**03.03.2022 ИНФОБЮЛЛЕТЕНЬ №08**

**Перепечатка материалов без разрешения владельца – марки** CIA SUR ***-* ЦИА РПСМ - запрещена и преследуется по закону.**

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

**СОДЕРЖАНИЕ**

* Официальная хроника 1
* Судоходство 2
* Санкции 4
* Экология 16
* Морякам 17
* Безопасность 20
* Происшествия 22
* Порты 23
* Судостроение 25
* Рынки 28

**ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА**

* **Министерство транспорта России намерено запретить судоходство на нескольких участках Керченского пролива рядом с Крымским мостом.** Проект приказа главы ведомства опубликован на официальном сайте для размещения информации о подготовке нормативно-правовых актов, - сообщает Крыминформ. "Установить запретные для плавания районы в зоне Крымского моста в акватории Керченского пролива", – сказано в проекте приказа. Если приказ будет утвержден, то в непосредственной близости от Крымского моста будет запрещено плавание всех судов, кроме кораблей ВМФ, пограничников и Росгвардии. При этом речь не идет о запрете на проход судов под Крымским мостом из Черного в Азовское море и обратно. В соответствии с проектом документа, суда, участвующие в технологическом обслуживании Крымского моста, допускаются в закрытый для плавания район только по решению руководителя объединенного координационного центра или его заместителя.
* **Кабинет Министров намерен запретить плавание в территориальном море Украины и пребывание в украинских морских портах любых российских судов**, сообщила пресс-служба Министерства инфраструктуры. Это касается как судов под флагом Российской Федерации, так и судов, среди владельцев или бенефициаров которых есть российские физические и юридические лица. «Сегодня ожидается принятие правительством Украины двух решений: о расторжении соглашения об использовании внутренних водных путей с Беларусью; о закрытии портов Украины для судов под флагом РФ, запрете судозаходов украинских судов в порты РФ, а также - главное обращение к IМО с целью распространения указанной информации и введение аналогичных санкций другими странами», - заявило министерство.

**СУДОХОДСТВО**

* **Бренд P&O возвращается в индустрию контейнерных перевозок с вводом в эксплуатацию прошедшего модернизацию многоцелевого судна (MCV) Topaz Lena,** сообщает ТАСС со ссылкой на Splash. Topaz Lena стало первым судном P&O, переоборудованным для перевозки контейнеров. До конца года к нему присоединятся еще пять судов. P&O сейчас принадлежит DP World. P&O Maritime Logistics будет развивать контейнерные перевозки в сотрудничестве с другой дочерней компанией DP World, Unifeeder, специализируясь на маршрутах с ограниченным спросом, но с потребностью в быстром обороте контейнеров из-за логистических ограничений. DP World приобрела бренд P&O в 2006 году, после того, как годом ранее Maersk купил Royal P&O Nedlloyd в одной из первых крупных сделок в области консолидации линейной индустрии 21 века. P&O Maritime объединилась с Topaz Energy and Marine в 2019 и стала P&O Maritime Logistics. Модернизированные MCV P&O Maritime Logistics смогут перевозить 20-футовые, 40-футовые и 45-футовые контейнеры в дополнение к генеральным и негабаритным проектным грузам, которые являются основной специализацией компании. Они будут работать на маршрутах каботажных перевозок, а также на мелководных маршрутах, проходящих по российским рекам. Комментируя эти планы, глава компании Мартин Хельвег отметил, что они обусловлены деформацией глобальных цепочек поставок в последнее время. “Мы выходим на рынок контейнерных перевозок, чтобы помочь обеспечить дополнительные мощности на маршрутах, характеризующихся относительно небольшими объемами, но высокой частотой сервиса”, – сообщил он. “Мы будем обслуживать нишевые маршруты от Америки до Юго-Восточной Азии”. P&O Maritime Logistics работает на рынке перевозок в Каспийском, Черном, Северном, Средиземном и Балтийском морях, а также на сети внутренних водных путей России, специализируясь на перевозке проектных габаритных грузов, таких как лопасти ветрогенераторов, массивные технологические модули, реакторы и корпуса высокого давления.
* **Администрация Суэцкого канала в Египте уведомила о повышении сборов с судов, проходящих через эту международную водную артерию на 10%.** Новая ставка начнет действовать с 1 марта 2022 года, передает [Reuters](https://www.reuters.com/business/egypts-suez-canal-increase-tolls-by-up-10-2022-02-27/). Ставка будет увеличена от 5% до не менее чем 10% для большинства судов различного класса. Взимание повышенной ставки необходимо администрации для реализации еще одного проекта расширения Суэцкого канала. Данное решение «соответствует росту мировой торговли, улучшению окупаемости судов, развитию водных путей Суэцкого канала и улучшению предоставляемых при транзите услуг», – говорится в опубликованных циркулярных письмах администрации канала. Большие контейнеровозы с крупными партиями грузов столкнутся с самым резким повышением за последнее время, говорится в сообщении агентства.
Администрация Суэцкого канала (SCA), созданная 26 июля 1956 года, является общественным и независимым юридическим лицом. Администрация отчитывается перед премьер-министром Египта и обладает всеми полномочиями, необходимыми для управления каналом, в своей деятельности не ограничена законами и нормативами правительства. SCA занимается управлением операциями канала, его эксплуатацией и развитием. К прерогативе администрации относятся принятие и соблюдение правил транзита судов через канал, других правил и нормативов, обеспечивающих бесперебойное функционирование Суэцкого канала.
* **Правительство Российской Федерации в 2022 году запустит механизм субсидирования каботажных перевозок по Северному морскому пути** (СМП, Севморпуть). Каксообщает пресс-служба Минвостокразвития России, об сообщил первый заместитель министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Гаджимагомед Гусейнов. На организацию не менее двух первых рейсов из северо-западных портов в порты Дальнего Востока из федерального бюджета выделяется 560 млн руб. «Механизм субсидирования позволит наработать грузовую базу, показать перспективы транспортировки каботажных и, что самое важное, транзитных грузов по СМП. Проект постановления об утверждении Правил субсидирования внесен в правительство», - отметил Гаджимагомед Гусейнов. Как сообщалось ранее, грузоперевозки по Севморпути в 2021 году СМП [вырос на 5,7%](https://portnews.ru/news/323752/) и составил 34,85 млн тонн. В соответствии с паспортом федерального проекта «Развитие Северного морского пути» до конца 2021 года необходимо было достигнуть целевой показатель 32 млн тонн. Два лизинговых судна транспортной группы FESCO - теплоходы  «ФЕСКО Магадан» и «ФЕСКО Монерон» - продолжают свою работу в рамках морского каботажного сервиса «ФЕСКО Магадан Лайн», соединяющего Владивосток и порт Восточный с Магаданом, сообщила пресс-служба группы. «ФЕСКО Магадан» с контейнерами и генеральными грузами на борту в настоящее время следует в порт Магадан. Ориентировочная дата прибытия – 28 февраля. В свою очередь, «ФЕСКО Монерон» движется в обратном направлении, курсом из Магадана на порт Восточный. Плановая дата прибытия – 25 февраля. Теплоходы «ФЕСКО Магадан» и «ФЕСКО Монерон» оказались в санкционном списке министерства финансов США только в связи со статусом их лизингодателя — ООО «ПСБ Лизинг». Соответственно, санкции США никак не связаны с деятельностью Группы. FESCO уже начала вывод судов из лизинга и [прекращение отношений](https://portnews.ru/news/325742/) с ООО «ПСБ Лизинг» для их дальнейшего исключения из санкционного списка.
* **Капитализму нужна конкуренция, чтобы нормально функционировать, заявил президент США Джо Байден 1 марта в «Послании о положении в стране», обвинив контейнерные линии в повышении фрахтовых ставок более чем на 1000%,** сообщает Seatrade Maritime. «Я капиталист, но капитализм без конкуренции – не капитализм, – цитирует Байдена издание. – Капитализм без конкуренции – это эксплуатация. Когда корпорациям не нужно конкурировать, это увеличивает прибыль, их прибыли растут». «Во время пандемии полдюжины или меньше иностранных компаний, обслуживающих экспортные и импортные рынки США, подняли цены на 1000% и получили рекордную прибыль. Сегодня я объявляю наступление на компании, завышающие цены для американских предприятий и потребителей», – заявил он, уточнив, что планирует ужесточить соблюдение Закона США о судоходстве 1984 года при посредстве Федеральной морской комиссии (FMC). По данным издания, на контейнерном рынке США доминируют три основных альянса — 2M (Maersk и MSC), Ocean Alliance (CMA CGM Group, COSCO Container Lines, Evergreen и OOCL) и The Alliance (Hapag-Lloyd, ONE и Yang Ming), хотя за последний год рекордно высокие фрахтовые ставки привели к притоку новых, более мелких игроков. Всемирный совет судоходства (WSC) назвал эти обвинения необоснованными, заявив, что к росту фрахтовых ставок привели рекордный спрос на морские перевозки в США и динамика рынка, а не альянсы контейнерных линий. «Вот факты: контейнерные перевозки — это конкреурентная отрасль, в которой несколько морских перевозчиков активно конкурируют друг с другом на мировом рынке и на торговых путях, наиболее важных для США, — сказал президент и CEO WSC Джон Батлер. – Вызывает разочарование тот факт, что необоснованные обвинения выдвигаются против отрасли, которая сейчас перевозит больше грузов, чем когда-либо в истории, чтобы удовлетворить беспрецедентный спрос на импортные товары во время пандемии». Дж.Батлер подчеркнул, что «при рекордном уровне спроса на услуги морских перевозок в США на цены влияет динамика рынка, а не альянсы перевозчиков». Он напомнил, что «соглашения о совместном использовании судов являются чисто операционными соглашениями, которые позволяют перевозчикам делить пространство на судах друг друга, а это повышает эффективность и обеспечивает больше сервисов на большее количество портов». «Важно, что операционные соглашения не включают коммерческое сотрудничество. Каждый член альянса определяет свои коммерческие условия, включая цены, которые между членами альянса не обсуждаются. Каждое соглашение о совместном использовании судов подается в Федеральную морскую службу, проверяется и постоянно ею контролируется», — заявил глава WSC. Говоря о Закон о реформе морского судоходства 2021 года, который был одобрен Палатой представителей и сейчас находится на рассмотрении в Сенате США, Дж.Батлер предупредил: «Законодательные предложения перевернут глобальную транспортную систему, сократив предложение услуг для импортеров и экспортеров США и повысив расходы американских потребителей и бизнеса».
* **Teekay опубликовал неаудированные финансовые показатели за четвертый квартал и весь 2021 год.** Выручка по итогам квартала увеличилась на 4,3% к аналогичному показателю 2020 года и на 32,5% к предыдущему квартале до 196,5 млн долларов. Убытки от операций флота составили 27,1 млн долларов, на 38,2% меньше, чем годом ранее и на 40,4% меньше, чем за третий квартал 2021 года. Скорректированный показатель EBITDA сократился в сравнении с аналогичным показателем за четвертый квартал 2020 года на 9,6%, но вырос в сравнении с EBITDA за третий квартал 2021 до 181,7 млн долларов. Чистый убыток за четвертый квартал 2021 составил 16,85 млн долларов против чистого убытка 45,1 млн долларов в четвертом квартале 2020 и чистой прибыли 9,58 млн долларов в третьем квартале 2021. Как поясняют в компании, финансовые результаты за 2021 год ниже показателей 2020 года и-за слабого танкерного рынка, при этом в четвертом квартале показатели улучшились благодаря умеренному росту спотовых ставок. «Пандемия влияет на спрос на нефть, однако динамика спроса и предложения остается положительной», – говорится в отчете Teekay.

**САНКЦИИ**

* Глава МИД Турции Мевлют Чавушоглу в эфире CNN Turk заявил, что т**урецкие власти задействуют 19 статью конвенции Монтрё о проливах Босфор и Дарданеллы.** В соответствии с ней если Турция не является воюющей стороной, военные корабли воюющих сторон не могут проходить через проливы.
«19 статья совершенно ясна. Изначально это была атака России, мы оценивали ее со специалистами, военными, юристами. Теперь это превратилось в войну», — заявил он.
 Военные корабли воюющих сторон могут пройти через проливы только чтобы вернуться в свои порты основной стоянки. Турция отказалась пропускать три российских корабля, которые базируются за пределами Черного моря. Об этом сообщил министр иностранных дел Турции Мевлют Чавушоглу в интервью телеканалу Haberturk, передает ТАСС. Как рассказал Чавушоглу, российская сторона оповещала о том, что 27-28 февраля в Черное море отправятся четыре корабля. «Три из них не были зарегистрированы на базах в Черном море. Мы сказали: "Не отправляйте эти корабли"», — добавил он. Кроме того, Турция намерена применить 19-ю статью Конвенции Монтре о проходе военных кораблей через проливы Дарданеллы и Босфор. «Мы приняли решение, что сейчас идет война. Мы официально оповестили страны-участницы», — констатировал глава турецкого МИД. О том, что Турция воспользуется полномочиями по конвенции Монтре в отношении движения судов в проливе Босфор и Дарданеллы, ранее заявил президент этой страны Реджеп Тайип Эрдоган. По словам турецкого лидера, Анкара готова к решительным действиям, чтобы предотвратить эскалацию ситуации на Украине.
* **Польша попросила украинское судно «Ноосфера» обслуживать их антарктическую станцию вместо российского судна.** Об этом сообщил директор НАНЦ Евгений Дикий в эфире украинских телеканалов, передает корреспондент «Укринформа». «Польскую антарктическую станцию недавно обслуживало зафрахтованное российское судно. Сегодня поляки с нами связались, что они теперь принципиально ни одну копейку не хотят тратить на россиян, и спросили, не согласится ли наше новое судно обслуживать еще и польскую станцию. Притом еще и за деньги, что в нашей нынешней ситуации очень заметно. Конечно, мы согласились», - сказал Е.Дикий. Он отметил, что сейчас уточняются все технические детали. Как сообщал Укринформ, 28 января ледокол «Ноосфера» отправился в первый рейс из Одессы к антарктической станции «Академик Вернадский». На его борту - шесть украинских исследователей Антарктики, еще 28 ученых присоединятся к ним в чилийском порту Пунта-Аренас. Английский ледокол «Джеймс Кларк Росс» был приобретен Украиной и передан исследователям Антарктики под названием «Ноосфера».

**КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЛИНИИ ПРИОСТАНАВЛИВАЮТ РАБОТУ С РОССИЕЙ, НО КРУПНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ПОКА РАБОТАЮТ В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ**

На фоне санкций крупные контейнерные перевозчики начали покидать российские порты, и в частности петербургские. 1 марта стало известно, что специализирующаяся на морских грузовых перевозках и обслуживании портовых терминалов датская компания Maersk («Маерск») прекращает прием новых заказов на перевозки морским и наземным транспортом в Россию и из России. Также стало известно, что Транспортная группа FESCO проинформировала о временном прекращении сервиса из Европы в Санкт-Петербург. Но как сообщил РЖД-Партнеру близкий к российскому офису источник, сейчас FESCO работает в обычном режиме. Как известно, большая часть деятельности компании сосредоточена на востоке страны, где в настоящее время все услуги оказываются по всем действующим маршрутам в полном объеме.
Днем ранее FESCO сообщила о том, что все расчеты и платежи в российских рублях осуществляются в штатном режиме. Группа предлагает своим клиентам различные альтернативные возможности оплаты, в том числе через другие банки. Клиентам также доступна оплата в китайских юанях.
Крупнейший российский контейнерный оператор «ТрансКонтейнер» также сообщил накануне, что штатно продолжает принимать заказы и перевозить грузы, в том числе в международном сообщении. «Компания без перебоев осуществляет перевозки во внутрироссийском, экспортном, импортном и транзитном сообщении, кроме перевозок в/из/через Украину. Мы предоставляем логистические услуги в полном объеме и в соответствии со своими обязательствами перед клиентами», – заверяют в компании.
На вопрос о текущих ставках ни в FESCO, ни в «ТрансКонтейнере» оперативно не ответили.

