимах ограничения ответственности, в каких случаях они применяются и дал рекомендации по их использованию.  
Дискуссию продолжил Алексей Карчёмов, советник, руководитель практики морского / транспортного права АБ «Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры», докладчик МАК при ТПП РФ, поставив вопросы о целесообразности создания фондов ограничения ответственности в российских судах. «На практике мы столкнулись с тем, что суды не понимают, зачем нужен фонд. Случаев его создания очень мало. Поэтому чаще компаниям приходится обращаться к по природе равноценному институту – предоставлению встречного обеспечения, что более привычно для российской действительности», – отметил Алексей.  
Вадим Прутян, руководитель направления управления морского страхования АО «АльфаСтрахование» согласился с Алексеем: «Страдает практика продвижения создания фондов в судах, тогда как негативных причин против их создания нет. Наоборот, это весьма целесообразно, когда сумма расходов приближается к сумме страхового лимита».

Патрик Хокинс, партнер, и Рози Гончар, старший юрист британской юридической компании Hill Dickinson дали участникам практические советы по урегулированию морских претензий на примере дела CMA CGM Libra, рассмотренного в Апелляционном суде Англии, и других дел. О возможных рисках страхователям нужно задуматься в момент приобретения страхового полиса, предусмотрев защитные оговорки в договоре. Категорически не рекомендуется завышать страховые требования, т.к. даже завышение на 1-2 процента может послужить основанием для отклонения искового заявления как мошеннического. Для наиболее точного и обоснованного расчета суммы убытков следует привлекать сюрвейеров и аджастеров на самом раннем этапе.  
О страховании и перестраховании санкционных морских рисков рассказала Елена Лукьянова, вице-президент, руководитель направления морского перестрахования «Российской Национальной Перестраховочной Компании». «Раньше чаще всего использовался западный рынок для перестрахования портфелей или крупных рисков. Схема успешно работала до введения санкций, после чего страховые риски, прямо или косвенно связанные с санкциями, стали головной болью российских страховщиков. Теперь, если страховой случай случится с санкционным лицом, западный перестраховщик не принимает риски на себя и не участвует в возмещении убытка. Соответственно стало необходимым создание альтернативной перестраховочной емкости, которой и стала РНПК», – объяснила Елена. Лукьянова подробно рассказала о типах санкционных рисков, признаках санкционности, порядке и вариантах перестрахования рисков в АО РНПК. В завершение выступления Елена привела факторы, влияющие на принятие решения об участии РНПК в риске: качество самого риска, статистика убытков по флоту, опыт прямого страховщика в страховании и урегулировании убытков, наличие портфеля на протяжении последних 3-х лет, а также специализированного подразделения по урегулированию убытков.

Сессию продолжила дискуссия на тему расследования страховых случаев, судебной практики, практики претензионной работы и способах судебного доказывания. Открыл дискуссию старший юрист судебно-арбитражной практики АБ «Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры» Лев Васильевых, обозначив специфику споров из морского страхования: грубая неосторожность страхователя, отправка судна в рейс в немореходном состоянии, изношенность, неполное информирование страховщика – основания, по которым страховщик не несет ответственность за вытекающие убытки или даже может расторгнуть договор. «В нашей практике был интересный случай, когда судно было застраховано на 15 млн долларов, а при рассмотрении спора в суде выяснилось, что это фактически лом, который стоит 15 млн рублей. Мы смогли подготовить доказательства, подтвердившие правоту страховщика», – рассказал Лев. «Действительно, доказательства было сложно собрать, но представить их в суд удалось. В целом вопрос доказательств в этой категории дел самый главный. Выиграть спор по праву уже практически невозможно: сейчас суды смотрят на объективную сторону – кто прав, а кто виноват, и оценивают существо дела, поведение сторон, применяя эстоппель в процессе», – дополнил Валерий Еременко.  
Как страховые компании ведут претензионную работу, какие подходы применяют, и как выстраивают работу по урегулированию убытков рассказала Алла Ряшенцева, директор, ПАО СК «Росгосстрах». Алла отметила, что при поступлении исковых заявлений, в том числе от нерезидентов, важно проверять их правовой статус и правоспособность. «Так, в одном кейсе, мы проверили правоспособность нашего страхователя, который был зарегистрирован в иностранной юрисдикции. Выяснилось, что на момент выдачи представителю доверенности для участия в российском суде, эта компания находилась в стадии ликвидации. Таким образом, удалось признать, что исковое заявление было подано неправомерно», – поделилась практическим опытом Алла. Она подчеркнула, что чрезвычайно важна для выстраивания стратегии защиты и обоснования позиции хорошая работа аджастера и посоветовала уделять этому аспекту особое внимание.  
Конференция завершилась выступлением Павла Баныкина, директора по развитию группы компаний «РусСюрвей» (независимый корреспондент Crawford). Павел рассказал о тонкостях и возможностях при работе с сюрвейером как при проведении предстраховых осмотров, оценке состояния и стоимости судов, так и при работе с лосс-аджастером при наступлении страхового события и урегулировании убытков. Спикером были прокомментированы отличия объемов работ сюрвейера и лосс-аджастера, а также затронут вопрос о целесообразности привлечения морского специалиста при назначении судебных эксперти

*portnews.ru*

**НА ОПЕРАТИВНОМ ШТАБЕ МИНТРАНСА РАССМОТРЕНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ФЛОТА В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ COVID-19**

Оперативный штаб Минтранса России по поддержке российского флота в условиях распространения новой коронавирусной инфекции обсудил перечень неотложных мероприятий, нацеленных на обеспечение ритмичной работы морской и речной отрасли в период действующих санитарно-эпидемиологических ограничений по COVID-19. В заседании ОП, прошедшем накануне Дня Победы под председательством заместителя министра транспорта РФ Юрия Цветкова в режиме видеоконференции, приняли участие руководители и ответственные сотрудники Федерального агентства морского и речного транспорта, профильного  департамента  Минтранса, Ространснадзора,  Морского и Речного регистров судоходства, Российского профсоюза моряков, Российской палаты судоходства, Ассоциации морских торговых портов, Ассоциации морских и речных бункеровщиков, крупных судоходных компаний.

Среди вопросов, предложенных участниками, значительное место заняло обсуждение трудностей, с которыми российские судоходные компании сталкиваются при планировании и осуществлении смены членов экипажей судов, являющихся гражданами РФ, в морских портах Приморского, Хабаровского, Краснодарского краёв, Мурманской области и Санкт-Петербурга.

 Как отмечалось, такая ситуация стала возможной ввиду неправильной трактовки руководством ряда субъектов РФ применимых к членам экипажей судов норм права. Участники заседания напомнили, что письмами Роспотребнадзора от 23.03.2020 ? 02/4745-2020-32 и от 29 апреля 2020 года ? 02/8280-2020-32 даны разъяснения о порядке реализации постановления Главного государственного санитарного врача РФ от 18.03.2020 ? 7, согласно которым мера, предусматривающая 14-суточную изоляцию всех лиц, прибывающих на территорию РФ, не распространяется на членов экипажей морских и речных судов.

Однако, несмотря на нормы распоряжения Правительства Российской Федерации от 27.03.2020 ? 763-р и разъяснения Роспотребнадзора в указанных субъектах выдвигаются избыточные требования по помещению прибывших и сменяющихся членов экипажей на 14-дневный карантин, что ведет к нарушению трудовых прав моряков, необоснованным простоям судов, которые в ряде случаев недопустимы в связи с непрерывностью технологических циклов и программ отгрузок, в частности, российской нефти на экспорт, потенциальному росту уровня аварийности из-за несоблюдения режима труда и отдыха моряков.

В этой связи, было предложено:

- указать главам субъектов РФ на необходимость соблюдения упомянутых решений о неприменении норм об изоляции к членам экипажей судов;

- разработать и принять на уровне правительства РФ федеральный акт, устанавливающий единый свод правил при следовании моряков на судно и с судна при замене с учетом вышеупомянутого регламента, а до принятия такого акта Правительства обязать оперативные штабы субъектов РФ разработать и опубликовать в кратчайший срок прозрачные алгоритмы взаимодействия между участниками процесса смены экипажей (штаб – Роспотребнадзор – судовладелец (агент) – порт) с указанием контактных лиц для оперативного взаимодействия.

Другой крупной темой обсуждения стали правовые шероховатости и пробелы, проявляющиеся при смене российских моряков в иностранных морских портах. В этой связи было предложено обратиться в МИД РФ с просьбой полноценного вовлечения потенциала внешнеполитического ведомства России и дипломатических представительств РФ в иностранных государствах для оперативного разрешения возникающих проблем.

Кроме того, участники заседания полагают, что морякам должно оказываться содействие при использовании организованной системы эвакуации российских граждан из иностранных государств со стороны МИД России

 Еще один блок вопросов был связан с порядком оборота и перечня идентифицирующих личность документов, необходимых членам экипажам при организации возвращения домой из-за рубежа.

В настоящее время  в связи с ограничениями, наложенными на оказание услуг физлицам, не предусмотрена возможность выдачи и продления удостоверений личности моряка (УЛМ), так как данная услуга требует обязательного личного присутствия гражданина. Кроме того, у некоторых моряков заканчивается действие заграничных паспортов. Выдачу новых паспортов или документа на возвращение в таких случаях осуществляют дипломатические представительства РФ за рубежом. Так как оформление нового загранпаспорта занимает довольно длительное время, а оформление документа на возвращение (фактически справки) делается на месте при обращении, участники заседания предложили поставить вопрос о включении УЛМ в перечень документов, на основании которых может выдаваться документ на возвращение.После завершения обсуждения этих и ряда других вопросов, предложенных участниками, было отмечено, что на сегодняшний день Минтрансом России приняты необходимые оперативные меры в целях защиты здоровья работников морской и речной отрасли, нераспространения COVID-19, а также обеспечения бесперебойного функционирования водного транспорта.Среди таких мер, в целях сокращения негативных социально-экономических последствий, создания условий для бесперебойной работы флота и сохранения его потенциала в условиях распространения COVID-19 в Минтрансе России и был создан Оперативный штаб по поддержке российского флота (Распоряжение ЮЦ-85-р от 20.04.2020 г.).Одобренные на заседании ОП дополнительные предложения по устранению проблем функционирования отрасли в условиях пандемии будут вынесены на Оперативный штаб Правительства РФ по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории России.

*Morflot.ru*

**РЫНОК «ЛЕЖИТ»: ФРАХТОВЫЙ ОТЧЁТ 19 НЕДЕЛИ 2020 Г.**

Квоты выбраны, новых контрактов нет. Часть теплоходов пытается демпинговать непривычные для себя регионы. Ситуацию для рынка усугубляют праздники – в первой половине мая российские, во второй – арабские.

Регион: Волго-Донской бассейн, Азовское море, Черное море, Каспийское море  
Тоннаж: Костеры  
Фрахтовый рынок на 19-й неделе в Азовском регионе продолжал «лежать». Поскольку объемы экспортной квоты были полностью выбраны, новых контрактов заключить не удалось. Практически все попытки найти альтернативные решения и получить разрешение на экспорт были безуспешными, и неделя прошла в полном затишье. Незначительно скрасили ситуацию для Судовладельцев новости о том, что некоторые Экспортеры отказались от части задекларированного объема, и на рынок выпало около 80 000 тонн разрешенного к вывозу груза. Этот объем практически сразу был полностью закрыт. По мнению участников рынка, его выбрал некий крупный игрок. Многие Судовладельцы уверены, что подобные ситуации с отказом от ранее задекларированного объема будут случаться все чаще ближе к концу июня, поэтому на рынке еще может быть востребован тоннаж в текущем зерновом сезоне. Пока же ставки из портов Азовского моря упали до минимальных годовых значений.  
Помимо полностью выбранной квоты на рынок также негативно влияет сезонный фактор. Вялая активность в первой половине мая всегда связана с праздниками в России, в то время как во второй половине мая праздновать начинает исламский мир. Поскольку на рынке в данный момент предложение тоннажа серьезно превышает спрос на него, ситуация с праздниками не сильно повлияла на ставки фрахта и расстановку позиций флота. Судовладельцы больше озабочены вопросами одномоментной загрузки флота и не строят стратегических планов на несколько недель вперед.  
В работе на рынке остались незерновые и нишевые грузы. Повышенную активность, например, проявляют грузоотправители пиломатериалов. Однако, несмотря на низкие ставки фрахта и гибкость Судовладельцев, далеко не всегда стороны могут подтвердить сделку. Из-за нестабильной ситуации в странах-получателях, сложностями с финансированием и получением кредитов, участники рынка, которые не располагают собственными оборотными средствами, не могут найти финансирование для заключения новых контрактов с производителями.  
Эксперты зернового рынка отмечают, что весенние заморозки и недостаточное количество осадков в южных регионах России могут серьезно повлиять на урожайность озимых. Прогноз по новому урожаю уже был снижен аналитиками на 5 млн тонн до 123 млн. Как отмечают производители, влаги на местах не хватает, а лето ожидается жарким, что также не добавляет оптимизма в плане урожайности грядущего сезона. Однако в центральных и северных регионах России проблем с осадками нет, поэтому следует ожидать роста объемов поставок зерна из этих регионов, что может поддержать фрахт с реки и азовских портов. Тем не менее, пока эксперты делают ставку на то, что фрахтовый рынок будет очень медленно выходить из текущего кризиса, и ставки достигнут рентабельности только к концу лета.  
Введение ограничений на экспорт зерновых из России оказало отрицательное влияние и на европейский рынок пшеницы. Поставки из Украины, Румынии и Болгарии затормозились, так как пока не достигнуты договоренности по цене. Внутренний рынок в Румынии предлагает производителям цену значительно выше экспортной. На фоне засухи и прогнозов низкого урожая из этой страны ожидаются низкие объемы вывоза зерна. На Украине также из-за большой разницы в цене между экспортом и внутренним рынком в пользу последнего в основном отгружаются такие товары как отруби и шрот, а поставки пшеницы обсуждают уже преимущественно на июльские даты.  
Российская зерновая квота сильно ударила не только по рынку костеров в стране, но и по фрахту Черного и Средиземного морей. Большое количество освободившихся теплоходов класса «река-море» пытаются найти работу в непривычном для себя регионе, делая ставку на демпинг и тем самым снижают рынок. Бенефициаром сложившейся ситуации стали Фрахтователи транзитных грузов. С исчерпанием квоты почти полностью остановилась перевалка на рейде Кавказа. На рынке оказалось очень много теплоходов с русским флагом, и конкуренция за транзитные грузы резко возросла. Ставки начали снижаться как на генеральные грузы в сторону Каспия, так и на удобрения и серу в обратном направлении. При этом предложение грузов с реки пока в большом дефиците, что негативно влияет на рынок. Некоторые Судовладельцы от безысходности готовы идти в балласте из Азовского и Чёрного морей в Средиземное, чтобы взять генеральный груз транзитом на Каспий.  
В самом Каспийском регионе продолжается падение фрахтового рынка из-за отсутствия груза зерновых вследствие выработки квоты. Каспийские судовладельцы готовы взять любой обратный груз с иранских портов на Махачкалу, Астрахань и даже в речные порты, чтобы уменьшить свои потери.

*Morvesti.ru*

**BIMCO: КРАХ РЫНКА БУНКЕРОВОЧНОГО ТОПЛИВА И НОВЫЕ РЕАЛЬНОСТИ ПОСЛЕ IMO 2020**

**Обвал нефтяного рынка привел к тому, что упало в стоимости топливо с низким содержанием серы, соответствующее нормативам IMO 2020, что избавило судовладельцев от экономического краха.** «С точки зрения судовладельца или фрахтователя, более низкие цены на топливо дают проблеск надежды в эти мрачные времена. Возможно, менее оптимистично на эту ситуацию поставщики топлива, которые теперь должны поставлять бункерное топливо по цене ниже, чем четыре месяца назад», - говорит главный судоходный аналитик BIMCO (Baltic and International Maritime Council - Балтийский и международный морской совет) Питер Сэнд. Данные BIMCO показывают, что одновременный обвал спроса и предложения заставили цены на бункерное топливо с очень низким содержанием серы (VLSFO) упасть на критически низкий уровень с использованием топлива. Цена по состоянию на 05 мая в Сингапуре составила 246 долларов США за тонну. Нынешние потрясения на рынке так же обрушили цены на низкосернистый морской газойль (MGO LS). Цена оказалась даже ниже, чем при окончании Великого финансового и нефтяного кризиса в 2014 году. Поскольку 8 января 2020 года в Сингапуре цена на MGO LS достигла своего пика в 744 долл. США за тонну, цена снизилась на 67% за 84 рабочих дня, установившись на 5 мая в долларах США за 243 долл. США, что, по сути, стало спадом рынка за пару месяцев. В 2008 году цена на MGO LS достигла пика в 1360 долларов США за тонну и постепенно упала до 354 долларов США за тонну через 174 дня, что на 74% ниже. «Цены на бункерное топливо в Сингапуре рухнули с огромной скоростью со времени мирового финансового кризиса. Вспоминая историю, повышение цен всегда происходит за более длительный период, чем падение», - говорит Санд. Продажи топлива в Сингапуре показывают, что HSFO (топливо с высоким содержанием серы) по-прежнему востребовано, благодаря судам, оборудованным скрубберами. Продажи за первый квартал составили 12 716 тонн, 83% из которых были VLSFO, а 17% - HSFO. Всего было продано 8,8 млн тонн VLSFO, что на 83% больше, чем в четвертом квартале 2019 года, сообщает BIMCO. Это резкое изменение в продажах топлива также наблюдается в портах Роттердама и Панамы. В Роттердаме, крупнейшем бункеровочном центре в Европе, соотношение продаж бункерного топлива с низким и высоким содержанием серы составило 74% и 26% соответственно, при этом доля VLSFO в общем объеме продаж составила 42%. В Панаме 93% от 1,3 миллиона тонн от общего объема проданного топлива было VLSFO. Панамские продажи подчеркивают проблему недоступности HSFO. Поставщики приспособились к требованиям IMO 2020, очистив резервуары и хранилища для размещения топлива с низким содержанием серы, что делает все более трудным поставку HSFO на рынке. «Продажи топлива в крупных бункеровочных центрах подчеркивают наличие изменений, которые произошли из-за требований относительно содержания серы в IMO 2020. Ранее отрасль беспокоилась о наличии бункерного топлива с низким содержанием серы. Сейчас, в апреле 2020 года, доступность HSFO в некоторых местах кажется самой насущной проблемой», - говорит Сэнд. В апреле цены на VLSFO в Сингапуре в среднем составляли 245 долларов США за тонну, что является значительной экономией по сравнению со средней январской ценой в 664 доллара за тонну. Если предположить, что среднее потребление топлива составляет 40 млн. тонн в день, судовладельцы будут экономить 16 760 долларов США в день, что в разы дешевле, чем 4 месяца назад, пояснили в BIMCO. Из-за более низкой стоимости плавания, некоторые компании начали рейсы вокруг мыса Доброй Надежды на транзитной магистрали Азия-Европа вместо того, чтобы платить большие пошлины за транзит через Суэцкий канал.

*Englishforseafarers.com*

**НЕФТЬ СТАЛИ СЛИВАТЬ В МОРЕ: МИРУ ГРОЗИТ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТАСТРОФА**

Хранилища нефти во всем мире переполнены из-за катастрофического падения спроса. "Черное золото"начали просто выливать. В Интернете появились шокирующие кадры из Венесуэлы: нефть водопадом течет через край резервуара, орошая окружающую территорию. Но настоящая экологическая бомба может взорваться в океанах и морях - огромные танкеры начали сливать нефь прямо в воду.  
Сейчас танкеры вовсе не перевозят нефть от поставщиков к потребителям, они превратились в плавучие хранилища сырья, которое некуда деть.Эксперты сходятся в том, что морские и океанские акватории бороздит рекордное количество танкеров с рекордно большим объемом нефти. Эта ситуация потенциально чревата серьезной экологической катастрофой – во много раз повышаются риски аварий и протечек судов. Кроме того эксперты опасаются, что у кого-то из судовладельцев могут не выдержать нервы: они сами начнут сливать старую нефть, чтобы побыстрее заправиться новой за новые деньги. Вернее, уже начали.  
В конце апреля огромное маслянистое пятно протяженностью 34 км и шириной почти в 1,5 км было обнаружено в Балтийском море вблизи побережья Польши. Эксперты уверены: оно возникло вследствие разлива нефти из одного из танкеров, маршрут которого пролегал через места загрязнения. Очень похожие пятна все чаще начали появляться у берегов других добывающих стран мира.  
Если пролившаяся в океане нефть достигнет суши и охватит многокилометровое побережье, то случится трагедия. По словам эксперта общественного совета при Минприроды РФ Игоря Шкрадюка, сначала негативный эффект ощутят растения и моллюски. Через них пострадает рыба и другая морская живность, входящая в продуктовый ассортимент человека. Словом, мало не покажется никому.  
Что же касается финансовых затрат на ликвидацию подобных происшествий, то, как объяснил эксперт, каждый новый день с момента разлива нефти делает каждую каплю сырья все более "неуловимой" в окружающем водяном пространстве. В результате стоимость ликвидации экологической трагедии растет чуть ли не ежеминутно. Иной раз, например, когда нефть выбрасывается в тропическое море, ее сбор обходится в гораздо большую сумму, чем стоит само пролитое сырье.  
После взрыва на добывающей платформе Deepwater Horizon в Мексиканском заливе в апреле 2010 года пятно от бьющего нефтяного фонтана достигло в окружности почти тысячи километров. Кроме того, возникли многочисленные подводные нефтяные шлейфы: до 16 км в длину, до 5 км в ширину и до 90 метров толщиной. Разлив нефти грозил привести к исчезновению более 400 видов животных. Он продолжался почти полгода, за которые в море вытекло около 5 млн баррелей нефти.  
Тогда от катастрофы, помимо нефтяной, пострадали рыболовная и туристическая отрасли США. Авария оставила без работы более 150 тыс рыбаков, а экономические потери туризма на мексиканском побережье за три последующих года, по оценкам отраслевых американских ассоциаций, составили $23 млрд.  
Эксперты предупреждают, что последствия экологической катастрофы, которая грозит миру при нынешней ситуации с переполненными танкерами, могут оказаться, как минимум, сопоставимы с ущербом от катастрофы в Мексиканском заливе, а, возможно, и превысят его. По словам специалиста в энергетической сфере, профессора РУДН Владимира Тетельмина, сейчас океан бороздят, точнее дрейфуют возле основных мировых перевалочных портов, не менее 4 тыс крупных танкеров, наполненных под завязку — в их резервуарах находится около 400 млн тонн нефти. Для понимания масштабов: это больше половины всей годовой добычи России. Чем дольше они находятся в море, тем выше риск возникновения аварийной ситуации сразу на нескольких крупных транспортных средствах, каждое из которых способно перевозить до 100 тыс тонн «черного золота».  
Кроме того, предупреждают собеседники «МК», недобросовестные владельцы танкеров могут попросту сливать в воду нефть тех трейдеров, которые не смогли продать свой товар и просрочили арендные выплаты, а потом заправлять освободившиеся резервуары сырьем новых поставщиков. При стечении обоих обстоятельств, море, как и в 2010-м, наполнится миллионами баррелей малопригодной для употребления, но серьезно загрязняющей экологию нефти.  
Тот же печальный опыт аварии в Мексиканском заливе свидетельствует: поставщикам, так или иначе потерявшим свое сырье и тем самым нанесшим урон природным богатствам планеты, если их поймают, придется прилично раскошелиться. В 2016 году Федеральный суд Нового Орлеана утвердил окончательную сумму, которую должна заплатить компания BP за происшествие на Deepwater Horizon — $20,8 млрд. Всего же затраты нефтяной компании по ликвидации последствий того ЧП оцениваются в $55,5 млрд. Потенциальным завтрашним виновникам аварий придется платить сопоставимые суммы, только вот сделать это им будет гораздо труднее: нефть нынче стоит в разы меньше, чем во времена аварии в Мексиканском заливе, и прибыли нефтяных магнатов резко упали по всему миру.

