**22.04.2020 ИНФОБЮЛЛЕТЕНЬ №16**

**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
* Влияние эпидемии коронавируса на морскую отрасль 8
* Морякам 14
* Безопасность моряков и судов 28
* Происшествия 33
* Инновации 35
* Арктическое судоходство 37
* Новости портов 38
* Новости судостроения 42

**ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА**

* **Глава правительства Российской Федерации Михаил Мишустин расширил  список лиц, которым можно пересекать государственную границу во время пандемии коронавируса (COVID-19).** Соответствующее распоряжение 1031-р от 16 апреля 2020 года опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации. Согласно распоряжению, **ограничения не будут применяться в отношении российских граждан, которые являются членами экипажей морских судов, следующих для смены экипажей морских судов, находящихся в портах иностранных государств**, Документ является дополнением к распоряжению правительства о временном ограничении движения через железнодорожные, пешеходные, речные и смешанные пункты пропуска через госграницы. Ограничение было введено для предупреждения проникновения на территорию Российской Федерации коронавирусной инфекции. Как сообщалось ранее, заместитель председателя правительства РФ, курирующая рыбную отрасль, Виктория Абрамченко поручила Минтрансу, Росрыболовству, Росавиации, МИДу, Роспотребнадзору организовать смену экипажей рыболовных судов. 31 марта 2020 года о необходимости своевременной плановой смены экипажей сообщил председателю правительства России Михаилу Мишустину президент Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров (ВАРПЭ) Герман Зверев.
* **Эстонская судоходная компания Tallink начала коллективное увольнение 550 работников в Латвии,** передает LETA сообщение предприятия. Об увольнениях информированы Государственное агентство занятости, обслуживающие команды судов и береговой персонал. Увольнения затронут работников паромов Isabelle и Romantika.После введения чрезвычайного положения оба парома перестали курсировать между Ригой и Стокгольмом и с середины марта стоят в Рижском порту. В данный момент неизвестно, когда возобновится движение по этому маршруту. На судах остается минимально необходимый технический персонал, а все остальные работники находятся дома и получают сокращенную зарплату.По словам главного исполнительного директора Tallink Grupa Пааво Ныгене, решение об увольнениях было тяжелым. "Ясно, что движение по маршруту Рига – Стокгольм не возобновится завтра и даже через несколько месяцев. Есть вероятность, что в этом году маршрут не восстановится на докризисном уровне. В ближайшем будущем предприятие не сможет предлагать в Латвии такое же самое количество рабочих мест", – сказал он.По прогнозам Tallink, после снятия ограничений по маршруту первоначально будет ходить только один паром.П. Ныгене выразил надежду, что Латвия, как это сделали Эстония, Финляндия и Швеция, рассмотрит меры по поддержке судоходной отрасли, чтобы морское сообщение между Латвией и Швецией могло бы восстановиться как можно скорее, пусть и в ограниченном объеме.
* **Возникли сложности с хранением добываемой в мире нефти**. В настоящее время на танкерах в море хранится около 160 млн баррелей нефти, это рекордный исторический показатель.Как рассказал телеканалу "Аль-Арабийя" Амру Катайя, глава компании Landmark Marine со штаб-квартирой в Каире, из 160 млн около 120 млн баррелей приходится на 60 супертанкеров водоизмещением около двух млн баррелей. В начале апреля их число составляло от 25 до 40, в феврале - лишь 10, передает "Интерфакс".При этом стоимость фрахта судов на год для хранения нефти или товаров в море в среднем увеличилась с восьми до 18 млн долларов США. Не исключено, что она вырастет и до 30 млн долларов США. этот показатель, возможно, возрастет до $30 млн в будущем.
* **Спрос на услуги экспедиторов по организации морского фрахта может сократиться во втором квартале в среднем на 20%-30%** с 30%-50% "провалом" в апреле. По данным ТАСС, объемы морского фрахта крупнейших экспедиторов, таких как DHL, DSV, Kuehne+Nagel и XPO, сократились в первом квартале примерно на 10%, отмечают в Jefferies. В сегменте морского фрахта, по оценкам Jefferies, объемы в первом квартале были на 5-10% ниже прошлогоднего уровня, в апреле-мае возможно снижение на 20-30%.По данным Jefferies, падение спроса в первом квартале наиболее болезненно ощутили DSV Panalpina и Kuehne+Nagel. Maersk оценивал снижение объемов в первом квартале в 3-5%, Hapag Lloyd сообщал о небольшом росте. В целом на 2020 год Jefferies прогнозирует сокращение рынков авиа и морских грузовых перевозок примерно на 5%, и восстановление на 5% в 2021 год