*rzd-partner.ru*

* **Как сообщалось, Maersk приостановила заказы в/из России и Украины до дальнейшего уведомления. Однако от запрета бронирований, связанных с РФ, освободили продукты питания, медицинские и гуманитарные товары.** Сегодня компания предупредила о рисках при размещении заказов на скоропортящиеся грузы из-за значительных задержек в ключевых перевалочных узлах, которые могут повредить груз. «Таможенные органы в ЕС и Великобритании в настоящее время проверяют все грузы в/из России, проходящие транзитом через их терминалы/порты, для выявления подпадающих под санкции и ограниченных поставок (основное внимание уделяется сторонам, находящимся под санкциями, и ограниченным или запрещенным товарам). Это прямое следствие санкций, но есть и косвенные последствия, поскольку все грузы задерживаются, а наши и без того перегруженные перевалочные узлы становятся все более загруженными. Это глобальное влияние, и оно не ограничивается только торговлей с Россией», - говорится в сообщении компании. В Maersk подчеркнули, что не могут дать каких-либо гарантий относительно того, когда грузы будут выпущены, и видят значительные риски для скоропортящихся грузов клиентов с увеличением времени транзита, задержками груза и ростом стоимости транспортировки. В связи с этим перевозчик предлагает: - бесплатные услуги по изменению пункта назначения, при условии повторной укладки и затрат на перемещение; - снятие платы за отмену активных бронирований в/из России.
* **Hapag-Lloyd прекратил прием букингов на Украину и временно приостановил прием букингов на Россию.** Клиентам, чьи грузы уже отправлены, предлагается связаться с представителями линии. Офис Hapag-Lloyd в Одессе закрыт, сотрудники работают из дома. HHLA, у которой в Одессе контейнерный терминал, на котором занято 480 сотрудников, сообщила, что терминал закрыт, последние сотрудники ушли с терминала вчера утром, завершив погрузку/выгрузку двух судов, которые смогли покинуть порт. Чтобы поддержать сотрудников, Совет директоров компании принял решение выплатить вперед один месячный оклад, чтобы люди могли закупить продукты и товары первой необходимости. «Сейчас на Украине действуют законы военного времени. Мы поэтому должны предположить, что сотрудников HHLA также призовут на военную службу… Порты являются частью критически важной инфраструктуры. Они незаменимы для обеспечения поставок. Поэтому мы ожидаем, что наши сотрудники смогут продолжить службу на земле на терминале», – цитирует пресс-служба HHLA CEO группы Ангелу Титцрат. В TMBCL, представляющей в России интересы Neptune Lines, SeaNews сообщили, что линия внимательно следит за развитием событий. «Все планируемые судозаходы в марте (3 судозахода) в Новороссийск пока не отменены. Мы ожидаем, что в случае отсутствия военных рисков в Черном море расписание не изменится, хотя слышим о приостановлении судозаходов глобальных контейнерных операторов на терминалы Новороссийска», – рассказали в компании.
* **CMA CGM с 1 марта 2022 года приостановила доставку грузов в Россию и из России, говорится в заявлении французской компании.** «В интересах безопасности Группа решила приостановить все заказы в Россию и из России с сегодняшнего дня и до дальнейшего уведомления», - говорится в заявлении.Подчеркивается, что принимаются все необходимые меры защиты моряков. Повышен уровень оповещения и приняты превентивные меры для защиты IT-систем. «Мы продолжим следить за ситуацией и при необходимости примем дополнительные меры для защиты наших сотрудников, членов экипажа и обеспечения максимально возможной перевозки товаров наших клиентов», - отмечается в заявлении. Ранее пресс-служба CMA CGM сообщила, что заказы на морскую транспортировку в Одессу и из ее портов приостановлены, а перевозимые сейчас контейнеры в Украину будут выгружены в портах Констанца, Триполи или Пирей. Отмены связаны с обострением ситуации в регионе. Президент РФ Владимир Путин 24 февраля объявил о проведении специальной военной операции в Донбассе. С осуждением действий России выступили США, члены НАТО и Евросоюза, а также другие страны. В отношении России, ЦБ, ФНБ, Минфина, госбанков и предприятий введены ряд санкций. Созданная в 1978 году Жаком Р. Сааде и возглавляемая его сыном Родольфом Сааде, судоходная группа CMA CGM (головной офис в Марселе, Франция) в настоящее время является третьим по величине линейным контейнерным перевозчиком в мире. Группа Имеет в управлении флот из 506 судов, которые выполняют заходы в более чем 420 портов по всему миру на 200 океанских линиях. В 2018 году флотом группы было перевезено почти 21 млн TEUs. За тот же год CMA CGM, совместно с логистическим оператором CEVA, обработала более 500 тыс. тонн авиагрузов и 1,9 млн тонн речных грузов. CMA CGM осуществляет свою деятельность через 755 представительств и 750 складских центров в 160 странах. В штаб-квартире группы в Марселе трудятся 2,4 тыс. человек. Всего же персонал нанятый CMA CGM по всему миру насчитывает 110 тыс. человек.
* **Все фидерные контейнерные перевозчики, кроме китайской COSCO, отказались от планов по доставке грузов в калининградский порт.** Об этом "Новому Калининграду" сообщил глава транспортной компании "Транс-Эксим" Юрий Пятанов. «Букинг отменили все фидерные перевозчики, кроме КОСКО пока. Но пока разъяснений от КОСКО по развитию ситуации нет», — отметил Пятанов. Фидерные перевозки — это морские перевозки грузов небольшими судами, которыми преимущественно доставляются контейнерные грузы в Калининград, так как в Калининградской области нет глубоководных терминалов.
* **Литва, Латвия и Эстония могут запретить заход российских судов в свои порты, не дожидаясь решения Евросоюза,** сообщила литовский премьер-министр Ингрида Шимоните. С призывом закрыть все порты для российских кораблей выступил президент Украины Владимир Зеленский.Госпожа Шимоните пояснила, что уже готовится проект решения Еврокомиссии по этому вопросу и такие меры могут быть «приняты быстро». «Если из-за него будут большие дискуссии, то мы, договорившись с соседями, как было в случае с авиацией, предложим принять это решение быстрее»,— уточнила она (цитата по «РИА Новости»). 24 февраля Владимир Путин объявил военную операцию по «денацификации и демилитаризации» Украины. В тот же день Россия [запретила](https://www.kommersant.ru/doc/5229926) судоходство в Азовском море. Сегодня, 2 марта, Украина в целях безопасности закрыла судоходство в северо-западном районе Черного моря.
* **Танкер "Федор Литке" (флаг Кипра) отменил свой заход в британский порт. Он вез в Великобританию сжиженный природный газ (СПГ) из российского Ямала.** Об этом пишет [УП](https://cfts.org.ua/) со ссылкой на Bloomberg. Кроме судна "Федор Литке" еще не менее 6 других танкеров, следующих из россии в Северную Европу, просигналили по дальнейшим указаниям. Это значит, что они просят своих операторов указать точное место доставки груза. Накануне стало известно о стремительном падении спроса на нефть. Крупнейшие потребители российской нефти бойкотируют и фактически подвергли санкциям ее поставки в индивидуальном порядке. Напомним, что правительство [Великобритании](https://cfts.org.ua/news/2022/02/28/velikobritaniya_vvela_zapret_na_zakhod_v_ee_porty_rossiyskikh_sudov_69327) приняло решение о введении запрета на вход в морские порты страны судов принадлежности РФ.
* **Испанские морские власти запросили у всех испанских пристаней предоставить правительственную информацию обо всех мегаяхтах (длиной 24 метра и выше), если они принадлежат или связаны с российскими гражданами и интересами России.** Практически нет мегаяхт, зарегистрированных под российским флагом, российские яхты могут быть идентифицированы как таковые только по факту владения. Есть большая вероятность, что все принадлежащие России мегаяхты будут задержаны, а возможно, даже конфискованы. Среди первых идентифицирована 78-метровая мегаяхта TANGO, принадлежащая миллиардеру Виктору Вексельбергу. Она пришвартована на верфи по ремонту яхт Astilleros de Mallorca. Мега-яхта CLIO, принадлежащая Олегу Дерипаске, основателю российской алюминиевой группы «Русал», в отношении которого США в 2018 году ввели санкции, бросила якорь у Малы, столицы Мальдивских островов, 1 марта. Согласно данным MarineTraffic, опубликованным CNBC, по крайней мере две другие суперяхты, принадлежащие российским миллиардерам, отправились на Мальдивы вскоре после того, как западные страны пригрозили конфисковать активы олигархов, находящихся под санкциями. В твите от 26 февраля Белый дом заявил: «На следующей неделе мы создадим многостороннюю трансатлантическую целевую группу для выявления, выслеживания и замораживания активов российских компаний и олигархов, находящихся под санкциями, — их яхт, их особняков и любых других активов другие доходы, полученные нечестным путем, которые мы можем найти и заморозить в соответствии с законом».
* **Правительство Канады намерено запретить торговым и рыболовным судам, принадлежащим российским судовладельцам или зарегистрированным в России, заходить в канадские порты и внутренние воды.** Как сообщает министерство транспорта Канады, ожидается, что запрет вступит в силу на этой неделе после издания соответствующих приказов в рамках «Закона о специальных экономических мерах».P&O Maritime Logistics, дочерняя структура DP World, завершила модификацию одного из своих многоцелевых судов типа MCV (Multi Carrying Vessel) под контейнерные перевозки, сообщила компания в одной из соцсетей. В планах – модернизация еще пяти судов MCV. «Мы выходим на контейнерный рынок, чтобы обеспечить дополнительные провозные мощности на менее маршрутах, где грузов меньше, но возить их требуется чаще», – цитирует Container News CEO P&O Maritime Logistics Мартина Хельвега. Согласно заявлению компании, на которое ссылается издание, модернизированное судно идеально подходит для short sea перевозок, а также для работы на реках и в мелководных портах, например, для транзита Турция – Каспий по российским рекам. Когда будут переоборудованы еще пять судов, P&O Maritime Logistics рассчитывает занять нишу на маршрутах между Северной и Южной Америкой и Юго-Восточной Азией. «Несколько судов MCV задействованы на перевозках лопастей ветряных турбин, крупных технологических модулей, реакторов и другого негабаритного оборудования на short sea маршрутах и на Волго-Донском канале», – пишет Container News. Напомним, в мае прошлого года в P&O Maritime Logistics сообщал о планах переоборудовать под перевозку контейнеров два судна, отмечая, что [MCV идеально подходят для работы на российских реках](https://seanews.ru/2021/05/20/ru-novyj-servis-turcija-kaspij/).
* **В Дании возмутились заходом российского сухогруза в датские воды**. Возмущение необходимостью обслуживать российское грузовое судн***о «Омский — 135»*** выразил директор порта Колдинг в Ютландии Андерс Вангсбьерг Соренсен, 1 марта сообщает датское новостное агентство Nyheder.TV2. «Мы не хотим обслуживать ни российских членов экипажа, ни этот грузовой корабль, ни российские корабли вообще», — заявил директор порта и посетовал, что ни он, ни обслуживающий персонал не могут бойкотировать грузовое судно, так как должны следовать правилам. Несмотря на то, что члены экипажа сухогруза «Омский — 135» хорошо известны, так как судно регулярно заходит в порт, по словам директора порта, сложилась странная ситуация, в которой оказался он и работники порта Колдинг, так как из-за событий на Украине Дания закрыла небо для российских самолетов, но не закрыла порты. Ранее вопрос о закрытии портов страны для российских кораблей был задан министру обороны Дании Мортену Бедскову во время его пресс-конференции. Министр ответил, что в данный момент рассматриваются различные варианты санкций, направленных против России, и решение о закрытии портов пока не принято. Напомним, 28 февраля в гавани города Колдинг пришвартовался российский грузовой корабль «Омский — 135». Корабль ходит с сырьем и зерном и в последние годы регулярно заходит в Колдинг с товарами. По словам директора порта, когда в этот раз корабль вошел в гавань, его сопровождало патрульное судно P520 Diana, а впоследствии документы пяти членов экипажа были проверены полицией.
* **Правительство Великобритании может запретить российским судам использовать британские порты.** Возможность запрета стала актуальна из-за предстоящего захода российского нефтяного танкера к Оркнейским островам. Об этом сообщает [The Guardian](https://www.theguardian.com/business/2022/feb/27/uk-considers-banning-russian-ships-from-british-ports#_blank). Судно NS Champion, которым управляет Совкомфлот, во вторник должно пришвартоваться к нефтяному терминалу Flotta на Оркнейских островах. Правительство Великобритании сообщило, что в настоящее время судну не могут отказать в разрешении на швартовку. Однако Великобритания учитывает усиление пакета санкций в отношении РФ и не исключает более широкий пакет запретов. Ангус Робертсон, министр иностранных дел шотландского правительства, заявил в интервью BBC Scotland Sunday Show: «Власти Великобритании должны принять важное решение относительно того, будем ли мы позволять российским или зафрахтованным судам швартоваться в британских портах… [Это] очень быстро развивающаяся ситуация, и, на мой взгляд, нам придется действовать решительно».
* **Транспортная группа FESCO сообщает о том, что все расчеты и платежи в российских рублях осуществляются в штатном режиме.** Что касается операций в евро и долларах США в банках, которые попали под международные санкции, то Группа предлагает своим клиентам различные альтернативные возможности оплаты, в том числе через другие банки. Клиентам также доступна оплата в китайских юанях. FESCO продолжает оказывать логистические услуги по всем действующим маршрутам в полном объеме. Напомним, под санкции попали два судна FESCO, находящиеся на балансе «ПСБ Лизинг». Судоходная компания [начала](http://morvesti.ru/news/1679/94172/) вывод теплоходов из лизинга.
* [**«Совкомфлот»**](http://portnews.ru/companies/pao_sovkomflot/#_blank)**вошёл в список компаний, для которых установлен запрет на привлечение американского капитала через выпуск долга и акций,** следует из [заявления Белого дома](https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/02/24/fact-sheet-joined-by-allies-and-partners-the-united-states-imposes-devastating-costs-on-russia/).Минфин США расширил и ужесточил действующие с 2014 года секторальные санкции, которые до настоящего времени предполагали запрет для американских граждан и компаний приобретать новые акции или долгосрочные облигации пяти госбанков — Сбербанк, ВТБ, Газпромбанк, Россельхозбанк и ВЭБ.РФ, нефтегазовых компаний «Роснефть», «Газпромнефть», «Транснефть» и НОВАТЭК, а также госкорпорации «Ростех». Теперь США унифицировали для всех компаний под секторальными санкциями предельный срок долговых обязательств, которые американцам можно приобретать, — до 14 дней. Одновременно расширился список компаний, подпадающих под эти секторальные ограничения на привлечение американского финансирования. Добавились Московский кредитный банк (МКБ), Альфа-банк, «[Совкомфлот](http://portnews.ru/companies/pao_sovkomflot/%22%20%5Cl%20%22_blank)», Российские железные дороги (РЖД), АЛРОСА, «Газпром», «Ростелеком» и «РусГидро». 24 февраля Владимир Путин объявил о проведении специальной военной операции в Донбассе. С осуждением действий России выступили США, члены НАТО и Евросоюза, а также другие страны. Объявленные США в отношении ПАО [«Совкомфлот»](http://portnews.ru/companies/pao_sovkomflot/#_blank)санкции носят ограниченный характер, компания продолжает перевозку грузов, говорится в официальном комментарии СКФ по поводу объявления Министерством финансов США секторальных ограничений. «Компания продолжает выполнять свои обязательства перед клиентами и партнерами и обеспечивать безопасную перевозку грузов», - говорится в сообщении. Как сообщалось ранее, [«Совкомфлот» вошёл в список компаний](https://portnews.ru/news/325811/), для которых установлен запрет на привлечение американского капитала через выпуск долга и акций.
Президент РФ Владимир Путин 24 февраля  объявил о проведении специальной военной операции в Донбассе. С осуждением действий России выступили США, члены НАТО и Евросоюза, а также другие страны.
* **Оператор малайзийского порта Куала-Сунгаи-Лингги отказал в заходе российскому нефтяному танкеру Linda из-за угрозы нарушения санкций, введенных против РФ.** Как пишет ТАСС, об этом говорится в распространенном во вторник заявлении министерства транспорта страны. "Минтранс информирует, что оператор порта назначения судна в Малайзии принял решение отказать в намерении зайти в порт, чтобы не нарушать какие-либо введенные санкции", - указывается в сообщении. Данное решение "является прерогативой оператора порта", уточнили в ведомстве. "Министерство продолжит следить за ситуацией для принятия дальнейших мер, которые могут быть необходимы в соответствии с решениями правительства", - отмечается в заявлении. "Российский танкер, который, согласно сообщениям СМИ, оказался под санкциями одного иностранного государства, должен был прибыть в малайзийский порт 5 марта", - заявили в Минтрансе.
* Р**оссийское судно "Механик Пятлин" застряло в норвежских водах после запрета на вход в порт Великобритании**."Механик Пятлин" должен был прибыть в Халл в четверг (3 марта), однако министр транспорта Грант Шаппс днем 1 марта призвал операторов портов Великобритании отказать в доступе любому российскому судну из-за операции ВС РФ на Украине, об этом сообщается на портале EurAsia Daily.
* **Операция по перехвату и задержанию российского сухогруза Baltic Leader в водах Ла-Манша осуществлялась французской таможней и жандармерией в сотрудничестве с властями США**. Как пишет ТАСС, об этом сообщило в субботу Министерство экономики и финансов Франции. По его данным, корабль вышел 25 февраля в 12:45 (14:45 мск) из порта Руана в направлении Санкт-Петербурга и был перехвачен в 02:00 (04:00 мск) 26 февраля. "Его перенаправили в порт Булонь-сюр-Мер, где поместили под таможенный контроль у пристани в рамках операции, проводимой в сотрудничестве с американскими властями", - гласит коммюнике. "По окончании инспекции капитан судна и представитель судовладельца были уведомлены о том, что судно, принадлежащее компании "ПСБ Лизинг", нарушает решение [ЕС] 2022/260 от 23 февраля 2022 года <...> об ограничительных мерах в отношении действий, подрывающих территориальную целостность, суверенитет или независимость Украины или угрожающих им", - гласит коммюнике. Согласно заявлению, министр экономики, финансов и восстановления Франции Брюно Ле Мэр, а также министр-делегат по вопросам бюджетной политики Оливье Дюссопт "поздравили таможенников, морскую жандармерию и ВМС Франции за их ключевую роль в этой операции". Посольство России во Франции заявило, что направило ноту протеста в МИД Франции в связи с задержанием российского судна во французских водах. Как сообщил ранее корр. ТАСС руководитель пресс-службы посольства РФ в Париже Александр Макогонов, решение о дальнейшей судьбе сухогруза будет приниматься в судебном порядке. Он также пообещал, что посольство примет необходимые меры для защиты прав и интересов российских моряков. Всего на судне было 19 человек, им разрешили сойти на берег. Дополнительных запросов о содействии со стороны моряков пока не поступало, уточнили в посольстве.
* **Российский нефтяной танкер Linda не принадлежит "ПСБ лизингу", судно было выкуплено собственником в апреле 2021 года, сообщает ТАСС со ссылкой на Промсвязьбанк. Ранее США ввели санкции в отношении пяти коммерческих судов, принадлежащих компании "ПСБ лизингу": Дочернего предприятия Промсвязьбанка; Среди попавших под санкции судов числятся два контейнеровоза - Fesco Magadan и Fesco Moneron, два нефтяных танкера; Linda и Pegas и грузовое судно Baltic Leader.** Транспортная группа Fesco заявила, что Fesco Magadan и Fesco Moneron оказались в санкционном списке исключительно вследствие особенностей финансирования и статуса лизингодателя: оба судна находятся на балансе "ПСБ лизинга", который изначально оказался под санкциями США. В связи с возникшей ситуацией Fesco приступила к выводу судов из лизинга и прекращению отношений с "ПСБ лизингом", что должно стать основанием для исключения судов из санкционного списка. "Российский нефтяной танкер Linda не принадлежит "ПСБ лизингу". Судно было выкуплено собственником в апреле 2021 года", - уточнили в Промсвязьбанке.
* **Министерство транспорта Великобритании заявило, что «не считает приемлемым, чтобы российские суда продолжали заходить в британские порты»**. 28 февраля ведомство опубликовало письмо, в котором обращается к портам с просьбой с этой даты не предоставлять доступ любому судну, если они имеют основание полагать, что это судно: — принадлежит, контролируется, зафрахтовано или управляется любым лицом, связанным с Россией; — принадлежит, контролируется, зафрахтовано или управляется «обозначенными лицами»; — ходит под российским флагом; — зарегистрировано в России. «Морской сектор является основополагающим для международной торговли, и мы должны сыграть свою роль в ограничении экономических интересов России», – говорится в документе. Министерство транспорта Великобритании обещает портам страны помогать в выявлении судов, подпадающих под вышеуказанные категории, и напрямую связываться с соответствующими портами при выявлении судов, следующих в порты Великобритании, которые подпадают под вышеуказанные категории.«В настоящее время разрабатываются более расширенные санкции против российского судоходства, о дальнейших деталях будет сообщено в ближайшее время», – заявило министерство.
* **Администрация порта Роттердам опубликовала предварительные соображения о том, как антироссийские санкции могут сказаться на деятельности порта**. «По состоянию на 28 февраля это влияние довольно ограниченное. По грузопотокам энергоносителей (сырой нефти, нефтепродуктов, СПГ, угля) санкции пока не ударили», – говорится в сообщении. «Из порядка 470 млн тонн грузов, которые переваливает Роттердам, 62 млн тонн (13%) идет на Россию. Из России через Роттердам идут большие объемы энергоносителей – порядка 30% сырой нефти, 25% СПГ и 20% нефтепродуктов и угля. Пока неясно, как скажется в ближайшем будущем на этих грузопотоках ситуация на Украине. Технически, – отмечают в Администрации порта, – возможно, что эти грузы можно будет импортировать из других стран, но, поскольку речь идет о больших объемах, вполне вероятно, что может возникнуть дефицит и вырастут цены. Особенно сложно будет компенсировать снижение импорта из России СПГ / природного газа».«Российский контейнеропоток составляет не более 10% контейнерооборота через Роттердам. Евросоюза запретил экспорт ряда товаров, которые могут быть использованы как в гражданских, так и в военных целях (товары двойного назначения). Это означает, что контейнеры на/из России будут подвергаться дополнительной проверке со стороны таможни». «Россия экспортирует через Роттердам такие грузы как сталь, медь, алюминий и никель. На данный момент они не подпадают под санкции, объявленные Евросоюзом». «У НАТО / ВМС США имеются действующие в течение десятилетий договоры с одной из компаний в порту Роттердам о транспортировке военных грузов. Эти грузы регулярно проходят через порт. Возможно, что в ближайшей перспективе будет больше перевозок военных грузов», – предполагают Администрации порта. «Для многих компаний введение санкции и неизвестность, как они скажутся на каждодневном бизнесе и как будет в ближайшее время развиваться, порождают неуверенность. Компаниям придется каждой самой решать, как они будут поступать с российскими грузами».
* Грузы из Казахстана задерживаются в морских портах из-за санкций против России. Об этом сообщает портал Tengrinews со ссылкой на пресс-службу Министерства торговли и интеграции Казахстана. «В связи с введением пакета антироссийских санкций и отсутствием новых механизмов определения страны происхождения товара отмечаются факты задержки в ряде морских портов казахстанских грузов, следующих транзитом через Россию на рынки стран Евросоюза», – говорится в сообщении Минторговли Казахстана. Ранее в социальных сетях казахстанцы начали рассылать сообщение от имени одного из партнеров-основателей Kusto Group бизнесмена Каната Копбаева. В публикации предприниматель подчеркнул, что санкции в отношении России также «катастрофически» затрагивают предпринимателей Казахстана. Бизнесемн призвал сообщество донести глубину проблемы до правительства и профильных ведомств страны.
* **Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) заявила, что не будет обрабатывать контейнеры на/из России на своих терминалах в Гамбурге**. Это распространяется как на морские контейнеры, так и на грузы, доставляемые/отправляемые по жд, автотранспортом и по реке. «HHLA таким образом следует примеру терминальных операторов в других портах», – говорится в заявлении компании. Напомним, в Гамбурге у HHLA работают три терминала – Burchardkai, Altenwerder и Tollerort. Про терминал в Мууге (HHLA TK Estonia), который [находится в собственности немецкой группы](https://seanews.ru/2018/03/27/nemcy-v-muuge/), ничего не сообщается.
* **В Германии запущен процесс переориентации импорта угля из России, рассматриваются другие страны-поставщики, а также вопрос о создании угольного резерва, заявила на брифинге в Берлине представитель Минэкономики ФРГ Беате Барон. Ее слова приводят РИА «**[**Новости**](https://ria.ru/20220225/import-1775062991.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop)**».** "Видимо, тут потребность в ревизии. Доля поставок угля из России составляет почти 50 процентов сейчас, этот импортный уголь используют угольные ТЭЦ. Мы начали работу для запуска процесса, который предусматривает продвижение поставок из других стран, а также создания угольного резерва", - сказала Барон. Напомним, ранее в Германии [заявили о возможном отказе от угля и газа из России](http://morvesti.ru/news/1679/94178/). А также сообщили о намерениях [построить дополнительные терминалы для приема СПГ](http://morvesti.ru/news/1679/94197/). Помимо этого, Берлин [остановил сертификацию «Северного потока – 2»](http://morvesti.ru/news/1679/94154/).
* **После объявления руководством РФ о проведении специальной операции на Украине на международных рынках наблюдается взлет цен на энергоносители и падение акций, передает**[**Bloomberg**](https://www.bloomberg.com/news/newsletters/2022-02-24/supply-chain-latest-global-trade-disruptions-are-about-to-get-worse?cmpid=BBD022422_TRADE&utm_medium=email&utm_source=newsletter&utm_term=220224&utm_campaign=trade). Против РФ введены новые санкции западных стран. Центральные банки на фоне риска инфляции сталкиваются с дополнительными сложностями из-за ослабления доверия потребителей и серьезных возможных потрясений для экономики Европы.
«Это плохо скажется на ценах на энергоносители, производстве или торговле», – считает Жозеф Франсуа, управляющий директор Института мировой торговли. - Безусловно мы столкнемся и уже можем видеть стремительный рост цен на энергоносители. Это окажет влияние на производство, особенно в Европе, что помешает восстановлению торговли после спада вызванного пандемией».
В материалах Bloomberg отмечается, что Россия занимает 16-е место в мире по экспорту, при этом нефть, уголь и газ являются крупнейшими категориями экспортных поставок. Согласно данным Всемирной торговой организации за 2020 год, Украина занимает 48-е место по отгрузкам зерна и железной руды. Для глобальных цепочек поставок «конфликт на Украине может создать широкий спектр проблем», – приводится мнение экономиста из британского отделения компании Flexport Криса Роджерса. **По его словам, ожидаемые риски возрастут помимо опасности больших затрат на электроэнергию и включают прекращение воздушного сообщения в регионе, более высокие ставки на страхование судов и угрозу кибератак.** Например, впервые с 2014 года цена на сырую нефть превысила $100 за баррель, что вызвало опасения по поводу перебоев с экспортом энергоносителей в условиях и без того ограниченных поставок. Помимо газа, Украина располагает обширной инфраструктурой, которая имеет ключевое значение для поставок сырья из сельскохозяйственных культур и стали в Европу и в другие страны. Резкий скачок цен на энергоносители представляет собой двойной удар по мировой экономике, который еще больше ухудшит перспективы роста и подстегнет инфляцию. Ожидаются перебои в судоходстве. В своей публикации в Twitter редактор Lloyd’s List высказал мнение, что конфликт уже оказывает влияние на движение судов в Азовского море. Главный аналитик Xeneta Питер Санд напомнил, что на российские порты на Черном море приходится 15% перевалки контейнерного импорта и экспорта, на балтийские порты страны приходится почти 50%, а на дальневосточные порты, которые наименее затронуты происходящим, приходится 35%. При этом он напомнил, что «для всех связан с судоходством необходимо придерживаться соблюдение санкций». «Это касается операторов судов, судовладельцев и грузоотправителей». Профессор Университета Санкт-Галлена Саймон Эвенет считает, что хотя о результатах западных торговых санкций можно будет судить позднее, скорее всего, их эффект окажется «меньше, чем десять лет назад». По его словам, за последние 10 лет доля российского импорта из стран Евросоюза снизилась с 38,3% до 34,2%, а доля импорта РФ из Китая наоборот выросла с 15,7% до 21,4%. Директор Европейского центра международной политической экономии Дэвид Хениг высказался о серьезных последствиях, которые скажутся в долгосрочной перспективе.
«Однако я подозреваю, что это будет способствовать развитию некоторых тенденций, которые мы уже наблюдаем, таких как устойчивость цепочки поставок и дальнейшее дробление правил ВТО с передачей контроля ЕС и США, которые, в частности, усилят свои версии этих правил», – отметил Хениг.
* **Совет директоров bp объявил о прекращении сотрудничества с «Роснефтью» и намерении продать свою долю в российской компании в размере 19,75%, которой владеет с 2013 года**, сообщает пресс-служба bp.Кроме того, CEO bp Бернард Луни и бывший CEO bp Боб Дадли выходят из совета директоров.«Финансовая структура bp и топ-менеджмент по дистрибуции остаются без изменений», – говорится в заявлении bp. Также bp намерена выйти из трех других компаний «Роснефти». Свое решение в компании объясняют ситуацией на Украине. «Руководство bp проинформировало о решении своего совета директоров по вопросу выхода из состава акционеров «Роснефти» и ряда других российский проектов, – говорится в заявлении «Роснефти», – Компания bp подверглась беспрецедентному давлению как со стороны регулятора, так и со стороны своих акционеров. Мы благодарим руководство и сотрудников bp за тридцатилетнюю совместную работу. «Роснефть» всегда открыта для сотрудничества».
* **Российские нефтяные компании и трейдеры испытывают сложности с продажей морских партий нефти и нефтепродуктов,** сообщили "Интерфаксу" источники на рынке. По словам одного из собеседников агентства, формально санкции против России относительно поставок топлива не вводились, однако покупатели российской нефти и нефтепродуктов испытывают проблемы с поиском танкеров для отгрузки, поскольку ряд судовладельцев, в частности акционерных компаний, предпочитают избегать российской продукции, в результате цены на фрахт танкеров взлетели почти в шесть раз. Кроме того, в десятки раз выросла стоимость страхования перевозок. Другие источники отмечают, что банки взяли паузу и не открывают аккредитивы на оплату поставок, также возникают сложности в предоставлении оборотного капитала. В частности, "Сургутнефтегаз", который продает нефть на спотовом рынке, на прошлой неделе не смог реализовать пять партий нефти и в понедельник выставил две из них на торги, но также не нашел покупателя. Во вторник компания планирует выставить на торги 8 танкеров, ожидают трейдеры.
* **Покупатели российской нефти в марте столкнутся со сложностями с вывозом морских грузов из-за санкций против России,** сообщило агентство Reuters со ссылкой на трейдеров. По их словам, большинство крупных судовладельцев отказались вывозить российскую нефть, больше всего проблем с морскими перевозками трейдеры сейчас испытывают с фрахтом судов на Балтике. «У нас есть танкер на ближайшие даты, но нам грузить в середине марта, а корабль найти не удается»,— сказал один из представителей сектора Reuters.Покупатели нефти в черноморском порту Новороссийск столкнулись с рекордно высокими ставками фрахта, за неделю стоимость аренды выросла в пять раз, до 400–500 пунктов по шкале Worldscale (WS). Кроме этого судовладельцы и страховые компании запрашивают дополнительную плату из-за напряженности в регионе. «Танкеры предлагают, но цены ''непроходные'': 500 пунктов WS»,— сообщил источник издания. В субботу, 26 февраля, США и Евросоюз отключили часть российских банков от международной платежной системы SWIFT, под ограничения попали ВТБ, Сбербанк, «Открытие», Совкомбанк и Новикомбанк, также под санкции попали «Альфа-банк», МКБ и Россельхозбанк. Ограничения ввели в ответ на начало операции российской армии на Украине.