*mk.ru*

**НОВОСТИ КОМПАНИЙ**

* Генеральный директор, **председатель Правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов принял участие в совещании по вопросам развития транспортной отрасли**, которое провел Президент РФ Владимир Путин. Ранее Правительство РФ включило ПАО «Совкомфлот» в список системообразующих предприятий России.Президент Российской Федерации поблагодарил коллективы транспортных предприятий за напряженный, ответственный труд в сложный период. Владимир Путин подчеркнул, что принципиальным приоритетом для транспортной отрасли в текущих условиях является сохранение здоровья пассажиров и работников транспортного комплекса. Особое внимание глава государства обратил на важность сохранения инвестиционных программ транспортного комплекса, реализацию планов по укреплению и развитию инфраструктуры, обновлению средств производства. Комментируя итоги совещания, Игорь Тонковидов отметил:
* «Деятельность группы «Совкомфлот» в полной мере соответствует тем приоритетам, которые определил Президент страны. Предприятие контролирует состояние здоровья каждого члена экипажа на каждом судне и каждого работника во всех береговых подразделениях, делает все возможное, чтобы в текущих условиях обеспечить своевременное возвращение моряков домой, несмотря на трудности, возникающие при организации смены экипажей за рубежом и в некоторых морских портах России».
* От 95 до 100% сотрудников всех береговых подразделений группы «Совкомфлот», расположенных в разных юрисдикциях, трудятся в режиме удаленного доступа. Заблаговременное внедрение цифровых технологий во все ключевые процессы предприятия позволило перейти в это режим оперативно и без потери эффективности.
* «Компания в полном объеме выполняет свои обязательства перед клиентами. Хотелось бы выразить надежду на то, что в текущей ситуации будет сохранен набранный темп реализации дорожной карты строительства судов на ССК «Звезда», включая финансирование программы, с учетом значимости данного проекта для всей экономики страны и востребованности строящегося флота в проектах нефтегазовых компаний», – сказал Игорь Тонковидов.
* Транспортная группа **FESCO** («FESCO», «Группа») c 7 июня приступит к сезонным перевозкам в порты Чукотского автономного округа Анадырь и Эгвекинот. Доставка грузов, которая осуществляется в рамках северного завоза, будет обеспечена линейным сервисом «ФЕСКО Анадырь Директ Лайн» (ФАДЛ), сообщила пресс-служба Группы.С 15 апреля Группа ведет прием и накопление грузов для доставки в порты Чукотки. Первым судном навигации-2020 станет универсальный сухогруз «ФЕСКО Посьет». Всего в навигацию, которая продлится с июня по октябрь, планируется выполнить шесть рейсов.Сервисом ФАДЛ осуществляются регулярные перевозки любых грузов в сухих, рефрижераторных СОС и SOC контейнерах, следующих как в межпортовом сообщении, так и в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, а также генеральных грузов. Навигация на Чукотке продолжается с июня по октябрь. В 2019 году на маршруте Владивосток — Анадырь — Эгвекинот – Владивосток FESCO перевезла 52 тыс. тонн грузов различной номенклатуры, в том числе продукты питания, товары народного потребления, автотехнику и топливо. Доставку грузов осуществляли универсальные сухогрузы "Амур", "ФЕСКО Пионер" и "ФЕСКО Приморье". Суда Группы ежегодно доставляют грузы в северные порты России в период летней навигации, таким образом FESCO успешно выполняет программу по обеспечению товарами народного потребления районов с ограниченными сроками навигации
* **Эстонская Tallink Grupp** получила одобрение от государства на кредит в размере 100 млн евро сроком на три года. Таким образом, эстонское правительство рассчитывает смягчить для паромной компании негативные последствия пандемии коронавируса, которая особенно сильно ударила по сегменту пассажирских перевозок.Кредит будет предоставлен SA KredEx. Кредитный лимит может предоставляться траншами в размере от 10 до 40 млн евро, обеспечением послужат активы группы Tallink.По результатам первого квартал 2020 года выручка Tallink составила 154,9 млн евро, на 13,4% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. Убыток увеличился на 19,6% и составил 30,2 млн евро.Несмотря на резкое снижение пассажирских перевозок в первом квартале этого года, за этот период Tallink удалось увеличить объем грузоперевозок на 7%. Однако этот рост оказался недостаточным для того, чтобы выйти в плюс. По информации Offshore Energy, в настоящее время задействованы только 5 из 14 судов компании.«Поскольку уже наблюдаются   первые робкие признаки прекращения пандемии, то мы сейчас работаем над планом восстановления сервисов и готовимся к внедрению усиленных мер безопасности на борту наших судов. Очевидно, что восстановление будет постепенным процессом и потребует совместной работы различных секторов и стран, чтобы к людям вернулись доверие к перевозчикам и желание путешествовать», – отметил CEO Tallink Grupp Пааво Ногене.
* **Сингапурская судоходная компания Ocean Tankers** (Pte) Ltd, связанная с проблемным нефтяным трейдером Hin Leong Trading Pte Ltd, подала заявку на передачу под контроль назначенного судом надзора, сообщил Reuters со ссылкой на несколько своих источников.Высокий суд Сингапура должен провести слушание по заявлению Ocean Tankers во вторник, согласно уведомлению на веб-сайте Верховного суда. Уведомление не дает подробностей.Hin Leong — один из ведущих нефтяных трейдеров Азии, в конце прошлого месяца был передан под судебное управление, поскольку пытается реструктурировать миллиарды долларов долга. Hin Leong должен 3,8 миллиарда долларов 23 банкам, согласно представлению компании, содержащемуся в письменных показаниях под присягой.В письменном заявлении основатель Hin Leong сказал, что он дал указание фирме не раскрывать убытки в размере 800 миллионов долларов в течение нескольких лет. В апреле сингапурская полиция заявила, что начала расследование после известий о потерях Hin Leong.Сын основателя Hin Leong =, директор Ocean Tankers и Hin Leong, заверял заинтересованные стороны в письме от 15 апреля, что судоходная компания является отдельным предприятием от Hin Leong и что она по-прежнему привержена продолжению своей деятельности и выполнению своих договорных обязательств.Согласно данным, опубликованным на веб-сайте компании, Ocean Tankers, основанная в 1978 году, владеет и управляет флотом из 130 судов, начиная от прибрежных барж и заканчивая очень крупными перевозчиками сырой нефти и занимает 16-ое место в рейтинге крупнейших танкерных операторов мира. Hin Leong и Ocean Tankers были одними из крупнейших региональных поставщиков морского бункерного топлива, бензина и газойля азиатского нефтяного торгового узла. В апреле сингапурская полиция заявила, что начала расследование после известий о потерях Hin Leong.
* **A.P.Moller-Maersk** опубликовал финансовые показатели за первый квартал 2020 года. Как сообщили SeaNews в группе, выручка по итогам квартала, несмотря на снижение объемов во всех сегментах бизнеса, незначительно увеличилась – на 0,3% до 9,6 млрд долларов. Показатель EBITDA вырос на 23% до 1,5 млрд долларов, операционная прибыль – в 2,4 раза до 552 млн долларов. Чистая прибыль составила 209 млн долларов против чистого убытка 656 млрд долларов годом ранее. При этом прибыль от продолжающейся деятельности в первом квартале 2020 года составила 209 млн долларов против объявленных годом ранее убытка от продолжающейся деятельности 104 млн и убытка от прекращенной деятельности 552 млн долларов. Говоря о прекращенной деятельности, в A.P.Moller-Maersk уточнили,  что в 2019 году из состава группы было выведено буровой подразделение Maersk Drilling.  В сегменте Ocean выручка в первом квартале увеличилась на 3,1% и составила 7,2 млрд долларов, показатель EBITDA вырос на 25% до 1,2 млрд долларов. Объем перевозок сократился на 3,2% до 6,1 млн TEU, при этом средняя величина фрахтовой ставки была на 5,7% выше, чем в первом квартале 2019 года, и составляла 1999 долларов за 40-футовый контейнер.В географическом разрезе сократились перевозки на трейдах Восток – Запад (-5,9%) и Север – Юг (-2,6%), выросли объемы внутрирегиональных перевозок (+2%). Фрахтовые ставки развивались в противоход объемам: рост имел место на трейдах Восток – Запад (+7,5%) и Север – Юг (+7,8%), снижение произошло на внутрирегиональных перевозках (-1,2%).Расходы на перевозку одного 40-футового контейнера снизились на 2,3% до 2026 долларов, операционные расходы выросли на 5,2% из-за выросших цен на бункер (средняя цена бункера увеличилась на 32,1% до 551 доллара за тонну, что обусловлено новыми требованиями  IMO по ограничению содержания серы, в результате суммарные расходы на бункер выросли на 22% до 1,4 млрд долларов).   Флот Maersk по итогам квартала состоял из 697 судов суммарной вместимостью 4,1 млн TEU, в том числе 307 собственных судов вместимостью 2,2 млн TEU и 390 зафрахтованных вместимостью 1,9 млн TEU. Новых заказов на конец первого квартала не было, с сервисов было выведено 38 судов суммарной вместимостью 410 тыс. TEU, что соответствует 19% вместимости всего простаивающего контейнерного флота. Как отмечают в Maersk, в основном это были контейнеровозы, на которые устанавливались скрубберы.В связи с закрытием предприятий из-за эпидемии коронавируса в первом квартале было отменено более 90 рейсов, что снизило задействованную провозную способность на 3,5%, во втором квартале прогнозируется отмена почти 140 рейсов. Сокращение числа рейсов позволило существенно снизить расходы, отмечают в компании.В сегменте Logistics & Services выручка сократилась на 5,2% до 1,4 млрд долларов, при этом валовая прибыль выросла на 9% до 306 млн долларов, EBITDA – на 42% до 68 млн долларов.В сегменте Terminal & Towage выручка снизилась на 9,3% до 911 млн долларов, показатель EBITDA увеличился на 2,6% до 276 млн долларов.В сегменте Manufacturing & Others выручка за квартал снизилась на 23% до 295 млн долларов, что связано с продажей балкерного бизнеса Hamburg Sued в январе 2019 года, показатель EBITDA вырос в 4,8 раза до 43 млн долларов.Как отметил, комментируя итоги квартала, CEO A.P.Moller-Maersk Сорен Скоу, прогнозировать развитие ситуации во втором квартале сложно из-за пандемии коронавируса, которая оказывает существенное негативное влияние на спрос на перевозки. В Maersk ожидают снижения объемов во всех сегментах бизнеса, падение может составить 20-25%. Группа отозвала свои предыдущие прогнозы по итогам 2020 года (напомним, ранее ожидалось, что показатель EBITDA без учета расходов на реструктуризацию и интеграцию составит порядка 5,5 млрд долларов). Капитальные затраты в 2020 году ожидаются на уровне 3-4 млрд долларов, как сообщалось ранее, однако компания работает над их сокращением.

**ГРУППА FESCO ПОТРЕБОВАЛА ОТ МАГОМЕДОВА И TPG ВЕРНУТЬ $1 ММЛРД**

Что будет с одной из крупнейших транспортных групп при отказе акционеров платить  
Структуры транспортной группы FESCO потребовали от ее крупнейших акционеров Зиявудина Магомедова и американской TPG вернуть кредиты на $1 млрд, которые они привлекали на выкуп группы в 2012 году. Их доли в FESCO заложены в ВТБ.

Группа FESCO направила письмо своим крупнейшим акционерам — бизнесмену Зиявудину Магомедову и американскому инвестфонду TPG Group — с напоминанием о необходимости возврата структурам самой группы кредитов на общую сумму $1,046 млрд, которые привлекались на покупку акций компании в 2012 году.  
РБК ознакомился с копией письма, его подлинность подтвердил источник, знакомый с акционерами FESCO. Авторы письма — три кипрские компании Halimeda International Limited, FESCO Ocean Management Limited и Polluks Investments Limited («дочки» FESCO). Получатели — компании Maple Ridge и Sian Participation Corp. Первая, зарегистрированная на Кипре, на 65,09% принадлежит Магомедову и на 34,91% — «физическим и юридическим лицам» фонда TPG, говорилось в материалах FESCO. Sian Participation (Британские Виргинские Острова) также принадлежит этим двум акционерам транспортной группы, добавляет собеседник РБК. Всего Магомедову, который в марте 2018 года был арестован по обвинению в организации преступного сообщества, принадлежит 32,5% FESCO, TPG — 17,4%.

«Мы напоминаем вам, что несколько кредитов вмеcте с накопленными процентами подлежат оплате, а срок платежа по остальным кредитам наступит в течение 2020 года», — говорится в письме акционерам. FESCO «требует», чтобы ее акционеры погасили долги «как можно быстрее» или предоставили предложения по графику их погашения. Это письмо должно регулироваться и толковаться в соответствии c «английским правом», указано в документе.

Представитель FESCO и адвокат Магомедова Александр Гофштейн отказались от комментариев. Дмитрий Швец, глава московского филиала TPG Capital и член совета директоров FESCO, не ответил на запрос РБК.  
Как у Магомедова и TPG образовался долг перед FESCO  
Магомедов с партнерами приобрел контрольный пакет акций группы FESCO у Сергея Генералова в декабре 2012 года, обойдя в последний момент другого претендента — «Нефтетранссервис». Сумма сделки не раскрывалась, но, по данным Reuters, она могла составить $1,4 млрд. Группа «Сумма» (управляла активами Магомедова) сообщала, что покупка финансировалась из собственных и заемных средств — компании понадобилось привлечь кредиты на $800 млн. Александр Винокуров, который на тот момент возглавлял «Сумму», рассказывал, что конкуренты «активно противодействовали этой сделке, используя любые доступные им средства». Тогда «Сумме» не удалось привлечь кредиты в российских банках (Сбербанке и ВТБ) и пришлось занимать у синдиката иностранных банков (Goldman Sachs, Raiffeisen и ING), которые предоставили часть средств на сделку — $400 млн (какие банки предоставили еще $400 млн, не сообщалось).  
Но изначально FESCO приобреталась по схеме leveraged buyout (LBO), когда сама компания выступает кредитором своих будущих владельцев. Поэтому формальным заемщиком по этому кредиту иностранных банков выступила именно FESCO, которая затем одолжила деньги своим новым акционерам. К тому же весной 2013 года группа разместила еврооблигации на $800 млн, и ровно половина этой суммы пошла на погашение кредита перед Goldman Sachs, Raiffeisen и ING (крупнейшие акционеры при этом остались должниками FESCO).  
Но общий долг Maple Ridge, принадлежащей Магомедову и TPG, перед FESCO оказался вдвое больше — $905,86 млн, из которых $500 млн компания должна была погасить в мае 2018 года, а еще около $300 млн — 2 мая 2020 года, следует из письма. Еще $140 млн должна компания Sian Participation.  
«Покупка FESCO осуществлялась по схеме LBO. В этом не было ничего противозаконного. Предполагалась высокая EBITDA и высокие дивиденды, и через них выплата долга акционеров компании. К сожалению, случилось несколько кризисов и это стало невозможно», — сказал РБК источник, знакомый с условиями сделки. В меморандуме к размещению евробондов весной 2013 года компания обещала за пять лет сократить соотношение чистый долг/EBITDA с 4,25 до 2. Но в 2017 году компания оказалась на грани дефолта и договорилась о рефинансировании задолженности перед иностранными кредиторами, получив кредитную линию в ВТБ. Соглашение с российским банком ограничило FESCO в выплате дивидендов. «В рамках сегодняшних кредитных обязательств это невозможно», — говорила в интервью РБК председатель совета директоров FESCO Лейла Маммедзаде, отвечая на вопрос про возврат к выплате дивидендов.  
Тогда же Маммедзаде заявила, что решила уйти в отставку. «У меня есть письмо, где я черным по белому написала: «Зиявудин, я планирую уйти, уведомляю вас. Сдам все дела, в спокойном режиме оповещу всех стейкхолдеров и уйду сразу после ГОСА (годовое общее собрание акционеров. — РБК)», — рассказала она. Годовое собрание акционеров FESCО должно состояться летом. Свое решение управляющая объяснила тем, что они с бизнесменом по-разному видят будущее FESCO. «Я всегда выступала за добровольное стратегическое партнерство и развитие компании с сильным игроком. Полагаю, что мы уже выжали воду из камня и следующий качественный скачок невозможен в одиночку», — указала Маммедзаде. Магомедов же выступал против привлечения партнеров.

Чем извеcтна FESCO

FESCO — одна из крупнейших в России транспортно-логистических групп. Группа владеет портом во Владивостоке, железнодорожными операторами и крупным парком контейнеров и фитинговых платформ. Выручка компании за 2019 год — 57 млрд руб., EBITDA — 11,6 млрд руб. Капитализация головной компании группы на Московской бирже 13 мая составила 18,9 млрд руб.  
Зиявудина Магомедова, которому принадлежит 32,5% FESCO, в марте 2018 года арестовали по обвинению в организации преступного сообщества, в 2019 году Forbes оценил его состояние в $550 млн. В 2020 году он не попал в список 200 крупнейших бизнесменов России. Американская TPG Capital (владеет 17,4% FESCO) — международная инвестиционная компания, которая работает уже более 25 лет и инвестировала в сотни портфельных компаний по всему миру, включая Россию. Компания управляет активами на сумму примерно $88 млрд.  
Как это касается банка ВТБ

ВТБ открыл FESCO кредитную линию в 2017 году на сумму до $680 млн и сроком на пять лет, став единственным кредитором компании (по данным на конец 2019 года, долг компании составил около $600 млн). Залогом по этому кредиту стало сразу несколько активов «Суммы» и ее партнеров, включая 73,74% акций FESCO, которые принадлежат Магомедову, TPG и третьему крупнейшему акционеру — GHP Group Марка Гарбера (владеет 23,8%). «Все акции компании заложены в ВТБ. Если компания допустит дефолт, то банк в соответствии с кредитными соглашениями может истребовать раннее погашение долга и, как следствие, требовать погашения всех долгов компании», — говорит один из источников РБК. Но он уверен, что менеджмент отнесется с «должной ответственностью к акционерам» и не допустит дефолта. Долг акционеров перед структурами FESCO мог пролонгироваться постоянно, если бы не было обязательств компании перед ВТБ, добавляет другой собеседник РБК. Подобное требование компании к акционерам по возврату долгов не является распространенной практикой, сказал РБК партнер Paragon Advice Group Александр Захаров. «Но с учетом ситуации вокруг FESCO (большой долг перед ВТБ, который необходимо обслуживать) и в целом ситуации на рынке из-за эпидемии коронавируса (уже привела к сокращению объема перевозок и, соответственно, финансовых показателей транспортной группы. — РБК) такое требование выглядит логичным», — говорит он. Одна из возможных причин появления такого требования — попытка менеджмента FESCO защититься от претензий ВТБ в будущем, поясняет эксперт.

Представитель ВТБ отказался отвечать на вопросы о том, как обслуживается задолженность FESCO, известно ли банку об обязательствах крупнейших акционеров компании и намерен ли ВТБ взыскивать их акции, если компания допустит дефолт. Но в конце марта 2020 года, когда в России только вводились первые ограничения из-за эпидемии коронавируса, первый зампред ВТБ Юрий Соловьев говорил в интервью РБК, что до последнего времени компания находилась в «хорошем состоянии». «Сейчас будем оценивать состояние компании, потому что перевозки, в том числе контейнерные, будут под давлением, увидим, как это повлияет на экономические и финансовые метрики компании», — сказал тогда он.  
В конце 2019 года выяснилось, что на покупку FESCO есть два претендента — группа «Дело» Сергея Шишкарева, которая на приватизационном аукционе по продаже «Трансконтейнера» обошла структуры Владимира Лисина и Романа Абрамовича, а также DP World из Объединенных Арабских Эмиратов. В мартовском интервью РБК Соловьев сказал, что по условиям кредитов у ВТБ есть право change of control: если компанию продадут, банк может предъявить эти долги к погашению. «Но пока к нам никто не обращался, мы ни над какими сделками сами не работаем», — подчеркивал он.

*rbc.ru*

**ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА НА МОРСКУЮ ОТРАСЛЬ**

* Несмотря на то, что переболевшие коронавирусом страны Восточной Азии (кроме Японии и Сингапура) с облегчением фиксируют спад инфекции и снимают ограничения на въезд на свои территории, страны Запада по-прежнему борются с пандемией. Чужая проблема быстро превратилась во всеобщую, а кризис в Китае не менее стремительно распространился по планете. **Какие шаги предприняли за это время интернациональные организации, и как они отразились на политике «блокировки» стран Евросоюза?** Отмена рейсов и смен экипажей во многих странах мира – не единственные проблемы, с которыми сталкиваются суда при заходе в порт. Чтобы оградить персонал от инфекции COVID-19, не допустить распространения болезни и сэкономить финансы, затрачиваемые для поддержания эксплуатации терминалов, администрации портов сократили штат сотрудников и рабочих, закрыли часть терминалов и пр.Международная морская организация (IMO) вместе с Международной организацией труда (ILO) и Всемирной организацией здравоохранения (WHO) настоятельно призывают правительства более гибко реагировать на вызовы, связанные с пандемией COVID-19, и оказать поддержку медработникам и морскому сектору в это непростое время.Всемирная организация здравоохранения уже неоднократно сообщала и рекомендовала меры защиты здоровья населения от вируса без ненужного вмешательства в международный грузооборот. Организация призывает содействовать передвижению судов, включая стыковку, смену экипажа, инспекцию судов и выдачу санитарных сертификатов для судов во время пандемии COVID-19.Из-за распространения коронавируса по всему миру, многим морякам дальнего плавания продлили контракты, а вслед за этим и легитимность морских документов. Что же касается медицинских сертификатов, согласно Международной Конвенции ПДНВ 1978 и MLC 2006, срок их действия – максимум два года. Если он истекает, пока моряк находится в рейсе, сертификат считается действительным до следующего захода в порт, в котором он может получить медицинское свидетельство у квалифицированного практикующего врача при условии, что этот период времени не превышает трех месяцев.Чтобы этот регламент действовал эффективно и без осечек, Всемирная организация здравоохранения рекомендует снять ограничения на передвижение медработников, ответственных за медосмотр моряков, предоставить им без задержек добираться до места работы и обеспечить всеми условиями, необходимыми во время пандемии.В качестве чрезвычайной временной меры, Всемирная организация здравоохранения предлагает морским странам обязательно запрашивать Декларацию о Состоянии здоровья членов экипажей и пассажиров на борту у каждого судна, заходящего в порт. Такая практика уже была принята рядом государств, например, Индией, и стала распространяться на все суда, независимо от пути их следования.Согласно ММСП 2007, порт захода может продлить свидетельство об освобождении судна от санитарного контроля сроком на один месяц, если порт не имеет возможности провести соответствующую инспекцию или принять необходимые меры. Чтобы вовремя отреагировать на вспышку болезни на борту, Всемирная организация здравоохранения советует предоставить медработникам и прочему персоналу, который осуществляет инспекции на судах, не только свободный трансфер в порт, но и снабдить людей всеми индивидуальными мерами защиты от COVID-19. IMO в очередной раз сообщает, что реагировать на пандемию необходимо адекватно и прагматично. Закрыв порты и остальные пути сообщения не только для пассажиров, но и для грузопотока, можно нанести большой вред экономике и населению.
* По данным издания CruiseLawNews, 10 мая гражданка Украины, которая была членом экипажа круизного лайнера Regal Princess, совершила самоубийство. Она прыгнула за борт круизного лайнера. Как отмечается, причиной такого хода событий стала отмена ее рейса домой. Спасательная шлюпка нашла ее тело довольно быстро. Установлено, что украинка получила серьезную травму шейных позвонков. Члены экипажа лайнера отметили, что девушка работала официанткой, она была расстроена и постоянно плакала.Как известно, Regal Princess находится в порту Роттердам. Компания-владелец судна Princess Cruises ранее организовала отправку украинцев на родину. Примерно 150 украинских членов экипажа были доставлены в Украину. Погибшая девушка должна была войти во вторую группу, которая состояла из примерно 120 украинских членов экипажа. Авиарейс должен был состояться 12 мая, однако по непонятным причинам его отменили.
* Круизный паром "Принцесса Анастасия", прибывший в Мурманск 3 мая, примет 1 300 сотрудников компании Saren - одного из подрядчиков "Новатэка" в Белокаменке, где был выявлен очаг коронавируса. Об этом в среду на брифинге сообщил губернатор Мурманской области Андрей Чибис. "Исходя из тех планов, которые имеют компании в Белокаменке, планируют туда (на паром "Принцесса Анастасия" - ТАСС) заселение сотрудников компании Saren. Заселение будет проведено после проведения соответствующего неоднократного тестирования. Сейчас эта работа идет и заселить туда планируется порядка 1 300 человек для того, чтобы уже максимально разобщить всю площадку - не только "Велесстрой", Saren - и создать более комфортные условия для проживания на территории этого объекта", - сказал Чибис. В Белокаменке под Мурманском подрядные организации "Новатэка", в том числе компания Saren (совместное предприятие компании Renaissance Heavy Industries Россия и итальянской Saipem S.p.A.), возводят Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений, суммарно в строительстве занято около 11 тысяч рабочих.
* Члены экипажа, застрявшие на роскошном круизном лайнере MSC Seaview из-за карантина на фоне пандемии коронавируса, записали видео и рассказали о том, что происходит на корабле.  
  На кадрах можно увидеть коридоры между каютами, где лежат груды упаковок с едой, мусорные пакеты и грязная посуда. Источник портала SWNS признался, что на борту воцарилась "атмосфера отчаяния": персонал лайнера опасается за свое здоровье, не получает зарплату и не знает, когда сможет продолжить работу или вернуться домой: «Мы уже более 20 дней находимся в изоляции в наших каютах, и это действительно тяжело для психического здоровья». Помимо этого, стало известно, что на лайнере закончились запасы свежих фруктов и овощей, а также чистящих средств. Сотрудники не имеют доступа к свежему воздуху и естественному дневному свету.  
  Лайнер оказался на карантине из-за того, что у нескольких его сотрудников выявили COVID-19. В данный момент MSC Seaview находится у берегов Бразилии, на борту находится 650 членов экипажа
* **Судовладельцы в условиях пандемии COVID-19 сталкиваются с необходимостью девиации и вынужденного простоя судна в связи с необходимостью следования распоряжениям местных властей.** Об этом в сюжете «ПортНьюс ТВ» рассказывает младший партнер юридической компании «Юринфлот» Наталья Усанова. «Следует отметить, что такие расходы судовладельца расцениваются и квалифицируются, в том числе страховщиками ответственности, как обычные эксплуатационные расходы судовладельца, - пояснила представитель юридической компании «Юринфлот». - И не дают правовой возможности требовать возмещения таких расходов в контексте договоров страхования».Она добавила, что в каждой конкретной ситуации расходы по вынужденной репатриации, девиации и прочие подобные расходы, и вопрос их возмещения должен разрешаться с учетом договорных условий. «Мы готовы оказать помощь и содействие с юридической точки зрения», - резюмировала Наталья Усанова.
* 9 мая в аэропорт «Борисполь» принял пять авиарейсов с пассажирами – из Гамбурга, Франкфурта, Амстердама, Шарджа и Лондона.Пограничники Отдельного контрольно-пропускного пункта «Киев» оформили на въезд почти 700 граждан Украины, которые прибыли этими самолетами. Пограничники провели температурный скрининг каждого пассажира, лиц с повышенной температурой тела не обнаружено. Также ни один из пассажиров не жаловался на самочувствие.По данным источника “Морские бизнес-новости Украины”, все без исключения пассажиры установили мобильное приложение «Действуй дома» и обязались находиться на самоизоляции по указанным в нем адресам. Внесение гражданами необходимой информации в мобильный приложение «Действуй дома» пограничники проверили в ходе проведения паспортного контроля.Отметим, что всего за прошедшие сутки пограничники оформили на въезд и выезд 13,5 тысячи граждан
* Lufthansa, Air France, KLM и Belavia ввели новое правило из-за коронавируса. Об этом сообщил Daily Mail. Так, во время полета пассажиры и экипаж самолета должны находится исключительно в масках, снять маску можно только во время приема пищи или попить воды. Эти требования будут действовать как минимум до конца лета. Представители Air France заявляют, что они постараются размещать пассажиров максимально далеко друг от друга, в то время как руководство Lufthansa планирует отменить действующее сейчас правило пустых мест. Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA)  отмечает, что защита лица должна быть обязательной, а размещение в салоне по принципу «через одного» не несет практической пользы и может привести к росту тарифов на 43–54% в сравнении с прошлым годом. Известно, что среди других нововведений – ежедневная дезинфекция бортов, смена воздуха в салоне каждые три минуты и изменения в правилах питания: например, на ближних перелетах у Air France его не будет совсем, а на дальних маршрутах будут выдаваться ланч-боксы.
* MedCruise Black Sea Working Group Meeting приняла решение о переносе 56-й Генеральной Ассамблеи **MedCruise** на более поздний срок в связи с пандемией коронавируса COVID-19. Об этом сообщила пресс-служба Одесского морского порта. Представители группы сообщают, что **мировой карантин из-за коронавируса поставил под вопрос проведение круизного сезона 2020 года в пассажирских портах Черного моря.** Администрации портов Стамбул, Трабзон, Констанца и Варна уже получают письма от туроператоров об отмене запланированных на май-июнь заходов круизных судов. Такая же ситуация сложилась в Одессе, где получены отмены на судозаходы 3-х из 11 заявленных лайнеров под иностранным флагом и аннулированы все 27 заходов судов типа река-море. Также представители MedCruise отметили, что выставка Seatrade Cruise Med 2020, которая должна состояться в середине сентября в Малаге (Испания), тоже переносится на неопределенный срок. Как отметил в своем комментарии президент MedCruise Айрам Диаз Пастор, ситуация меняется чуть ли не ежедневно, и можно с большой долей уверенности предполагать, что международные границы Испании будут закрыты до конца лета.