* **ONE** — новый перевозчик, созданный в 2018 в результате объединения контейнерных операций трех японских линий **NYK, K-Line и MOL,** сообщил, что падение объемов на маршрутах перевозок из Азии замедлилось в марте, а объемы на маршрутах в направлении Азии продолжили расти. Показатели загрузки судов улучшились. Как сообщает ТАСС, на маршрутах из портов Азии через Тихий океан объемы сократились в прошлом месяце на 3,6%, среднее снижение за последний квартал 2019 финансового года составило 6,7%. За весь год ONE перевез на маршрутах из Азии в направлении портов северной Америки 2,7 млн TEU, что на 1,1% больше, чем в предыдущем году. Коэффициент загрузки судов составил в марте 89%, в среднем за четвертый квартал — 93%, за год в целом — 91%. На маршрутах на порты Азии объемы в марте были практически на уровне предыдущего года, в четвертом квартале — +4%, по итогам финансового года — +15%. Коэффициент загрузки судов в среднем за год составил 44%, в марте он улучшился до 62%.На маршрутах Азия-Европа объемы в марте сократились на 5,9%, в четвертом квартале — на 2,6%, а за весь год выросли более чем на 8%. На маршрутах из Европы ONE увеличил объемы в марте на 3,5%, в четвертом квартале — на 1,6%, за весь год — на 23%. Загрузка судов в среднем за год составила 93% и 67%. В марте ONE удалось обеспечить загрузку 100% и 76%.
* Норвежский специалист по логистике наливной химии **Stolt-Nielsen сообщил, что его операционная прибыль за первый квартал снизилась почти в три раза** и составила 16,6 млн долларов США, хотя выручка сохранилась примерно на уровне годом ранее - 498,8 млн долларов США по сравнению с 501,9 млн долларов США в первом квартале 2019 года.Как сообщает ТАСС, группа закончила первый квартал этого года с чистым убытком в размере 20 млн долларов США по сравнению с чистой прибылью в 7,9 млн долларов США за аналогичный период прошлого года.Операционная прибыль от танкерного флота группы - крупнейшего в мире, насчитывающего более 70 океанских танкеров-химовозов - снизилась на 67% г/г. Прибыль от контейнерного бизнеса, который оперирует крупнейшим в мире парком танк-контейнеров, упала на 57% г/г. Операционная прибыль терминального оператора, оператора 16 химических терминалов, увеличилась на 5% г/г. Детальная информация об операционной прибыли по подразделениям представлена в таблице.Комментируя итоги квартала, глава Stolt-Nielsen Нильс Штольт-Нильсен отметил, что обстановка на рынке танкеров для перевозки наливной химии продолжила улучшаться, ставки выросли как контрактные, так и на спотовом рынке. Неблагоприятными факторами были рост расходов на бункер из-за вступления в силу новых экологических требований IMO-2020, а также простой судов в связи с установкой скрубберов.В контейнерном бизнесе Штольт-Нильсен отмечает рост объемом перевозок и улучшение загрузки парка, но рост операционных расходов в связи с более высокой стоимостью бункера, а также на переброску порожних контейнеров, скопившихся в Китае в период новогодних каникул и последующего карантина. Рынки, на которых работает терминальный оператор Stolthaven были стабильны, итоги квартала соответствуют ожиданиям.
* **14 и 15 апреля прошло внеочередное заседание Морской группы Комиссии по защите морской среды района Балтийского моря (ХЕЛКОМ),** которое было проведено в формате видеоконференции. Об этом сообщает пресс-служба Морспасслужбы. В работе заседания приняли участие делегации Договаривающихся Сторон Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря 1992 года (Хельсинкская конвенция): Российской Федерации, Дании, Эстонии, Финляндии, Германии, Латвии,  Швеции и ЕС, а также наблюдатели от неправительственных организаций. Всего 28 участников. Заседание прошло под председательством Сусанны Хейтмуллер (Германия), избранной на пост председателя Морской группы в 2019 году.В работе заседания приняла участие советник руководителя ФГБУ «Морспасслужба» Наталья Кутаева.Основной целью заседания было проведение технического обзора предложений по возможным новым мерам/действиям, в части касающейся судоходства, для включения в пересматриваемый План действий для Балтийского моря (ПДБМ), который был принят в рамках ХЕЛКОМ в 2007 году. Планируется, что окончательное одобрение новых мер/действий будет проведено на заседании Глав делегаций ХЕЛКОМ в декабре этого года, а принятие пересмотренного ПДБМ состоится на министерской сессии ХЕЛКОМ в 2021 году.Всего было представлено 16 новых предложений, которые оценивались, согласно предложенной Секретариатом форме, по нескольким критериям. Категория предложения: исследование, новая мера, возможная новая мера; достаточность обоснования; техническая выполнимость предлагаемых мер; имеющиеся пробелы в знаниях/информации.