**ПШЕНИЦА ОСТАЛАСЬ БЕЗ СПРОСА**

Начавшаяся военная операция на Украине обострила ситуацию на зерновом рынке. Крупнейшие покупатели отменяют тендеры на покупку пшеницы, а экспортеры занимают выжидательную позицию на фоне сложностей с судоходством. На фоне девальвации рубля российские фермеры также могут начать придерживать продажи зерна в ожидании более высоких цен.

Египетская госкомпания GASC, один из ключевых покупателей российской пшеницы, отменила намеченный на 24 февраля тендер с поставкой 11–12 апреля. GASC получила только одну заявку от Viterra, которая предложила 60 тыс. тонн французской пшеницы по $399 за тонну (FOB), или $448,55 за тонну с учетом фрахта. Председатель правления Союза экспортеров зерна Эдуард Зернин заявил, что российские экспортеры «заняли выжидательную позицию», чтобы оценить возможности коммерческого судоходства. Брать повышенные риски компании не готовы, тем более что сейчас невозможно предсказать уровень цен через полтора месяца, добавляют собеседники “Ъ” на зерновом рынке.

По сообщению [Росморречфлота](http://portnews.ru/companies/federalnoe_agentstvo_morskogo_i_rechnogo_transporta_rosmorrechflot/#_blank), РФ приостановила судоходство в Азовском море до особого распоряжения Минобороны. По данным трейдеров, некоторым компаниям пришлось отказаться от отправки готовых к погрузке партий. По оценкам «Совэкона», через порты Азовского моря Россия экспортирует 12–15 млн тонн пшеницы в сезон. С начала сезона по 17 февраля РФ экспортировала 27,4 млн тонн зерновых, включая 22,4 млн пшеницы. С 15 февраля до 30 июня на экспорт зерна действует квота в 11 млн тонн, включая 8 млн тонн на пшеницу. Источники “Ъ” говорят, что к вечеру 24 февраля черноморские порты работали в штатном режиме.
Директор «Совэкона» Андрей Сизов отмечает, что основные сложности сегодня, видимо, связаны с невозможностью договориться о фрахте из-за военных рисков.
По его словам, в краткосрочной перспективе традиционные покупатели российской пшеницы могут переключиться на закупки зерна из ЕС, Аргентины, Австралии и США. Но продолжительное отсутствие поставок пшеницы из РФ угрожает ситуации с продовольствием в странах Северной Африки, а также создает риски для турецких мукомолов, которые в свою очередь снабжают продукцией страны Ближнего Востока, продолжает эксперт. При наихудшем сценарии глобальные цены на продовольственную пшеницу могут превысить $400 за тонну, считают в «Совэконе». Гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрий Рылько добавляет, что текущая ситуация также может отразиться на снабжении топливными ресурсами украинской посевной кампании, но масштабы и последствия возможной проблемы пока оценить невозможно.
Аграрии РФ могут начать придерживать продажи пшеницы, так как цены на зерно в рублях, вероятно, вырастут, считает Андрей Сизов. Вице-президент Российского зернового союза Александр Корбут отмечает, что для сельхозпроизводителей в текущих условиях зерно может выглядеть более надежным активом. По его словам, у некоторых аграриев может быть потребность в денежных средствах для финансирования текущей деятельности, но действующая программа льготного кредитования должна покрыть эти потребности.
По словам собеседника “Ъ” в крупном трейдере, текущая приостановка операций выглядит временной, и логистика в Азовском море скорее всего вскоре возобновится.
Большие риски для российского экспорта продовольствия несут возможные санкции США и ЕС, которые могут существенно осложнить проведение внешнеторговых операций, говорит он. Но, продолжает источник, это будет зависеть от масштабов санкций. Другой собеседник “Ъ” в отрасли добавляет, что в первую очередь от санкций может пострадать бизнес «Деметра-Холдинга», где более 50% у группы ВТБ. Британия уже заморозила активы ВТБ в стране. О возможности введения санкций США в отношении ВТБ ранее сообщал Bloomberg. В «Деметра-Холдинге» отказались от комментариев.