**ВЛИЯНИЕ COVID-19 НА МОРСКИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ**

Последствия вспышки коронавируса Covid-19 по данным международного агентства по управлению морскими рисками (IMRMA) в настоящее время не оказывают значительного влияния на уровень грузоперевозок через морские порты РФ, и даже имеется тенденция к увеличению грузопотоков определенных типов грузов. На сохранение темпов грузоперевозок через морские порты РФ повлияло ограничение автомобильных и железнодорожных перевозок через границы РФ. Ввиду ограничений на фоне развития коронавируса Covid-19 значительно сократились перевозки пассажиров морским транспортом и круизное судоходство по всему  
миру, наземный транспорт не имеет возможности курсировать с прежней частотой и трансграничные перевозки автомобильным транспортом сократились примерно на 50% в связи с закрытием границ государств.   
Однако в международном контексте ситуация с Covid-19 повлияла на судоходную индустрию как положительно, так и отрицательно. Положительное влияние: удорожание фрахтования судов, несущее сверхприбыль  
судовладельцам, которые заказывают постройку нового тоннажа и скупают существующий старый тоннаж в секторе нефтеналивных судов. В Азии за последние четыре года общий объем танкеров с запасом сырой нефти достиг максимума, большое скопление из танкеров образовалось в Сингапурском проливе, в США у побережья Калифорнии собрались около 50 танкеров с нефтью в связи с заполненностью нефтехранилищ. В самых судоходных районах мира начинается скопление десятков танкеров - у Суэцкого, Гибралтарского и Панамского  
каналов. В создавшейся ситуации многие компании используют танкеры в качестве хранилищ для нефти. В связи с повышением спроса на такую услугу произошел рост тарифов на перевозку сырья, а трейдеры в свою очередь снижают скорость доставки, в надежде заключить более выгодный контракт. Отрицательное влияние: множественные ограничения портов и их перегруженность привели к сбоям в цепочке поставок, а также в импорте и экспорте, некоторые производители не могут забрать свой груз. Некоторые порты остаются полностью открытыми, но рабочая сила сокращается, что усугубляет заторы грузов. Это вызывает нарушение в цепочке поставок. Грузы, не собранные в портах, создают заторы и занимают место, уменьшают вместимость входящего груза и контейнеров. Выявлены пока единичные случаи заболевания экипажа Covid-19, что несет длительные задержки судна и груза в портах прибытия из-за карантина. Ощущается нехватка квалифицированного экипажа на танкерах, с другой стороны морская индустрия столкнулась с низкой востребованностью судов специального назначения, снабженцы буровых платформ, буксиры, трубоукладчики, дноуглубители и др. Владельцы компаний несут убытки и находятся на грани разорения. Заключение Падение спроса на нефть и переизбыток нефти в наземных резервуарах привели к тому, что почти все танкеры превратились в морские хранилища. На спутниковых картах у крупнейших портов Азии, Европы, Северной Америки наблюдаются целые колонии танкеров-хранилищ. Ввиду низкой востребованности сырья для разгрузки судам приходится ждать до двух недель - это в три раза дольше обычного. Международное агентство по управлению морскими рисками (IMRMA) полагает, что цена на нефть не восстановится в ближайшем будущем, приоритетом может стать курс на увеличение объемов экспорта нефти по рыночной цене. Ссылаясь на наши выводы в “Анализ IP Week 25-27 Февраля 2020 года“, которые сейчас подтверждаются - есть понимание, что низкая цена на нефть продержится еще долгое время, и в этом случае, как мы говорили, вопрос заключается в том, что важнее - цена на нефть, которую уже невозможно удержать или доля на мировом рынке экспорта нефти. Также очень важным является понимание причин невостребованности нефтепродуктов, а не причин перепроизводства нефтепродуктов. В информационном аналитическом поле почти полностью игнорируются основная причина падения востребованности нефтепродуктов, а именно колоссальные инвестиции в последние шесть месяцев в производство альтернативной энергетики, и начало действия хартии противодействия изменению климата, участниками которой являются правительственные и неправительственные фонды с общей капитализацией 41 триллион долларов США. И непосредственно более 20 миллиардов уже выделено для развития альтернативных энергетических проектов. Учитывая это, даже если цена на нефть будет 10 долларов США за баррель, альтернативную энергетику все равно будут продвигать и только если низкая цена на нефть пробудет достаточно долгое время (2-3 года), только тогда возможно частичный отказ от проектов альтернативной энергетики как следствие повышение цены на нефтепродукты. Риски и угрозы Вследствие того, что в настоящее время тоннажа для погрузки нефти не хватает, трейдеры начали использовать старый (субстандартный) тоннаж из Юго-Восточной Азии - суда, которым более 25 лет, предназначенные для разрезки на металлолом либо давно используются как стационарные хранилища, оборудование и безопасность эксплуатации которых существенно ниже стандартов, требуемых международных Конвенций. Ввиду того, что уровень грузоперевозок нефти сохраняет свою динамику последние три-четыре месяца и наблюдаются некоторые тенденции к росту, стоит полагать, что количество судозаходов субстандартного тоннажа в порты РФ может увеличиться, что в свою очередь влечет существенные риски и угрозы морской инфраструктуре РФ, а именно повышается вероятность возникновения аварийных происшествий из-за износа корпуса судна, таких как разлив нефти, потенциальное разрушение портовой инфраструктуры. Количество и типы судов на основе анализа грузопотоков в Северо-Западный регион РФ за период Август 2019 - Апрель 2020 (9 месяцев) Международное агентство по управлению морскими рисками (IMRMA) провело анализ грузопотоков в Северо-Западный регион РФ за 9 месяцев (с августа 2019 по апрель 2020). Исходя из этого было обнаружено снижение на 15% перевалки контейнеров в апреле 2020 по отношению к предыдущему месяцу. Грузопоток сухогрузов упал в январе-феврале 2020 из-за эпидемии Covid-19, но за последние два месяца - март и апрель 2020 - вырос на 23%.

*mortrans.info*

**О РЫНКЕ РО-РО ПЕРЕВОЗОК В НОВЫХ УСЛОВИЯХ: ПРОГНОЗЫ ПЕССИМИСТИЧНЫЕ**

Как COVID-19 повлиял на рынок ро-ро перевозок и какие сценарии для этого сегмента прогнозируют эксперты – об этом рассказал директор по продажам TMBC Logistics Александр Булыгин в ходе онлайн-конференции «Влияние COVID-2019 на логистику проектных грузов», организованной HEAVY WORLD.

«В начале этого года для рынка морских перевозок в целом ключевым риском должна была стать Конвенция IMO по сокращению содержания серы в судовом топливе. Судовладельцы должны были сделать выбор: инвестиции в скрубберы или использование более дорогого низкосернистого топлив. По оценкам рынка, это могло привести к росту ставок перевозок от 10 до 15%, – сказал А.Булыгин. – Но как оказалось, все события, которые происходят последние 3-4 месяца, полностью нивелировали влияние Конвенции IMO из-за низкой стоимости нефти. Соответственно, снизился тренд стоимости между высокосернистым и низкосернистым судовым топливом. На текущий момент влияние этого фактора практически минимально. С другой стороны, пандемия явилась неким триггером, который ведет к самой сильной рецессии в шиппинге за последние 35 лет. Напомню, самый глубокий кризис в шиппинге – это период с конца 70-х до середины 80-х годов».По словам А.Булыгина, наибольшее влияние пандемии сейчас наблюдается прежде всего на рынке линейных перевозок: ситуация с контейнерными сервисами, проблемы с доступностью порожнего оборудования, увеличение транзитного времени. «Это касается и ро-ро сервисов, – признал он. – Многие клиенты жалуются, но, к сожалению, эта ситуация не изменится в ближайшее время. Возвращения бОльшей части мира к прежнему режиму работы ждать в скором времени не приходится».Говоря о сегменте PCTC (специализированных автомобилевозов), А.Булыгин отметил, что после кризиса 2008 года строительство и ввод в эксплуатацию нового флота продолжились. «Предложение флота в этом сегменте поступательно росло с 2008 года, несмотря на кризисные события 2014-2015 год. Продажа судов на слом, то есть, их уход с рынка, в последние годы минимизировались.«В части спроса не перевозки существует масса прогнозов, – продолжил А. Булыгин. – К сожалению, они достаточно пессимистичные. В худшем сценарии прогнозируется падение до 22%, и это – результат пандемии. Почему важен прогноз продаж в ЕС?

«Потому что большое количество фидерных перевозчиков, которые соединяют порты Санкт-Петербург и Новороссийск, всецело зависят от качества сервисов таких операторов, обслуживающих ЕС. ЕС по негативному сценарию ждет потенциальное снижение в этом году до 30% и достаточно длительное восстановление, которое может занять до 5 лет. Такое падение объемов продаж серьезно повлияет на рынок автомобилевозов, несмотря на то, что многие перевозчики являются «дочками» глобальных операторов. Однозначно мы увидим изменение ситуации в следующем году и в Санкт-Петербурге».Далее А.Булыгин остановился на перспективах сегмента ро-ро, включая ConRo и трейлеровозы. «Уже в 2019 году присутствовали некие сигналы снижения рынка. В зависимости от вместимости ролкерных судов падение тайм-чартерных ставок наблюдалось в течение всего 2019 года. Соответственно, и влияние пандемии на этот сегмент будет однозначно критическим. Оно уже ведет к потере работы и, естественно, к стагнации на рынке паромных перевозок. Если говорить о Турции, важном рынке для России, девальвация турецкой лиры в прошлом году также привела к снижению объема перевозок в Средиземном море. Большое влияние на паромные перевозки предполагал Brexit».

«Наша компания делала оценку динамики отстоя флота за последний месяц – с конца марта по конец апреля, – рассказал А.Булыгин. – В части региональных перевозчиков (а это прежде всего Новороссийск и Петербург) отстой флота составляет больше 50%, в некоторых компаниях – свыше 70%. Это показатель зависимости качества и надежности выполнения этими сервисами. В части глобальных перевозчиков ситуация менее выраженная. Достаточно яркий пример – Siem – оператор, который осуществляет поставки между Китаем и Японией и западным побережьем США: судя по всему, восстановление Китая влияет на возврат этого оператора обратно в работу. При этом в части ConRo операторов, наоборот, ситуация осложняется. За последний месяц в этом сегменте имеет место приостановка сервисов. У клиентов масса претензий к увеличению транзитного времени, а также канцелированию (отмене) рейсов. Причем тенденция последних двух недель – канцелирование с фидеров из Европы на направление Юго-Восточная Азия».А.Булыгин рассказал также о ситуации в сегменте MPP (многоцелевых судов). «Общий тон – рынок опасается банкротств. Даже не слияний и поглощений, что больше ожидаемо в такой период, а именно банкротств, – подчеркнул он. – Примеры последних лет:  Zeamarine, Hansa, то есть компании, которые создавались под новый флот на участке 2008-2012 годов. К сожалению, многие эспарты считают, что рынок MPP перевозок переинвестирован». Процессы, связанные со стагнацией рынка, приведут к изменениям. К каким – мы увидим позднее, – считает А.Булыгин. – За последние два месяца средняя тайм-чартерная ставка на многоцелевые суда упала на 10%. Возможно, падение приостановится, так как такая ставка приближает эксплуатацию судна  к точке безубыточности и фактически будет означать, что ниже 5-6 тыс. долларов в сутки эксплуатировать судно не имеет смысла. Это показатель последнего года. Если посмотреть на индекс фрахта судов MPP за последние 10 лет, то, мы видим, подобные провалы были в 2016 году и в 2010 году. Общий тренд роста в 2008 году связан был с предыдущим ростом всех шиппинговых рынков. Но есть несколько нюансов:  с 2007 года до 2014 года идет поступательное предложение флота. При этом спрос на перевозки в такой мере не увеличен. Падение рынка, вероятно, приведет к тому, что либо бОльшая часть возрастного флота уйдет с рынка на слом, либо компании будут уходить с рынка вообще».

А.Булыгин обратил внимание на возраст многоцелевых судов. «Средний возраст MPP флота составляет 12 лет. То есть, это сравнительно молодой флот, который может эксплуатироваться еще 10-15 лет. Но из историй предыдущих кризисов —  существуют прецеденты продажи на слом судов в возрасте даже 7 лет, – напомнил он. – Не все кризисы коррелируют с пандемией. Тот избыток флота, который наблюдался с 2007 по 2012 годы, в настоящий момент является драйвером падения рынка в ближайшие два года».

Подводя итоги, А.Булыгин назвал основные драйверы падения рынка ро-ро и многлоцелевых судов:

ниши Ро -Ро и MPP страдают в большей степени из-за беспрецедентного падения спроса.

увеличение транзитного времени и неопределенность в обслуживании линейных ро-ро сервисов,

ожидания банкротств, слияний и поглощений в MPP сегменте,

совпадение шиппинговой рецессии и рецессии мировой экономики.

*seanews.ru*

**ЛАЙНЕРЫ ПОКИДАЮТ АМЕРИКУ**

Мы являемся свидетелями невиданного, драматического, даже трагического зрелища – идет исход. Массовый. Тотальный. Вереницы огромных кораблей тянутся на восток – в Европу, на юг – в Латинскую Америку и вокруг Африки в Азию, на запад – через Тихий океан. Круизные лайнеры покидают Америку. Они уходят с полными каютами, люди размещены даже в корабельных театрах и столовых – десятки тысяч членов экипажей, оставшихся без работы, возвращаются домой.

«Nieuw Statendam» компании Holland America Line миновал Бермуды 4 мая. Он пересекал Атлантику, печатая 15 узлов и направляясь в Саутгемптон. В ста милях западнее шел в тот день «Zaandam» (мы уже писали о его бедах), еще на 200 миль впереди «Norwegian Star», а перед ним «Sky Princess» – журавлиный клин круизных лайнеров тянется из Америки, из самых обильных в бизнес-туристическом отношении карибских вод. Да, это истинный исход!

Как там у Мандельштама? «Бессонница, Гомер, тугие паруса. Я список кораблей прочел до середины…» Продолжим список, подобный гомеровскому: «Carnival Breeze» и «Norwegian Breakaway» на полпути к Бермудам, а красотка «Regal Princess», так долго стоявшая вместе с сестричками на Багамах, входит в Ла-Манш. Голландцы – несколько их судов совершили мучительные одиссеи с больными на борту, причем не обошлось без жертв. Да и принцессы хороши, вспомните хотя бы «Diamond Princess» и «Grand Princess». А еще одна заразила многих австралийцев.

«Veendam», на котором я ходил на Бермуды, уже пересек в то  день Атлантику и подходил к Гибралтару. «Rotterdam»и «Zuiderdam» держали курс на юго-восток и оставили за кормой Барбадос, «Crown Princess» c «Island Princess» опережали их на тысячу миль, а пара «Volendam» и «Nieuw Amsterdam» шла в трех тысячах миль впереди, в Южной Атлантике – все они перебираются в Азию в обход Африки. Китай, Япония, Южная Корея, Тайвань, Сингапур и Гонконг с эпидемией коронавируса почти что справились, но компании надеются найти там не работу для своих лайнеров, просто большая часть их команд оттуда, из Индонезии и Филиппин.

Та же картина на западном побережье Америки: круизеры уходят. Так, «Pacific Princess» подходила к Гавайям, где не задержалась надолго, а тройка «Maasdam», «Noordam» и «Westerdam» шла прямиком через Тихий океан. Однако они пасли задних, их далеко опережали «Royal Princess», «Eurodam» и «Carnival Panorama», которые приближались к Тайваню.В порту Джексонвилла, рядом с которым я живу, и у нашего побережья весь апрель отстаивалось 3-4 норвежских лайнера, меняясь периодически. Но и они понемногу уходят и «Norwegian Breakaway» прошел тогда уже миль 500 по пути в Марсель. В Порт-Канаверал стоял супергигант «Oasis of the Seas» (его сестричка, «Harmony of the Seas», самый большой лайнер мира, грустила на якоре севернее, у Дейтоны), а перед портом скучали на якорях еще пять круизеров, включая «Norwegian Getaway», с которым мы как-то соседствовали в этом же порту. Сюда же от островков Коко-Кей и Стиррап-Кей двигались еще несколько скитальцев.Майами, круизная столица мира: 4 мая там стояли шесть крупных кораблей. По счастью, они с середины марта не берут пассажиров. Но у каждой медали две стороны и, к несчастью, большие проблемы возникли с экипажами. Если даже на невеликом по нынешним меркам корабле, таком как «Veendam», 550-600 человек команды, то на «Harmony of the Seas» уже 2165 человек! Если лайнер не на маршруте, ему достаточно сотни человек экипажа, но куда девать остальных? Притом, что в американских водах оперировало под сотню судов.С конца марта круизеры мыкаются неприкаянными и сбиваются в лебединые стаи посреди моря, образуя нечто наподобие острова погибших кораблей из книги Александра Беляева. К середине апреля сформировалось два таких: остров Принцесс (суда компании Princess Cruises) и Малая Голландия (HAL). Но с конца апреля они начали таять, и от первого осталось всего три корабля: «Scarlet Lady» (старожилка, застрявшая там с 24 марта), «Inca» и одна единственная «Emerald Princess». Голландцы с начала мая тоже разошлись, кто куда, и теперь там Остров знаменитостей, где ютятся шесть судов компании Celebrity Cruises и еще два иных компаний. А ведь в апреле численность кораблей тут доходила до 25!Зато немного западнее появился новый остров из шести лайнеров компании «Carnival» плюс «Grand Classica». А южнее островка Ган-Кей возникло формирование из судов компании MSC: «MSC Seaside», «MSC Meraviglia», «MSC Divina» и «MSC Preziosa». Но и «Карнавалы» начинают уходить из этих вод, и 4 мая по Багамскому архипелагу пробирался к выходу в океан «Carnival Magic» – он правил на Адриатику, в Дубровник.

Драма экипажей

И все они переполнены! Как в 1946 году, когда миллионы американцев возвращались домой победителями. Однако ныне это признак поражения – вирус отправил круизный бизнес в сокрушительный нокаут. По требованию CDC (Центры по контролю и профилактике заболеваний США) с 13 марта круизы с пассажирами из портов Америки запрещены. Запрет был продлен 14 апреля по 14 мая, и нет сомнений, что его снова продлят. В запрете хватало оговорок и лазеек, круизные компании всячески оттягивали и саботировали его выполнение, пытаясь любой ценой сохранить хотя бы усеченные маршруты, но к концу марта вынуждены были признать неизбежное.

И все же руководители круизных компаний противятся подписанию соглашения с CDC, по которому несут ответственность за безопасную репатриацию персонала. Мол, это слишком дорого. Дошло до суда и на заседании по уголовному делу Carnival Corp. ее представитель заявил, что на их судах находится 100 пассажиров и 72000 членов экипажа, и что даже через месяц не все будут репатриированы. В сумме же более 100 тыс. человек не могли покинуть лайнеры, застрявшие в американских водах. Эти корабли и вынуждены были стоять на якорях вблизи портов и островков развлечений, таких как упомянутые Коко-Кей и Стиррап-Кей.

Круизные компании берут такие в аренду, приводят в порядок, обустраивают бухточки и причалы для тендеров (это такие небольшие суденышки), ставят шезлонги, грибки, надувные горки на суше и в лазури вод. Есть глиссеры с парапланами, водные мотоциклы, мини рынки, столовые, вдоль пляжей развозят напитки. Суда подходят к райским кущам утром, тендеры перевозят на берег желающих развлечься после монотонной красоты моря, а во второй половине дня возвращают веселый народ на борт. Такие стоянки очень украшают вояж. Постоянного населения там нет, лишь сменные вахты персонала. И, что важно в данном контексте, нет и санитарного контроля! Когда все карибские острова были заражены коронавирусом, такие клочки суши стали спасением для круизной индустрии – и последним пристанищем после закрытия маршрутов.

Порты Флориды и соседних штатов не могут принять столько крупных кораблей – 10 мая в водах от Норфолка до Техаса я насчитал 73 лайнера! В Майами поместится не больше десятка, в остальных портах еще меньше, вот они и вынуждены отстаиваться в море, время от времени заходя в порт за топливом, водой, провиантом и прочим. Однако это накладно, репатриировать же десятки тысяч человек с разных концов земли, когда авиасообщение резко ограничено, можно только морем. Персонал лайнеров формируется из филиппинцев, индонезийцев, никарагуанцев и пр., в этих странах целые селения и династии зарабатывают на жизнь таким образом.