При обсуждении указанных предложений наиболее дискуссионными были вопросы ограничения сбросов отходов с судов, таких как «серые» воды и пищевые отходы, снижения уровня подводного шума с судов, а также снижения выбросов парниковых газов с судов.По инициативе российской стороны, поддержанной рядом других участников, была переформулирована большая часть из этих предложений и, как следствие, переведена в категорию «исследования», так как основной акцент сделан на проведении дальнейшего изучения вопроса. В некоторых пересмотренных предложениях, на данном этапе, добавлена еще категория «работа в направлении возможных мер» с учетом результатов изучения. При обсуждении вопроса по регулированию сбросов сточных вод с грузовых судов, распространению на них требований, введенных в особом районе Балтийское море в рамках Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ, были приняты во внимание комментарии российской стороны, что при изучении достаточности приемных сооружений в портах региона для приема таких отходов должны учитываться емкости/возможности муниципальных канализационных сетей и очистных сооружений. По предложению российской стороны откорректированы предложения по усилению мер по снижению выбросов парниковых газов с судов и снижению подводного шума в контексте проводимой в этом направлении  работы Международной морской организации (ИМО).В течение двух дней работы, в ходе напряженного обсуждения, участники смогли прийти к согласию по формулировкам только 10 из 16 новых мер.Принято решение о проведение еще одного заседания в конце апреля, на котором должны быть представлены итоги работы для согласования на очередном заседании Морской группы ХЕЛКОМ, которое запланировано в сентябре 2020 года в Норчёпинге (Швеция).
* Правительство России утвердило индивидуальную **программу социально-экономического развития Республики Калмыкия на 2020-2024 годы**, говорится в опубликованном распоряжении высшего исполнительного органа власти. В документе, среди прочего, отмечается необходимость строительства железнодорожной линии Улан Хол - Адык - Яшкуль - Элиста - Зимовники, которая будет способствовать организации нового международного транспортного коридора с учетом планируемого строительства порта в г. Лагань. «Через южную часть Республики Калмыкия проходит географически выгодный путь транспортировки грузов из стран, расположенных в акватории Каспийского моря, что может позволить ей выступать естественным мостом между Европой и Азией, - говорится в распоряжении. - **Строительство морского порта Лагань** в настоящих условиях имеет для России геополитическое значение, поскольку создается с целью интеграции транспортного комплекса одного из субъектов Российской Федерации - Республики Калмыкия - в мировую транспортную систему путем участия в формировании международных транспортных коридоров». Отметим, что ранее в 2019 году стоимость строительства порта грузооборотом в 20 млн тонн в год оценивалась в 100 млрд руб. Идея строительства порта обсуждалась еще минимум с 2007 года. В 2011 году грузовую базу видели в развитии нефтегазового кластера, в 2019 году - в транзитном грузопотоке из Китая.
* **Санкт-Петербургский государственный морской технический университет (СПбГМТУ) в апреле 2020 года отмечает 90-летие**. За 90 лет своей истории «Корабелка» выпустила десятки тысяч специалистов, в числе которых не только отечественные кораблестроители, но советские и российские государственные деятели, политики, а также представители культуры и искусства. Сегодня СПбГМТУ - ведущий технический университет, который готовит кадры и проводит научные исследования в интересах судостроения, целого ряда других отраслей промышленности и национальной экономики. В настоящее время в университете расширяется взаимодействие с судостроительной промышленностью в области подготовки и переподготовки кадров, созданы новые направления и специальности, сформирована программа модернизации учебной и научной базы и имущественного комплекса. В вузе работают семь факультетов, а также Институт военного образования и Колледж СПбГМТУ. В этом году запланировано открытие нового факультета цифровых промышленных технологий, деятельность которого будет направлена на обеспечение кадрами самого современного направления развития промышленности – цифровизации. Также в 2020 году объявлен приём на новую специализацию специалитета корабелов «Цифровой инжиниринг в судостроении», на новый факультет будет принято более 200 студентов разных форм обучения. Научно-исследовательская деятельность СПбГМТУ ведется по одиннадцати основным научным направлениям, которые относятся к ряду приоритетных направлений развития науки, техники и технологий Российской Федерации.

**РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР ВВЕЛ БОЛЕЕ 20 НОВЫХ НОТАЦИЙ ЗА ДВА ГОДА**

Ядро любого классификационного общества – это нормативно-техническая база: правила, руководства. Нотации Российского морского регистра судоходства регламентируют как конструктивную прочность судна, его корпус, ледовый класс, так и комфортную и безопасную эксплуатацию: наличие системы доступа к береговым центрам расчета аварийной остойчивости, подтверждение расчетного остаточного срока службы, соответствие по уровню шума, санитарной вибрации в судовых помещениях для экипажа и пассажиров.

За последние два года произошло существенное обновление документов Регистра, сообщил журналу "Морские порты" Генеральный директор Российского морского регистра судоходства (РС) Константин Пальников.

"Нам удалось существенно обновить документы Регистра. Мы ввели свыше 20 новых нотаций – дополнительных знаков и словесных характеристик к символу класса судна, подкрепленных пакетом технический требований. Особое внимание уделили судам, связанным с транспортировкой и бункеровкой СПГ, и судам на СПГ", отметил руководитель.

Он добавил, что компетенции в области сжиженного природного газа в Регистре начали наращивать более 10 лет назад, когда группа специалистов впервые прошла обучение по технологиям морской перевозки газа. "Сегодня мы можем констатировать, что после многих лет последовательной работы Регистр обладает полным спектром современных требований и символов класса для арктических газовозов, их пропульсивного комплекса, корпуса и систем хранения груза, реализует собственную программу подготовки и стажировки специалистов в данной сфере", - сказал директор РС.

С расширением практики применения на судах газового топлива Регистр внедрил комплекс требований для судов, которые работают на СПГ, но не являются газовозами. Так, например, с целью уменьшения затрат при переходе на газовое топливо судно может быть заранее подготовлено к переоборудованию. Кроме того, была внедрена дополнительную регламентацию для надежного использования судов-газовозов в качестве бункеровщиков СПГ. "Еще одним акцентом за последние годы стала интеграция информационных технологий. Сегодня мы развиваем целый ряд программных комплексов, предназначенных не только для удобства работы инженерно-инспекторского состава Регистра, но и для наших клиентов", - поделился Константин Пальников.

Он также привел ряд примеров. Так, через специализированный модуль «Проекты судов» клиенты могут отследить ход рассмотрения технической документации строящегося судна и увидеть выставленные замечания в режиме онлайн.

Также создан программный комплекс для расчетов корпусных конструкций танкеров и балкеров, подпадающих под требования Общих правил Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО). "Мы продолжаем разработку программы для расчетов корпусных конструкций по правилам Регистра. В дальнейшем она станет доступна проектантам судов и позволит сократить время на рассмотрение расчетов Регистром", - добавил руководитель.

*Morvesti.ru*

**МИХАИЛ КРУТИХИН: «РОССИЯ ТЕХНИЧЕСКИ НЕ СМОЖЕТ СОКРАТИТЬ ДОБЫЧУ НЕФТИ»**

В эфире ютуб-канала FeyginLive он рассказал о том, что у нашей страны попросту не хватит бригад, чтобы перекрыть добычу. «Прежде всего, отмечу, что на ситуацию на рынке новая сделка никак не влияет, разве что, чисто психологически. Изучил я историю с этими переговорами и получилось, что уговорил-то всех Трамп. Но когда начинаешь заниматься подсчётами, выясняется, что саудовцы должны сокращать меньше, а Россия больше. Наше Министерство энергетики буквально только что озвучило нефтяным компаниям, на какой процент те с 1 мая должны сокращать свою среднесуточную добычу.

На словах компании согласились, но когда интересуешься, как именно вы собираетесь это делать, сталкиваешься либо с полной растерянностью, либо начинают нести какую-то ахинею. Вот руководитель «Татнефти» заявил, что инвестиции перенесут с разведки и добычи на переработку и на нефтехимию. Но я не понимаю, как это может быть реализовано на практике?
Есть буровые бригады. Они, что ли, вдруг снимут их и направят на нефтехимический или на нефтеперерабатывающий завод? В России всё очень сложно, тем более что была совершенно другая парадигма.
На протяжении многих десятков лет стояла задача наращивать производство, увеличивать объёмы добычи нефти. Мозги же заточены на это! Геологи бегают, докладывают о разведке запасов и новых открытиях. Буровики работают, всё больше скважин открывается.

И внезапно всем им сообщают: значит, так, ребята, вы, конечно, добились грандиозных успехов, но сейчас надо бы всё частично свернуть. А я посчитал это «частично», и получилась чуть ли не четверть! Но как это выполнить?

Заглянул в инструкцию. Есть определённые правила консервации скважины. Это сложнейшая операция. Надо приостанавливать действующий поток нефти. Сил просто не хватит столько скважин закрыть-перекрыть по всему нашему необъятному государству!

У нас 180 000 скважин работающих, плюс 40 000 неработающих. А учитывая, что скважины дают очень мало нефти, то перекрытием трёх скважин много нефти с рынка не уберёшь. Это не даст ощутимого результата. Например, наше легендарное Самотлорское месторождение даёт всего 4 %.

Вода там идёт с нефтяной плёночкой. Это нормальная методика, когда закачивают воду, чтобы она вытесняла нефть. Но сколько же надо скважин по численности перекрыть, чтобы стало реальным ощутимо снизить объём?

В России средняя скважина в сутки приносит 9,5 тонн. А те, которые бьют фонтаном и реально рентабельные – редкость, их у нас менее 2 %. По остальным надо извлекать погружной насос, либо останавливать станок-качалку.