Эдуард Зернин отмечает, что при любом развитии событий Россию будет трудно убрать с мирового рынка. В прошлом сезоне в мировых поставках пшеницы РФ занимала около 20%, а в этом сезоне — 17%. Заместить такие объемы из Австралии и Южной Америки вряд ли получится, особенно учитывая стоимость фрахта и наличие судов, указывает он. Андрей Сизов отмечает, что сегодня невозможно однозначно сказать, не будут ли введены дополнительные ограничения на экспорт зерна.

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

**РАЗДЕЛКА СУДНА НА МЕТАЛЛ: КАК КРИЗИС МЕНЯЕТ ЦЕНЫ**

**Обострение ситуации на Украине чувствительно отразилось и на рынке утилизации судов – практически все специализирующиеся на этом бизнесе страны заметно подняли тарифы и не собираются останавливаться на достигнутом.**

По данным американской компании GMS, одного из крупнейших игроков на рынке скупки возрастных судов для последующей разборки на металл, больше всего подорожали услуги специалистов утилизационных работ на предприятиях Индии, которая по итогам 2021 года стала лидером по общему количеству разобранных судов, опередив Республику Бангладеш.

Динамика цен на утилизацию судов, начало марта 2022 к декабрю 2021г, долл./тонна чистого металла ($/LDT)

Страна Балкеры Танкеры Контейнеровозы

Бангладеш 630(+40) 640 (+40) 650 (+40)

Пакистан 610(+30) 620 (+30) 630 (+30)

Индия 620(+70) 630 (+70) 640 (+70)

Турция 360(+30) 380 (+40) 390 (+40)Источник: GMS

Примечательно так же, что при рекордном (более 300 единиц!) числе направленных на разделку танкеров, средняя стоимость их разделки уступает аналогичному показателю для контейнеровозов, которые были выведены из эксплуатации в минимальном количестве. Отраслевые специалисты не исключают, что дальнейшее обострение и (особенно!) затягивание украинского кризиса на фоне постоянно растущих цен на нефть и непредсказуемых (для бизнеса всего мира) последствий многочисленных санкций, могут привести к кратковременному перерыву в предложении судов на утилизацию. В настоящее время в данном сегменте рынка сохраняются явно выраженные «бычьи» настроения, которые в ближнесрочной перспективе будут лишь укрепляться. Особенно это касается Турции, которая в случае долговременного нарушения поставок железной руды и металлолома из портов Украины рискует испытать острую нехватку стали. В то же время специализирующиеся на разборке судов предприятия опасаются потери российской части своих заказов – из-за того, что суда находящихся под санкциями операторов будет просто физически невозможно доставить на разделочные площадки. При этом достаточно высоко оцениваются риски сокращения предложения судов к продаже на слом из-за активного роста фрахтовых ставок, который к настоящему времени наблюдается практически для всех основных типов судов

*korabel.ru*

**«ПОД УДАР ПОПАДУТ МНОГИЕ КОМПАНИИ» – МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА**

Участники ВЭД, перевозчики, экспедиторы следят за курсом валют, санкциями, новостями с автомобильных погранпереходов ЕС и судозаходами в Азовском и Черном море. Своими наблюдениями и некоторыми ожиданиями с SeaNews поделился Андрей Серебряков, заместитель руководителя отдела по работе с корпоративными клиентами «Канавара Групп».

Участники ВЭД стараются фиксировать выгодный курс валют с учетом текущих реалий. Это означает закупку валюты для оплаты товара в определенные дни и увеличение количества предварительных деклараций на товар. В свою очередь, увеличение количества предварительных деклараций на товары для таможенных представителей означает существенное увеличение нагрузки в короткий промежуток времени, это приводит к невозможности выстраивания стабильного графика работы на долгий период.

**Ожидания в долгосрочной перспективе:**

1) уменьшение объема импорта из-за увеличения стоимости товара в пересчете на рубли;

2) ограничения на поставки ряда товаров из стран ЕС и США вследствие эмбарго;

3) практически полное прекращение внешнеэкономического взаимодействия с Украиной;

4) автомобильные перевозчики столкнутся с еще бОльшими трудностями в обновлении автопарка;

5) морские линии, морские терминалы, авиаперевозчики, жд терминалы столкнутся с проблемами при обновлении своей инфраструктуры;

6) участники ВЭД вынуждены будут переориентироваться на импорт и экспорт из Азии;

7) увеличение доли транзитных перевозок по жд инфраструктуре РФ на направлении Азия – Европа под вопросом, ранее озвучивались планы РЖД увеличение этого показателя в 4 раза к 2027 году

8) возможное банкротство компаний, которые были напрямую завязаны на импорт/экспорт с Украиной, в случае, если они не смогут оперативно перепрофилироваться.

Я напомню, что объем экспорта РФ на Украину по итогам 2021 года составил 8 млрд 129,5 млн долларов, что на 28,8% больше, чем в 2020 году (6 млрд 310,5 млн долларов). Объем импорта РФ из Украины по итогам 2021 года также увеличился на 12%, с 3 млрд 694,2 млн долларов до 4 млрд 154,8 млн долларов. Это существенный объем, который затрагивает многие компании на всех этапах цепи поставок: перевозчиков, импортеров/экспортеров, экспедиторов, таможенных представителей и т.п. Таким образом, под удар попадут многие компании.

*seanews.ru*

**ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ ЕС ПРОСЯТ У РОССИЙСКИХ ПАРТНЕРОВ ПРЕДОПЛАТУ ЗА СВОИ УСЛУГИ**

Представитель отрасли говорит, что компании «перешли на ручное управление» и должны срочно изыскивать средства для предоплаты за услуги. Китайские партнеры при этом предлагают перевести расчеты с долларов на юани.
Утром стулья, а вечером деньги. Европейские логистические компании больше не доверяют российскому бизнесу. Перевозчики и склады теперь просят предоплаты за свои услуги. Об этой проблеме Business FM рассказал генеральный директор компании «Оптимальная логистика» Георгий Властопуло:
Георгий Властопулогенеральный директор компании «Оптимальная логистика» «Уже вчера мы получили достаточно большое количество писем о том, что ни одно транспортное средство не выйдет в сторону России, пока не будет произведена предоплата их услуг. В диалоге говорятся следующие фразы: «Мы боимся, несмотря на наши длительные партнерские отношения, которые складывались с некоторыми больше десяти лет, к сожалению, ситуация такова, что мы не можем сейчас вам доверять». Чтобы вы понимали, что такое предоплата услуг, раньше мы работали по принципу «оказана услуга — две-три недели — мы платим». Вот сейчас нам нужно находить возможности предоплачивать услуги перевозчикам, а это огромное количество денег в месяц, с учетом того, что уже вчера мы зафиксировали 50-процентное падение по заказам, которые клиенты обычно размещают нам в течение дня по вывозу товаров из Европы. В диалогах с некоторыми нашими клиентами уже мы услышали, что отгрузка товара переходит по принципу не «товар-деньги», как это было раньше, европейцы работали в основном по постоплате, а многие контракты переведены на принцип «деньги — товар». Соответственно, клиенты раньше могли привезти товар, начать его реализацию на внутреннем рынке, получая выручку, конвертировать ее в валюту и оплачивать этот товар. А с учетом того, что сейчас еще и покупательская способность грохнется, непонятно, к чему это может привести. Мы прогнозируем, что падение на европейском направлении движения товаров, по крайней мере по нашему клиентскому портфелю, составит порядка 70%. Скорее всего, порядка 70% мы потеряем. Мы перешли на кризисное управление, на ручное управление, очень сложно».
В то же время, по словам Георгия Властопуло, его компания стала получать письма от китайских партнеров с предложением перевести внешнеторговые контракты с долларов на юани. Партнеры считают, что на корсчетах американских банков, через которые идут доллары, деньги могут застревать. А в юанях такая ситуация маловероятна. Только в том случае, если отключат SWIFT, отметил Властопуло.

*portnews.ru*

**СТРАХОВЩИКИ НЕ ПОНИМАЮТ, КАК ТРАКТОВАТЬ САНКЦИИ ПРОТИВ РФ**

Рынок морских перевозок отреагировал на события на Украине превентивно: пока разъяснений по поводу механизмов приведения в действие санкций против РФ нет, политику определяют страховые компании, которые хотят снизить свои риски. Поэтому в Балтийском и Азово-Черноморском бассейнах возникают локальные ограничения для грузоперевозок. Так происходит потому, что страховщики ищут правовой ясности в отношении российского риска. Однако судоходные компании при этом действуют по-своему: они не избегают прямых ограничений для российских компаний, а просто повышают ставки фрахта в зонах повышенных рисков.
В принципе подобные действия предполагают перекладывание форс-мажорных обстоятельств в сферу страховщиков, поскольку премии за военный риск превышают $300 тыс. за некоторые рейсы.
Сдерживает судовладельцев только обещание проблем с транзакциями, которые анонсированы в США. Вместе с тем это заставляет операторов морского тоннажа опасаться сделок с российским бизнесом в судоходной отрасли.
Страховщики, в свою очередь, добиваются разъяснений от американских регуляторов, прежде чем подтвердить страховое покрытие рейсов судов с грузами российских компаний, констатируют аналитики Lloyd's List.

**Чего боятся страховщики?**

Прежде всего риски связаны с санкциями, которые обещаны по поводу порта Новороссийск. Пока здесь многое неясно: в порту действует целый ряд стивидорных компаний, а по идее ограничения должны были прилететь в адрес только одной из них. Однако уточнений на эту тему пока нет.

Вместе с тем и страховщики, и владельцы тоннажа одинаково обеспокоены фактами, свидетельствующими о том, что торговые суда могут попасть под обстрелы. И уже не имеет значения, в чью пользу осуществляются перевозки, речь идет об обеспечении безопасности доставок опасных грузов.
Соответственно торговля российской нефтью из черноморских портов фактически приостановилась. Это произошло после того, как некоторые банки отказались выдать аккредитивы на покрытие российской нефти – независимо от пункта назначения. «Даже если и нет формальных ограничений для торговли нефтегрузами, владельцы флота все равно обеспокоены. Сейчас много что поставлено на паузу: просто все ждут, что будет дальше», – сообщил один из владельцев танкерного флота.

**Клубок вопросов**

Другой нефти в зоне черноморского побережья, по сути, нет. Поэтому возникающий вопрос о порядке финансирования портфеля заказов более чем из 30 судов, большинство из которых связаны с крупными нефтегазовыми компаниями. Между тем подобные задержки могут в ближайшем будущем вызвать волновой эффект на верфях, которые строят новый тоннаж. Риски строительства новых танкеров растут. И рынок может столкнуться, как уже предупреждали аналитики, с дефицитом танкерного тоннажа как в Азово-Черноморском бассейне, так и на Балтике. Впрочем, не только там: цены на фрахт танкеров уже резко выросли во всем мире. И произошло это 25 февраля 2022 года после санкций США против «Совкомфлота», вызвав неопределенность в отношении немедленной доступности 140 судов российского танкерного гиганта, сообщил представитель одной из сюрвейерских компаний. Финансовый директор «Совкомфлота» Николай Колесников пока не смог прокомментировать, какими будут последствия санкций США для его портфеля заказов. Просто потому, что на этот счет нет уточнений. Более того, представители клубов P&I сами ищут юридические такие разъяснения у американских регуляторов, поскольку формулировки в документах настолько расплывчаты, что вроде бы не запрещают клубам продолжать предоставлять прикрытие. Однако для этого требуется официальное уведомление. Суть в том, могут ли банки обрабатывать претензии, даже если покрытие будет признано действительным.
Подобная ситуация вызывает беспокойство у участников рынка. Они вспоминают ситуацию 2015 года: когда иранские суда вернулись на рынок после отмены санкций, то банки отказывались от платежных операций, тем самым замедлив возвращение судов на рынок. Неопределенность тогда очень болезненно ударила по рынку, поскольку сбивала предварительные расчеты операторов тоннажа. «А сейчас степень неопределенности еще выше. Это еще больше нервирует рынок», – сообщил представитель компании, которая входит в клуб P&I.
Другой вопрос, который требует ответа: как расценивать действия РФ на Украине? Если исходить из формулировок, которые использует РФ, то у клиентов могут возникнуть проблемы с получением дополнительных премий за военный риск.

**Хочешь танкер – плати премию**

Аналогичные проблемы возникают и у владельцев балкеров. С учетом роста мировых цен на нефть и зерно, как сообщили аналитики Braemar (предоставляет техническую экспертизу и профессиональные морские и энергетические услуги по всему миру), ряд судовладельцев идут на риски. Но за дополнительную плату.
Ставки фрахта на перевозки зерна и других навалочных грузов также пошли вверх: брокеры указывают премию для портов: 3% – для Украины, 2,5% – для Черноморского побережья РФ и 5% – для Азовского моря, где безопасность судоходства, по сути, обеспечивают российские военно-морские силы.
Перевозки нефти обходятся еще дороже. Но на таких условиях соглашаются работать, например, греческие судовладельцы, имеющие далеко не новый тоннаж.
Общая ситуация приводит к сокращению предложения нефти и бункеровочного топлива на Юге. И это приводит к росту средиземноморских и черноморских ставок на большие суда типа Aframax. Они подорожали больше всех. А вслед за ними стали дорожать сервисы и более крупнотоннажных судов (тип VLCC).
Соответственно выбытие российских нефтегрузов из Балтийского или Черного морей уже приводит к сокращению их запасов до минимума. Ожидалось, что их заместят поставки из других стран. Но в США пока лишь обсуждают дальнейшие поставки. И, скорее всего, замена появится нескоро. И найденные объемы, вероятно, будут ограниченными. Ведь речь идет о поставках не только нефти, но и нафты, дистиллятов, мазута. Для справки: Россия экспортирует в Европу 4–6 млн т только дизельного топлива в месяц, не считая других нефтегрузов. С учетом этого цены на дизтопливо и маржа от переработки резко выросли – на фоне рисков, связанных с дефицитом газа в странах ЕС.

**Флот стоит, зерно не везут**

Как отмечают аналитики Braemar, проблема в том, что США хотя и объявили санкции, которые должны воспрепятствовать обороту российских энергоносителей, но их санкции против российских банков и предприятий, объявленные 24 февраля, перешли на блокирование американских компаний от операций с долгосрочными долгами «Совкомфлота». И это оказало огромное влияние на фрахтовый рынок.
На это наслоились известия об обстреле торговых судов со стороны Украины, и движение в непосредственной близости от украинских вод резко замедлилось. По данным аналитиков Lloyd's List, в Одессе, например, в прошлую пятницу на приколе оказались 13 наиболее дорогостоящих судов под международным флагом.
Очередь ожидающих транзита через Керченский пролив сократилась. Тем не менее в ней сегодня стоит около 211 судов, более половины из которых сконцентрированы на южном входе.

Однако если ставки на танкеры будут расти и в дальнейшем, то с балкерами ситуация несколько иная.
Аналитики Danish grains consultancy предупредили о мрачных перспективах экспорта зерна как из России, так и с Украины. Пока несезон, но аналитики напоминают, что этот поток оценивается в 4–6 млн т в месяц. Причем весь этот объем обычно перевозят с марта по июль.

Ожидается дефицит предложения, поскольку покупатели исходили из расчетов на большой урожай 2021 года на Украине и в РФ. Соответственно не искали продавцов на дальнем плече. Под эти поставки и строили свою работу судовладельцы. Сейчас их флот ожидает перспектива на приколе. Деваться балкерам некуда. И ставки на них начали катастрофически падать.

**В портах ищут чертей**

Нервная обстановка приводит порой к необоснованным задержкам флота.

Например, в Булони (Франция) остановили ролкер Baltic Leader с новыми автомобилями на борту, который, как заподозрили портовые власти, был одним из пяти судов, принадлежащих санкционному ПАО «ПСБ». Потом выяснилось, что судно было продано другой фирме еще до введения санкций.
На дальневосточном направлении также не обошлось без эксцессов. Однако танкер FESCO остановили уже не из-за действия санкций против РФ, а из-за подозрений в том, что оно занималось перевозками санкционной иранской нефти.