Поэтому вслед за принцессами и норвежцами девять лайнеров Carnival Cruise Line уходят в дальние плавания в Европу, Азию, Африку и Латинскую Америку, развозя по домам более 6000 человек. В каютах по 2-4 человека – никакой социальной дистанции. Более того, людей размещают в корабельных театрах и столовых! Из-за обилия филиппинцев на кораблях на их родине уже образовался остров из лайнеров, подобный багамским – в бухте Манилы стоят 16 лайнеров с 6000 человек на борту, их проверяют на коронавирус.

В сложившейся в Америке ситуации, когда действуют карантинные меры, CDC не позволяют просто так высадить людей на берег и дожидаться там транспорта. В целях безопасности они требуют организовать коммерческие и чартерные рейсы и плавания в страны проживания с тем, чтобы минимизировать время пребывания на территории США. 23 апреля CDC разослали круизным компаниям перечень условий репатриации. Надо проводить медосмотр людей перед сходом на берег, инфицированные должны следовать отдельно, требуется обеспечить всех масками, высаженным нельзя оставаться на ночь в отелях, пользоваться общественным транспортом, заходить в терминалы аэропорта и пр. и пр. Без этого чартерные рейсы для вывоза запрещены.

Однако компании не хотят идти на чрезмерные с их точки зрения затраты, нести ответственность за нарушения и после неудачи очередного раунда переговоров снова уводят корабли с людьми в море, где многие провели уже полтора месяца. Поначалу члены экипажа некоторых судов могли пользоваться бассейнами, гидромассажными ваннами, спа, фитнес-центрами, ресторанами – отличный отпуск! Но стоило появиться инфицированным, а долго ждать не пришлось, как всем было предписано не покидать кают. Провести месяц в каюте это тяжелое испытание, даже если разрешены часовые прогулки на верхней палубе. «Сейчас мы заключенные», – говорят бедолаги.

По состоянию на 11 мая в Джексонвилле пребывали три норвежских лайнера, включая «Norvegian Gem», на котором как-то ходил на Багамы. Еще три норвежца плюс пара иных судов стоят у Порт-Канаверал. Меньше, чем обычно, ошвартовано в Майами, но на Багамах около трех десятков судов все еще сгруппированы в три острова безработных кораблей. Похоже, что мая месяца компаниям не хватит на их раскассирование. Или они надеются дождаться завершения эпидемии и возобновления плаваний с пассажирами? Опрометчивые надежды. С этим вирусом не так легко будет справиться.

*rusmonitor.com*

**МОРЯКАМ**

* **Международный совет морских работодателей (IMEC) в партнерстве с глобальным оператором морских путешествий Global Marine Travel LLC (GMT) способствует осуществлению смен экипажей,** создавая тем самым необходимый спрос на услуги «простаивающих» самолетов. Штаб-квартира компании GMT находится в Форт-Лодердейле, Флорида. В управлении оператора находятся несколько крупных хабов в США и на Филиппинах, а также дополнительные подразделения в Мумбаи, Сингапуре, Дубаи, Украине и Великобритании. GMT имеет большой опыт в перемещении больших групп членов экипажей и сотрудничает с более чем сотней партнеров в морском секторе. Совместный проект GMT и IMEC начнется с работы по тем направлениям, рейсы по которым уже осуществляются, или по тем, по которым рейсы будут восстановлены в связи с ослаблением аэропортовых/пограничных ограничений. В соответствии с запросами, GMT будет осуществлять резервирование блоков мест на регулярных рейсах, изыскивать дополнительные места или договариваться о более крупных самолетах на определенных маршрутах, а также, при необходимости, организовывать чартерные рейсы. По предварительной информации, проект будет запущен 18 мая и будет завершен 8 июня 2020 года. Стоит отметить, что команда GMT осуществляет свою деятельность, основываясь на самой последней имеющейся информации, и, конечно же, нет никаких гарантий, что границы будут открываться одновременно с появлением блоков мест на рейсах. Важно, чтобы члены IMEC подавали запрос в GMT, указывая максимально точное количество моряков, так как GMT будет вести переговоры с авиакомпаниями касательно особых тарифов и дополнительных посадочных мест, основываясь на необходимом количестве мест на каждом маршруте. Для связи с командой GMT судовладельцам, членам IMEC, предлагается заполнить форму для авторизации <https://www.flygmt.com/imec-crew-survey>, после чего указать количество, местонахождение и национальность членов экипажа, которым необходимо обеспечить замену. На сегодняшний день сформированы такие направления рейсов:
* Роттердам/Киев/Роттердам
* Роттердам/Одесса/Роттердам
* Манила/Гонконг/Манила
* Токио/Манила/Токио
* Сингапур/Манила/Сингапур
* Манила/Пусан/Манила
* Манила/Каир/Манила
* Гибралтар/Манила/Гибралтар
* Манила/Франкфурт/Манила
* Манила/Катар/Манила
* Манила/Хьюстон/Манила
* Манила/Дубай/Манила
* Роттердам/Мумбаи/Роттердам
* Мумбаи/Коломбо/Мумбаи
* **На территории Вологодской области не рекомендуется выход на берег членов экипажей транзитных судов, следующих по Волго-Балтийскому водному пути.** Об этом сообщает пресс-служба ФБУ «Администрация Волго-Балт». Данные рекомендации приняты для предупреждения распространения коронавирусной инфекции (COVID-19). Напомним также, в Санкт-Петербурге сохраняется неблагоприятная эпидемиологическая обстановка, вызванная распространением COVID-19. В связи с этим продолжается действие распоряжения ФБУ «Администрация «Волго-Балт» о запрещении движения пассажирских судов с пассажирами на борту в пределах административных границ города Санкт-Петербурга. Добавим также, что в Санкт-Петербурге к патрулированию водных объектов города приступили катера транспортной полиции.
* Одной из главных проблем для судоходства 2020 года – это ротация экипажей. Границы многих стран пока еще закрыты, однако авиасообщение уже начинает налаживаться. Например, Гонконг, один из крупнейших портов Азии и финансовых центров всего мира, разрешает смены экипажей на определенных условиях. Члены экипажа, прилетающие в международный аэропорт Гонконга, должны пройти скрин температуры и осмотр на наличие характерных симптомов COVID-19 в Health Counter. Если все в порядке, моряк получает справку Medical Surveillance order и освобождается от 14-дневного карантина в Гонконге.Если все-таки медработники обнаружили симптомы респираторных заболеваний или моряк чувствует недомогание, он обязан пройти тест на COVID-19.Port Health рекомендует экипажам носить хирургические маски (во время работы или на улице), измерять температуру тела дважды в день и внимательно относится к своему самочувствию. В случае ухудшения здоровья нужно обязательно связаться с Port Health.  Стоит отметить, что смена экипажа в Гонконге возможна, если моряк не посещал провинцию Хубэй (Китай) в течение последних 14 дней, у него есть медицинское наблюдение и подтвержденный электронный билет домой.
* **Международный аэропорт Манилы** (Филиппины) NinoyAquino (NAIA) с сегодняшнего дня **возобновляет международные авиаперелеты. Однако лететь смогут только граждане Филиппин, которые хотят вернуться в страну, в том числе члены экипажа.** Туристам и нерезидентам страны въезд по-прежнему запрещен. Международные чартерные рейсы смогут прибывать в NAIA только дважды в неделю – в понедельник и четверг. А коммерческие рейсы – в остальные дни недели. Всех вернувшихся на родину ждет проверка на COVID-19 и 14-дневный карантин. Напомним, больше недели назад было принято решение заблокировать все коммерческие рейсы в/из страны из-за трудностей с карантином. Остальные местные авиалинии Philippine Airlines и Cebu Pacific планируют возобновить перелеты 15 мая.

**ИМО ОДОБРИЛА 12-СТУПЕНЧАТЫЙ ПЛАН СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ ПО СМЕНЕ ЭКИПАЖЕЙ**

Удовлетворить потребность судов в смене экипажей и обеспечить для 1,2 миллионов моряков возможность улететь домой по истечении контракта стали одними из самых серьезных проблем, с которыми судоходная отрасль столкнулась в результате пандемии COVID-19.

Чтобы помочь правительствам стран реализовать скоординированные действия по облегчению безопасного передвижения моряков, Международная морская организация (ИМО) опубликовала 12-ступенчатый план для своих 174 государств-членов. Этот план содержит так называемую «дорожную карту» - поэтапный алгоритм действий по освобождению моряков от карантина по COVID-19, включающий предусмотренные для них исключения, которые позволят морякам совершать поездки, чтобы присоединиться к судну или покинуть судно.

«Дорожная карта» на 55 страниц была разработана широкой коалицией профсоюзов моряков и международных ассоциаций судоходной отрасли при участии представителей авиаперевозчиков, международных организаций и сектора страхования. Цель этого документа - представить исчерпывающий план мер, с помощью которых правительства смогут содействовать смене экипажей с соблюдением всех необходимых мер санитарно-эпидемиологической безопасности.

Через две недели примерно у 150 000 моряков торгового флота закончатся контракты, и их нужно будет сменить - в соответствии с действующими международными требованиями, причем уже сегодня по всему миру десятки тысяч моряков «застряли» на борту судов — они вынуждены были согласиться на продление контрактов, потому что у компаний нет возможности прислать им замену из-за введенных ограничений на поездки.

Эти обширные инструкции представляют собой основу для разработки процедур, которые могут быть приняты во всем мире, чтобы гарантировать, что морская торговля будет продолжаться, а моряки смогут смениться и улететь домой по окончании срока контракта. Кроме того, в дорожной карте содержатся рекомендации для морских администраций и других соответствующих национальных органов, таких как здравоохранение, таможня, иммиграционные службы, пограничный контроль, морские порты и гражданская авиация. Они касаются роли судоходных компаний, агентов и их представителей, в том числе крюингов и профсоюзов моряков, и распространяются на морские порты, аэропорты и авиакомпании, участвующие в доставке моряков на суда для смены экипажей и репатриации сменившихся членов экипажей.

План из 12 этапов, озаглавленный **«Рекомендуемые рамки протоколов для обеспечения безопасных смен экипажей судов и поездок во время пандемии коронавирусной болезни (COVID-19)»,** был опубликован в циркуляре ИМО, в котором государствам-членам Организации и международным организациям предлагалось использовать протоколы и распространять их среди соответствующих национальных органов. Генеральный секретарь ИМО **Китак Лим** сказал, что поддерживает эти протоколы и настоятельно призывает к их осуществлению.

**Стивен Коттон (Stephen Cotton),** генеральный секретарь Международной федерации транспортников (МФТ), сказал следующее: «Сегодня профсоюзы моряков, участники отрасли, МОТ и ИМО совместно призывают правительства всех стран положить конец трудностям, с которыми столкнулись 150 000 моряков, и найти для них способ вернуться домой. Речь идет о правительствах стран, которые признают важнейшую роль моряков в глобальных цепочках поставок, признают их ключевыми работниками и делают для них исключения, касающиеся ограничений COVID-19, чтобы обеспечить ротиацию экипажей. Занятые в международных морских перевозках моряки несут тяжёлое бремя, поскольку правительства закрывают глаза на «забытую отрасль». МФТ, МПС и ИМО подают чёткий сигнал о том, что правительства не могут продолжать действовать по принципу «не вижу, значит нет», и мы настоятельно призываем правительства использовать эту дорожную карту уже сейчас, пока мы не столкнулись с более серьезными последствиями».

«То, что мы предоставили эти протоколы — это важный шаг, поскольку тем самым мы продемонстрировали, что смену экипажей можно осуществлять, не нарушая мер безопасности. Однако, все государства должны сами решать, какие меры им принимать в нынешней кризисной ситуации, которая во многих местах продолжает ухудшаться. Именно поэтому в дальнейшем неодходимо регулярно проводить консультации с правительствами стран, чтобы избежать потенциального сбоя в цепочках поставок, который нанесет ущерб всем », - сказал Ларс **Роберт Педерсен** (Lars Robert Pedersen), заместитель генерального секретаря BIMCO.

**Гай Платтен** (Guy Platten), генеральный секретарь Международной палаты судоходства (МПС), сказал: «Мы работаем с политическими лидерами, чтобы они могли придерживаться стабильного курса и обеспечить безопасную смену экипажа. Проблема упрощенная, но решение сложное. Итак, мы выполнили домашнюю работу и разработали протоколы. Сейчас мы работаем с правительствами над реализацией этой дорожной карты. Моряки продолжают работать буквально на износ, изо дня в день, вдали от своих близких, но если мы в ближайшее время не сумеем добиться исключений от карантинных ограничений для наших моряков, то вполне могут начаться перебои с морскими перевозками, и, что еще более важно, увеличится риск аварий и возникновения проблем с психическим здоровьем. Откладывать решение этой проблемы - больше не вариант».

Протоколы смены экипажа и репатриации были разработаны ICS, IAPH, BIMCO, IFSMA, INTERTANKO, P & I Club, CLIA, INTERCARGO, InterManager, IPTA, IMCA, INTERFERRY, FONASBA, ITF и WSC. Также, были приняты во внимание предложения и замечания Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA). МОТ и ВОЗ тоже внесли важный вклад в этот документ вместе с национальными ассоциациями судовладельцев и членскими организациями МФТ.

Ознакомиться с документом можно, перейдя по ссылке

https://seanews.ru/wp-content/uploads/2020/04/ec-guidelines-on-seafarers-passengers-and-persons-on-board-ships.pdf

*marinelink.com*

**ОПЕРАТИВНЫЙ ШТАБ МИНТРАНСА РАССМОТРЕЛ ПРОБЛЕМУ СМЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ**

Оперативный штаб Минтранса России по поддержке российского флота в условиях распространения новой коронавирусной инфекции обсудил перечень неотложных мероприятий, нацеленных на обеспечение ритмичной работы морской и речной отрасли в период действующих санитарно-эпидемиологических ограничений по COVID-19. Подробности сообщает пресс-служба Росморречфлота.

В заседании ОП, прошедшем накануне Дня Победы под председательством заместителя министра транспорта РФ Юрия Цветкова в режиме видеоконференции, приняли участие руководители и ответственные сотрудники Федерального агентства морского и речного транспорта, профильного  департамента  Минтранса, Ространснадзора,  Морского и Речного регистров судоходства, Российского профсоюза моряков, Российской палаты судоходства, Ассоциации морских торговых портов, Ассоциации морских и речных бункеровщиков, крупных судоходных компаний.   Среди вопросов, предложенных участниками, значительное место заняло обсуждение трудностей, с которыми российские судоходные компании сталкиваются при планировании и осуществлении смены членов экипажей судов, являющихся гражданами РФ, в морских портах Приморского, Хабаровского, Краснодарского краёв, Мурманской области и Санкт-Петербурга.Как отмечалось, такая ситуация стала возможной ввиду неправильной трактовки руководством ряда субъектов РФ применимых к членам экипажей судов норм права. Участники заседания напомнили, что письмами Роспотребнадзора от 23.03.2020 № 02/4745-2020-32 и от 29 апреля 2020 года № 02/8280-2020-32 даны разъяснения о порядке реализации постановления Главного государственного санитарного врача РФ от 18.03.2020 №7, согласно которым мера, предусматривающая 14-суточную изоляцию всех лиц, прибывающих на территорию РФ, не распространяется на членов экипажей морских и речных судов.Однако, несмотря на нормы распоряжения Правительства Российской Федерации от 27.03.2020 №763-р и разъяснения Роспотребнадзора в указанных субъектах выдвигаются избыточные требования по помещению прибывших и сменяющихся членов экипажей на 14-дневный карантин, что ведет к нарушению трудовых прав моряков, необоснованным простоям судов, которые в ряде случаев недопустимы в связи с непрерывностью технологических циклов и программ отгрузок, в частности, российской нефти на экспорт, потенциальному росту уровня аварийности из-за несоблюдения режима труда и отдыха моряков.

В этой связи, было предложено:

- указать главам субъектов РФ на необходимость соблюдения упомянутых решений о неприменении норм об изоляции к членам экипажей судов;

- разработать и принять на уровне правительства РФ федеральный акт, устанавливающий единый свод правил при следовании моряков на судно и с судна при замене с учетом вышеупомянутого регламента, а до принятия такого акта Правительства обязать оперативные штабы субъектов РФ разработать и опубликовать в кратчайший срок прозрачные алгоритмы взаимодействия между участниками процесса смены экипажей (штаб – Роспотребнадзор – судовладелец (агент) – порт) с указанием контактных лиц для оперативного взаимодействия.

Другой крупной темой обсуждения стали правовые шероховатости и пробелы, проявляющиеся при смене российских моряков в иностранных морских портах. В этой связи было предложено обратиться в МИД РФ с просьбой полноценного вовлечения потенциала внешнеполитического ведомства России и дипломатических представительств РФ в иностранных государствах для оперативного разрешения возникающих проблем.

Кроме того, участники заседания полагают, что морякам должно оказываться содействие при использовании организованной системы эвакуации российских граждан из иностранных государств со стороны МИД России

Еще один блок вопросов был связан с порядком оборота и перечня идентифицирующих личность документов, необходимых членам экипажам при организации возвращения домой из-за рубежа.

В настоящее время  в связи с ограничениями, наложенными на оказание услуг физлицам, не предусмотрена возможность выдачи и продления удостоверений личности моряка (УЛМ), так как данная услуга требует обязательного личного присутствия гражданина. Кроме того, у некоторых моряков заканчивается действие заграничных паспортов. Выдачу новых паспортов или документа на возвращение в таких случаях осуществляют дипломатические представительства РФ за рубежом. Так как оформление нового загранпаспорта занимает довольно длительное время, а оформление документа на возвращение (фактически справки) делается на месте при обращении, участники заседания предложили поставить вопрос о включении УЛМ в перечень документов, на основании которых может выдаваться документ на возвращение.

После завершения обсуждения этих и ряда других вопросов, предложенных участниками, было отмечено, что на сегодняшний день Минтрансом России приняты необходимые оперативные меры в целях защиты здоровья работников морской и речной отрасли, нераспространения COVID-19, а также обеспечения бесперебойного функционирования водного транспорта.

Среди таких мер, в целях сокращения негативных социально-экономических последствий, создания условий для бесперебойной работы флота и сохранения его потенциала в условиях распространения COVID-19 в Минтрансе России и был создан Оперативный штаб по поддержке российского флота (Распоряжение ЮЦ-85-р от 20.04.2020 г.).

Одобренные на заседании ОП дополнительные предложения по устранению проблем функционирования отрасли в условиях пандемии будут вынесены на Оперативный штаб Правительства РФ по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории России.

*Morvesti.ru*

**ПАНДЕМИЯ «ИЗОЛИРОВАЛА» ДЕСЯТКИ ТЫСЯЧ МОРЯКОВ НА ЛАЙНЕРАХ: НЕ ПУСКАЮТ В ПОРТ**

Всемирная пандемия коронавируса вынудила почти все страны мира закрыться на карантин. Люди оказываются в изоляции не только на суше, но и на море. Так, в вынужденном заключении оказались десятки тысяч членов экипажей гигантских круизных лайнеров, которые не могут вернуться домой. Десятки «титаников» не имеют возможности пришвартоваться к берегу и вынуждены дрейфовать вблизи популярных курортов. Ситуация усугубляется тем, что многие лайнеры официально принадлежат бедным курортным государствам, которые не могут ни обеспечить карантинный режим для экипажей на суше, ни даже предоставить судам возможность причалить. В начале эпидемии коронавируса одними из главных ее очагов стали пассажирские лайнеры «Daimond Princess», «Costa Magica» и множество других, на борту каждого из которых под угрозой заражения оказались тысячи людей. Страны, у берегов которых пандемия застала круизные суда, далеко не сразу смогли решить проблему, поместив тысячи пассажиров на карантин.

Сотни тысяч напуганных людей предпочли воздержаться от круизного отдыха. Туристические компании остались без клиентов, а их суда – без пассажиров. Однако на этом «кризис лайнеров» не закончился. Недавно в Сети появились спутниковые снимки, а также данные отслеживающих перемещение гигантских морских судов специализированных информресурсов. Согласно им, не имея возможности причалить к берегу, круизные лайнеры сбиваются в группы из десятков кораблей в Карибском море и Атлантике, пытаясь укрыться от штормов.Причины вынужденного дрейфа понятны: в курортных регионах недостаточно причалов, способных принимать корабли такого класса. Более того, содержание лайнера на суше может обойтись компаниям куда дороже, чем плавание. Из-за этого круизным судам остается дрейфовать в открытом море.Ряд стран Карибского региона даже задействуют свои военно-морские силы, чтобы держать лайнеры подальше от своих берегов.Крупнейшее скопление лайнеров находится в районе Багамского архипелага. Суда принадлежат Королевской Карибской круизной компании и норвежской круизной компании, официально зарегистрированной на Багамах.Разбитые на несколько групп корабли дрейфуют на расстоянии 30 миль вокруг острова Грейт Стеррап Кей. Суда периодически переходят из группы в группу, но остаются в этом районе в течение последних нескольких недель.Еще несколько крупных групп лайнеров сосредоточены у берегов американского штата Флорида, на Филиппинах и Кокосовых островах.Несмотря на то, что на кораблях давно нет пассажиров, фактическими заложниками ситуации остаются тысячи членов экипажей лайнеров. По оценкам Береговой охраны США, только в Карибском бассейне в вынужденном курортном заключении находится почти 60 тысяч человек.Они не имеют возможности сойти на берег, опасаясь местных властей, а также не могут репатриироваться на Родину, поскольку в этом случае они лишатся зарплат и других выплат, положенных им по контракту.Несмотря на то, что ряд стран предприняли усилия по эвакуации своих граждан с лайнеров, окончательного решения проблемы пока нет.Лайнеры нуждаются в экипажах для поддержания всех систем в рабочем состоянии. Члены экипажей опасаются новой вспышки коронавируса на борту, которая может превратить элитное круизное судно в «корабль смерти».Владельцы туристических фирм все еще надеются на улучшение ситуации и восстановление своего бизнеса. Длительные траты на обеспечение судов, содержание которых обходится в миллионы долларов, в конечном итоге могут привести к краху всей индустрии круизного отдыха, а в дальнейшем – и к утилизации курортных лайнеров по всему миру.

*mk.ru*

**Глобальная пандемия коронавируса (Covid-19) продолжает создавать беспрецедентные и неожиданные обстоятельства, при этом являясь серьезным испытанием не только для мировой экономики, но и для здоровья и быта миллионов людей.**

Мировое сообщество высоко оценило работу моряков, а именно их самоотверженность в обеспечении поставок и доставке товаров первой необходимости, в которых все мы нуждаемся. Кроме того, международное сообщество отметило ряд вопросов о том, как обеспечить защиту ключевых работников, в частности моряков, от вируса.

Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) были разработаны Рекомендации, которые страны адаптировали впоследствии в соответствии со своими национальными условиями, с целью разработки политики защиты работников на рабочем месте. Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что существует два основных пути передачи вируса Covid-19 – через капли из дыхательных путей и прикосновения. Кроме того, передача может также происходить через фомиты при непосредственном контакте с зараженным человеком. При определенных обстоятельствах также возможна передача через воздух. Тем не менее, медицинское сообщество рекомендует быть осторожными, так как знания о вирусе все еще ограничены. Именно поэтому особое внимание обращается на Рекомендации Всемирной организации здравоохранения по профилактике и защите.

Мы думаем, что в первую очередь необходимо решить проблемы, которыми моряки поделились с нами относительно жизни на борту судов. Компании разработали превентивные и защитные меры, которых следует придерживаться, однако лучшее понимание этих действий повысит их эффективность.

Рекомендации ВОЗ и вопросы по ним:

1. Ношение средств индивидуальной защиты (СИЗ) посетителями судна.

Стоит ли беспокоиться о том, что посетители судна не носят маски/перчатки и другие средства индивидуальной защиты или снимают их, когда находятся внутри?

Не существует убедительных доказательств, что маски действительно предотвращают заражение, однако многими национальными инструкциями рекомендуется их использование в закрытых помещениях. Следует сослаться на политику компании и требовать ее распространения во всех аспектах на посетителей извне.

2. Защита при покидании судна и пути домой.

Какие средства защиты стоит использовать при высадке с судна и возвращении домой (ожидание в аэропорту или отеле, посадка на борт и полет)?

В зависимости от национальной политики, моряки должны быть обеспечены достаточным количеством СИЗ со стороны компании с момента высадки с судна и вплоть до прибытия в аэропорт и/или домой.

3. Возможность передачи вируса с камбуза.

Может ли вирус передаваться при приготовлении пищи с камбуза или от повара?

На сегодняшний день нет подтвержденного случая передачи Covid-19 через пищу или пищевую упаковку. Прежде чем употреблять фрукты и овощи, вымойте руки с мылом и водой. Затем тщательно вымойте фрукты и овощи чистой водой, особенно если вы едите их в сыром виде.

4. Защита на судне с многоместными каютами.

Каковы соответствующие меры предосторожности в общих каютах?

Здесь применяется принцип соблюдения дистанции – при размещении экипажа в общих каютах должен учитываться, как минимум, один метр дистанции, и предусмотрены усиленные меры дезинфекции.