Чтобы законсервировать скважину, сначала её надо прочистить, закачать под горизонт цементный мост, закупорить, сверх этого закачать жидкость, которая не нарушит перфорацию, то есть приток нефти в будущем сохранится, а затем опять поверх накачать цементные мосты. А уж если горизонтов несколько – то так на все по отдельности.

Мало того, что необходимо составить подробный план действий, так надо ещё и надзорные органы для проверки привлекать. Это же нереально. Просто бригад не хватит, чтобы перекрыть добычу в России. Никогда у нас такого не делали.

Так что я не знаю, как Россия будет выходить из этой ситуации. Скорее всего, либо будет саботаж со стороны промысловых компаний, либо начнут приписывать что-то и фальсифицировать. Всё это у нас хорошо умеют делать.

Затем найдутся компании, которые будут размахивать бумажками из серии «извините, я не могу, у меня защита есть». Что за защита? Вот «Роснефть» должна кучу нефти, тонны и тонны, китайцам. Потому что китайцы давали им деньги на укрупнение за счёт поглощения других компаний. А все эти договоры с китайцами ещё и межправительственными соглашениями защищены.

То есть «Роснефть» находится в привилегированном положении, а другие должны будут сокращать больше. Каким образом всё это получится – загадка. Детали никому неизвестны. И министерство не даёт никакой методики, как из этого выкручиваться. О проценте сокращения сказали - и точка.

А ведь если Россию уличат в том, что она жульничает, как было три года подряд с ОПЕК+, существует опасность полного коллапса.

Тогда мы говорили, что всё сокращаем вместе со всеми, но по статистике было видно, что добыча потихоньку увеличивалась. Но сейчас это не просто обязательства перед группой товарищей из 24 стран, а серьёзная международная вещь, которая закреплена в решениях G 20.

А когда Большая двадцатка благословляла это сокращение, было объявлено о создании контрольного органа, который будет наблюдать за тем, что происходит. И принимать, в случае необходимости, соответствующие меры.

И если Россия окажется в числе недобросовестный сокращателей добычи, что, по-вашему, будет делать этот орган? Поскольку сделку своим прямым участием спонсировал президент США, я не исключаю, что прибегнут именно к тому, чем угрожали – каким-то тарифам, санкциям и эмбарго против российской нефти.

Американское правительство может объявить санкции против сервисных компаний, которые оказывают содействие российской нефтянке. А если от нас уйдут даже всего три компании, скажем, такие, как Halliburton, Schlumberger, Baker Hughes - это же будет уже трагедия. Подобные компании имеют широкое присутствие на нашем рынке и оказывают много разных услуг, это и испытание скважин, и бурение, и много чего ещё.

Наши российские компании, которые обслуживают разведку в Ямало-Ненеском, Ханты-мансийском автономных округах, где у России самые главные залежи нефти и газа, уже говорят о том, что если вся эта ситуация будет продолжаться, треть компаний просто обанкротится. А это десятки тысяч людей.
Я посчитал, что только пять наших самых крупных компаний - «Роснефть», «Лукойл», «Сургутнефтегаз», «Татнефть» и «Газпромнефть» - вместе насчитывают 625 000 сотрудников.
Не будем забывать и про членов их семей, а также о работниках компаний, которые занимаются обслуживанием по части технологий, оборудования, транспорта, электроэнергии… И получится, что в целом речь идёт о 2-3 млн человек. Это много. И все они могут остаться без средств к существованию.
Сейчас нефти на рынке больше, чем спрос её может переварить. Навес предложения над спросом в среднем таков: 30 млн баррелей в сутки. И спрос всё время уменьшается. Да, уменьшается кое-где и предложение, так как некоторые нефтяные компании тоже страдают и от коронавируса, и от спада экономической активности. К примеру, в США 27 числа должен закрыться уже третий нефтеперерабатывающий завод. То есть предложение где-то тоже снижается, но не такими темпами. Всё равно нефти больше.

И вот договорились, значит, что в течение двух месяцев надо убирать с рынка 9,7 млн баррелей в сутки. Но это не 30, не 20 и даже не 10. А учитывая, что у ОПЕК и союзников дисциплина выполнения соглашений и так всегда была очень низкой, то на самом деле убирать будут по 6-7 млн баррелей. Может быть. Но это не поможет.

Потому что по морям ходят танкеры, которые не могут сбыть свою нефть. На рейде стоят десятки танкеров, включая супертанкеры, которые не могут продать запасы. И российская нефть, которую закупили некоторые торговцы, тоже никак не реализуется. Идёт серьёзное давление из-за такого дисбаланса. И участники рынка начинают предлагать очень хорошие скидки.

При этом оптимистические оценки звучат даже не только из Москвы, но и от арабских специалистов по нефтяному рынку. Говорят, допустим, что после июня-июля цена дотянется до 40 долларов за баррель, и станет более-менее комфортно. А к концу года, мол, и до 45. И тогда вообще всем будет хорошо. И США, и саудовцам, и россиянам. Но не очень-то в это верится, если честно.
Наши вообще всегда смотрят только на шаг вперёд. Когда мне говорят о какой-то там двухходовой комбинации, или даже о многоходовке, я не верю, потому что за последние 20 лет подобного в России не видел. У нас один шаг сделают - и смотрят: а что же там получилось?»