*rzd-partner.ru*

**ПОКА ШОК. ПОСЛЕ САНКЦИЙ ВЕРФИ СПОКОЙНЫ ЛИШЬ НАСЧЁТ ЛЕДОКОЛОВ**

Двигатели из Китая, электроника от «Авроры», доллары и евро в чемоданах, а с процессорами большой вопрос. «Фонтанка» выяснила текущие перспективы российского гражданского судостроения. Основные поставки из стран Евросоюза для строительства наших гражданских судов — это двигатели высокой мощности и процессоры. Первые можно попробовать заменить в Китае, перспектива замены последних пока непонятна. Подробнее об этом рассказал заместитель генерального директора АО «ЦНИИ Морского флота» Александр Буянов:
— Российские верфи получают из Европы практически все судовые двигатели для гражданского судостроения. Это дизель-генераторы, которым практически нет альтернативы. У нас изготавливают аналоги небольшой мощности, но когда мы говорим о мощности от мегаватта — вариантов довольно мало.
— Это придется создавать с нуля?
— Не только это. Поразительная особенность российских производителей судового оборудования — полное отсутствие современного сервиса. Поставляет российский производитель какое-нибудь оборудование на верфь, его устанавливают, но рано или поздно что-то ломается. Тут выясняется, что производитель не обеспечивает ни ремонт, ни поставку запчастей не то что в основные порты мира — в российские порты! Их принцип: сломался — привозите — починим. Любой судовладелец знает: невозможно представить оборудование, например, финского судостроительного концерна Wärtsilä без бесперебойных поставок запчастей в большинство портов мира. В России теперь, видимо, не будет ни судового оборудования этой компании, ни её сервиса.
— А что с энергетическим оборудованием для атомных ледоколов?
— Атомные реакторы, турбогенераторы, электродвигатели и даже валы, на которые передается вращение, делают в России, тут нет проблем — в производстве ледоколов мы практически не зависим от иностранных производителей. Но есть же еще поставки комплектующих.
— А откуда берутся двигатели на наших судах?
— В основном финская Wärtsilä, немецкий MAN, на третьем месте китайская WinGD.
— WinGD может полностью заменить первых двух, которые в обозримом будущем, как я понимаю, ничего нам не дадут?
— Думаю, да. По сути, там полностью локализованные технологии швейцарской Sulzer и Wärtsilä. Они делают крупные поставки на международный рынок, двигатели WinGD ставятся на контейнеровозы и большие балкеры.
— Теперь наше судостроение будет зависеть от Китая?
— Я бы так не ставил вопрос. Всё-таки мы живем третий день в новых условиях — надо подождать. Тем более Россия — слишком большой сегмент мирового судостроения.
— Наверное, возникнут проблемы и с судовой электроникой?
— На ледоколах она вся отечественная — от НПО «Аврора». Эта электроника вполне приличного качества, но вопрос в объемах и масштабах поставок. Большой вопрос, справится ли «Аврора» с поставками на все суда России.
— Но у нас не умеют делать микрочипы.
— Не умеют. AMD и Intel отказались поставлять их, что ударит по судостроению так же, как по всем остальным. Ведь система управления судном — это по сути тот же персональный компьютер. Какой тут может быть выход... честно, не знаю, и мои коллеги не знают. Сейчас все в шоке. Есть, конечно, российские технологии «Эльбрус», которые поставляют чипы военным и госучреждениям, но, насколько я слышал, там много претензий.
— От Южной Кореи многое зависит на построенном «Роснефтью» заводе «Звезда» в Большом Камне. Похоже, корейцы присоединятся к отказу от поставок.
— Это грустно. С их участием «Звезда» строит газовозы и танкеры высокого ледового класса для проектов «Новатэка» и «Роснефти» в Арктике. С учетом этих планов строятся прогнозы добычи газа и нефти и вывоза их производных. Если газовозов и танкеров не будет, цепочка рушится.
Полноценного понимания масштаба влияния иностранных санкций на российское судостроение пока нет. Но верфям, входящим в государственную Объединенную судостроительную корпорацию, про валютные счета придется забыть. Об этом рассказал руководитель практики санкционного права и комплаенса коллегии адвокатов Pen&Paper Сергей Гландин:
— Подводить итоги санкций в отношении российского судостроения пока рано. Знаете стадии реакции человека на стресс? Шок, отрицание, депрессия, торг, принятие. У нас сейчас стадия шока, санкции только вводятся, не совсем понятно, в чем именно они заключаются, еще несколько дней будут появляться новые санкции. Думаю, к концу недели нынешний этап этого процесса завершится, и мы придем к переходу от депрессии к принятию — тогда многое станет понятнее.
— Первые санкции в отношении основного владельца российских верфей — государственной Объединенный судостроительной корпорации — появились ещё в 2014 году, после аннексии Крыма.
— Совершенно верно, но сейчас блокирующим санкциям подвергся Промсвязьбанк , где обслуживается большинство связанных с оборонкой судостроительных заводов. Обладающие валютными счетами клиенты этого банка не смогут ими воспользоваться. Промсвязьбанк теперь может работать только с рублями, а желающим оперировать валютой придется открывать счета в международных банковских группах — в Райффайзене или Юни-кредит, например.
Промсвязьбанк обслуживает девять крупных промышленных предприятий региона, так или иначе связанных с судостроением, в том числе и военной направленности:
    ФГУП «Завод имени Морозова»
    ФГУП «Крыловский ГНЦ»
    АО **«Балтийский завод»**
    ПАО «Выборгский судостроительный завод»
    АО «КБ Арсенал»
    ПАО «СЗ «**Северная верфь**»
    АО «Завод Киров-Энергомаш»
    АО «МЗ Арсенал»
    СЗРЦ ВКО «Алмаз-Антей»

— А предприятия ОСК смогут это делать?
— Уже нет. Это только для тех, кто не попал под санкции.
— Но у нас все судостроение либо у ОСК, либо у «Роснефти». Те и те под санкциями.
— «Роснефть» пока под секторальными санкциями. Ей, например, запрещены долгосрочные заимствования сроком погашения свыше 14 дней. Другие санкции в отношении «Роснефти» на судостроение не распространяются, они касаются разработки газовых и нефтяных месторождений за Полярным кругом. Туда запрещено поставлять оборудование из США и Евросоюза. А блокирующих санкций пока нет — значит, валютные счета работают в обычном режиме.
— Я вас правильно понял: предприятия — члены ОСК не могут открывать валютные счета вообще нигде?
— Совершенно верно. Их пошлют в любом европейском или американском банке.
— А что будет с деньгами, которые у них сейчас на валютных счетах?
— В иностранных банках все средства заблокированы. Они есть, но владельцы не могут управлять ими, пока санкции не закончатся. А владельцам валютных счетов в том же Промсвязьбанке придется перевести всю валюту в рубли. Другой вариант — прийти и забрать чемоданы наличных евро или долларов. Никаких других банковских валютных операций они совершить не смогут. Любая попытка валютного перевода приведет к заморозке соответствующей суммы американским или европейским банком-корреспондентом.

*fontanka.ru*

**ЭКОЛОГИЯ**

* **Голландская компания по внутренним перевозкам Kleijn Transport B.V. и Ocean Network Express (Europe) Ltd. (ONE) запускают пилотный проект по использованию экологически чистого синтетического топлива из гидроочищенного растительного масла** (HVO), говорится в сообщении партнеров. Обе компании признают важность необходимых изменений в отрасли для защиты планеты для будущих поколений и намерены принимать активные меры для минимизации любого негативного воздействия на окружающую среду, возникающего в результате их повседневной деятельности.
HVO изготавливается из 100% возобновляемого сырья, такого как растительные масла, животные масла и жиры, и сокращает выбросы парниковых газов CO2 до 90%.
Синтетическое топливо может использоваться в качестве прямой замены обычного дизельного топлива, и его относительно легко использовать в большинстве современных дорожных грузовиков стандарта ЕВРО-6 без необходимости замены или модификации двигателей. Дополнительным преимуществом HVO является ограниченное негативное воздействие на фильтры двигателя, которое обычно наблюдается при использовании обычного смешанного биодизельного топлива.
Пилотный проект будет подразумевать перевозки в одну сторону через порты Бенилюкса и доставки последней мили в районе Дуйсбурга в течение 12 месяцев. Ожидаемый расход топлива HVO составляет 100 000 литров, что позволяет сэкономить почти 300 000 кг CO2. Оба деловых партнера будут в равной степени разделять связанные с проектом расходы, и, если проект окажется успешным, будет рассмотрено использование HVO на других маршрутах.
* **CMA CGM в партнерстве с Морским и портовым управлением Сингапура (MPA) начала испытания по бункеровке биотопливом Бункеровка первого судна — «APL Paris»** – вместимостью 10,6 тыс. TEU состоялась 23 февраля про схеме «с борта на борт» параллельно с погрузочно-разгрузочными операциями, сообщает Splash. Далее контейнеровоз отправится в рейс по маршруту Азия – Южная Америка в рамках сервиса Pacific East Coast 2. Испытания продлятся шесть месяцев. В эксперименте будет задействовано 32 контейнеровоза CMA CGM вместимостью от 2,2 тыс. до 10,6 тыс. TEU, задействованных на маршрутах Азия – Южная Америка, Азия – Африка, Азия – Океания, Азия – Средиземноморье, Северная Европа – США. Суда будут использовать различные виды биотоплива, в том числе смесь из отработанного растительного масла и традиционного судового топлива. В компании отмечают, что такая смесь позволит сократить выбросы CO2 на 21%. Ее можно использовать на всех типах судов без проведения какой-либо технической модернизации.
* **Международное классификационное общество DNV выдало сертификат одобрения в принципе (AiP) китайской судостроительной компании Dalian Shipbuilding Industry Company Limited (DSIC) за разработанный для судоходной компании COSCO SHIPPING Energy Transportation Limited (CSET) эскизный проект танкера типа VLCC, способного работать на метаноле в качестве судового топлива,** сообщает пресс-служба общества. Отмечается, что это первый проект судна типоразмера VLCC на метаноле. По оценке DNV данный проект соответствует новейшим требованиям и обозначению класса DNV «LFL fuelled». Судоходная отрасль рассматривает метанол как одно из перспективных альтернативных видов низкоуглеродистого топлива, поскольку его можно производить из возобновляемых источников сырья, таких как коммунальные и промышленные отходы, биоэнергии, а также из CO2 и водорода. Технологии производства метанола разработаны и осуществлены пробные рейсы судов на этом виде топлива, говорится в пресс-релизе общества. В конструкторском бюро DSIC при разработке проекта учитывалась возможность использования метанола в качестве основного вида топлива для различных задач судоходных компаний, обеспечение необходимой владельцу грузоподъемности судна и создание достаточной емкости танков с метанолом и эффективных систем подачи топлива. Проект, разработанный DSIC и CSET, отвечает программе КНР по «достижению углеродного пика к 2030 году и углеродной нейтральности к 2060 году» и стратегии Международной морской организации (IMO) по выбросам парниковых газов 2050.

**МОРЯКАМ**

* **Профсоюз работников морского транспорта Украины дал комментарий к кризису смены экипажей, который сейчас разворачивается в мире. «**Сегодня воздушное сообщение между Украиной и любой другой страной мира приостановлено, что лишает наших моряков возможности репатриироваться прямо в Украину к своим семьям», — отмечает пресс-служба ПРМТУ. Профсоюз сообщает, что морякам, чей максимальный срок действия контрактов истек и которые должны быть репатриированы, рекомендуется оставаться на борту до тех пор, пока возвращение домой не станет возможным и безопасным. Компаниям рекомендуется продлевать трудовые контракты моряков по мере необходимости. Для моряков, которые хотят вернуться на родину по истечении срока трудовых контрактов или прекращении трудовых отношений, лучше приобретать авиабилеты в соседние дружественные с Украиной страны. Например, в Молдову, Польшу, Венгрию, Словакию и Румынию.  Билеты должны быть приобретены за счет компании, денежные средства на покрытие расходов на транспортировку до сухопутной границы, пунктов пропуска Украины – подлежать возмещению, отмечают в ПРМТУ. В таком случае по обращению моряков компаниям также рекомендуется погасить остаток их заработной платы наличными до высадки с судна.

**ВТОРЖЕНИЕ РОССИИ В УКРАИНУ МОЖЕТ СПРОВОЦИРОВАТЬ ДЕФИЦИТ МОРСКИХ КАДРОВ**

Санкции и ограничения на международные поездки усугубят хронические проблемы с предложением рабочей силы в судоходной отрасли.

На фоне вторжения России в Украину судовладельцы и судовые менеджеры столкнулись с перспективой существенной нехватки моряков.

На время кризиса судовладельцы прогнозируют трудности с прибытием на суда и возвращением домой тысяч украинских членов экипажа, а санкции, вероятно, затруднят выплату заработной платы украинским или российским морякам.

За время пандемии Covid-19 Украина стала одним из основных поставщиков морской рабочей силы. За последние два года офицеры и члены рядового состава из Украины восполнили дефицит моряков, образовавшийся из-за проблем с привлечением экипажей из Восточной и Юго-Восточной Азии.

Россия и Украина являются двумя крупнейшими странами-поставщиками рабочей силы для международного торгового флота.

По оценкам БИМКО (BIMCO) и Международной палаты судоходства (ICS), в России насчитывается 198 123 моряка, из которых 71 652 — члены офицерского состава и 126 471 — члены рядового состава. Украина располагает пулом из 76 442 моряков, включая 47 058 офицеров и 29 383 рядовых. Моряки обеих стран представляют 14,5% мировой рабочей силы.

В интервью TradeWinds представитель одного судового менеджера сказал, что в условиях войны для моряков станет практически невозможно добраться из Украины до места посадки на суда. Кроме того, они считают, что значительная часть украинских моряков может быть призвана в армию.

Логистические проблемы с организацией доставки моряков на суда и их репатриацией возникают до сих пор, поскольку отрасль все еще борется с кризисом экипажей, вызванном пандемией Covid-19.

Начало войны породило множество новых проблем операционного характера для судовладельцев и менеджеров. «Что делать, если у нас на судне в составе одного экипажа есть и российские, и украинские моряки?» - задаются вопросом судовые менеджеры. «Что произойдет, если у нас на судне, заходящем в Россию, будут украинские члены экипажа, или наоборот, российские моряки будут на борту судна, направляющегося в украинский порт? Все это обернется практическим кошмаром» , - сказал представитель одной из компании в интервью TradeWinds.

Ещё одна проблема связана с тем, что дополнительные санкции со стороны США и Евросоюза могут создать для судовладельцев трудности в выплате зарплаты как российским, так и украинским членам экипажей. Специалисты Danica Crewing сообщили TradeWinds, что после начала военной операции в Ураине их компания привела в действие свой план на случай чрезвычайных ситуаций. Все 50 сотрудников одесского офиса компании находятся в безопасности и работают удаленно, как и во время пандемии. Они поддерживают постоянный контакт с генеральным директором Хенриком Йенсеном, который находится в Гамбурге, а также с владельцами судов, моряками и их семьями.

Генеральный секретарь ICS Гай Платтен заявил, что безопасность членов экипажа должна быть главной задачей. «Безопасность наших моряков является нашим абсолютным приоритетом. Мы призываем все причастные стороны не допустить, чтобы моряки стали «побочными жертвами» действий, которые могут предпринять страны или кто-либо ещё. Моряки были той силой, которая в первых рядах поддерживала функционирование торговли во время пандемии, и мы надеемся, что сейчас все причастные стороны продолжат способствовать беспрепятственному передвижению грузов и ключевых работников морской отрасли».

Вполне вероятно, что после эскалации военных действий в Черном и Азовском морях этот район будет внесен в список зон повышенного военного риска в рамках коллективных договоров Международной Федерации Транспортников. В таком случае члены экипажей судов, работающих в этом районе, будут иметь право на получение соответствующей надбавки.

*Tradewindsnews.com*

**СЕМИНАР, ПОСВЯЩЕННЫЙ II ЭТАПУ ПРОЕКТА WMU/ITF «ТРАНСПОРТ 2040»**

Всемирный морской университет (WMU) успешно работает над вторым этапом масштабного проекта "Транспорт 2040", который щедро финансирует Международная федерация транспортников (ITF). Исследования этого этапа строятся на предыдущих результатах и предполагают углубленный анализ вопросов, затрагивающих автоматизацию и технологический прогресс в морском судоходстве.
15 февраля состоялся второй семинар, посвящённый II этапу Проекта «Транспорт 2040». В ходе семинара, он состоял из серии интерактивных творческих занятий со студентами WMU, в которых основное внимание было обращено на прогнозирование навыков, которые могут быть востребованы у работников морской отрасли в ближайшем обозримом будущем.