5. Использование общих санузлов.

Какие меры предосторожности и санитарии необходимы при использовании общих санузлов?

Очищение и дезинфекция поверхностей ванной и туалета, как минимум, один раз в день. Для уборки следует сначала использовать обычное мыло или моющее средство, а затем после полоскания следует применять дезинфицирующее средство, содержащее 0,1% гипохлорита натрия.

6. Как обеспечить надлежащую стирку рабочей и повседневной одежды в общих прачечных на судне?

Стирайте одежду пациентов с Covid-19 или людей с подозрением на болезнь отдельно от остальной. Надевайте перчатки, прежде чем прикасаться к таким вещам. Стирайте при температуре 60-90°, и/или предварительно замачивайте вещи. Всегда мойте руки после стирки и прикосновения к чужой и своей грязной одежде.

7. Рекомендации по использованию СИЗ во время чрезвычайных ситуаций.

Каковы рекомендации по использованию масок, перчаток и других СИЗ во время экстренной работы на борту, когда социальная дистанция невозможна, например, работа на палубе или в машинном отделении, которая требует, чтобы большое количество членов экипажа находились в одном месте/или проводили ремонтные работы?

Старайтесь соблюдать дистанцию не менее 1 метра (3 футов) между собой и окружающими. Почему? Когда кто-то кашляет, чихает или говорит, он распыляет небольшие капли жидкости из носа или рта, которые могут содержать вирус. Если вы находитесь слишком близко, вы можете вдыхать эти капли, соответственно, возможно и вирус Covid-19. В качестве меры предосторожности рекомендуется использовать как минимум лицевую маску и перчатки для ограничения возможного заражения.

*Mtwtu.org.ua*

**СПАСАЯ ТОНУЩИХ В СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ, МОРЯКИ ГУБЯТ СЕБЯ**

Мигранты, спасенные экипажем контейнеровоза ***MARINA***(IMO 9252864, флаг Антигу а Барбуда) переключили свою агрессию на членов экипажа и ситуация на борту уже накаленная – закончились продукты и вода, работать морякам в таких условиях невозможно.

Судно с 79 спасенными мигрантами не принимает ни один порт, нив одной стране, куда уже обращались. В заходе отказали мальтийские и итальянские власти.

Нелегалы сначала устраивали поножовщину между собой, а потом начали угрожать и членам экипажа.

Напомним, что из трех судов, которые 4 мая находились в районе крушения плавсредства с мигрантами, на свой борт большинство утопающих принял только контейнеровоз MARINA. Среди спасенных — жители Бангладеш, Марокко, Чада, Ливии, Судана. Повезло танкеру PYXIS EPSILON, который сопроводил судно с мигрантами до итальянских территориальных вод и все — без других обязательств. Третье судно вообще не было задействовано в спасательной операции.

На контейнеровозе MARINA – 14 членов экипажа, среди которых есть граждане Украины.

А далее об этой локальной ситуации, которая отображает глобальную проблему, пишут эксперты:

«Спасти жизнь на море — это закон. Белые, чёрные, красные, жёлтые — не зависит от религии и прочего. Спасают всех. Бесплатно. Железную коробку и груз, да, спасают за деньги, предварительно перед спасением оформив договор. Но людей — бесплатно. Суда изменяют курс и идут в район, где терпит бедствие другое судно. Может идти и пару суток, и больше, такое бывает тоже.

Но ситуация с беженцами, аки «несчастными мигрантами» в Средиземном море полностью перевернула мировоззрение капитанов. Теперь на любом судне, идущем в Средиземном море, ОЧЕНЬ бдительно несут вахту. И если на дисплее радара показалась небольшая засечка по курсу судна, тут же меняется курс, чтобы обойти эту анонимную засечку по большой дуге, ибо велика вероятность, что засечка эта — та самая лодка с мигрантами. И тогда их придётся спасать. Именно — ПРИДЁТСЯ. Потому, что рядом будет шнырять катер с евроактивистами за миграцию, да и за «не спасение» можно очень сильно нахлобучиться, вплоть до уголовки. А если спасли, то придётся менять курс, и вместо порта назначения чапать до ближайших берегов Италии для сдачи мигрантов. И с этой самой сдачей можно зависнуть на неопределённый срок, со срывами всех контрактов и прочего.

Евроактивисты поняв, что их тактика — вывод лодок с мигрантами под штевни проходящих судов уже особо не работает, применили другой способ. Теперь суда отслеживаются через сетевые ресурсы, слежение в реальном времени. И, когда судно находится рядом, следует звонок в MRCC (Maritime Rescue Co-ordination Centres, Морской Спасательный координационный центр), и сообщают, что в точке с такими то координатами, гибнут-вянут-пропадают лучшие люди Африки, и надо бы устроить операцию SAR (поиск-и-спасение). А MRCC просто обязан отреагировать на такое сообщение. И реагирует, глянув на свои дисплеи, определив, кто там рядом, и даёт команду капитанам этих судов выдвигаться на спасение. Вот так и влипла MARINA в историю…»

И, как оказалось в истории с MARINA, ситуация на самом деле тяжелая только для экипажа, а никак не для бедствующих мигрантов – 14 моряков против 79 уже агрессивных беженцев…

MARINA – это обычный контейнеровоз, со своим штатным расписанием; на нём нет лишних кают для размещения всех нуждающихся во спасении; нет лишних одеял, одежды; даже запасы провизии здесь не рассчитаны на такое количество людей.

А вот если, скажем, они бы спасли действительно моряков или пассажиров с реально терпящего бедствие судна, то точно также бы не было ни кают, ни одежды, ни провизии. Но отношение было бы совсем другое, уж вывернулись бы как-нибудь. Даже власти Италии отнеслись бы совсем по-другому к спасённым.

А что имеем сегодня — сорван рейс, сорван контракт.

Комментируют эту ситуацию так:

«Вы же не думаете, что грузополучатель, сочувственно шмыгнёт носом, узнав о том, что его груз болтается где-то в районе Лампедузы, потому что неким товарищам захотелось посмотреть на Европу. Шмыгнёт носом оператор парохода, получив неустоечку. Похоже, экипаж ещё и получит 14 суток карантина».

Что происходит а борту MARINA?

На 7 мая на борту не осталось ничего – ни еды, ни воды. Судно просто ходит по морю в ожидании найти пристанище для пассажиров и просто жгут топливо зазря.

На 8 мая религиозные организации собрали деньги, прикупили еды и воды, и на катере итальянской береговой охраны доставили это всё на борт судна. А вот новостей по высадке трудового десанта на берега Европы в количестве 79 штук — нет. Не нужны они там почему-то.

Эксперты говорят:

«Такие вот трагедии происходят в мире на фоне вирусной пандемии. Трагедия у людей, в Европы попасть не могут, хотя счастье то, вот оно, рядышком. А экипаж… да — тьфу на него. Как и на пароход, и на его груз. И, между тем, торговым судам в этом районе рекомендуется делать всё возможное, чтобы избежать участия в «спасательных операциях» такого рода. Выводите из строя двигатель, ломайте рулевку, но… спасать не надо»…

*seafarersjournal.com*

**ПОДГОТОВКА КАДРОВ**

* Британский навигационный институт The Nautical Institute провел **вебинар по особенностям плавания судов в Арктике и Антарктике и проблемах подготовки квалифицированных специалистов,** говорится в сообщении Государственного университета морского и речного транспорта им. адм. С. О. Макарова. В докладе главного консультанта компании «Мартек Полар Консалтинг» капитана Давида Шнайдера был дан обзор климатического состояния Арктики и Антарктики, подчеркнуто увеличение рисков плавания в дрейфующих льдах. Участники вебинара обсудили важность работы в ледовых широтах судов крупных операторов, гарантирующих стабильность оборудования и снабжения своего флота, поскольку случайные перевозчики создают угрозу для навигации и окружающей среды. Отметили важность развития портовой инфраструктуры с надежными базами снабжения и ремонта.  
  В обсуждении российской роли развития ледовой навигации по Северному морскому пути эксперты отметили активную роль нашей страны в транспортных перевозках по СМП, значительные усилия в развитии инфраструктуры по поиску и спасанию, а также достижения России в строительстве ледоколов. Особое внимание было уделено дискуссии о текущем статусе и перспективах морского образования, подготовке к работе на судах в Полярных водах. Было отмечено высокое качество подготовки судоводителей для работы в северных широтах морскими учебными заведениями Канады, Швеции и России. В частности, Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, проводящий подготовку судоводителей на курсах ледовой навигации с 2002 года, сертифицированных по высоким стандартам The Nautical Institute, Class NK и одобренных Администрацией Маршалловых островов, был отмечен как один из ведущих мировых центров подготовки по данному направлению. Центр проводит обучение на высокотехнологичных тренажерах ледового плавания на базе Крыловского государственного научного центра, а также создает и активно продвигает уникальные программы практической ледовой навигации и выживания во льдах. За время реализации программ по ледовой подготовке в Морском учебно-тренажерном центре «Макаровки» было обучено более 1300 судоводителей из 20 стран мира. В заключение встречи организаторы призвали морское сообщество к повышению уровня подготовки к плаванию во льдах, интенсивному внедрению в процесс обучения современных технических средств, организации практики плавания во льдах для студентов морских учебных заведений.
* Ученый совет **Донского государственного технического университета (ДГТУ) принял решение о создании новой структуры, которая займется разработкой и запуском новых образовательных программ по подготовке специалистов для судостроительной и судоремонтной отрасли** на базе опорного университета. К реализации задач ресурсного центра приглашены профильные предприятия Ростовской области. Об этом передает пресс-служба вуза. В рабочую группу Ресурсного центра судостроения и судоремонта включены крупнейшие профильные предприятия Ростовской области: АО "Азовская судоверфь", ОАО "Моряк", АО "Стапель", АО "РИФ", а также общественная организация "Ассоциация "Водный транспорт Дона". Коллегиально принято решение назначить руководителем центра председателя совета директоров АО "Азовская судоверфь" Александра Олейникова.  
  – На сегодняшний день существует острый дефицит специалистов в области судостроения и судоремонта. Многие предприятия вынуждены переучивать выпускников технических вузов у себя на местах. За конструкторами приходится буквально охотиться, – рассказал председатель совета директоров АО "Азовская судоверфь" Александр Олейников. – Ближайшие вузы, которые готовят специалистов нашего профиля, находятся в Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде. При этом Ростов-на-Дону, который исторически всегда был портом и эксплуатировал огромный флот, своего профильного инженерного университета не имеет. Инженерам-судостроителям и судоремонтникам нужны фундаментальные знания по математике, физике, химии, теории сплавов, принципам обработки металлов, понимание организации и управления производственным процессом.  
  ДГТУ и компании-партнеры уже приступили к совместной разработке образовательных программ по направлению "Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта". Рабочая группа разрабатывает образовательные программы по четырем специальностям: инженер-технолог, инженер-экономист и инженер-конструктор в области судостроения и судоремонта, а также инженер по эксплуатации судов и плавучих устройств. Для практико-ориентированного обучения формируется совместная материально-техническая база: макеты и секции судов, корпусные детали и пр.  
  – Создание ресурсного центра с последующим запуском специализированных образовательных программ – прямой запрос отрасли. И именно мы как опорный вуз должны на него ответить, – заявил ректор ДГТУ Бесарион Месхи. – Уже в новом учебном году студентам 2-го курса, обучающимся по направлению "Машиностроение", предложат выбрать специализацию в области судостроения и судоремонта. Причем профильные предметы будут вести специалисты отрасли.  
  Помимо разработки образовательных программ, ресурсный центр будет проводить научно-исследовательскую деятельность и маркетинговые исследования потребностей судовладельцев, операторов рынка водного транспорта, судоремонтных и судостроительных предприятий. Новая структура станет также дискуссионной площадкой для судостроительной и судоремонтной отрасли Южного федерального округа.

**БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЯКОВ И СУДОВ**

* **Австралийская логистическая компания Toll Group подверглась атаке со стороны хакеров, работа его сайта оказалась нарушена, сообщает splash24/7.** Злоумышленники потребовали выкуп взамен на восстановление системы.Руководство компании отказалось выполнять требования кибермошенников. Во избежание дальнейшего распространения вируса все ИТ-системы Toll Group были отключены.Злоумышленники получили доступ к одной из корпоративных систем, в которой находились данные о сотрудниках компании, а также некоторые соглашения с корпоративными клиентами. Сейчас Toll Group работает с Австралийским центром кибербезопасности и Федеральной полициейсАвстралии для решения проблемы.
* **Компания Mimecast, занимающаяся защитой электронной почты и данных, выпустила отчет «Первые 100 дней коронавируса»,** в котором говорится, что киберпреступники в последнее время активизировались. Они увеличили количество интернет атак на предприятия и компании. С преступлениями в сфере информационных технологий нередко сталкиваются перевозчики. Одно из последних нападений  было совершено на IT-системы судоходной линии MSC. Сейчас злоумышленники используют уязвимость пользователей, работающих из дома, используя их желание получить информацию о пандемии коронавируса. Киберпреступники рассылают спам в надежде побудить получателя переходить по ссылкам. Традиционные мошенники также используют спам, чтобы предлагать поддельные или несуществующие товары, такие как защитные маски или лекарства от COVID-19.Группа Mimecast Threat Intelligence проанализировала тенденции активности в течение первых 100 дней пандемии. Ежемесячный объем такой преступной деятельности увеличился на 33 процента в период с января по конец марта 2020 года. С начала января 2020 года компания Mimecast обнаружила около 60 000 зарегистрированных доменов, связанных с COVID-19. Больше всего пострадала отрасль розничной торговли. В отчете приведены рекомендации по безопасной удаленной работе:
* Обновите домашний WiFi с помощью надежного пароля
* Никогда не нажимайте на вложения, связанные с COVID-19, полученные от ненадежных отправителей
* Дважды проверьте ссылки - если они не внушают доверия, не нажимайте!
* Убедитесь, что ссылки идут на правильный домен
* Обновляйте имена пользователей и пароли только на доверенных сайтах
* Не используйте дома личные устройства для доступа к сетям организации, данным или электронной почте.
* **Crowley Maritime Corp. согласовала контракт на установку Inmarsat Fleet Xpress на большинство своих судов.** 128-летняя всемирная штаб-квартира компании во Флориде, занимающаяся энергетическими, морскими и логистическими услугами, владеет, управляет разнообразным флотом, насчитывающим около 200 судов, в том числе контейнеровозы обычного и двухтопливного (СПГ) типа, танкеры и баржебуксирные составы, вспомогательные суда, оффшорные буксиры и различные другие виды барж.Соглашение было подписано после успешных испытаний на Аляске на танкере Aframax California и недавно переоборудованном судне Rio Grande Express, которое помогло продемонстрировать комбинацию высокоскоростного Fleet Xpress на Ka-диапазоне с непрерывным резервированием от FleetBroadband на L-диапазоне, значительно повышая стабильность связи и доступное время безотказной работы.Капитан Родни Джонса, директора по операциям в Crowley Global Ship Management, Inc, сообщил: «Коммуникационные потребности оператора с различными типами судов, такими как Crowley, быстро растут, и нам необходим уровень производительности и надежности, который проверен и заслуживает доверия, с выделенная сеть поддержки, которая постоянно доступна. Fleet Xpress отвечает этому требованию и оказался очень успешным в испытаниях, которые проводились на Калифорнии на Аляске и в Rio Grande Express, работающем в службе Liner».Все суда, на которые распространяется действие соглашения, будут устанавливать терминал Fleet Xpress GX60 или GX100 от Intellian и решение Infinity Smartbox, которое позволит судам получать доступ к ряду дополнительных услуг, включая удаленное управление пользователями.  
  С более чем 8500 установок по всему миру, Fleet Xpress стал ведущим поставщиком цифровых преобразований для судоходных компаний, которые повышают эффективность работы судов, прибыльность и улучшает благополучие моряков.«Этот новый контракт с Crowley, одним из ведущих операторов разнообразного флота, подтверждает, что суда в любой точке мира и всех размеров и типов могут обеспечить эксплуатационную эффективность, цифровизацию и повышение благосостояния экипажа, предоставляемые Fleet Xpress, с нашим глобальным высоким высокая производительность, надежное покрытие и круглосуточная поддержка», - сказал Герт-Ян Панкен, вице-президент Merchant, Inmarsat Maritime.
* Информационной центр Соглашения по региональному сотрудничеству в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии **(ISC ReCAAP) сообщил, что в апреле 2020 года на гражданские суда в Азии было совершено девять нападений**. Из них восемь случаев - нападения с целью ограбления, один случай — пиратство. Так, вооруженные ножами бандиты с целью ограбления проникли на судно, находящееся на контейнерном терминале в Маниле (Филиппины), а также на балкер, проходящий по Сингапурскому проливу. Никто из членов экипажа не был ранен. Похожие нападения были совершены на суда в Индии, Индонезии, Малайзии и Вьетнаме. Насмотря на то, что в апреле не было ни одного случая похищения моряков ради выкупа, тем не менее в Центре предупредили о высокой угрозе таких нападений. Также особую опасность представляет проход по Сингапурскому проливу, где с начала года было совершено 12 нападений на суда.  
  Отметим, что самый серьезный инцидент в этом году произошел 17 января, когда в Малайзии пираты захватили в заложники восемь членов экипажа рыболовного траулера, троих удалось освободить 18 января, остальные до сих пор находятся в руках пиратов.
* С завтрашнего дня **14 украинских моряков – членов экипажа RUTA (IMO 8711899, флаг Украины), которые с апреля 2017 года задержаны в Ливии, — объявляют голодовку.** В связи с этим украинское посольство получило поручение проработать вопросы моряков, которые они подняли в своём обращении. По словам директора Департамента консульской службы Министерства иностранных дел Сергея ПОГОРЕЛЬЦЕВА, по делу членов экипажа танкера RUTA продолжаются судебные слушания, решением местного суда пребывание моряков под стражей продлено до июня 2020 года. Украина попыталась повлиять на ситуацию в нынешних условиях. Украинская сторона, использовав всемирную пандемию, 23 марта официально обратилась к Ливии с требованием освободить всех украинцев, содержащихся в пенитенциарных учреждениях страны. В МИДе отметили, что 29 апреля этого года Апелляционный суд города Триполи принял решение об изменении меры пресечения для членов экипажа танкера RUTA. В случае уплаты денежного залога (ориентировочно 21 тысяча долларов за каждого члена экипажа, всего — 14 украинских моряков) и при условии предоставления обязательств относительно присутствия граждан Украины на следующем судебном заседании, проведение которого планируется 11 июня, моряки могут быть переведены под домашний арест. С. ПОГОРЕЛЬЦЕВ подчеркнул: «Несмотря на все сложности, связанные как с распространением пандемии COVID-19, так и эскалацией боевых действий в Триполи, украинские дипломаты будут продолжать принимать все возможные меры с целью защиты прав и интересов граждан Украины, находящихся в Ливии».

**STANDARD CLUB ВЫСКАЗАЛ ОПАСЕНИЯ В СВЯЗИ С РАСПРОСТРАНЕНИЕМ ПРАКТИКИ ДИСТАНЦИОННЫХ ЛОЦМАНСКИХ ПРОВОДОК**

Один из ведущих специалистов в области предотвращения ущерба, страховой клуб Standard Club предупреждает о рисках, возникающих при осуществлении лоцманской проводки с берега, а не на мостика корабля. По мнению Standard Club, быстрое распространение практики дистанционной лоцманской проводки во время пандемии коронавируса может поставить под угрозу безопасность.

Администрации портов стали широко применять дистанционную лоцманскую проводку, при которой судно «ведёт» лоцман, который находится на берегу, при этом осуществляется трёхсторонняя связь между ним, мостиком судна и персоналом Службы управления движением судов (VTS). Делается это для того, чтобы предотвратить возможное заражение лоцманов при контакте с членами экипажей. Таким способом через Суэцкий канал в апреле осуществлялась проводка круизного лайнера Costa Diadema, на борту которого было выявлено 65 случаев заражения Covid-19.

Однако, не только лоцманы могут заразиться от моряков, но и моряки в некоторых портах опасаются, что поднимающийся к ним на борт лоцман может «принести» с собой опасный вирус. Вот что сказал один судовладелец: «Несмотря на соблюдение множества мер предосторожности и обеспечение наших судов полным набором средств индивидуальной защиты от заражения Covid-19, мы по-прежнему сталкиваемся с проблемами, связанными с прибытием на борт пилотов и представителей других местных служб, которые не пользуются ни масками, ни перчатками, игнорируют меры защиты или отказываются выполнять наши правила безопасности ».

Порты утверждают, что современные коммуникационные технологии, такие как информационные системы отображения электронных карт и GPS, делают возможной дистанционную лоцманскую проводку посредством нанесения на карту траектории движения судов в реальном времени. Еще до пандемии некоторые порты использовали дистанционную лоцманскую проводку в таких ситуациях, как штормовая погода, когда высадка пилотов на суда затруднена. Финляндия является одной из передовых стран в плане применения дистанционной лоцманской проводки за счет использования передовых автоматизированных технологий.

Однако заместитель директора по предотвращению потерь Standard Club Джон Долан (John Dolan) утверждает, что, несмотря на исключительные обстоятельства, вызванные коронавирусом, порты должны прибегать к дистанционной лоцманской проводке только в «чрезвычайных ситуациях». «Мы по-прежнему советуем проводить дистанционную лоцманскую проводку только тогда, когда это является обязательным требованием в соответствии с правилами порта и является необходимым для обеспечения безопасности судна или членов экипажа» - сказал он.

Долан спрашивал лоцманов о проблемах, связанных с возможными техническими сбоями в работе навигационных систем при проведении дистанционных проводок. Кроме того, существует широкий разброс в стандартах и уровнях владения языком среди членов команды мостика, что может вызвать трудности в коммуникации судно-берег.

Также, Долан считает, что сотрудники Служб управления движением судов могут не “чувствовать” судно так, как опытные лоцманы. «Капитаны всегда должны осознавать риск того, что сотрудник береговой СУДС, который консультирует его во время дистанционной лоцманской проводки, может не быть достаточно квалифицированным и опытным лоцманом. Этот человек, возможно, соответствует требованиям, предъявляемым к квалификации оператора СУДС, но может не иметь подробных знаний о судне и его характеристиках».

Долан считает особенно опасными те случаи, когда дистанционные лоцманскые проводки применяют для швартовых операций.

Опасная критика

Сторонники дистанционной лоцманской проводки в ответ на критику говорят, что сами лоцманы ставят под сомнение безопасность дистанционной проводки, чтобы не потерять свою работу. Тем не менее, Долан считает, что опасения лоцманов вполне обоснованы, и было бы неправильно игнорировать их замечания, исходя из того, что они говорят это лишь из желания защитить своё рабочее место.