*newizv.ru*

**АРЕСТОВАНЫ АКТИВЫ ДВУХ КРУПНЫХ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ ПО ВЫЛОВУ КРАБА**

Следствие считает их владельцем бизнесмена Олега Кана

Южно-Сахалинский городской суд 30 марта наложил арест на доли в трех ООО – «Монерон», «Курильский универсальный комплекс» и «Приморская рыболовная компания», а также на принадлежащие им автомобили, квартиры, рыболовные суда и нежилые помещения. «Монерон» и «Курильский универсальный комплекс» – одни из крупнейших в России добытчиков краба. В совокупности им принадлежат квоты на вылов на Дальнем Востоке более чем 9000 т крабов. «Ведомости» ознакомились с копией постановления суда об аресте. Человек, близкий к суду, подтвердил наличие такого документа, а представитель суда на запрос «Ведомостей» не ответил. Арест действует до 15 мая.

- В чем суть претензий

Об аресте ходатайствовал Следственный комитет России, говорится в постановлении суда. Фактическим бенефициаром трех компаний следствие считает бизнесмена Олега Кана. Все три ООО подозреваются в занижении стоимости крабов при экспорте их в 2014–2015 гг. Товар декларировался для поставок подконтрольной Кану панамской компании по одной таможенной стоимости, а фактически поставлялся японской компании по значительно большей цене. Общий размер ущерба России оценен в 210,3 млн руб., говорится в постановлении суда.

Кроме того, следствие считает Кана организатором контрабандных поставок крабов в Японию и Китай, а также убийства рыбопромышленника Валерия Пхиденко в 2010 г. во Владивостоке. В феврале 2020 г. Хабаровский краевой суд заочно арестовал Кана, так как бизнесмен покинул Росси

- Кто такой Олег Кан

Кан родился на Сахалине в 1967 г. С 1995 по 2009 г. возглавлял российско-японскую компанию «Вакканай», и одно время ему в ней принадлежало 50% долей. Крупный бизнес по добыче краба он создал в 2000-х гг. Близкие к Кану структуры скупали компании, владевшие квотами на вылов краба, и сами квоты у государства.

В 2018 г. связанные с Каном компании стали крупнейшими на Дальнем Востоке добытчиками краба, выловив около 17 000 т. Это примерно 17% добычи краба в России, рассказывали ранее «Ведомостям» два знакомых бизнесмена. Но бизнес Кана сократился после проведения аукционов в 2019 г., на которых было выставлено около половины всего допустимого улова краба в России. Ни «Курильский универсальный комплекс», ни «Монерон» в торгах не участвовали, теперь у них остались квоты более чем на 9000 т краба.

Зато активно в аукционах участвовала группа «Русский краб» Глеба Франка, зятя миллиардера Геннадия Тимченко. В итоге структурам Франка удалось увеличить размер крабовых квот более чем в пять раз до 13 000 т, их доля в российской добыче по итогам аукционов достигла 15%, по собственной оценке.

В 2019 г. стоимость живого краба, оправляемого на экспорт, достигала $25 за 1 кг, а в этом году опустилась до $13, говорит президент Ассоциации рыбопромышленных предприятий Сахалинской области Максим Козлов. То есть по текущим ценам выручка от продажи более чем 9000 т краба может превысить $117 млн.

Совокупная выручка всех трех ООО, которые следствие приписывает Кану, – «Монерон», «Курильский универсальный комплекс» и «Приморская рыболовная компания», – по данным «СПАРК-Интерфакса», в 2018 г. составила 14,5 млрд руб., чистая прибыль – 11,2 млрд руб.

- Что говорят ответчики и юристы

Согласно «СПАРК-Интерфаксу», ни одно из трех ООО непосредственно Кану никогда не принадлежало. Но с мая 2018 г. Кан числится советником гендиректора Приморской рыболовной компании, указано на сайте отраслевого ресурса Fishnews. «Курильским универсальным комплексом» ранее владел его сын Александр. «Монерон», в свою очередь, принадлежит депутату Сахалинской областной думы и соратнику Кана Дмитрию Пашову.

Пашов подтвердил «Ведомостям», что его компания получила копию постановления суда об аресте имущества. Решением суда он удивлен. О претензиях на 210 млн руб. ему ничего не было известно. Да и стоимость активов всех трех компаний во много раз больше инкриминируемой им суммы ущерба. Пашов опасается, что в итоге действия правоохранителей приведут к проблемам с промыслом, затруднят взаимоотношения с покупателями, создадут репутационные риски и даже остановят деятельность предприятия. Компания будет обжаловать арест, обещает Пашов. С самим Каном «Ведомостям» связаться не удалось.