Д-р Клеопатра Думбия-Генри, президент WMU, открывая семинар отметила, что проекты "Транспорт 2040" имеют важное значение с точки зрения определения направлений, в которых будет смещаться характер работы и навыков работников, что даст возможность морской отрасли лучше подготовиться к устойчивому будущему. «В рамках программы «Транспорт 2040» мы стремимся помочь подготовить отрасль к изменениям и определить, люди с какими навыками и компетенциями будут нужны — будь то в море или на берегу - в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе», - сказала президент Думбия-Генри.
В ходе семинара обсуждалось, какие навыки будут нужны, чтобы справляться с будущими технологическими разработками. Студенты-участники семинара выявляли пробелы в навыках и предлагали рекомендации по их устранению.

Цели II этапа проекта включают: создание дорожной карты для будущего интеллектуального и автономного инклюзивного судоходства; рассмотрение вариантов переподготовки и повышения квалификации для будущих моряков; обзор вероятности автоматизации и внедрения новых технологий в различных странах; правовая оценка последствий автоматизации и внедрения новых технологий в отдельных странах; информирование членов МФТ о сделанных выводах; разработка рекомендаций по переходу на новые технологии, который должен быть справедливым и инклюзивным, и учитывать особые потребности молодёжи и работающих женщин.
Первый семинар по вопросам II этапа II прошёл в декабре 2021 года. Его цель состояла в том, чтобы разработать дорожную карту будущих технологий морских перевозок, чтобы помочь в определении тех знаний, навыков и компетенций, которые будут требоваться от моряков в результате технического прогресса в морском секторе. Участники семинара подтвердили правильность выявленных в рамках первого семинара будущих тенденций, а также будущих технологий, связанных с этими тенденциями. Кроме того, было определено, какая политика будет замедлять, а какая ускорять развитие технологий, и просчитаны возможности и угрозы для различных заинтересованных сторон в морской сфере в связи с появлением новых технологий.
В семинарах приняли участие 22 студента WMU из 16 разных стран.

[*wmu.se*](https://www.wmu.se/)

**МАРТОВСКИЙ ИНДИКАТОР СМЕНЫ ЭКИПАЖА ПРОДОЛЖИЛ РОСТ ПОД ВЛИЯНИЕМ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ШТАММА ОМИКРОН. НЕСМОТРЯ НА ТРУДНОСТИ, УВЕЛИЧИВАЕТСЯ КОЛИЧЕСТВО ВАКЦИНИРОВАННЫХ МОРЯКОВ**

Мартовский индикатор смены экипажа продолжает наметившуюся с января этого года тенденцию к росту: процентное соотношение моряков, вынужденных оставаться на борту судов по истечении сроков своих контрактов, растёт под влиянием новой волны коронавирусной нфекции, вызванной распространением нового штамма омикрон.

Мартовский Индикатор указывает на то, что количество моряков, остающихся на борту судов после истечения срока их контракта увеличилось с 4,2% в прошлом месяце до 5% , а количество моряков, срок пребывания которых на судне превышает 11 месяцев, осталось неизменным - на уровне 0,4%. Зафиксированный на сегодня показатель количества моряков, остающихся на борту после истечения срока действия их контрактов, является самым высоким с декабря 2021 года.

Есть и хорошие новости: согласно данным Индикатора Смены Экипажа Декларации Нептуна, число вакцинированных моряков увеличилось на 6 процентных пунктов - с 66,8% в феврале до 72,8% в марте. Однако, ещё остаются серьезные проблемы с доступом к бустерным дозам вакцины для моряков.

Судовые менеджеры объясняют рост количества моряков, остающихся на борту сверх контрактов тем, что среди членов экипажей, а также среди тех моряков, которые должны их сменить, растёт число заражений штаммом омикрон. В результате срываются многочисленные запланированные смены экипажа. Кроме того, во многих странах по прежнему действуют ограничения на въезд и смену экипажа. Например, жесткие ограничения действуют в Китае, поэтому там возникают очень серьезные трудности как с репатриацией китайских моряков, так и с прибытием на суда замены. Тем временем судовладельцы, пытающиеся приспособиться к новым условиям смены экипажа, несут дополнительные расходы, а отрасль страдает от сбоев и задержек в эксплуатации судов.

Однако, ряд стран всё же снимает или ослабляет карантинные ограничения. Например, Филиппины отменили обязательный карантин для прибывающих в страну, однако по-прежнему требуют проходить ПЦР-тестирование. Австралия, чьи границы оставались о закрытыми на протяжении всей пандемии, объявила о снятии этих ограничений. В этой связи ожидается, что сменить экипаж в регионе станет гораздо проще.

В то же время, показатели вакцинации моряков по-прежнему растут обнадеживающими темпами. Уровень вакцинации моряков составляет 72,8%, что сопоставимо с процентом вакцинации населения некоторых крупных стран Северной Америки, Азии и Европы. Тем не менее, в отношении вакцинации до сих пор существует ряд серьезных проблем. Одна из них — сомнения в необходимости и безопасности вакцинации, которые особенно заметны среди моряков из определенных регионов. Кроме того, увеличение количества заражений омикроном среди членов экипажа заставило некоторых моряков усомниться в эффективности вакцин. Также, по-прежнему есть трудности в обеспечении моряков вакцинами. Стоянки в порту обычно очень короткие, часто — ночные, поэтому воспользоваться возможностью сделать прививку во время захода в страны, где вакцины доступны, проблематично. Организовать вакцинацию во время смены экипажа тоже сложно, потому что во многих странах действуют очень жёсткие протоколы смены экипажа.

Индикатор смены экипажа Декларации Нептуна основан на агрегированных данных 10 ведущих судовых операторов Anglo-Eastern, Бернхарда Шульте, Columbia Shipmanagement, Fleet Management (ФЛОТ), OSM, Synergy Marine, Thome, V. Group, Wallem и Wilhelmsen Ship Management, которые в совокупности в настоящее время имеют на борту около 90 000 моряков.

Индикатор смены экипажа Декларации Нептуна публикуется раз в месяц и основывается на агрегированных данных, которые судовые менеджеры предоставляют Глобальному морскому форуму - Global Maritime Forum. Эти данные используются для расчета средневзвешенного процента моряков, работавших на борту судов после истечения срока их трудового договора, средневзвешенного процента моряков, работавших на борту судов более 11 месяцев, и средневзвешенного процента моряков, прошедших вакцинацию.

Поскольку топ – операторы судов прилагают значительные усилия – и часто имеют лучшие возможности-для содействия смене экипажа, индикатор смены экипажа Декларации Нептуна нельзя использовать напрямую для расчета полного числа моряков, пострадавших от кризиса смены экипажа. Аналогичным образом, рассчитанный процент моряков, прошедших вакцинацию, вероятно, завышает фактическую долю вакцинированных моряков.

Индикатор Смены Экипажа Декларации Нептуна за март доступен по ссылке:

https://www.globalmaritimeforum.org/content/2022/03/The-Neptune-Declaration-Crew-Change-Indicator-March-2022.pdf

*globalmaritimeforum.org*

**БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЯКОВ И СУДОВ**

* **Панамское морское управление (AMP) через Реестр судов Панамы опубликовало Уведомление Торгового флота MMN 03/2022, в котором подчеркивается, что его суда должны проявлять максимальную бдительность и повышать условия безопасности на борту, когда они ходят в украинских и российских водах, в Черном и Азовском морях.**
В настоящее время в Одесском порту находятся два судна, зарегистрированных в Панаме, а в районе, указанном в Уведомлении для флота, находится еще примерно 28 судов. По этой причине Судовой реестр Панамы, действующий как ответственный орган, поддерживает постоянную связь с операторами этих судов, чтобы они усилили все меры безопасности на борту и, насколько это возможно, отошли от данного района, чтобы избежать ситуаций, которые могли бы увеличить риск.
«Мы располагаем информацией о том, что в этом военном конфликте между Россией и Украиной пострадали по меньшей мере три судна, среди них судно под флагом Маршалловых островов Yasa Jupiter с номером IMO: 9848132, молдавский Millennial Spirit с номером IMO: 7392610, а также судно, принадлежащее Панамскому регистру судов, Namura Queen, IMO: 9841299», - говорится в сообщении.
Судно Namura Queen, принадлежащее компании NIKKO KISEN CO., LTD. и управляемое компанией CLEANSEAS SHIPMANAGEMENT, INC., было поражено 25 февраля 2022 года ракетой в корму, когда оно ожидало загрузки зерна в порту Пивденный (Южный), в Одессе, расположенном на юго-западе Украины. Управляющая компания судна подтвердила, что на данный момент 21 член экипажа судна, ни один из которых не является гражданином Панамы, находятся в безопасности. Неофициальные сообщения указывают на то, что гребной винт и лопасть руля судна могли быть повреждены и что в результате удара на борту возник пожар, который был потушен пожарными, не оказав воздействия на окружающую среду. В настоящее время судно стоит на якоре недалеко от Южного, в Черном море, на широте 46,55403° и долготе 31,09921°, ожидая инструкций от компании. Республика Панама, как государство - член Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (ЮНКЛОС), ожидает, что положения этого документа будут выполняться и соблюдаться воюющими странами, а также что будут соблюдаться правила, касающиеся международного права и торговли, нейтралитета торговых судов.
* **В связи с проведением антитеррористических мероприятий в акватории Азовского моря с 24 февраля 2022 года на основании Прибрежного предупреждения Минобороны РФ до особого указания временно приостановлено судоходство.** Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота. Для кораблей и судов, находящихся в Азовском море в указанный период, установлены районы ожидания. По состоянию на 08:30 мск 28.02.2022 ожидали входа в Азовское море из Керченского пролива 43 судна, 8 судов находились в ожидании на вход в порты РФ. В морских портах РФ Азовского моря в общей сложности находилось 167 судов. Черноморские порты РФ функционируют в штатном режиме. Напомним, за последнюю неделю в Азовском и Черном морях были атакованы четыре судна: 24 февраля под ракетный удар в Азовском море [попали](http://morvesti.ru/news/1679/94179/) российские суда SERAPHIM SAROVSKIY и SGV-FLOT. На последнем произошло возгорание, один член экипажа получил тяжелое ранение. Сейчас пожар ликвидирован, а моряк госпитализирован. Позже «бомба» [попала](http://morvesti.ru/news/1679/94191/) в турецкий балкер YASA JUPITER в Черном море. В результате был поврежден кормовой трюм балкера, пострадавших нет. 25 февраля под обстрел [попал](http://morvesti.ru/news/1679/94222/) химовоз с российскими моряками Millennial Spirit. Экипаж спасли украинцы.
* **Енисейское речное пароходство (ЕРП) в 2021 году направило 102 млн руб. на мероприятия по улучшению охраны труда и промышленной безопасности.** Из них 35,7 млн направлено на приобретение спецодежды и других средств индивидуальной защиты, 3,7 млн – на противоэпидемические мероприятия. Об этом собщила пресс-служба судоходной компании. В 2021 году в Енисейском пароходстве переработали все инструкции по охране труда и программы обучения работников в соответствии с новыми требованиями федерального законодательства, введенными в действие с 01.01.2021, провели обучение и проверку знаний персонала по новым правилам. Помимо этого, в подразделениях пароходства выполнялись мероприятия по улучшению условий труда, в том числе ремонт санитарно-бытовых помещений. Отмечается, что подтверждением результативности постоянной и целенаправленной работы в данном направлении стало отсутствие значительных замечаний, выявленных в ходе проверок надзорных органов, а также победа в городском смотре-конкурсе на лучшую организацию работы в области социального партнерства и охраны труда. Енисейское речное пароходство заняло первое место в номинации «Транспорт».  «Законодательство в области охраны труда постоянно меняется, внедряется все больше норм международных стандартов, что заставляет предприятия двигаться вперед. В 2022 году мы продолжим работу, направленную на снижение уровня травматизма и профессиональных заболеваний, улучшение условий труда», - подчеркнул исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов. «Енисейское речное пароходство» как государственное предприятие создано в 1931 году на базе «Западно-Сибирского пароходства», как акционерная компания – в 1994 году. ЕРП является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. Флот пароходства составляет около 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн. ЕРП располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании. Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ПАО «ГМК «Норильский никель». В рабочее ядро судоходной компании входит порядка 460 ед. флота.

**ИЗВЛЕКАЕМ УРОКИ: К ПРОВЕРКАМ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ СЛЕДУЕТ ОТНОСИТЬСЯ СЕРЬЕЗНО**

В последнем выпуске своего бюллетеня по безопасности Good Catch, клуб взаимного страхования American Club рассказывает об уроках, извлеченных из инцидента, который произошёл из-за неисправного дыхательного аппарата.

Инцидент

Третьему помощнику капитана поручили провести обычную плановую проверку безопасности оборудования в месте сбора в случае пожарной тревоги. Для молодой женщины- офицера это был первый рейс на этом судне, но она прошла соответствующую подготовку и должна была знать, как проверять исправность сигнального устройства, которое срабатывает в случае низкого уровня остаточного давления дыхательного аппарата, а также манометров и клапанов.

Третий офицер подошла к выполнению задания со всей серьезностью. Она тщательно проверила каждую единицу оборудования в соответствии с контрольным списком. Она обнаружила, что сигнальное устройство остаточного давления одного из дыхательных аппаратов неисправно, а в другом аппарате дистанционный манометр показывал неправильные значения.

Когда третий помощник доложила об этих неисправностях старпому, тот попросту их проигнорировал. Он сказал, что ни с одним из дыхательных аппаратов никогда проблем не было, и что проблемы, вероятно, связаны с отсутствием у третьего помощника надлежащего опыта для проверки дыхательных аппаратов.

Три недели спустя старпом списался, а ему на смену прибыл другой офицер. Третий офицер обратилась к нему, озвучив свою озабоченность по поводу обнаруженных неисправностей дыхательных аппаратов. Вместе они проверили всё ещё раз и выяснилось, что обнаруженный дефект манометра дыхательного аппарата действительно имел место. В этой связи в следующем порту захода было организовано сервисное обслуживание двух дыхательных аппаратов.

В результате судно избежало потенциально серьезного происшествия, если бы возникла ситуация, когда необходимо было использовать дыхательный аппарат. В случае чрезвычайной ситуации ожидается, что всё имеющееся на борту оборудование для обеспечения безопасности полностью функционирует и находится в исправном рабочем состоянии.

Сделанные выводы

К периодическим проверкам аварийно-спасательного оборудования следует относиться серьезно и проводить их нужно тщательно. Так, при проверке дыхательных аппаратов обязательно нужно проверять исправность сигнализатора низкого давления, манометров, а также цилиндра и перепускных клапанов на самом аппарате.

К каждому сообщению о любых неисправностях или дефектах аварийного оборудования следует относиться серьезно, проверять полученную информацию и в случае необходимости принимать незамедлительные меры для устранения проблем.

Каждый моряк когда-то был молод и неопытен. Тем не менее, возраст и отсутствие опыта моряка не должны служить поводом для того, чтобы игнорировать его замечания, опасения или скептически относиться к результатам его работы.

Неопытным морякам нужно дать возможность набраться опыта, при этом их старшие коллеги должны выполнять для них роль наставников, помогать молодым повышать свой профессиональный уровень, в том числе за счет положительного опыта следования принципу «безопасность превыше всего».