*Tradewindsnews.com*

**ПРОИСШЕСТВИЯ**

* Приморские пограничники пресекли ввоз в РФ из Японии на теплоходе ***"Сильвер Дрим"*** элитного алкоголя на 2 млн рублей.Об этом ТАСС сообщили в Центре общественных связей (ЦОС) ФСБ России.  
  "В морском пункте пропуска "Владивосток - рыбный порт" в технологических отсеках палубы прибывшего из порта Тояма Синко (Япония) теплохода "Сильвер Дрим" выявлено более тысячи бутылок алкогольной продукции (виски, бренди, водка и др.) общей стоимостью около 2 млн рублей", - сообщили в ЦОС.Изъятый алкоголь направлен на экспертизу. По ее результатам будет принято процессуальное решение.
* **В Якутске обнаружен разлив нефтепродуктов на реке Лене** на месте затопления судна, сообщает ИА REGNUM со ссылкой на  пресс-службу Минэкологии республики. Разлив нефтепродуктов выявлен в водоохранной зоне Лены. Факт загрязнения воды подтвердил Якутский комитет государственного экологического надзора, который провел рейд совместно с представителями министерства экологии, природопользования и лесного хозяйства Якутии.По данным ведомства, выявлен факт затопления судна «Рефрижератор» с водоизмещением 1,5 тыс. т, который находится на отстое дамбы реки. С места происшествия отобраны пробы воды. Информация о загрязнении будет передана в Росприроднадзор, Восточно-Сибирское территориальное управление Росрыболовства и Роспотребнадзор. По данному факту будет проведена проверка.
* **В Мурманске благодаря вмешательству транспортной прокуратуры погашена задолженность по заработной плате в размере более 30 млн руб. перед сотрудниками АО «Мурманское морское пароходство»** (ММП), сообщила пресс-служба Северо-Западной транспортной прокуратуры. Мурманская транспортная прокуратура провела проверку исполнения трудового законодательства и установила, что перед сотрудниками АО «ММП» образовалась задолженность на сумму более 44 млн руб. С целью оперативного погашения задолженности по заработной плате прокуратура приняла комплекс мер реагирования. В отношении организации и директора возбуждены дела об административных правонарушениях по ч. 6 ст. 5.27 КоАП РФ (нарушение трудового законодательства). Кроме того, по материалам прокурорской проверки следственным органом возбуждено уголовное дело по ч. 2 ст. 145.1 УК РФ (полная невыплата свыше двух месяцев заработной платы).
* **Арбитражный суд Ростовской области продлил на пять месяцев конкурсное производство в ООО «Палмали каспийские морские проекты».** Информация об этом опубликована в картотеке суда.  
  «Из материалов дела усматривается, что, несмотря на осуществление конкурсным управляющим соответствующих действий по процедуре согласно пунктам 2, 3 статьи 129 Закона о банкротстве, конкурсное производство в настоящее время не может быть завершено по объективным причинам»,— говорится в материалах дела. Следующий отчет конкурсного управляющего назначен на 9 сентября.  
  Напомним, в августе 2019 года Арбитражный суд Ростовской области признал банкротом ООО «Палмали каспийские морские проекты» и открыл в отношении компании конкурсное производство. С иском о банкротстве в суд обратился Сбербанк, который потребовал вернуть 13,2 млрд рублей.
* **На борту судна AURORA CHRISTINE (IMO 9214862, флаг Индонезии) коллеги обнаружили без признаков жизни капитана.** Судно стояло у причала в Чилакапе на юге Явы. Капитану было 52 года и скончался он от инсульта. В связи со сложившейся ситуацией в мире из-за пандемии коронавируса все болезни как на берегу, так и на судах пытаются связать с COVID-19. Несмотря на то, что смерть капитана не была с этим связана, местные власти предприняли все превентивные меры на случай, если бы на борту обнаружили COVID-19.Сначала всех членов экипажа протестировали на наличие коронавируса в организме, и результаты были отрицательными. И только после этого с борта сняли тело умершего, но, как и полагается сегодня, в соответствии со всеми протоколами биологической опасности.
* **Дайверы ВМС Колумбии обнаружили контейнер, прикрепленный к подводной части корпуса рефрижераторного судна STAR COURAGE** (IMO:9765859), во время ее пребывания 29 апреля - 2 мая в колумбийских водах, передает englishforseafarers.com. Внутри контейнера было обнаружено 22 упаковки с амфетамином и «розовым кокаином». Судну было разрешено возобновить свой рейс, оно должно отправиться в Испанию после захода в порты Доминиканской Республики и Коста-Рики. В официальном заявлении власти не имеют подозрений к экипажу.
* **Администрация порта Салоники сообщила о столкновении с участием двух контейнеровозов, произошедшего 30 апреля**. Контейнеровоз Uni Assure во время маневрирования в порту навалил на стоявший у причала контейнеровозом Pacaya. В результате аварии суда получили небольшие повреждения.Оба контейнеровоза покинули Салоники утром 1 мая. Uni Assure направился в Пирей, Pacaya в Измир (Турция).Uni Assure, Container Ship, IMO 9130597, MMSI 357398000, позывной 3FHV9, флаг Panama [PA], валовая вместимость 14807, дедвейт 15511 т, длина 165.1 м, ширина 27.1 м, год постройки 1999.Pacaya, Cargo/Containership, IMO 9330276, MMSI 304220000, позывной V2CH3, флаг Antigua Barbuda [AG], валовая вместимость 9957, дедвейт 13749 т, длина 147.87 м, ширина 23.25 м, год постройки 2007, порт приписки SAINT JOHN'S.
* По меньшей мере семь членов экипажа погибли, 22 пострадали при **пожаре на нефтеналивном танкере Jag Leela** в индонезийской провинции Северная Суматра, сообщает газета Jakarta Post. Как сообщается, инцидент произошел в понедельник утром в порту Белаван в индонезийском городе Медан. Во вторник поисково-спасательная группа обнаружила тела в различных частях корабля, в том числе на палубе. По словам члена поисково-спасательной команды, только одного погибшего удалось идентифицировать, остальные тела сильно обгорели. Предположительно, жертвы оказались заперты внутри корабля во время пожара.Как заявил представитель полиции Северной Суматры Наингголан, число жертв может возрасти, поскольку поисковая операция еще продолжается. Причина пожара выясняется.
* **Эсминец военно-морских сил Ирана Jamaranпо ошибке обстрелял другой военный корабль.**По данным gcaptain.com, в результате происшествия 19 моряков были убиты, ещё 15 были ранены, однако в СМИ данные о числе погибших разнятся. Инцидент произошел во время учений в Оманском заливе. После обстрела пострадавшее судно Konarak затонуло.
* 10 мая в Сингапурском проливе к югу от острова Святого Иоанна произошло **столкновение контейнеровоза SHAHRAZ и сухогруза SAMUDRA SAKTI I, сообщает** fleetmon.com. Судно SHAHRAZ выполняло рейс из порта Кланг в Яншань, Китай. Сухогруз SAMUDRA SAKTI I шел из Белавана в Баях на юго-запад Явы. По предварительной информации, оба судна получили повреждения. Причина аварии неизвестна. Информация о пострадавших отсутствует.
* **10 мая в Мексике был найден мертвым гражданин Украины, член экипажа грузового судна Panamax Alexander.** Об этом сообщил директор департамента консульской службы  МИД Украины Сергей Погорельцев. “10.05.2020 в посольство Украины в Мексике поступило сообщение об исчезновении на пути к мексиканскому порту г. Масатлан, штат Колима, с борта грузового судна “Panamax Alexander” (флаг Кипра, ИМО 9233492) гражданина Украины – члена экипажа судна. После обнаружения отсутствия моряка на борту судна, капитаном был инициирован розыск члена экипажа по месту возможного падения в море и сообщено о чрезвычайном происшествии администрацию порта г. Масатлан. К поисковым работам были привлечены средства Военно-морского флота Мексики. В этот же день 10 мая  тело гражданина Украины было найдено местными рыбаками”, – сообщил он.Агентство “Интерфакс-Украина” передает, что по факту возбуждено уголовное дело, мексиканскими правоохранительными органами проводится расследование. Также Сергей Погорельцев добавил, что посольство Украины в Мексике принимает меры по розыску родственников умершего гражданина Украины. Дело находится на контроле Департамента консульской службы МИД и посольства Украины в Мексике.
* Контейнеровоз **BARBARA** вынужден находиться на карантине до 17 мая в Барилии, сообщает fleetmon.com. Судно стоит на якорной стоянке порта Сантос. Ранее у 10 членов экипажа был диагностирован коронавирус. Контейнеровоз прибыл в Сантос 1 мая и 2 мая встал на якорную стоянку. После завершения погрузочно-разгрузочных работ в порту у членов экипажа BARBARA были взяты анализы. Результаты тестов стали известны 9 мая. Анализы у 10 моряков были положительными. Заболевшие не нуждаются в интенсивной терапии или госпитализации. Коронавирус они переносят в лёгкой форме.

**АРКТИЧЕСКОЕ СУДОХОДСТВО И СЕВМОРПУТЬ**

* Правительство Российской Федерации  поддержало поправки, подготовленные ко второму чтению законопроекта «О внесении изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации». Об этом сообщает пресс-служба Минвостокразвития РФ.Проект федерального закона, поправки к которому были рассмотрены на заседании правительства РФ 30 апреля, входит в основной пакет законопроектов, направленных на формирование общих мер государственной поддержки предпринимательской деятельности в Арктике.**Среди представленных правительству поправок – предложение предусмотреть возможность и условия применения резидентами Арктической зоны России льготы по налогу на прибыль.**Кроме того, для резидентов Арктической зоны, осуществляющих добычу твердых полезных ископаемых, планируется установить вычет из налога на добычу полезных ископаемых. Вычет распространяется на добычу твердых полезных ископаемых, кроме угля, только на новых месторождениях. Объем налогового вычета не сможет превышать осуществленных инвестиций в транспортную, энергетическую и иную инфраструктуру, необходимую для освоения месторождения, а также обогатительные и перерабатывающие мощности, а инфраструктура и мощности должны быть введены в эксплуатацию не ранее 1 января 2021 года.Срок применения налогового вычета - до конца 2032 года.«По оценке министерства, механизм налогового вычета будет стимулировать реализацию не менее пяти инвестиционных проектов с объемом капитальных вложений 99,5 миллиардов рублей и созданием 4,5 тыс. рабочих мест», - отметил глава Минвостокразвития Александр Козлов.По итогам заседания правительство РФ приняло решение одобрить проект поправок в законопроект и направить их в Государственную Думу в установленном порядке.Как сообщалось ранее, основной пакет законопроектов, куда входят документыа, направленные на формирование общих мер государственной поддержки предпринимательской деятельности в Арктике и влекущие вслед за этим изменения в Налоговый кодекс страны и ряд законодательных актов Российской Федерации, принят Госдумой в первом чтении.
* **Проект стратегии развития Арктики до 2035** года планируется представить на подпись президенту в июле 2020 года, сообщил журналистам по итогам заседания Госкомиссии по Арктике заместитель председателя правительства России Юрий Трутнев. «Все вопросы по Стратегии сняты сегодня на комиссии, дальше будем ее дорабатывать, на базе Стратегии будет разработана новая госпрограмма», - сказал Юрий Трутнев.По его словам, после принятия всех законов, предоставляющих льготы и преференции инвесторам в Арктике, количество инвестпроектов в арктической зоне, как ожидается, вырастет.Юрий Трутнев отметил, что приоритеты правительства в Арктике остаются неизменными, пересматривать их не планируется.Напомним, министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики 7 мая 2020 года внесло в правительство Российской Федерации проект Стратегии развития Арктической зоны России и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года.Как отметил министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов, в 2019 году система государственного управления «приведена в соответствие с вызовами в сфере развития Арктической зоны: пересмотрен состав и полномочия арктической Госкомиссии, наше министерство наделено полномочиями по развитию Арктики, принято решение о расширении компетенций институтов развития Дальнего Востока на Арктическую зону».Он добавил, что в настоящее время идет работа над документами стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности.Документ разработан в целях реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, утвержденных указом президента России 5 марта 2020 года. Стратегия определяет основные направления и задачи развития Арктической зоны России, а также механизмы, этапы и ожидаемые результаты их реализации.
* В рамках заседания Госкомиссии по Арктике под руководством заместителя председателя правительства России Юрия Трутнева развернулась дискуссия относительно **планов введения понятия Северного морского транспортного коридора, фактически расширяющего Северный морской путь** (СМП, Севморпуть) до Баренцева моря с запада и до Камчатки с востока, следует из видеотрансляции заседания. «В проекте Стратегии (развития Арктики - ред.) применяются два понятия: Северный морской путь и Северный морской транспортный коридор как более широкое понятие всего коридора от Мурманска до Камчатки. Если мы хотим обеспечить конкурентоспособность Севморпути, то мы должны развивать границы коридора шире, то есть брать западную окраину и восточную, создавая там порты-хабы. Поэтому мы ввели такое понятие в проект стратегии, которое включает в себя Севморпуть. Мы согласовали его с Минтрансом, Росатомом и МИДом России. Ни мы, ни МИД России не видит никаких негативных правовых последствий использования этой терминологии», - сказал в ходе заседания заместитель министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков.  
  Юрий Трутнев, не возражая против сути этой идеи, призвал более тщательно подумать над терминологией. Напомним, что Северный морской путь начинается от Карских ворот на западе и от Берингова пролива на востоке. Такие границы были определены ввиду особенностей международного права, связанных с замерзаемостью морей. Как пояснил ранее в интервью «ПортНьюс» заместитель директора дирекции – директор департамента развития Северного морского пути и прибрежных территорий дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко, по сути речь идет о возрождении использовавшегося во времена СССР понятия Главсевморпути.  
  «Это не замена Севморпути, но это более правильная с точки зрения экономики модель развития наших северных морей», - объяснил он.
* **Объем грузов, перевезенных по Северному морскому пути (СМП) в январе - апреле 2020 года, составил 10,05 млн тонн. Данный показатель увеличился на 4,5%** по сравнению с объемом грузоперевозок за аналогичный период 2019 года.Об говорится в сообщении, размещенном на странице Росморречфлота в Instagram. Ранее исполняющий обязанности руководителя администрации СМП Николай Монько сообщил ТАСС, что в 2020 году ожидается умеренный прирост грузоперевозок по Севморпути. "За январь - апрель перевезено 10,05 млн тонн грузов, что на 4,5% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года", - говорится в сообщении. По информации администрации СМП, в 2019 году общий объем грузоперевозок по СМП составил 31,5 млн тонн. Таким образом, объем грузоперевозок в акватории в прошлом году увеличился на 56,7% (объем грузоперевозок в 2018 году составил 20,1 млн тонн). Объем транзитных грузоперевозок в 2019 году вырос почти на 41,9% и составил 697,2 тыс. тонн (в 2018 году 491,3 тыс. тонн). Основными пунктами, через которые осуществлялись грузоперевозки по СМП в 2019 году, стали порты Сабетта (20,5 млн тонн), Дудинка (1,5 млн тонн) и терминал вблизи мыса Каменный (7,7 млн тонн).  
  Северный морской путь (СМП) - судоходный маршрут, главная морская коммуникация в российской Арктике. Проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево море, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово). СМП соединяет европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему. Длина пути составляет 5 600 км от пролива Карские Ворота до Бухты Провидения.  
  Согласно стратегии развития Арктики до 2025 года, проект которой 7 мая Минвостокразвития внесло на рассмотрение правительства, запланирован значительный рост по объему перевозок по Северному морскому пути. Если в 2018 г. они составили 20,1 млн тонн, то к 2024 г. объемы перевозимых грузов возрастут до 80 млн т, к 2030 г. - до 120 млн т, к 2035 г. - до 160 млн т. В том числе объемы транзитных перевозок достигнут 10 млн тонн в 2035 году.

**ЗАПРЕТ НА ФЛОТСКИЙ МАЗУТ В АРКТИКЕ: ЭКОЛОГИЯ ИЛИ ПОЛИТИКА?**

В феврале 2020 года на седьмой сессии Международной морской организации (ИМО) члены ЕС совместно с США представили предложения распространить на Арктику применение требований правила Международной конвенции МАРПОЛ, которым запрещается использование и перевозки в Антарктиде тяжелой сырой нефти и тяжелого топлива.

В начале дискуссии по этой проблеме запрет обосновывался необходимостью замедления изменением климата и принятия мер по предотвращению роста температуры окружающей среды. Обоснована ли инициатива с точки зрения науки или это политика, направленная на сдерживание развития арктической зоны России? На этот вопрос газете "Морские вести России" ответил заведующий лабораторией Центрального научно-исследовательского института морского флота (АО «ЦНИИМФ»), кандидат химических наук Геннадий Семанов.

Предложения, от которых ИМО никогда не отказывается

К сожалению, отчет подкомитета и, соответственно, окончательное решение по предложению еще не опубликованы, но практика работы в ИМО показывает, что если ЕС и США что-то предлагают, то ИМО это предложение принимает, возможно, с небольшой корректировкой.

Для того чтобы предложение не выглядело очень строгим, авторы предложили принять во внимание проблемы прибрежных арктических стран и позволить им при определенных условиях отсрочить дату вступления в силу правила на 5 лет.

Следует отметить, что ранее речь шла только о запрете использования и перевозки в качестве судового топлива тяжелого топлива. Запрет перевозки его и сырой нефти в качестве груза не обсуждался. Вместе с тем документом, представленным ЕС и США, запрещается и перевозка их в качестве груза, что вызовет значительные трудности в вывозе нефти с российских арктических месторождений.

Эта коварная сажа…

Были представлены документы, которые доказывали, что в Арктике сажа (более правильно говорить «черный углерод»), выбрасываемая судовыми дизелями, выпадает на лед и ускоряет его таяние. Это приводит к повышению температуры окружающей среды, так как свободная ото льда вода в отличие от снега поглощает солнечное излучение и нагревается. Россия, проведя математическое моделирование распространения сажи, выброшенной с судов, по методике, принятой в ЕС, показала, что сажа в основном выпадает не далее 500 км от судна и ее влияние на увеличение температуры окружающей среды не может превышать 0,05 0С, что пренебрежимо мало. Таким образом, выбросы сажи могут оказывать влияние на таяние снега и льда, только если суда находятся в ледовых условиях.

В то же время все расчеты авторов предложения о запрете базировались на данных о судоходстве в Северо-Западной Атлантике, которое весьма интенсивно, но осуществляется на расстоянии более 1000 км от кромки льда, следовательно, выбросы с этих судов не могут оказывать какое-либо заметное влияние на климат. Данные исследований были представлены Россией в ИМО, но мнение сторонников запрета они не поколебали и был выдвинут другой аргумент за запрет тяжелых сортов топлив: их разлив в Арктике приведет к катастрофическому невосполнимому ущербу окружающей среды. Однако и это обоснование весьма спорно. Любой крупный разлив нефти в Арктике будет катастрофическим для района разлива. Однако разлив легких сортов нефти более опасен для морской среды, чем тяжелых сортов нефти.

В целом, запрет использования и перевозок тяжелых сортов нефти не обеспечит безопасность окружающей среды Арктики и направлен на сдерживание развития арктической зоны России. Поэтому возражать против запрета необходимо не с точки зрения затрат, а с экологической точки зрения.

*По материалам газеты «Морские вести России» № 2 за 2020 г.*

**НОВОСТИ ПОРТОВ**

* **Немецкая компания HPC Hamburg Port Consulting ("дочка" HHLA - лидер грузоперевозок в Европе) оценила перспективы грузоперевозок создаваемой портовой особой экономической зоны (ОЭЗ) в Астраханской области** и подтвердила целесообразность строительства контейнерного терминала в регионе. Об этом совещании рабочей группы по развитию международного транспортного коридора "Север-Юг" рассказал гендиректор ОЭЗ "Лотос" Сергей Милушкин. Его слова приводит ТАСС. Создание на Каспийском побережье портовой ОЭЗ обсуждалось в мае прошлого года на совещании по вопросам социально-экономического развития области с участием президента РФ Владимира Путина. В декабре власти Астраханской области направили заявку на создание портовой ОЭЗ в Минэкономразвития РФ, реализация проекта позволит загрузить мощности астраханских портов и развить портовую инфраструктуру. С немецкой компанией HPC Hamburg Port Consulting был заключен договор на проведение исследования экономической целесообразности планируемого объекта."Немцы подтвердили целесообразность строительства контейнерного терминала в регионе. Мы рассчитываем, что на следующем заседании рабочей группы инвестор сможет представить детальный отчет по результатам исследований", - добавил Сергей Милушкин на совещании. Ранее сообщалось, что портово-логистическая компания (ПЛК) "Каспий" (Астраханская область) планирует вложить не менее 15 млрд рублей в строительство порта для обработки контейнерных грузов на территории портовой ОЭЗ.  Проект портовой ОЭЗ планируют реализовывать в течение нескольких лет, ориентировочно до 2024 года. Сейчас астраханские порты Оля и Астрахань загружены всего на 15-20% - их общий грузопоток составляет примерно 2,5-3 млн тонн грузов в год. При успешной реализации проекта в Астраханской области должен быть создан крупнейший на Юге России контейнерный хаб.
* Идея создания сухогрузного района **порта Тамань** общей мощностью до 92 млн тонн грузов относится к 2013 году. Вложения в масштабный проект государственно-частного партнерства развития портовой инфраструктуры тогда оценивались в 88 млрд рублей. Предполагалось, что частные инвесторы возьмут на себя две трети затрат, а государство – треть. Проект был включен в состав Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Число потенциальных инвесторов тогда превысило десяток. Однако дальше намерений дело не пошло.Начало работы первой очереди нового района порта Тамань изначально было запланировано на 2020 год, но позже сдвинуто на 2024 год, когда заканчивается действие Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Определенную роль в задержке проекта сыграло строительство Крымского моста.По новым планам в 2020 году планируется лишь заключить концессионное соглашение с инвесторами сухогрузного района. Так что есть сомнения, что его успеют построить в срок, учитывая, что до сих пор не готова окончательная документация.Последняя новость об этом проекте, появившаяся в январе 2020 года, касалась общественных обсуждений техзадания на проведение оценки воздействия проекта на окружающую среду. Но процедура эта исключительно формальная, и на начало фактической реализации проекта она почти никак не влияет. Подписание реальных соглашений с бизнесом и утверждение плана работ на местности откладывается раз за разом.В ноябре 2019 года в Минтрансе заявили, что соглашение о строительстве сухогрузного района порта Тамань будет заключено до конца года. Но этого так и не произошло, а в январе сменился состав правительства РФ. После того как стало известно, что планируемая мощность сухогрузного района сократилась более чем в 4 раза, «МП» направил запросы в заинтересованные органы власти и организации, так или иначе участвующие в реализации проекта, в том числе и в частные компании, с просьбой прокомментировать ситуацию. Однако нигде не получил ответа на свои вопросы.В управляющей компании «РМПТамань», подконтрольной ФГУП «Росморпорт», доли в которой по первоначальному плану должны были получить инвесторы, редакции, например, ответили, что комментировать проект нет смысла до тех пор, пока идет его обсуждение.До последнего времени предполагалось, что основную инвестиционную нагрузку на себя возьмут угольные компании. Так, в июле прошлого года «Росморпорт» направил пулу инвесторов, в который вошли «Кузбассразрезуголь», СУЭК, «Металлоинвест» и РЖД, предложения выкупить доли в компании «РМП-Тамань». Первым трем из названных компаний предлагались доли по 22,5%, РЖД – 10%. Соответственно «Кузбассразрезуголь», «Металлоинвест» и СУЭК должны были обеспечить фондирование проекта в объеме примерно по 20 млрд рублей, РЖД – порядка 10 млрд рублей. Часть средств планировал инвестировать сам «Росморпорт», который останется владельцем доли в «РМПТамань» также в 22,5%.Однако в сентябре 2019 года Министр транспорта РФ Евгений Дитрих сообщил, что пул инвесторов проекта может быть пересмотрен. Угольные компании к тому моменту потеряли интерес к проекту «в связи с изменением рыночной конъюнктуры», то есть в связи с падением спроса на уголь в Западной Европе. Поэтому, по словам Е.Дитриха, якорным инвестором мог бы стать «Металлоинвест». Кроме того, министр отметил: «Конфигурация и модель проекта не раз менялись, однако планы по строительству порта к 2024 году сохраняются».Примерно тогда же замминистра транспорта заявил, что проектная мощность сухогрузного района может быть снижена и что его легко можно будет переориентировать на работу с другими видами грузов. «Мы проектируем порт так, чтобы можно было потом добавлять другие терминалы. Возможно, если состав участников изменится и отпадут основные объемы грузов, то проект будет уменьшен, это объективно», – говорил он.Позднее стало известно, что поучаствовать в проекте пригласили группу аграрных компаний «Эфко», уже имеющую терминалы в порту Тамань, которыми оперирует компания «Пищевые ингредиенты». В то же время сам проект строительства сухогрузного района в Тамани вошел в федеральную адресную инвестиционную программу на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 годов, которую в декабре прошлого года утвердило Минэкономразвития.Между тем эксперт в области инвестиций в морские порты высказал «МП» сомнения по поводу того, что сухогрузный район порта Тамань успеют запустить к 2024 году. По его словам, инвестиционной активности на рынке сейчас нет, и государство, и потенциально заинтересованные в реализации проекта компании медлят, ожидая друг от друга первого шага. Компании, которым в последнее время надо было решить проблему отправки своих грузов, уже нашли другие выходы в море, и спроса на новые мощности пока нет. «На строительство порта уходит как минимум четыре года плюс еще год – на формирование пакета документации, – говорит эксперт. – Поэтому в запланированные для реализации проекта сроки уложиться вряд ли получится».
* Правление **Рижского Свободного порта** пересмотрело бюджет Свободного порта - запланированные расходы и инвестиции сокращены на одну пятую или примерно на 10 млн евро. Как указано в сообщении администрации порта, это было сделано с учетом снижения экономической активности во всем мире в результате глобальной пандемии COVID-19 и неопределенности относительно того, как быстро и с какой интенсивностью международные грузовые и пассажирские перевозки восстановятся после простоя. Тем не менее, Рижский Свободный порт продолжает работать в полном объеме, а также продолжается реализация нескольких инвестиционных проектов, важных для порта и города.  
  «Сейчас, с финансовой точки зрения, нам удалось создать достойную «подушку безопасности», чтобы порт мог продолжать работать и развиваться. В то же время мы внимательно следим за экономической ситуацией, предполагая, что в случае необходимости в этом году придется еще раз пересмотреть позиции по расходам и доходам. В настоящее время ясно, что мы продолжим работу над некоторыми инвестиционными проектами, которые имеют большое значение для Риги - такими, как строительство путепровода на Кундзиньсале, обеспечивая снижение потока грузов через центр Риги, или проект восстановления берегового укрепления в Болдерае, смытого осенними штормами», - рассказал газете Latvijas av?ze председатель правления Рижского Свободного порта Виестурс Зепс.  
  Кроме того, в настоящее время ведется целенаправленная работа по подаче заявки на европейское финансирование для реконструкции обоих волноломов порта, что даст возможность углубить и расширить подходной канал к порту. «Это возможность значительно укрепить позиции Рижского порта в жесткой конкуренции с портами региона Балтийского моря - суда с большим тоннажем смогли бы заходить в Рижский порт, соответственно были бы созданы условия для транспортировки и перевалки больших объемов грузов», - отметил В.Зепс. В то же время председатель Правления Свободного порта подчеркнул, что, несмотря на то, что общий грузооборот снижается из-за уменьшения грузов энергоносителей, в Рижском порту наблюдаются положительные изменения в обороте других групп грузов, например, стремительно растет грузооборот зерна и различных лесоматериалов, сравнительно стабильны и объемы контейнерных грузов. В этом году в Рижском порту появились и новые грузовые группы - например, цемент. «Рижский порт адаптируется к новым условиям. Мы работаем над стратегией и думаем о том, как интегрироваться в новые глобальные транспортные сети, реагировать на изменения потоков, работать над новыми проектами», - подчеркнул председатель правления Рижского Свободного порта. «В то же время мы считаем, что данный кризис открывает возможности для Рижского порта как нового логистического центра, ведь движение грузов в мире не прекращено, а в кризисной ситуации грузоперевозчики ищут новые маршруты и новые возможности для транспортировки, перевалки и обработки грузов в обоих направлениях - как в Рижский порт, так и из него», - отметил Виестурс Зепс. Рижский свободный порт расположен на обоих берегах устья Даугавы (Западная Двина), общая территория порта – около 6,3 тыс. га, длина причалов – 13,8 тыс. м, максимальная осадка судов у причала - 12,2 м. До 80% грузооборота Рижского свободного порта составляют транзитные грузы, направляемые в страны СНГ или получаемые из них. Грузооборот порта Рига за 2019 год составил 32,7 млн тонн.
* **Sinopec Corp , ведущая китайская энергетическая и химическая корпорация, 9 мая этого года ввела в эксплуатацию крупнейший нефтехимический порт в Китае.** Запуск ознаменовался успешной швартовкой и разгрузкой танкера VLCC «New Renown» с ближневосточной нефтью. Судно доставило 300 тыс. тонн саудовской сырой нефти, предназначенной для нефтеперерабатывающего завода Sinopec Zhongke, который является частью Чжаньцзянского интегрированного нефтеперерабатывающего и нефтехимического комплекса в провинции Гуандун, также известного как Китайско-кувейтский интегрированный нефтеперерабатывающий и нефтехимический комплекс По данным Sinopec, новый порт, расположенный в 1,1 км от нефтеперерабатывающего завода Sinopec, имеет восемь терминалов, включая причал для перевалки сырой нефти, рассчитанный на суда дедвейтом 300 тыс. тонн, причал для танкеров дедвейтом 100 тыс. тонн и вспомогательные сооружения, обеспечивающие сумарную мощность 34 млн тонн в год.На сегодняшний день причал для танкеров дедвейтом 100 тыс. тонн является крупнейшим внутренним терминалом по перевалке нефтепродуктов с пропускной способностью 5,61 млн тонн в год. Терминал обеспечивает удобный доступ к очищенной нефти и химическим продуктам для основного внутреннего рынка Sinopec, а также для отгрузки на экспорт н мировые рынки, сообщает корпорация.Общий объем инвестиций на первом этапе проекта завода составляет более 40 млрд юаней (1,4 млрд долларов), мощность на первом этапе – более 10 млн тонн очищенной сырой нефти и 800 тыс. тонн этилена в год.Предполагается, что в целом инвестиции превысят 60 млрд юаней. Дополнительный объем производства поможет развитию производственной цепочки нефтеперерабатывающей и химической промышленности, а также придаст новый импульс экономическому развитию района Большого залива.В настоящее время в рамках проекта заняты более 18 тыс. строителей, 28 из 30 основных производственных объектов были запущены. Ожидается, что окончательно проект будет полностью завершен и заработает к концу июля.
* **Грузооборот морских портов России за период с января по апрель вырос на 3,7%,** составив 280,13 млн тонн по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В том числе объем перевалки сухих грузов составил 121,77 млн тонн (+3,1%), наливных грузов -  158,36 млн тонн (+4,2%). Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота.  Грузооборот морских портов Арктического бассейна сократился на 4,4%, составив 33,14 млн тонн, из которых объём перевалки сухих грузов составил 9,25 млн тонн (-7,2%), наливных грузов -  23,89 млн тонн (-3,3 %).  Грузооборот морских портов Балтийского бассейна увеличился на 3,3% до 87,83 млн тонн. Сухих грузов перевалено 35,18 млн тонн (-1,8%), наливных – 52,65 млн тонн (+7,0%).  Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна прибавил 8,3% до 86,48 млн тонн. Объём перевалки сухих грузов - 33,24 млн тонн (+14,0%), наливных – 53,24 млн тонн (+5,0%).  Грузооборот морских портов Каспийского бассейна вырос на 28,7% и составил 2,95 млн тонн. Сухих грузов перевалено 1,31 млн тонн (+46,0%), наливных грузов – 1,64 млн тонн (+17,0%).  Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна увеличился на 2,2% до 69,73 млн тонн. Объём перевалки сухих грузов достиг 42,80 млн тонн (+1,0%), наливных – 26,93 млн. Тонн (+4,0%
* **"Роснефть" планирует построить порт в бухте "Север" на Таймыре** под нужды проекта "Восток ойл" мощностью 115 миллионов тонн нефти в год. Об этом сообщает агентство «Прайм» со ссылкой на представителя нефтяного холдинга."Инфраструктура — это порядка 2 тысяч километров магистральных трубопроводов, около 7 тысяч километров межпромысловых трубопроводов. Огромные парки для подготовки, хранения нефти. Порт – бухта "Север". Мы рассчитываем на максимальный объем перевалки в 115 миллионов тонн нефти", — сказал он.Представитель компании подчеркнул, что для проекта также будет построено 10 вертодромов, 3 аэродрома, порядка 50 судов будет заказано для обеспечения вывоза сырья и организации работы в порту. Также будет создано 100 тысяч новых рабочих мест, уточнил он. Он заметил, что компания планирует разместить в Красноярском крае учебные центры по подготовке кадров для работы в проекте. "Роснефть" также готова привлекать к работе в проекте учащихся техникумов, ПТУ и вузов Красноярского края. Он добавил, что синергия при реализации проекта имеет коэффициент 9,3. "То есть, на каждый вложенный рубль компанией синергия будет умножаться на 9,3. Что позволит обеспечить рост ВВП страны до 2% в год", — отметил он.Ранее во вторник "Роснефть" итогам рабочей встречи главы компании Игоря Сечина с президентом РФ Владимиром Путиным сообщила, что потенциал поставок нефти с арктического проекта "Восток ойл" оценивается в 2024 году в 25 миллионов тонн, в 2027 году – 50 миллионов тонн и к 2030 году – до 115 миллионов тонн.