Это обычная практика, когда следователь обращается с ходатайством об аресте имущества, говорит руководитель уголовно-правовой практики «Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры» Виктория Бурковская. Если оно оформлено не на самого обвиняемого, а на третьих лиц, арест налагается на определенный срок. Но продлевать его можно неограниченное количество раз, что обычно и происходит. Если арест затянется, то это может осложнить бизнес, соглашается Бурковская. Возникнут трудности с получением кредитов и проч.

Правда, формулировка суда об аресте долей трех ООО очень расплывчата. «Наложить арест на срок по 15 мая 2020 г. включительно на следующее имущество, установив запрет распоряжаться данным имуществом путем заключения договоров купли-продажи, аренды, дарения, залога и иных сделок, последствием которых является отчуждение или обременение данного имущества: ООО "Монерон", ООО "Курильский универсальный комплекс", ООО "Приморская рыболовная компания"».

Такая формулировка фактически и означает наложение запрета на отчуждение долей их владельцами, говорит партнер адвокатского бюро ЗКС Дарья Шульгина.

Это не так, возражает партнер фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов. Такая формулировка не соответствует Уголовно-процессуальному кодексу, по которому нельзя арестовать юридическое лицо. Суд должен был максимально конкретизировать описание имущества, так как арест должен налагаться на долю в уставном капитале с указанием ее размера. Также суд должен был запретить налоговой регистрировать смену собственника компании. Таким образом, у трех ООО есть шанс оспорить решение об аресте, резюмирует Горбунов.

Пресс-служба Следственного комитета на вопросы «Ведомостей» не ответила.

*Vedomosti.ru*

**ПОДДЕРЖКА РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА ДОЛЖНА ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ ВНЕ ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПРИОРИТЕТНОСТИ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ**

В связи с погодными условиями – теплой зимой и холодной весной, а также экономическими последствиями пандемии – навигация в этом году может стать непростой. Свой прогноз об открывающейся навигации дал директор по развитию компании Hardfor Михаил Голосов.

  Михаил, какие основные проблемы могут возникнуть при навигации 2020 года?
– Основной проблемой, влияющей на навигацию, может стать погода, а точнее, ее резкое изменение. К примеру, в 20 числах ноября в навигацию-2019 при прохождении Цимлянского водохранилища, по сообщению от представителей отрасли, было замечено появление начальных видов льда, несмотря на теплую зиму. То есть риски остановки береговых баз снабжения с грузами на непредвиденную зимовку могут быть в случае резкого похолодания. Влиять на речную навигацию также могут и экономические факторы. Прежде всего, это применимо к регулярным насыпным и навалочным грузам в случае падения спроса на эти товары, как следствие, грузопотока и соответственно необходимости осуществления перевозок. Будет также влиять и текущая ситуация с эпидемией, но это прежде всего скажется на пассажирских перевозках и речных круизах.
– Что будет с грузоперевозками? Ожидаются ли изменения внутри номенклатуры?
– Скорее всего, часть регулярного грузопотока будет переходить на железную дорогу. Это касается таких грузов, как лес, уголь, гипс, песок и т. д., того, что не имеет каких-то особых свойств, сверхнормативных весов и габаритов. При этом крупногабаритные и тяжеловесные грузы, требующие особых условий перевозки, наоборот, будут чаще перевозиться водным транспортом. Везти по автомобильным дорогам такие грузы по протяженным маршрутам сложно, так как это требует получения специальных разрешений, составления спецпроектов, согласования с балансодержателями, оплаты вреда дорогам и, учитывая состояния дорог и наличие искусственных сооружений на пути, может быть крайне затруднительным, долгим и дорогим процессом. При перевозке железнодорожным транспортом также действуют ограничения по габаритам (метод трапеции), а также существуют риски в плане нагрузок и коэффициента G, если оборудование хрупкое и требует особых условий транспортировки.

– Что, по Вашему мнению, необходимо для развития отрасли?

– Необходимо строительство новых судов, недорогих в производстве, средней вместимости и серийных. На данный момент большое количество судов многих пароходств имеют срок службы более 30 лет и находятся в неудовлетворительном техническом состоянии, в связи с чем требуются серьезные затраты на их ремонт. Соответственно, необходимы меры государственной поддержки в части инвестирования данных мероприятий.