*Safety4sea.com*

**ПРОИСШЕСТВИЯ**

* **Сухогруз Волго Балт 239 сел на мель на отметке 51 км Волго-Каспийского морского канала,** следовавший из Астрахани в Анзели (Иран). Судно село на мель на отрезке Ла-Манша с односторонним движением, как выяснилось, движение было заблокировано. Позднее в тот же день судно было снято с мели с помощью буксира и, как сообщается, должно быть отбуксировано обратно в Астрахань, вероятно, повреждено, но об утечках топлива не сообщалось.
* **Бомба попала в турецкое судно (флаг Маршалловы острова, принадлежит YA-SA Shipping), следовавшее из Одессы в Румынию,** передает турецкий телеканал NTV.
Согласно данным, инцидент произошел в Черном море, в 50 милях южнее Одессы. Судно получило повреждение в районе кормового трюма. По имеющейся информации, судно продолжает движение в направлении Румынии. О пострадавших и пострадавших в результате инцидента не сообщается.
По данным MarineTraffic, балкер вышел из Днепро-Бугского морского торгового порта и следует в южном направлении, в Новороссийск.
* **Находкинская транспортная прокуратура провела проверку по обращению о нарушениях законодательства в сфере безопасности плавания при организации безопасной стоянки контейнеровоза "Бэлла"** (судовладелец ООО "СК "Гудзон") в морском порту Восточный. Напомним, этот судовладелец несколько лет назад попал под санкции США. Установлено, что длительная стоянка судна с капитаном порта не согласована, проход на контейнеровоз не обеспечен, экипаж и береговое электропитание отсутствуют, связь с капитаном морского порта не осуществляется, передает АиФ. Выявленные нарушения являются следствием несоблюдения собственником федерального законодательства, регламентирующего правила стоянки судов в морском порту, что может повлечь самопроизвольное передвижение контейнеровоза по акватории и возникновение аварийных ситуаций. Транспортной прокуратурой генеральному директору ООО "СК "Гудзон" внесено представление об устранении нарушений, которое находится на рассмотрении.
* **Пассажирский теплоход «Адмирал Невельской» был вынужден неделю пережидать шторм неделю у острова Кунашир.** В настоящее время судно отправилось на Сахалин в обход Хоккайдо, сообщили в министерстве транспорта и дорожного хозяйства Сахалинской области. «В связи с тяжелой ледовой обстановкой в южной части Охотского моря и невозможностью прохода судов через пролив Лаперуза, в целях безопасной и гарантированной доставки пассажиров и грузов в порты назначения теплоходы "Адмирал Невельской" и "Павел Леонов" направлены по альтернативному пути через Сангарский пролив», - говорится в сообщении.Ожидается, что утром 27 февраля «Адмирал Невельской» придет в сахалинский порт Корсаков, а «Павел Леонов» - в порт Южно-Курильск на Кунашире. 19 февраля «Адмирал Невельской» взял на борт пассажиров в Южно-Курильске, чтобы доставить в порт Корсаков. Но у Кунашира разразился мощный шторм. Судно ожидало улучшения погоды на внешнем рейде Южно-Курильска.Спустя несколько дней выяснилось, что Кунаширский пролив забит 10-балльным льдом, в проливе Екатерины сильное волнение, а в южной части Охотского моря сложная ледовая обстановка. Пройти на Сахалин невозможно. «Адмирал Невельской» был вынужден вернуться и встать на якорь у мыса Ремонтный у Кунашира.
* **Буксир вспомогательного флота АО «Восточный Порт» принял участие в сложной спасательной операции от результатов которой в конечном итоге зависела жизнь и здоровье моряков.** В ночь на 22 февраля экипаж буксира-кантовщика «Инженер Мисан» – оказал оперативную помощь морякам судна СП-4. Об этом сообщила пресс-служба стивидорной компании.з-за поломки двигателя самоходный плашкоут потерял ход у мыса Поворотного недалеко от входа в залив Находка. В сложных метеоусловиях, при высоте волн до 3-х метров и сильных порывах ветра, «восточники» смогли отыскать среди волн практически обесточенный плашкоут и профессионально подать буксирный трос на неуправляемое судно. «Команда на «пять баллов» справилась с поставленной задачей, учитывая штормовую погоду, – отметил капитан «Инженера Мисана» Андрей Басенко. – Из-за сильного ветра и волнения на море, чтобы не оборвался трос, плашкоут пришлось вести на небольшой скорости к причалам Гайдамакского судоремонтного завода в Ливадии. Весь ход операции занял ровно 10 часов».
* **Пожарная бригада эвакуировала раненого матроса с речного сухогруза Steinburg** днем 18 февраля на пирсе Вульфсторф. 38-летний мужчина, спускаясь по лестнице в машинное отделение, упал и получил перелом ноги. Он все же смог перебраться в рубку. Оттуда капитан связался с дежурными на шлюзе, чтобы попросить о помощи. После того, как сухогруз пришвартовался в Вульфсторфе, прибыли пожарная команда Бад-Бевенсена, скорая помощь и водная полиция. Раненый мужчина был эвакуирован с помощью поворотной лестницы пожарной команды, а затем доставлен в больницу в Люнебурге. Судно с грузом рапсовой муки, направлявшееся в Итцехо, должно было оставаться у причала. Вероятно, причиной аварии стала невнимательность пострадавшего.
* **Украинец на испанском острове Майорка потопил яхту вице-президента российского оружейного концерна “Ростех”**. Об этом с своем Telegram-канале сообщил советник министра внутренних дел Украины Антон Геращенко. По его словам, украинца, который потопил яхту, зовут Тарас Остапчук. Судя по униформе на фото – он моряк. По словам Геращенко, на дно пошла яхта Lady Andalusia стоимостью 7 млн евро. Геращенко также отметил, что украинца сначала задержала испанская полиция, а потом отпустила, узнав, что свой поступок мужчина совершил  после того, как узнал о попадании ракеты в жилой дом в Киеве. По данным СМИ, яхта принадлежит вице-президенту “Ростеха” Александру Михееву. Концерн “Ростех” производит высокоточное и стрелковое оружие (в частности, автоматы Калашникова), а также вертолеты.
* **Пассажирский теплоход, принадлежащий "Волгоградскому областному Совету профессиональных союзов", затонул в реке Волга под Волгоградом.** На поверхности воды в месте затопления образовалось нефтяное "пятно", сообщает во вторник управление Росприроднадзора по Астраханской и Волгоградской областям."В рамках проверки установлено, что затонул пассажирский теплоход "ПС-343" класса Р 1, 2. Собственником является Союз организаций профсоюзов "Волгоградский областной Совет профессиональных союзов". <…> Специалистами экспертной организации ФГБУ "ЦЛАТИ по ЮФО" отобраны пробы природной воды на предмет установления негативного влияния на водный объект, осуществлены измерения нефтяного "пятна" на поверхности водного объекта", - сказали в управлении.Факт затопления судна зафиксирован в затоне реки Волга в городе Краснослободск. Поверхность воды на месте происшествия насыщена нефтесодержащими продуктами и имеет характерный запах - размер причиненного ущерба водному объекту будет определен после получения результатов лабораторных исследований.

**ПОРТЫ**

* **Датский оператор танкерного и балкерного флота Norden подписал контракт с компанией по добыче марганца Comilog (дочерней компанией французской металлургической Eramet), тем самым открыв новое направление своей деятельности – портовая логистика.** Как сообщили SeaNews в Norden, согласно документу компания будет обеспечивать перевалки грузов в Габоне (Центральная Африка). Соглашение подписано сроком на 10 лет. Инвестиции в проект составят 40 млн долларов. «Портовая логистика – это новый для нас вид деятельности, мы стремимся вывести наш бизнес за рамки стандартных грузовых перевозок и выйти на уровень инновационного партнера в цепочке поставок. Первая операция в рамках контракта уже состоялась», — отмечают в компании. В рамках проекта Norden построил в Габоне плавучий перегрузочный комплекс в 40 км от действующего порта, который позволяет грузить балкеры Capesize – одни из самых больших существующих судов. Груз доставляется туда баржами и затем перегружается на суда для доставки в Азию.В рамках партнерства с Comilog Norden также оказывает услуги по морской перевозчик части перегружаемых грузов. Использование судов большей вместимости позволяет повысить эффективность операций и снизить нагрузку на экологию, осуществляет морские перевозки, отметили в компании.
* **Глава Республики Дагестан Сергей Меликов планирует возвратить активы АО «Махачкалинский морской торговый порт» (АО «ММТП») в собственность республики.** Об этом он заявил на совещании с руководителями органов власти республики, на котором были подведены некоторые итоги работы по ряду направлений деятельности, а также обозначены приоритеты на ближайший период, сообщает пресс-служба главы республики. «Мы сейчас прорабатываем вопросы, связанные с возвратом активов порта в собственность республики. Меня этот вопрос волнует, потому что я не хочу, чтобы в дальнейшем какие-то неконструктивные собственники рассматривали бы его только как торговый актив для последующей перепродажи на более выгодных условиях», – отметил Сергей Меликов. «Махачкалинский морской торговый порт» акционирован в конце 2016 года. Махачкалинский морской торговый порт - единственный незамерзающий и глубоководный порт России на Каспии, который принимает суда длиной до 150 м и с осадкой до 4,5 м. Инфраструктура порта включает сухогрузную гавань с перегрузочным комплексом мощностью 3 млн тонн в год, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью до 1,2 млн тонн в год, железнодорожный и автопаромный терминал мощностью 1,3 млн тонн, зерновой терминал мощностью 0,5 млн тонн в год.
* ФГУП «Росморпорт» получило **положительное заключение** ФАУ «Главгосэкспертиза России» от 27.01.2022 №39-1-1-3-003971-2022 **в отношении откорректированной проектно-сметной документации по строительству международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в морском порту Калининград.** Как сообщает пресс-служба Росморречфлота, корректировка проектно-сметной документации и результатов инженерных изысканий связана с необходимостью уточнения проектных решений по строительству здания пассажирского терминала, а также отдельных береговых вспомогательных зданий и гидротехнических сооружений ввиду обнаружения на стадии строительства недостатков в проектно-технической документации. В новой документации, помимо этого, учтены изменения требований нормативных документов к проектированию и техническому оснащению объектов пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации и в области транспортной безопасности, предъявляемые к обустройству морских пассажирских терминалов, а также актуализирована сметная стоимость завершения строительства. С целью экономии средств на реализацию проекта принято решение о пересмотре технологии производства строительно-монтажных работ по погружению лицевых шпунтовых стенок и архитектурно-строительных решений. В настоящее время степень готовности [реализации проекта](https://seanews.ru/2018/09/12/o-hode-stroitelstva-porta-pionerski/) составляет 30%. На сегодняшний день построена часть гидротехнических сооружений (восточный мол, часть оградительного мола, часть северного мола и часть причала №1), сформирован искусственный земельный участок №1. С учетом внесенных корректировок в проектно-сметную документацию завершение строительно-монтажных работ по проекту строительства международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в морском порту Калининград планируется на четвертый квартал 2023 года. Напомним,[старт строительству международного круизного и грузопассажирского морского терминала](https://seanews.ru/2018/02/02/nachalo-stroitelstva-kruiznogo-term/) был дан зимой 2018 года. Через в ноябре 2019 года «Росморпорт» в одностороннем порядке расторг контракт с генподрядчиком порта в Пионерском ООО «Больверк». Компания должна была завершить работы в октябре 2019 года, однако работы в акватории Пионерского замедлились, а потом и вовсе приостановились в середине прошлого года. По информации некоторых СМИ, правоохранительные органы в конце 2019 года задержали лиц, причастных, по их версии, к хищению бюджетных денег, выделенных на возведение круизного и грузового терминалов. Зимой 2020 года АО «Стройтрансгаз» выиграло тендер на сохранение гидротехнический сооружений международного морского терминала «Пионерский». Летом 2021 года [объект был заморожен](https://seanews.ru/2021/06/21/ru-zaversheny-raboty-po-zamorozke-obektov-porta-pionerskij/) до выбора нового подрядчика
* **Министр внешних связей Астраханской области Владимир Головков и Генконсул ИРИ в городе Астрахани Мехди Акучекиан договорились о развитии сотрудничества региона и Ирана.** В ходе переговоров шла речь о налаживании промышленной кооперации между судостроительным заводом иранской компании «Садра» в порту Нека на Каспийском море и астраханскими предприятиями. Об этом сообщила пресс-служба министерства внешних связей Астраханской области. Владимир Головков предложил провести онлайн-переговоры между представителями наших судостроительных предприятий и данной иранской компании по реализации совместных судостроительных проектов. «Сотрудничество с Ираном играет ключевую роль для Астраханской области как в рамках развития коридора «Север - Юг», так и других проектов, – сказал Владимир Головков, обращаясь к Генеральному консулу. – Благодарю Вас за личные усилия, которые Вы прилагаете для наращивания многоплановых отношений с нашим регионом». В июле 2021 года состоялся визит делегации Астраханской области во главе с губернатором Игорем Бабушкиным в Иран, в рамках которого прошли переговоры главы региона с руководством Фонда Исламской Революции «Мостазафан». В настоящее время ведётся подготовка ответного визита. «Для нас Фонд «Мостазафан» является новым перспективным партнёром, – отметил министр внешних связей. – Мы ждём приезда в Астрахань руководителя Фонда господина Парвиза Фаттаха, чтобы подписать программу сотрудничества и приступить к её практической реализации». Данная программа включает мероприятия в области торговли, транспорта, логистики, промышленности, сельского хозяйства и туризма.Владимир Головков поблагодарил Мехди Акучекиана за содействие в налаживании связей с иранской компанией «Сина», которая входит в Фонд «Мостазафан» и планирует наладить грузоперевозки между Ираном и Астраханской областью. В планах компании также построить рефрижераторный терминал на территории портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ). Министр внешних связей Астраханской области и Генеральный консул Ирана в городе Астрахани обсудили вопросы развития сотрудничества в сфере транспорта, фармацевтики, туризма и экологии. «Благодаря Вашей поддержке экологи Астраханской области и Ирана приступили к разработке плана совместных действий по защите каспийских тюленей», – отметил Владимир Головков. «Готов и в дальнейшем оказывать содействие по всем направлениям сотрудничества между Астраханской областью и Ираном», – заявил Мехди Акучекиан.
* **Новый резидент свободного порта Владивосток ООО «Международный инновационный центр морских конструкций и судоремонта» (МИЦ МКС — входит в группу компаний под управлением УК «Метрика») создает центр судостроения и судоремонта в Советской Гавани Хабаровского края,** сообщает Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. Компания планирует в сентябре 2023 года приступить к ремонту рыболовного и транспортного флота, строительству краболовов по собственному проекту и изготовлению закрытых секций судов для якорного резидента ТОР «Большой Камень» – судостроительного комплекса «Звезда». По расчетам МИЦ МКС, в четвертом квартале 2024 года предприятие выйдет на полную мощность и сможет производить в год около 30 тыс. тонн металлоконструкций, строить 10 и ремонтировать от 12 судов. По соглашению с Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики инвестиции в проект составят 2,2 млрд рублей. В рамках соглашения работу на новом предприятии получат 332 человека.По информации генерального директора ООО «МИЦ МКС» Андрея Киселева, в ходе создания Международного инновационного центра морских конструкций и судоремонта в Советской Гавани будет восстановлена и модернизирована существующая судостроительная и портовая инфраструктура – причалы, эллинг и стапельное поле. «Будут закуплены современные и высокотехнологичные оборудование и машины для работы с металлом, сформированы крановое хозяйство и парк транспортеров. Это позволит нам эффективно участвовать в гражданском судостроении и судоремонте, – рассказал он. – После выхода на полную мощность предприятие сможет строить не менее 10 судов в год, производя при этом 10 000 тонн металлоконструкций». По словам А.Киселева, первый краболов планируется заложить в 2023 году, он будет выполнен по проекту, учитывающему многие положительные качества аналогичных судов, разработанному собственным конструкторским бюро. Ремонтировать предполагается суда транспортного флота – буксиры, танкеры, сухогрузы, а также рыболовные суда. При круглосуточном графике работы предприятие сможет ремонтировать от 12 судов в год.  В рамках договора, подписанного на выставке «Нева-2021» между ООО «МИЦ МКС» и ООО «ССК «Звезда», судоверфь приступила к подготовке проекта по строительству закрытых секций для «Звезды» в объеме 20 тыс. тон металлоконструкций в год на период не менее 5 лет. «Сырье для строительства секций будет поступать из города Большой Камень на баржах, – уточнил А.Киселев. – Готовая продукция пойдет обратным путем также морем».