**НОВОСТИ СУДОСТРОЕНИЯ**

* **Пятое судно класса Cleanbu строящееся для Klaveness Combination Carriers (KCC), являющейся частью норвежской судоходной компании Torvald Klaveness, было спущено на воду** в Китае.23 апреля новый корпус был перемещен из дока в море и впоследствии отбуксирован к причалу на верфи New Yangzi.Ожидается, что судно, которое будет называться MV Bangus, будет передано КСС в сентябре 2020 года. Это пятый из восьми комбинированных судов класса Cleanbu, строительство которых заказала компания.Однотипное судно Bangus и четвертое судно Cleanbu под названием MV Baleen планируется к поставке в июле 2020 года.Cleanbu имеют грузоподъемность 82 500 тонн и являются как полноценными танкерами для перевозки продуктов LR1, так и судами Kamsarmax, перевозящими чистые нефтепродукты (CPP), тяжелые жидкие грузы в виде CSS, а также все виды сыпучих продуктов.Как объяснили в Klaveness, следующее поколение комбинированных судов имеет усовершенствованную конструкцию, экологичные характеристики, а также эксплуатационную и техническую эффективность. В намеченных схемах торговли, Cleanbu будут иметь выбросы CO2 примерно на 40% ниже на перевозимый груз на тонну мили по сравнению со стандартными танкерами и сухогрузными судами, и достигнет цели ИМО на 2030 год по снижению интенсивности углерода на 40% по сравнению со стандартными судами.После поставки MV Bangus и MV Baleen KCC будет управлять парком из четырнадцати комбинированных судов.
* Группа компании "Морская Техника" имеет в своем составе собственную судоходную компанию. Именно для нее строится два сухогруза класса "река-море" в Турции. Сам проект называется "Камилла", назвали в честь дочери Абдула (генеральный директор ГК "Морская Техника" — прим. ред.). Известно, что в случае успешно пройденных испытаний судна, "Морская Техника" будет готова предложить проект российскому рынку. Стоит отметить, что "Морская Техника" арендовала в турецком городе Тузле верфь, где идет строительство сухогрузов. Помимо строительства двух судов, "МТ"  занимается переоборудованием трех судов проекта PSV в краболовов для другого отечественного заказчика. На верфи "Морская Техника" ведет весь инжиниринг, обеспечением работ.
* По заказу Росморречфлота в настоящее время строятся восемь судов технического флота, в том числе два земснаряда, пять промерных судов, экологическое и обстановочное суда. Об этом в ходе вебинара «Ожидает ли  перевозки грузов по рекам судьба гужевого транспорта?», организованного ИАА «ПортНьюс», сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.  
  По его словам, для поддержания параметров внутренних водных путей предусмотрено обновление обслуживающего флота. Средний возраст судов технического флота превышает 36 лет, они устарели физически и морально. Программа обновления технического флота уже реализуется, за период 2011-2018 годов построено 60 судов общей стоимостью 5,07 млрд руб.  
  «В настоящее время строятся восемь судов, в том числе два земснаряда, пять промерных судов, экологическое судно и обстановочное судно», - сказал Константин Анисимов.  
  Он отметил, что федеральным проектом «Внутренние водные пути» запланирована структурная и количественная оптимизация состава обслуживающего флота по бассейнам, которая обеспечит сокращение затрат на его содержание при изменении технологии выполнения путевых работ новыми инновационными судами технического флота с высокой степенью автоматизации, новыми обстановочными судами, оснащенными системами автоматической постановки, снятия и контроля местоположения буев, функционирующих на основе высокоточных технологий ГНСС ГЛОНАСС.  
  По словам Анисимова, в рамках Федерального проекта «Внутренние водные пути» до 2024 года планируется построить 118 ед. технического флота.
* **Три из пяти морских рудовозов самого большого тоннажа, прошедших конверсию, больше не эксплуатируются. П**о оценке BIMCO, очень крупные морские рудовозы (VLOC), переделанные из однокорпусных танкеров (VLCC), с истекающими долгосрочными контрактами на перевозку железной руды все чаще становятся невостребованными, поскольку на рынке им на смену приходят новые и более надежные суда, говорится в исследовании BIMCO. Начиная с июня 2017 года, 43% флота рудовозов типа VLOC были отправлены на слом, а еще 18% этих судов простаивают или находятся в поврежденном состоянии.«Трагический инцидент со Stellar Daisy поставил под сомнение аспект безопасности VLOCs. Теперь, через три года, три из пяти VLOCs больше не работают, поскольку их долгосрочные чартеры теперь истекли. В будущем устаревшие VLOCs будут постепенно выведены из рынка и заменены технологически превосходящими и более надежными судами», - говорит главный аналитик по судоходству BIMCO Питер Санд.К концу 2000 года однокорпусные нефтетанкеры типоразмера VLСС были переделаны в рудовозы (VLOC) в соответствии с решением IMO о постепенном выводе из эксплуатации однокорпусных нефтетанкеров к 2010 году. Имея на рынке дешевый и устаревший тоннаж танкеров  инвесторы рассматривали возможность переделать эти суда в рудовозы VLOC и задействовать их на долгосрочных, нередко 10-летних фрахтовых контрактах.В июне 2017 года BIMCO проанализировала флот супер-рудовозов VLOC, который на тот момент состоял из 51 судна со средним возрастом 23,8 лет, чуть не дотягивающих до предельного возраста 24,2 лет после которого они подлежат утилизации. В то время считалось, что имело экономический смысл использовать суда на долгосрочных контрактах, учитывая цену на вторичном рынке, равную стоимости лома и стабильную прибыль.Справедливо полагать, что расходы на техническое обслуживание и ремонт устаревших судов по сравнению с более молодым тоннажем значительно выше, однако оценка от 2017 года будет верна, при условии, что такие суда будут загружены по долгосрочным контрактам. Как только рудовозы VLOC перестают выполнять обязательства по долгосрочным контрактам, экономический стимул держать такие суда на плаву исчезает.По номинальной стоимости, в течение использования их в качестве перевозчиков руды, эти суда обеспечили солидную окупаемость  инвестиций, даже с учетом более высоких затрат на их техническое обслуживание. Хотя переделка из танкера в сухогруз обошлась примерно в $12-15 млн, плюс стоимость самого судна, доходы от перевозки по долгосрочным контрактам на перевозку руды из Бразилии в Китай превысили расходы на приемлемую величину.С момента последнего анализа это флот подвергся значительным сокращениям и в нем осталось всего 28 рудовозов, восемь из которых простаивают в Лабуане, в специально отведенном для этого месте. С июня 2017 года 22 судна пошли «под нож», а еще один поврежден и не находится в эксплуатации. Поэтому вполне вероятно, что рудовозы VLOC переделанные из танкеров скоро станут памятью о прошлом.Инвестиционная стратегия преобразования дешевого тоннажа танкеров в сухогрузы, как представляется, вряд ли будет повторена в ближайшее время. Вместе с экономическим ростом появляются новые возможности. Рудовозы VLOC были приобретены и были заключены контракты на конверсию в 2007-2008 годах, когда наблюдался бум на рынке сухогрузных судов. Однако многие из конверсионных проектов были завершены, как финансовый кризис положил конец этому подъему на рынке.Эти переделанные сухогрузы вошли на рынок, который никогда не восстанавливался до предыдущих максимумов, но тем не менее оставался прибыльным в первые годы. В 2009 и 2010 годах индекс BDI в среднем составил 2,616 и 2,758 пункта, соответственно, что значительно ниже 6 390 пунктов, наблюдавшихся в 2008 году, но существенно выше средних показателей за 2011-2019 годы, которые никогда не превышали 1600 индексных пунктов.Многие из этих судов приближаются к среднему возрасту, когда они подлежат утилизации, и эти суда будут постепенно выведены из эксплуатации, как только истечет срок действия долгосрочных контрактов, по которым они задействованы. Тем не менее, новые рудовозы VLOC и даже более крупные суда типоразмерами Valemaxes, уже были поставлены на рынок. По этой причине утилизация переоборудованных рудовозов VLOC не создаст дефицита тоннажа на сухогрузном рынке.Возможно, даже верно обратное. С июня 2017 года по апрель 2020 года флот судов типа Capesize (дедвейтом +100 тыс.) вырос на 29,6 млн тонн (9,2%). С 2017 по 2019 год объем морских перевозок железной руды сократился на 17 млн тонн (-1,2%).
* **Thun Tankers BV разместил заказ на второй танкер грузоподъемностью 4250 тонн.** Заказанный танкер будет передан в мае 2022 года и вместе со своим ранее заказанным однотипным судном будут зафрахтованы британской компанией Geos Group Ltd. Оба судна будут построены по проекту NAABSA - «Not Always Afloat But Safely Aground», обеспечивающего возможность захода в порты с ограниченным приливом. В процессе проектирования был использован многолетний опыт Thun по созданию ресурсоэффективных, высококачественных судов. Фокус в том, чтобы максимизировать грузозабор судна и повысить производительность в порту; с возможностью допустить дальнейшее увеличение размеров грузовых партий в ограниченные нишевые порты. Эффективность использования ресурсов, новые правила и забота об окружающей среде были ключевыми в разработке нового типа судна. Два новостроя будут построены на Scheepswerf Ferus Smit B.V. в Нидерландах, с которыми у Erik Thun Group давние отношения. На верфи ранее было построено более тридцати пяти судов для Erik Thun Group.«С двумя высококачественными танкерами NaabsaMAX мы можем предложить повышенную гибкость в этом нишевом сегменте. Эти танкеры будут построены по новейшему проекту, что позволит Geos Group Ltd. и их клиентам получить доступ к наиболее эффективному и устойчивому транспортному решению, доступному в этом сегменте ». - Йоаким Лунд, технический директор, Thun Tankers BV.«Мы всегда стремимся соответствовать нашим различным требованиям клиентов с индивидуальными решениями. В эти особые времена мы особенно рады возможности выполнить это обещание с помощью специально построенного танкера для нашего близкого партнера Geos Group Ltd.» - сказал Йохан Келлссон, управляющий директор, Erik Thun AB «Как компания, мы очень уверены, что наше долгосрочное партнерство с Thun Tankers BV предоставит нам флот универсальных танкеров для продолжения предоставления нашим клиентам необходимого сервиса. Наличие в нашем распоряжении двух судов NaabsaMAX будет означать, что мы сможем укрепить свои позиции на рынке и продолжать предоставлять решения по доставке, которые делают нас более универсальными для наших клиентов, предлагая гибкость и доступ к нишевым портам по всей Великобритании, а также обеспечение того, чтобы наш парк был актуальным и находился на переднем крае дизайна». – выразил свое мнение Барри Ньютон, управляющий директор, Geos Group Ltd.
* **SCHOTTEL** поставила на турецкую верфь свои движители и систему герметизации для строящихся живорыбных судов. Норвежская компания, специализирующаяся в сегменте аквакультуры, Dess Aquaculture Shipping AS (Гримстад) приняла в эксплуатацию на турецком судостроительном заводе Sefine судно Aqua Skilsøy. Как сообщает SHOTTEL, это третье из шести судов для перевозки живой рыбы (LFC), заказанных норвежской компанией. Каждое из судов проекта Salt Ship оснащено решениями от SCHOTTEL, включающими винторулевые комплексы и вспомогательные винтовые боковые двигатели. В этих движителях используется запатентованная системой герметизации LEACON. Все шесть судов, каждый вместимостью 3,9 тыс. куб. м для перевозки живой рыбы, будут задействованы Dess Aquaculture Shipping AS для выполнения долгосрочных контрактов с Mowi ASA. Длина живорыбного судна – 84,4 м, ширина – 16 м. Судно оснащено дизель-электрической пропульсивной установкой, двумя ВРК типа SCHOTTEL SRP 360 FP (1,4 тыс. кВт каждая) с диаметром гребного винта 2,2 м и двумя боковыми подруливающими устройствами серии STT 1 CP (400 кВт). Такие движители обеспечат оптимальную эффективность и максимальную маневренность. На судне применена одобренная обществом DNV-GL система уплотнителей LEACON SCHOTTEL. Эта система герметизации предотвращает попадание воды в корпус редуктора и, что еще более важно, утечку масел в морскую среду. Вся серия из шести судов будет передана заказчику к апрелю 2021 года.
* **«Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота» («ГЦКБ Речфлота») завершило разработку технического проекта несамоходной баржи-площадки проекта SBD11018.** Об этом говорится в сообщении компании.Баржа-площадка предназначена для перевозки минеральных-строительных материалов, различных тарно-штучных, в том числе негабаритных грузов с удельной нагрузкой на палубу до 10 т/кв.м. Также судно может использоваться для транспортировки гусеничной техники с массой единицы 60-80 т и колесной техники с нагрузкой на ось до 10 т.Длина баржи-площадки проекта SBD11018 109,8 м, ширина 18,0 м, высота борта 4,5 м, осадка 2,8 м, валовая вместимость 2408 рег. т, грузоподъёмность 4350 т.
* **Из-за коронавируса и изменений в мировой экономике приостановлена доработка первого в мире автономного электрического фидерного контейнеровоза с нулевыми выбросами «Yara Birkeland».**Судно было спущено на воду на верфи Vard Braila в Румынии в феврале этого года. Планируется, что уже в мае контейнеровоз прибудет на норвежскую верфь Vard Brevik, где его оснастят системами управления и навигации.Сдача автономного электрического контейнеровоза была запланирована на первый квартал этого года, а полный переход на беспилотное управление и выполнение автономных операций – на 2022 год. Однако из-за коронавируса и изменений в мировой экономике вследствие пандемии эти сроки перенесены на неопределенный период. Напомним, Kongsberg и Yara объявили о совместной разработке автономного полностью электрического фидерного контейнеровоза в 2017 году. Длина судна составляет 80 м, ширина – 15 м, вместимость – 120 TEU.
* На реке Янцзы **успешно прошли испытания Zhongtiandianyun 001 - первого спроектированного и произведенного в стране электрического грузового судна**. Как сообщает ТАСС, в проектировании судна участвовала китайская государственная энергетическая корпорация State Grid. Согласно заявлению компании, судно питается от литиевой батареи и суперконденсатора, совокупной емкостью 1458 кВт/ч, что эквивалентно 40 электрическим автомобилям. Цикл зарядки составляет 2,5 часа, на одном заряде судно может пройти расстояние 50 км, сообщил директор по маркетингу State Grid Ли Яохонг. Проходящий через провинцию Цзянсу участок Янцзы является одним из самых оживленных водных путей в мире. Чтобы снизить нагрузку на окружающую среду, власти провинции построили в восьми городах вдоль реки Янцзы 4918 станций электрозарядки.
* **Балкер Berge Tateyama был передан Berge Bulk** 28 апреля в 08.39 (по сингапурскому времени), сообщила пресс-служба компании.Судно дедвейтом 63 000 т будет работать под флагом острова Мэн. Вместе с однотипным балкером Berge Yotei, судно входит в сегмент Ultramax.Балкер назван в честь горы Тейт, более известной как Татеяма, которая находится в южной части префектуры Тояма (Япония). Ее высота составляет  3 015 м, что делает ее одной из самых высоких гор в гряде Хида (также известной как Северные Альпы). Татеяма также является одной из «Трех Святых гор» Японии наряду с горой. Фудзи и Хаку.
* **Китайская верфь Hudong Zhonghua передала первый СПГ бункеровщик компании Total, зафрахтованный у MOL**, для обслуживания судов CMA-CGM.Судостроительный завод отметил, что судно в настоящее время является крупнейшим в мире бункеровщиком СПГ вместимостью 18 600 кубометров.Судно длиной 135 метров, названное Gas Agility, впервые оснащено системой удержания GT III Mark III Flex.Судно, заказанное японской компанией Mitsui O.S.K. Lines (MOL) будет работать в Северной Европе по чартерной сделке с французской компанией Total. Подразделение Total, Total Marine Fuels Global Solutions, будет использовать танкер для поставок СПГ коммерческим судам, включая 300 000 тонн в год для девяти сверхбольших новых контейнеровозов CMA CGM, задействованных на маршруте Европа-Азия, в течение периода не менее 10 лет.Gas Agility также использует СПГ в качестве топлива и полностью разжижает отходящий газ.
* **Китайская компания Submarinergy сообщила об имеющемся у нее оптимальном технологическом решении для хранения сырой нефти, которое стало бы более дешевым дополнением к сухопутным резервуарам и танкерам**. Компания уже в мае готова произвести первую партию плавучих нефтехранилищ вместимостью 5 тыс. тонн (CFSU). В таком резервуаре может храниться 35 тыс. баррелей нефти. Строительство потребует всего несколько недель. Как заверили в компании, такой резервуар рассчитан на 50 лет эксплуатации в морской воде.  
  Официальный представитель компании Чэнь Шуо рассказал Splash, что резервуары планируется строить на собственном заводе компании в Цзясине (Шанхай), первая партия будет доставлена крупному нефтетрейдеру в мае.Submarinergy рассчитывает получить заказы на росте спроса со стороны отрасли. В дальнейшем компания планирует производить плавучие установки CFSU большей вместимости – до 40 тыс. тонн. Китайская компания также предлагает своим клиентам возможность заключения 5-летнего фрахта и покупки плавучих установок
* Первый из двух **современных палубных перевозчиков, MV BoldWind,** был передан компании United Wind Logistics, второе судно должно быть передано в течение года. MV BoldWind начнет свое первое путешествие в Европу, где оно будет работать в долгосрочном чартере в оффшорной ветроэнергетике. Во время своего первого рейса судно перевозет лопасти ветрогенератора Vestas из Китая в Норвегию за счет DSV Panalpina.Современное судно типа Deck Carrier, дедвейт которого составляет 10 000 т, длина палубы – 128 м и ширина – 28 м, предлагает большую гибкость и привлекательность для транспортировки любого негабаритного или тяжелого груза. Современное судно сочетает в себе оптимизированную конструкцию корпуса и дизель-электрическую силовую установку в соответствии со своей областью обслуживания.Движительная система была поставлена компанией ABB и приводится в действие четырьмя дизель-генераторами MAN, работающими от высококачественного MDO. Кроме того, двигатели MAN соответствуют нормам выбросов IMO Tier III и оснащены системой селективного каталитического восстановления.«Мы гордимся тем, что подтверждаем стремление нашей компании занять лидирующие позиции в экологически чистой судоходной отрасли. Мы уже с нетерпением ждем получения второго однотипного судна MV BraveWind через четыре месяца», - сказал г-н Пушманн, управляющий директор UWL.
* **Японская технологическая компания Eco Marine Power начала технико-экономическое обоснование установки своей силовой и движительной установки с нулевым выбросом на танкер LR2**.Система известна как Aquarius Marine Renewable Energy (Aquarius MRE), и ее цель - дать возможность судам использовать возобновляемую энергию, используя энергию ветра и солнца. Она включает в себя множество автоматических жестких парусов, солнечных панелей морского класса, модулей накопления энергии, зарядного оборудования и компьютерных систем.Массив жестких парусов автоматически позиционируется компьютерной системой для наилучшего соответствия преобладающим погодным условиям и может быть опущен и храниться, когда он не используется или в плохую погоду.Исследование проводится в сотрудничестве с неназванным судовладельцем. Специалисты оценивают, как различные технологии могут снизить расход топлива и выбросы на борту судна, говорится в сообщении компании.В ходе исследования будут рассмотрены возможные места установки солнечных панелей и рам морского класса, системы накопления энергии, автоматизированной системы сигнализации и мониторинга, а также установки EnergySail.Моделирование ожидаемого расхода топлива и сокращения выбросов также будет исследовано в ходе исследования в сочетании с моделированием вычислительной гидродинамики (CFD) воздушного потока вокруг судна.EMP также изучает, какие солнечные панели морского уровня будут наиболее подходящими для проекта, и целесообразность добавления дополнительного оборудования, включая светодиодное освещение малой мощности и другие энергосберегающие устройства.Японские компании Teramoto Iron Works, Furukawa Battery Company, KEI System и Fuji Trading также участвуют в исследовании на этом этапе.
* Jan De Nul Group и Huisman объявили 29 апреля, что они объединили свои усилия для **производства тяжелого подъемного оборудования для морских инсталляционных судов следующего поколения компании Jan De Nul - Les Alizés и Voltaire.** В 2019 году Jan De Nul Group заключила контракт с Huisman на проектирование, строительство и поставку двух высоко инновационных кранов.Для кранов, которые станут самыми крупными в своем классе, компания Huisman разработала универсальный быстрый соединитель (UQC) на основе опыта эксплуатационной и инженерной группы Jan De Nul Group. Результатом является новаторская инновация, которая привела к значительному изменению более безопасных морских подъемных работ.Универсальный быстрый разъем - это интеллектуальный, модульный и прочный зажим, который устанавливается внутри нижнего блока крана. Это позволяет поднимать грузы через прямое соединение, без промежуточного такелажа и без помощи рук.Робби Де Бакер, директор Newbuilding в Jan De Nul Group сказал: «Наш отдел новостроев разработал Universal Quick Connector вместе с Huisman, нашим надежным партнером в области инновационных технологий. Это нововведение значительно повысит безопасность при морских работах по подъему и установке. С помощью этого UQC мы предоставляем нашим командам по монтажу на борту обоих судов лучшие средства для безопасного управления подъемными операциями. Это определенно улучшит и поддержит индустрию морских установок в целом».Хенк Ветерингс (Henk Weterings), технический директор Huisman заявил: «Мы рады, что Jan De Nul Group стала заказчиком нашего универсального быстроразъемного инструмента. Совершенствуя эту концепцию с эксплуатационным и процедурным опытом инженерных команд Jan De Nul, мы создали интегрированный инструмент, который повысит безопасность и удобство работы на борту. Мы предполагаем, что этот инструмент будет первым из многих в оффшорной индустрии подъема».Отсутствие необходимости в оснастке повышает безопасность и технологичность. Универсальный быстрый разъем прикрепляет и отсоединяет грузы и инструменты непосредственно к нижнему блоку крана без такелажа, полностью без помощи рук и полностью автоматически. Этот автоматизированный метод работы создает безопасную среду, в которой безопасность персонала не ставится под угрозу. Сложная задача - как правило, ручной (де) такелаж может быть подготовлена вне критического пути операции подъема.В целом, UQC также улучшает работоспособность. Поскольку такелаж больше не требуется, кран с UQC может оптимизировать доступную высоту подъема и работать под водой, когда традиционное оборудование сталкивается с трудностями при монтаже груза.Устройство активного вращения улучшает контроль нагрузки. UQC оснащен активным устройством вращения, повышающим оперативный контроль при присоединении нагрузки. Это позволяет вращать груз для точной настройки его ориентации без дополнительного оборудования, что позволяет точно позиционировать тяжелые компоненты, такие как ветряные турбины со строгими допусками по болтовым рисункам.Универсальный быстрый разъем соединяется с подъемным инструментом с помощью специального штифта. UQC может использовать любой подъемный инструмент, оснащенный этим штифтом. Благодаря своей универсальной конструкции, UQC также сможет поднимать существующие грузоподъемные инструменты с помощью промежуточной проушины и штифтового соединения. И если требуется обычная оснастка, в UQC может быть установлен традиционный крюк, снабженный штифтом.