**СУДОСТРОЕНИЕ**

* **Hyundai Heavy Industries проводит ребрендинг и меняет название на HD Hyundai, сообщает корейское издание Pulse.** Кроме того, HHI увеличивает инвестиции в автономные навигационные технологии, в том числе путем создания компании Avikus, поставщика решений в области таких технологий. По данным издания, Hyundai Heavy также приобрела через внебиржевые торги акции Korea Shipbuilding & Offshore Engineering, дочерней компании группы HHI, на сумму 209 млн долларов. Таким образом доля Hyundai Heavy в KSOE увеличились с 30,95% до 35,5%.
* **Итальянская судостроительная группа Fincantieri получила заказ на проектирование и строительство шести морских роботизированных судов для компании Ocean Infinity (США).** После передачи в эксплуатацию флот автономных судов Ocean Infinity серии «Армада» до 23 единиц, говорится в пресс-релизе финского судостроителя. Строительством этих судов длиной 85-метров займется вьетнамский судостроительный завод Vard Vung Tau (дочерняя компания Vard). Суда могут применяться для выполнения широкого спектра задач. Управление таким судном будет выполняться удаленно с береговых центров. Отмечается, что такие суда будут использовать «зеленый» аммиак в качестве топлива. Ocean Infinity, зарегистрированная в июле 2017 года, специализируется на проведении исследований морского дна. Ocean Infinity привлекалась к поискам на дне океана различной затонувшей техники. В основном компания проводит картографирование морского дна для поиска подводных месторождений углеводородов. Fincantieri одна из крупнейших в мире судостроительных групп. Компания построила свыше 7 тыс. судов, специализируется на строительстве круизных судов, а также принимает заказы на военно-морские суда, круизные паромы, мега-яхты и специальные суда.
* **Завершился проект реконструкции внутренних помещений двух крупнейших паромов типа RoPax Stena Hollandica и Stena Britannica, принадлежащих Stena Line (Швеция).** Как сообщила пресс-служба шведского паромного оператора, Stena Line инвестировала в этот проект 1 млн евро. Заказ на проведение планового ремонта и модернизации был выполнен на бельгийской судоремонтной верфи EDR Antwerp Shipyard на территории порта Антверпен. Эти суда совершают рейсы два раза в день, обслуживая паромную линию между портами Харидж (Великобритания) и Хук-ван-Холланд (Нидерланды). Характеристики паромов Stena Hollandica и Stena Britannica: длина – 240 м, ширина – 32 м, пассажировместимость – 1,2 тыс. человек и 85 членов экипажа, грузовая вместимость – 300 грузовиков и 230 легковых автомобилей, валовая вместимость – 63 тыс. тонн. Stena Line создана в 1962 году, является одной из крупных европейских паромных компаний, флот которой насчитывает 37 судов, обслуживающих 18 паромных линий для перевозки пассажиров.
* Согласно информации командования Береговой охраны США, 24 февраля **состоялась торжественная церемония крещения первого нового ледокола, построенного за последние 45 лет. Судно получило имя Polar Sentinel** («Полярный часовой») и уже в ближнесрочной перспективе начнет свою патрульную службу. Проект разработан и осуществляется американскими компаниями Halter Marine и Technology Associates. При длине в 140м (460) и ширине порядка 27 метров (88 фт.), Polar Sentinel имеет полное водоизмещение в 22 000 тонн и оснащен двумя дизель-электрическими двигателями суммарной мощностью в 45 200 л.с. Согласно данным разработчиков, он сможет преодолевать лед толщиной 1,8-2,5 метра (6-8 фт.). Жилая зона судна обеспечивает комфортное размещение 186 человек, при этом длительность непрерывного патрулирования (в том числе и в ледовых условиях) будет достигать 90 суток. Сооружение ледокола осуществлялось согласно принятой в 2018 году программе Polar Security Cutter, в соответствии с которой должно быть построено три однотипных специализированных корабля изначально спроектированных с учетом возможности установки на них систем ракетно-артиллерийского вооружения.По официальным данным Береговой Охраны США, ледоколы будут вооружаться только одной 25-мм пушкой МК 38. Тем не менее, в соответствии с требованиями технического задания, на них должно быть предусмотрено пространство для установки в том числе и комплексов наступательного оружия, а также интегрированной системы управления оружием типа Aegis. Эти суда должны заменить два устаревших ледокола, которыми на сегодняшний день располагают США – 46-летний «тяжелый» ледокол Polar Star и 23-летний «средний» ледокол Healy. Общая стоимость программы, которую предполагается завершить в 2025 году, достигает $1,9 млрд., при этом стоимость головного ледокола составила порядка $746 млн. Как ранее отмечал Korabel.ru, в конце прошлого года единственный по-настоящему мощный ледокол США Polar Star  был направлен в Антарктиду для доставки необходимого имущества и оборудования на научно-исследовательскую станцию «Амундсен — Скотт». Поскольку в предыдущих плаваниях старое судно практически постоянно преследовали аварии, американское руководство выражало сомнения в успешном выполнении рейса.
* **Чем быстрее растут цены на традиционное судовое топливо, тем активнее грузовладельцы стимулируют конструкторов на создание оригинальных проектов полноразмерных транспортных судов на «чистом» топливе.** Очередным примером стал балкер With Orca, разработанный по заказу норвежских компаний Felleskjøpet Agri and Heidelberg Cement, которым планируется пополнить флот норвежской же компании Rederi AS.Согласно информации Регистра Ллойда (LR), классификационным обществом принято решение одобрить проект нового судна, которое будет использовать в качестве топливо исключительно сжиженный водород. По данным разработчиков, при длине корпуса в 88 метров (289 фт.), судно будет иметь дедвейт в 5 500 тонн. Сжиженный водород будет храниться при сверхнизких температурах в специальном баке и использоваться в топливных элементах для обеспечения хода. Что же касается снабжения балкера электроэнергией, то она будет производиться при помощи двух роторных мачт-ветрогенераторов, расположенных в его носовой и кормовой части. Конструкторы подчеркивают, что на судне предусмотрена возможность накопления избыточной вырабатываемой электроэнергии в специальной аккумуляторной батарее.Проект разработан с учетом региона наиболее ветренных районов Северного моря, на коммерческих линиях между портами западного и восточного побережья Норвегии, где предполагается использовать балкер. Передача судна заказчику спланирована на 2024 год. Таким образом, With Orca станет очередным «водородным» транспортным судном с возимым запасом топлива. Это означает,  что судно будет нуждаться в бункеровке, а значит – и в соответствующих дополнительных элементах инфраструктуры, которыми норвежские порты пока не обеспечены. Между тем, технологии транспортировки и хранения сжиженного водорода находятся на стадии практической отработке, а специализированный единственный танкер для транспортировки этого сверхлегкого газа Suiso Frontier вышел в свой первый рейс только в начале февраля текущего года. В этой связи гораздо более перспективным представляется создание замкнутой цепочки производства водорода непосредственно на борту судна. Как уже отечал Korabel.ru, подобное решение реализовано на комбинированном ролкере-контейнеровозе Energy Observer 2, созданного группой французских компаний при участии специалистов классификационного общества Bureau Veritas.
* **Hudong Zhonghua Shipbuilding и China Shipbuilding Trading передали CMA CGM пятый сверхбольшой контейнеровоз вместимостью 15 000 TEU CMA CGM Adonis.** Крещение и передача судна знаменует собой успешное завершение проекта строительства пяти сверхбольших контейнеровозов вместимостью 15 000 TEU с традиционным двигателем, построенных для CMA CGM. Этот тип судна имеет общую длину 366 метров и ширину 51 метр. Контейнеровоз соответствует стандартам выбросов Tier III IMO и требованиям EEDI Phase ?. Это новое поколение экологически чистых, энергосберегающих и экологически чистых контейнеровозов. Корабль классифицируется как БВ. В настоящее время Hudong Zhonghua готовится к строительству 6 сверхбольших двухтопливных контейнеровозов вместимостью 13000 TEU для CMA CGM, и строительство планируется начать в марте.
* **Stena RoRo (дочернее подразделение Stena Line) завершила крупный судостроительный проект, начавшийся в 2013 году.** По контракту с благотворительной организацией Mercy Ships, Stena RoRo отвечала за проектирование, заключение контрактов и контроль строительства крупнейшего в мире госпитального судна, говорится в сообщении Stena RoRo. Новый плавучий госпиталь Global Mercy зайдет в порт Роттердам, где будет стоять на причале с 28 февраля по 14 марта, принимая экскурсии. Перед отправлением в Дакар (Сенегал) с гуманитарной миссией, судно должно завершить оснащение оборудованием. На борту госпитального судна имеются операционные и больничные палаты, лаборатория, глазная и стоматологическая клиника, учебные помещения и все необходимое для стационарного лечения всех нуждающихся в бедных странах. Медицинская помощь будет оказываться и персоналу судна. Вместимость Global Mercy – до 950 пассажиров, включая экипаж и персонал из 641 человека. Для выполнения этого проекта Stena RoRo привлекла международных субподрядчиков. Подготовкой рабочей проектной документации занималась финская компания Deltamarin, а строительством судна – китайский судостроительный завод Tianjin Xingang. Судно было построено на класс общества Lloyd’s Register и зарегистрировано под флагом Великобритании. Global Mercy было заказано организацией Mercy Ships, использующей плавучие госпитали для оказания бесплатной медицинской помощи всем нуждающимся по всему миру. Персонал, работающий на флоте Mercy Ships, состоит из добровольцев из более чем 60 стран мира. Global Mercy стало первым в составе флота организации, которое изначально строилось, как специализированное госпитальное судно. С помощью Global Mercy и второго госпиталя Africa Mercy (в эксплуатации с 2007 года) Mercy Ships планирует проводить более 5 тыс. операций в год, оказывать стоматологическую помощь более 28 тыс. пациентам. Также организация планирует подготовить более 2,8 тыс. местных медицинских работников. Характеристики судна: длина габаритная – 174 м; ширина – 28,6 м; осадка – 6,15 м; валовая вместимость – 37 тыс. тонн; дедвейт – 5,4 тыс. тонн. Общая площадь внутренних помещений – 30 тыс. кв. м. С 1977 года компания Stena RoRo (дочернее подразделение Stena Line. Входит в Stena Group) возглавляет в группе разработку проектов новых морских RoRo судов, грузовых и пассажирских судов. Также компания занимается передачей во фрахт около пятнадцати судов по тайм-чартерным соглашениями операторам флота по всему миру, другим компаниям группы Stena и третьим сторонам. Stena RoRo специализируется в проектировании и строительстве новых судов и переоборудовании существующих.

**КРИЗИС НА УКРАИНЕ – ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ МИРОВОГО СУДОСТРОЕНИЯ**

Резкий скачок цен на энергоносители, вызванный обострением ситуации на Украине, стимулирует спрос на новые суда-газовозы. В очевидном выигрыше – судостроители Южной КСогласно информации Korea Times, по итогам 23 февраля курс акций ведущих южно-корейских судостроительных компаний существенно возрос. В частности, котировки акций концерна Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) только за сутки торгов поднялись на 21,9%, компании Hyundai Heavy Industries (HHI) – на 7,35%, а Samsung Heavy Industries (SHI) – на 6,65%. С утра четверга, 24 февраля, эта восходящая тенденция получила свое дальнейшее развитие. Отраслевые аналитики связывают это с рыночными ожиданиями дальнейшего повышения спроса на СПГ-танкера, в связи с тем, что вследствие недавнего «замораживания» Германией сертификации подводного газопровода «Северный Поток 2» и она сама, и другие страны Западной Европы вынуждены будут закупать больше сжиженного природного газа, транспортировка которого осуществляется на специальных судах. Дополнительными рисками при этом являются возможные перебои с поставками «голубого топлива» в Европу по газотранспортной системе Украины. В настоящее же время львиная доля заказов на сооружение газовозов как раз и размещена на верфях трех южно-корейских судостроительных гигантов – DSME, HHI и SHI, которые и являются потенциальными основными бенефициарами растущего спроса на СПГ-танкера. Согласно оценкам экспертов компании Samsung Heavy Industries, в настоящее время на долю России приходится порядка 16,5% всех добываемых в мире объемов природного газа, однако доля нашей страны в мировом экспорте СПГ составляет всего лишь 8,3%. Дальнейшее углубление кризиса на Украине может привести к перераспределению структуры газоснабжения Западной Европы в пользу морских поставок крупными судами, на строительстве которых специализируются именно южно-корейские верфи. Как отмечал ранее Korabel.ru, по итогам января 2022 года, Южная Корея заняло второе место по объему привлеченных новых заказов - 45% всего мирового портфеля новостроя, в то время как на долю Китая пришлось 48%. В результате, на южно-корейских судостроительных предприятиях сложилась любопытная ситуация: при активном приросте количества новых контрактов, верфи начали испытывать недостаток квалифицированных корабелов.

*korabel.ru*

**МИРОВОЕ СУДОСТРОЕНИЕ – ДОСТИЖЕНИЯ И РИСКИ**

Прошлый год оказался необыкновенно щедрым к судостроителям, принеся им рекордное число контрактов на астрономические суммы. Удастся ли отрасли удержаться на волне успеха в 2022 году?Согласно подсчетам специалистов компании VesselsValue, в 2021 году на верфях мира были размещены новые на заказы сооружение 1 286 судов, что на 32,7% больше соответствующих показателей предшествующего года, когда портфель новостроя был пополнен 969 судами. Как и следовало ожидать, львиная доля всех заказов достались судостроителям Китая (1 217 судов) Южной Кореи (391) и Японии (114). Среди прочих стран достаточно неожиданными стали успехи Вьетнама и Индии, которым удалось заключить контракты на сооружение 21 и 12 судов соответственно. Динамика новых заказов по основным типам судов 2019-2021 гг (ед.) При этом почти половину всех новых заказанных судов составили контейнеровозы. Уверенный рост, хотя и в гораздо меньших масштабах продемонстрировали также СПГ- и СУГ-танкера, а также автомобилевозы и ролкеры. В то же время в других сегментах судостроения наблюдалось существенное уменьшение числа новых заказов. Это, в частности, было характерно для сегмента балкеров (особенно небольших) и танкерного флота. Последний, как отмечал ранее Korabel.ru, по итогам 2021 года лидировал по количеству возрастных судов, проданных на утилизацию. Процесс бурного роста и переформатирования портфеля новостроя сопровождался значительным ростом цен новостроя. Так, если общая стоимость новых контрактов по итогам 2020 года составила $42,83 млрд., то в 2021-м она увеличилась на 114%, достигнув $91,61 млрд. По оценкам отраслевых аналитиков, формирование подобных тенденций было вызвано влиянием таких факторов как оживление морских грузоперевозок вследствие роста мирового промышленного производства и смягчения ранее введенных ограничений из-за пандемии вируса Covid-19. Что же касается прогнозов на текущий год, то он, вероятнее всего, обещает хорошие перспективы предприятиям, специализирующимся на постройке наливных и СПГ-танкеров, а также крупных балкеров. В пользу этого говорит устойчивый рост мировых цен на нефть и природный газ, а также спроса на продовольствие, которые, в свою очередь, способствуют заметному увеличению фрахтовых ставок. Украинский кризис лишь подстегнул развитие данных тенденций, а благодаря последующей санкционной истерии период дорогих энергоносителей и дисбаланс зернового сектора мирового рынка может затянуться надолго.

*korabel.ru*

**РЫНКИ**

* **На 8 неделе на основных исследуемых трейдах наблюдается снижение ставок. Рост отмечен только на внутриазиатском трейде.** Ставки на перевозки контейнеров из Китая на порты Северной Европы опустились на прошлой неделе на 2,3%. На средиземноморском трейде снижение составило 5,2%. Ставки на американском трейде продолжают падение, правда, глубина этого падения была намного меньше — в процентном отношении снижение как на порты западного побережья США, так и на порты восточного побережья составило 1,3%. Незначительно снизились ставки на Австралию / Новую Зеландию и Южную Америку – на 0,6% и 0,9% соответственно. Ставки из Китая на Персидский также в минусе — на 2%.

На внутриазиатском трейде произошло увеличение на перевозках из Китая на порты Японии (плюс 5,1%) и на Южную Корею (плюс 0,5%). China Containerized Freight Index формируется на основе стоимости перевозки контейнеров из крупнейших портов Китая и отражает как спотовые, так и контрактные ставки, которые могут существенно различаться. При этом, по разным данным, порядка 75% перевозок осуществляется на контрактной основе. Приводимые выше данные являются усредненными индикативными показателями фрахтового рынка. Реальные ставки могут отличаться от этих значений как в большую, так и в меньшую сторону.

* **После снижения в декабре 2021 года и январе 2022 года ставок морского фрахта по долгосрочным контрактам стоимость контейнерных перевозок снова растет: в феврале текущего года она поднялась на 3,9%.** Изменения, отраженные в индексе XSI (Xeneta Shipping Index) на основе собранных данных о долгосрочных контрактах, показывают, что из последних 17 месяцев ставки росли в течение 15 и сейчас выросли на 87,9% в сравнении с предшествующим годом, говорится в аналитической статье Xeneta. Агентство отмечает, что в ближайшее время тенденция вряд ли изменится, учитывая сохраняющиеся очереди и загруженность в портах, очень высокий спрос и новые геополитические риски. По мнению генерального директора, Xeneta Патрика Берглунда, для грузоотправителей наступили сложные времена. «Сбои, вызванные началом пандемии, незначительно ослабевают, но мы наблюдаем продолжающийся спрос при исчерпании возможностей. Загруженность терминалов, особенно в портах США, являются признаком этого: в порту Лос-Анджелеса ожидание груза может длиться 25 дней, а в Лонг-Бич и до 35 дней. Чтобы избежать заторов, судоходные компании перенаправляют свои суда на восточное побережье страны, что не решает проблему: недавно были сообщения о 31 грузовом судне, ожидающем швартовки в Чарльстоне», – написал в своем обзоре Патрик Берглунд.

Он затронул и события на Украине, отметив их непосредственное влияние на цены на энергоносители. Стоимость сырой нефти резко подскочила, и перевозчики ожидаемо будут стремиться переложить эти издержки на клиентов, чтобы сохранить свою прибыль. Таким образом, в дополнение к расходам на морской фрахт грузоотправители могут ожидать и индексацию изменения цен на бункерное топливо (BAF), за чем последуют новые надбавки, усугубляющие и так непростую ситуацию.
Тем временем по регионам картина выглядит следующим образом: в Европе стоимость импортных грузов за месяц выросла на 8% (+86,3% в годовом исчислении), а экспортных – на 6,1% (на 9,9% с конца 2021 года и на 68% в годовом исчислении). Аналогичная ситуация по импорту и экспорту в регионе Дальнего Востока. Индекс импорта остается на рекордно высоком уровне, увеличившись на 2,2% в феврале (32% в годовом исчислении), а экспорт вырос на 5,2%. Это последнее увеличение привело к тому, что контрольный показатель взлетел на 116,9% по сравнению с февралем 2021 года.
В США по импорту и экспорту наблюдается некоторое снижение, хотя и происходящее на фоне значительного роста в годовом исчислении. Импорт сократился на 4,8%, а экспорт – на 2,2%, в результате чего соответствующие контрольные показатели выросли на 83,2% и 23,6% в годовом исчислении.
Xeneta, частная компания из Осло (Норвегия), специализируется на статистических и аналитических данных по морскому фрахту, морским контейнерным перевозкам.

**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 - 03.03.2022 CIA SUR**