**ОСК В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ: "РЕЧИ О ПЕРЕСМОТРЕ ДОГОВОРОВ ПОКА НЕ ИДЁТ"**

Наша судостроительная промышленность (да и любая другая промышленность в той или иной степени) все время живет от одного кризиса к другому. То ломаются производственные цепочки в девяностых, то гремят финансовые шторма в нулевых, то санкции вводятся, то рубль падает.

-Сейчас новая напасть – коронавирус и серьезные ограничительные меры, которые вынуждены вводить предприятия. Часть из них просто прекратила работу на энное время, часть пересмотрела кадровую политику, часть сосредоточилась на выполнении неотложных стратегических заказов.

Чем живет, как борется и что предлагает в условиях пандемии Объединенная судостроительная корпорация – это вопрос, который интересует сейчас очень многих. Мы решили обратиться прямо к первоисточнику. Предлагаем нашим читателям интервью с президентом ОСК Алексеем Рахмановым.

- Какова сейчас ситуация на предприятиях отрасли? Какие предприятия работают? Какие работают частично? Есть ли единые стандарты для предприятий корпорации по организации деятельности в нерабочие дни, объявленные 230-м указом президента от 2 апреля?

– В соответствии с указом президента и распоряжениями правительства на всех предприятиях ОСК с 30 марта был введен режим нерабочих дней и максимально оперативно были приняты все меры по противодействию распространения коронавирусной инфекции и обеспечению безопасности коллективов: санитарно-гигиенические мероприятия, исключение скопления людей, проведение тестирования везде, где это физически и технически возможно. В то же время, учитывая наличие у нас непрерывных производств и неотложных заказов, а также включение большинства наших предприятий в список системообразующих, был составлен рабочий график, максимально отражающий реалии сегодняшнего дня.

Естественно, что в этот период к работе в "офлайн-режиме" на предприятиях ОСК не будут привлекаться люди старше 65 лет, беременные женщины, а также сотрудники, имеющие определенные хронические заболевания. Большая часть работников, непосредственно участвующих в технологических процессах, необходимых для функционирования предприятий, приступили к выполнению своих обязанностей. Часть персонала, не задействованная в производственном процессе, переведена на удаленный режим работы или в режим нерабочих дней.  
На текущий момент доля работающих на производстве составляет примерно 60% от среднесписочной численности по корпорации. Где-то цифра выше, где-то ниже. Это касается как предприятий, выполняющих гособоронзаказ, так и тех, кто работает по гражданским проектам.  
Безусловно, выработаны единые подходы к организации деятельности наших предприятий в текущей ситуации. Они доведены до коллег соответствующим документом, который при этом может пересматриваться с учетом конструктивной обратной связи из регионов, поскольку везде есть своя специфика. В головной ОСК максимально оперативно разработан и 10 апреля введен новый стандарт системы менеджмента качества "Обеспечение безопасной деятельности АО "ОСК", в том числе санитарно-гигиенической безопасности в целях противодействия распространению новой коронавирусной инфекции (COVID-19)". Более того, я два раза в неделю по ВКС провожу расширенное заседание оперативного штаба с участием менеджмента ОСК и директоров всех наших ключевых заводов и КБ, на котором обсуждаются абсолютно все аспекты текущей ситуации.  
– Насколько критично для предприятий введение такого режима работы? Как это повлияет на сдаточную программу? Как на экономическое положение? Из каких источников будет оплачиваться это время работникам, не задействованным в этот период на рабочих местах, особенно это касается рабочих-сдельщиков? Есть ли единый подход к решению этих вопросов в рамках корпорации? Или каждый директор принимает решение в меру своего представления о прекрасном? Есть ли возможность и желание у корпорации финансово помогать предприятиям в решении возникающих вопросов?

– Подчеркну, что все взаимоотношения с работниками предприятий, находящимися непосредственно на производстве, а также на удаленном режиме работы или на самоизоляции, оформлены в рамках Трудового кодекса и в соответствии с разъяснениями Минтруда. Безусловно, эти режимы оказывают влияние на повседневную деятельность предприятий корпорации. В каком объеме – детально сможем оценить позже, после подведения итогов первого полугодия. При этом специфику предприятий, как и специфику регионов никто не отменял – не случайно и президент указал губернаторам на необходимость действовать в соответствии с обстановкой на местах и с учетом возможности/невозможности корректировки рабочего графика. Поэтому и у нас подход будет дифференцированным.  
Что касается всех волнующего вопроса зарплат – время нахождения работников на режиме нерабочих дней будет оплачиваться из фонда оплаты труда, запланированного в бюджетах предприятий на 2020 год. Корпорацией разработан единый подход к правилам оплаты труда различных категорий работников в данный период. Этот подход согласован с отраслевыми федеральными профсоюзными организациями и направлен на все предприятия корпорации обязательными указаниями еще в начале апреля. В соответствии с этим подходом рабочие-сдельщики на режиме нерабочих дней должны оплачиваться в размере оклада/месячной тарифной ставки и установленных трудовым договором надбавок и доплат, но в совокупности не менее 2/3 средней заработной платы работника.   
– Понятно, что силами предприятий и даже корпорации все проблемы решить не удастся. Потребуется и вмешательство государства. С какими предложениями ОСК обратилась или собирается обратиться в правительство? Есть ли шанс на корректировку договоров в связи с тем, что годовой фонд рабочего времени уменьшился на заметную величину, около 8%? Как ведут себя в этом вопросе заказчики – ВМФ, рыбаки, судоходные компании? Ведь их планы тоже должны быть гармонизированы с реальными сроками получения новых кораблей и судов.  
– Начну с конца. Что касается заказчиков, то предметной речи о пересмотре договоров пока не идет. Хотя практически везде отдельным пунктом контракта предусмотрена возможность корректировки при форс-мажоре. Серьезных сдвигов сроков в части наших обязательств мы также не ожидаем на текущий момент, хотя понятно, что нынешняя ситуация не может совсем не оказать влияние на сдаточную программу. Тем более, что есть понятные карантинные ограничения для работы подрядных организаций на наших площадках, в том числе приезда пусконаладчиков от иностранных производителей. Такие вопросы есть, но мы стараемся их так или иначе решать.  
По первой части вопросов, конечно, здесь вы правы, без помощи государства отечественной промышленности будет очень трудно справиться с последствиями разразившейся пандемии. Мы уже сформулировали свои предложения, которые направлены в правительство. Наши инициативы были также рассмотрены на недавнем заседании бюро правления Союза машиностроителей России под председательством Сергея Викторовича Чемезова, по итогам которого будет направлено письмо руководству страны.  
Из основных могу упомянуть: увеличение авансирования государственных контрактов в рамках ГОЗ до 80%, освобождение предприятий от уплаты штрафов, пеней, неустоек за срыв сроков поставки продукции в рамках ГОЗ, ВТС и продукции гражданского назначения, снижение налоговой нагрузки, предоставление каникул по лизинговым и кредитным платежам. Актуальными для судовладельцев будут такие меры, как докапитализация лизинговых программ, а также предоставление возможности использования лизинга для получения дополнительных квот на добычу (вылов) водных биологических ресурсов.  
Это, конечно, не весь список предложений, и здесь важно отметить, что примерно половина всех изложенных нами мер направлена на обеспечение ликвидности экономики, доступности денежных ресурсов. И главный вопрос здесь к Центральному банку. Возможно, настало время именно сейчас пойти на снижение ключевой ставки до минимального уровня – пусть это будет хотя бы три процента, хотя есть рациональное зерно и в предложениях ее обнулить. Дешевые и длинные деньги не только раскроют потенциал экономики, но и позволят нам, да и всем предпринимателям, раздвинуть горизонт планирования своего бизнеса и перезапустят деловую активность. Также считаю, что импортозамещение требует со стороны государства реальной, а не номинальной поддержки. А мы зачастую остаемся один на один с валом импорта и нежеланием конечных потребителей брать на себя риск использования отечественных конкурентных изделий.  
И, наверное, крайнее на текущий момент – в общих предложениях, на мой взгляд, одним из приоритетных является пакет мер по субсидированию потерь предприятий от нерабочего периода, расходов на оплату труда, приобретение СИЗов и содержание эпидемиологической инфраструктуры.  
– Все проблемы предприятий корпорации сейчас присущи и коллегам – поставщикам комплектации. Как поведут себя верфи уже как заказчики в вопросах корректировки договоров? Есть ли позиция ОСК по этому вопросу?  
– Естественно, возникший форс-мажор касается не только нас, но и внесет свои коррективы в планы наших поставщиков. Нам уже поступают уведомления о форс-мажоре от некоторых из них, и здесь мы работаем по каждому случаю индивидуально. Но именно потому, что это касается всех без исключения, уверен, нам удастся найти взаимопонимание и оптимальные решения. При этом важно, чтобы под соусом форс-мажора комплектаторы не пытались скрыть недостатки в организации производства и собственные упущения.  
Отмечу, что все производители судового комплектующего оборудования с длительным циклом изготовления – крупные отечественные машиностроительные предприятия и в условиях "карантина" продолжают работу в прежних объемах (практически все предприятия входят в перечень системообразующих предприятий Российской Федерации). Имеются незначительные корректировки производственных планов предприятий, производящих наукоемкую продукцию (РЭВ, навигация и пр.), однако при среднем сроке изготовления данных видов оборудования в 12-18 месяцев отставание в 4-6 недель будет по большей части скомпенсировано мероприятиями в период финальной сборки изделий и проведения испытаний.  
При этом благодаря реализуемым с 2014 года мероприятиям по импортозамещению в военном кораблестроении возникшая ситуация практически не оказывает влияния на поставки судового комплектующего оборудования для исполнения государственного оборонного заказа. Такого же эффекта пытаемся достичь и в гражданском судостроении.  
Однако признаюсь, что отсроченный отрицательный эффект от "карантина" плюс общего ухудшения макроэкономической ситуации еще предстоит оценить.  
 Есть ли шанс каким-либо образом компенсировать предприятиям удорожание импортных комплектующих и материалов вследствие изменения курса рубля? Делается ли что-либо в этом направлении?  
– Этот вопрос тоже анализируется. Одно из наших предложений в адрес правительства – предоставление субсидий предприятиям с целью компенсации убытков, связанных с существенным изменением макроэкономических факторов, включая убытки от падения курса национальной валюты. В противном случае, эти дополнительные затраты закономерно лягут на плечи заказчиков. Есть и еще одна инициатива – предоставление налоговых льгот компаниям, которые осуществляют замену иностранного оборудования на аналогичное оборудование российского производства. При этом отмечу, что та программа импортозамещения, которая реализовывалась в корпорации в последние годы, и была направлена на то, чтобы максимально снизить в том числе валютные риски в случае резких курсовых колебаний. В свете нынешних событий очевидно, что это правильный курс.  
– Алексей Львович, вирус вирусом, но традиционно уже в апреле должна была начаться пассажирская навигация. Что, по вашей информации, будет с ней в этом году? Сроки ее начала меняются?  
– Совершено очевидно, что меняются. Власти Санкт-Петербурга уже заявили, что пассажирская навигация в городе начнется не раньше, чем будут отменены ограничительные меры, введенные из-за распространения коронавирусной инфекции. Круизные компании также сдвигают свои графики. Знаю, что, например, коллеги из "Водохода" сейчас отложили начало навигации на июнь. Возможны и другие отсрочки. Пассажирские перевозки обязательно начнутся, но произойдет это позже. Все же нужно в первую очередь позаботиться о здоровье наших граждан. При этом грузовая навигация уже открыта, и даже прогнозируется рост интенсивности грузоперевозок по итогам этого года.  
– Что могут предложить судостроители с учетом урока, который всем преподнес коронавирус, какие решения и технологии для пассажирских судов, чтобы в будущем максимально обезопасить туристов?  
– Случай с лайнером Diamond Princess все смогли наблюдать, что называется, в прямом эфире. Огромные современные корабли, перевозящие по сути население небольшого города, становятся в условиях эпидемии крайне опасным местом. К тому же, их боятся принимать порты – чтобы не способствовать заражению на берегу.  
Для того, чтобы избежать подобного в будущем, требуется предусмотреть изменение конструкции систем вентиляции и кондиционирования судов. Учесть встроенные системы дезинфекции и обеззараживания.  
Как следствие, требуется пересмотреть взгляды на отделку внутренних помещений: в ней должны использоваться материалы, способные без потери качества проходить санитарную обработку.  
К тому же, чтобы лайнеры не превращались не по своей воле в плавучие госпитали, нужно задуматься о конструктивных решениях, которые бы позволили создать на судне достаточное количество изоляторов, в которых могли бы содержаться заболевшие. А также пересмотреть технические возможности проводить при необходимости эвакуацию больных. Это могут быть специальные катера, самоходные капсулы, вертолеты или что-то еще.  
– Насколько актуально применение госпитальных, медицинских судов в аналогичных ситуациях? Есть ли у ОСК подобные проекты?  
  
– Мы знаем, что США задействовали свои госпитальные суда – к примеру, для помощи пострадавшему Нью-Йорку. И это действительно вариант, как можно увеличить ресурсы медицинской системы города или региона – в кратчайшие сроки. На строительство и оборудование новой больницы потребуются месяцы, госпитальное судно окажется в нужной точке (конечно, при условии, что к ней есть доступ по водным путям) гораздо раньше.  
В прошлом году мы представили проект небольшого гражданского судна "Соталия" – оно имеет серьезный потенциал стать базой для производства широкого спектра моделей (от пассажирского катера до медицинского надводного пункта, с помощью которого появится возможность оказывать помощь вдоль берегов удаленных регионов).  
Модульность и простота конструкции позволяют вести серийное производство таких судов за полгода. А возможность выхода на необорудованный берег, малая осадка и, конечно, цена – очевидные выигрышные стороны "Соталии".  
Но удаленными регионами возможности госпитальных судов не исчерпываются. В принципе такое судно можно было бы задействовать и в Москве – например, в качестве мобильного медицинского кабинета/фельдшерского пункта. Судно, в отличие от поликлиники, может быть изолированно, а значит, позволяет свести к минимуму контакты больных и специального медицинского персонала – с пациентами других профилей.  
– Вы не раз говорили, что судостроительные технологии способны перенести многие инфраструктурные объекты на воду. Как вы считаете, нынешняя ситуация будет способствовать таким решениям или наоборот? Какие инфраструктурные объекты было бы логично перенести на воду – с учетом появившегося опыта?  
– Мы стали свидетелями того, как уязвимы мегаполисы и их ключевые транспортные объекты: порты, аэродромы, вокзалы. Располагайся они на воде, было бы гораздо проще контролировать перемещения людей, проще организовать или – в случае опасной ситуации – перекрыть к ним доступ.  
Собственно, аэропорты на воде давно уже не новость: международный аэропорт Осака-Кансай обслуживает в Японии территорию, в которую входят в том числе туристические города Киото и Нара, на воде располагается и международный аэропорт Гонконга. Проекты плавающих аэропортов созданы для Нью-Йорка и Лондона. Раньше предполагалось, что они должны решить вопрос перегруженности транспортной системы. Теперь мы видим, что у них могут быть и другие плюсы.  
Подобные решения подходят и для территорий, где есть опасность подтопления. Капитальные сооружения с использованием судостроительных технологий не зависят от несущей способности почвы. Они могут быть как плавучими, так и полупогруженными.  
Мы начали в этом году финансово-экономические расчеты, которые бы дали понимание стоимости тех или иных конструкций, сооружений. Надеюсь, что полученный за время эпидемии опыт убедит наших заказчиков в необходимости обратить на них внимание.  
 Получит ли, на ваш взгляд, дополнительный толчок технология безэкипажного судоходства?  
– Убежден, что да. Мы определенно получили лишнее подтверждение необходимости скорейшими темпами двигаться в этом направлении. Все увидели, что требуется развитая, по возможности автоматизированная инфраструктура доставки. Но даже для доставки еды нужен курьер, а для доставки груза по морю или реке – при использовании безэкипажного судна – нет. Такими судами можно управлять дистанционно и не подвергать опасности человеческие жизни, например, в условиях сложной эпидемиологической обстановки.  
Мы и так уделяли большое внимание развитию направления безэкипажного судовождения, строили и строим роботов для исследования океанских глубин или подводной (подледной) добычи. Теперь эти направления могут стать еще более востребованными.

Вообще, безэкипажность в широком смысле – ключевое направление в развитии судостроения ближайшего будущего.  
В Европе уже используют систему IBS (Integrated Bridge System), которая позволяет экипажу управлять кораблём, грузовыми операциями, безопасностью и охраной. В том числе — дистанционно.  
Международная морская организация (ИМО) с 2018 года внедряет стандарты удаленной навигации в качестве обязательных для морского коммерческого флота, а также для входа в порты.  
Нам нельзя отставать. И мы, в частности, изучаем возможность нового формата ориентирования – не только по звездам, а также возможность корабля управлять самим собой – самому швартоваться, разгружаться и так далее.  
Убежден, что еще совсем немного (и нынешние события этому еще больше поспособствуют), и возникнет новая специальность – дистанционный экипаж судна. Кстати, его капитану уже не придется покидать корабль последним.  
*KORABEL.RU*

**«ЭТО ПОБЕДА». СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» СПУСТИЛА НА ВОДУ ПЕРВЫЙ «АФРАМАКС»**

Со стапеля судостроительного комплекса «Звезда» (проект «Роснтефтегаза», «Роснефти» и «Газпромбанка») сошел на воду первый российский танкер типа «Афрамакс» «Владимир Мономах» на газомоторном топливе. Об этом сообщает пресс-служба «Роснефти». Президент РФ на встрече с главой «Роснефти» Игорем Сечиным поздравил коллектив холдинга с данным достижением. «Это реальная победа», - похвалил Владимир Путин.

Мощный танкер нового поколения предназначен для перевозки нефти в неограниченном районе плавания. Судно спроектировано с соблюдением высоких стандартов по экологической безопасности. Главная и вспомогательная энергетические установки могут работать как на традиционном, так и на экологически чистом топливе – сжиженном природном газе, что соответствует новым мировым экологическим стандартам.

Длина судна – 250 метров, ширина 44 метра, дедвейт 114 тысяч тонн, скорость 14,6 узлов, ледовый класс ICE-1А. В портфеле «Звезды» уже 12 заказов на суда такого типа.

Спуск на воду первого судна на «Звезде» - операция уникальная. Танкер «Афрамакс» был спущен на воду с помощью транспортно-передаточного дока «Вымпел» - одного из самых крупных в России. Подготовка к спуску заняла почти сутки. За это время танкер накатили судопоездом с открытого тяжелого достроечного стапеля на плавучий док, а затем вывели в акваторию.

История строительства танкеров данного типа началась с визита Президента РФ Владимира Путина на ССК «Звезда» в сентябре 2017 года – именно тогда состоялось подписание пакетного соглашения о проектировании, строительстве, техническом надзоре, эксплуатации и подготовке экипажей 10 танкеров класса «Афрамакс».

11 сентября 2018 года в присутствии Президента Российской Федерации Владимира Путина состоялась закладка первого танкера класса «Афрамакс» дедвейтом 114 тыс. тонн.

До операции по спуску на воду первого танкера в производстве на тяжелом достроечном стапеле находилось четыре «Афрамакса», а в феврале 2020 года состоялась резка металла для пятого. Суда строятся для «Роснефтефлота». Танкеры «Афрамакс» станут первыми судами такого типа, построенными в России. Танкеры оснащены самой продвинутой системой автоматизации класса "A". Высокая экологичность танкеров особенно важна для работы в арктическом регионе.

*Morvesti.ru*

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

**ЦИА РПСМ Новороссийск - 14.05.2020 CIA SUR**