Требуется также строительство новых портов и причалов, а также модернизация существующих. Необходима поддержка научно-технической базы, разработка и приобретение технологий, создание экспериментальной базы. Кроме того, необходима поддержка судостроителей. В данный момент множество верфей и судоремонтных заводов находятся в неудовлетворительном состоянии. Необходима не точечная локальная помощь судовладельцам, оказанная исходя из интересов крупного бизнеса или государства в рамках больших проектов, таких как "Ямал СПГ" или развитие СМП в целом. Например, у условных Обь-Иртышского или Енисейского пароходств ввиду северных проектов и использования соответствующих рек в рамках вышеуказанных проектов может наблюдаться развитие. А та же портовая инфраструктура и флот реки Камы при этом переживают спад, большинство судов там находятся на так называемой консервации, грузопотоки падают, несмотря на то, что тот же порт Пермь является ключевым узлом региона, в котором находятся множество предприятий, испытывающих потребность в речном транспорте. Поддержка речного транспорта должна осуществляться на федеральном уровне вне зависимости от приоритетности тех или иных крупных проектов тех или иных регионов.

– А в целом как Вы можете охарактеризовать нынешнее общее состояние речного транспортного флота?

– Речной флот испытывает не лучшие времена. Многие баржи, буксиры, суда типа "река-море" старые, находятся в неудовлетворительном состоянии и требуют постоянного ремонта. Речные порты также необходимо модернизировать и строить новые. Крупные предприятия, производящие те или иные грузы или закупающие для своих цехов оборудование, должны находиться в непосредственной близости от речных портов, имеющих всю необходимую инфраструктуру и подъездные пути. Это комплексный вопрос логистики в целом. Чем больше новых, недорогих в производстве и серийных судов и ББС будет работать на внутренних водных путях, тем оптимальнее и предпочтительнее будет данный вид доставки для грузовладельцев (применительно к определённой номенклатуре грузов).

Речной транспорт имеет огромный потенциал и его необходимо развивать!

*Rzd-partner.ru*

**ЗАВЫШЕННЫЙ ЦЕННИК НА БУНКЕРНОЕ ТОПЛИВО В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ ОТПУГИВАЕТ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ**

Стоимость бункерного топлива в российских портах остается на фиксированном уровне, несмотря на обвал мировых цен на нефть

Неустойчивость мировых цен на нефть резко сказывается на спросе бункерного топлива в российских морских портах. Бункеровочные компании сдерживают стоимость судового топлива, чтобы не бункеровать себе в убыток. Фиксируя цены, предложения становятся неконкурентоспособными с соседними зарубежными портами.

Так, судовладельцы предпочитают бункероваться в Сингапуре нежели в дальневосточных портах, в Роттердаме вместо северо-западных портов, в Пирее, минуя черноморские порты. Из-за падения спроса стоимость бункеровки в российских портах остаются чисто индикативными.
В частности, индикативные цены в портах Дальнего Востока составили:

- IFO-380 НS - $160

- MGO - $410

- VLSFO 0,5% - $205

Цены в порту Сингапур составили:

- IFO-380 НS - $165

- MGO - $265

- VLSFO 0,5% - $260

В связи с пандемией коронавируса, нефть оказалась никому не нужна и спрос на нее упал. Накануне вечером майские фьючерсы WTI впервые в истории рухнули к значениям ниже нуля.
Обвал котировок майского контракта вряд ли может объясняться действием фундаментальных факторов, в том числе такой тенденцией, как заполнение хранилищ нефти, считают эксперты.
Сегодня, 21 апреля, после «беспрецедентного обвала цен», Мосбиржа приняла решение приостановить торги майским фьючерсом нефти WTI, чтобы избежать дополнительных негативных последствий.
Стоит отметить, что цена на нефть американской нефти марки WTI вернулась к положительному значению.
При этом стоимость североморской нефтяной смеси Brent торгуется на  уровне ниже $25 за баррель.
Напомним, в мае начнет действовать новое соглашение стран ОПЕК и не-ОПЕК по сокращению добычи нефти. Россия, Саудовская Аравия и другие страны, участвующие в сделке, должны будут на два месяца суммарно снизить суточную добычу на 2 млн баррелей до 9,7 млн баррелей.

*Portnews.ru*

**ВЛИЯНИЕ ЭПИДЕМИИ КОРОНАВИРУСА НА МОРСКУЮ ОТРАСЛЬ**

* **Международный клуб транспортных посредников (ITIC),** с учетом складывающейся ситуации, вызванной COVID-19, **рекомендует брокерам при составлении сертификата оценки судна при возможности отражать в нем текущие рыночные условия,** говорится в заявлении клуба.ITIC напоминает, что после финансового кризиса 2008 года судовые брокеры, оказывающие услуги по оценке, включали в свои сертификаты дополнительную формулировку для отражения и учета состояния рынка, которое наблюдалось в тот период. Такие формулировки подчеркивают, что отсутствие сопоставимых продаж делает оценку стоимостей неопределенной.Принимая во внимание продолжающееся распространение заболеваний коронавирусом и разрушение рынка, некоторые брокеры пересматривают свои оценочные сертификаты. Несмотря на то, что существуют разные мнения между брокерами о влиянии пандемии на конкретные секторы рынка, ITIC считает, что отдельным брокерам необходимо подумать о том, стоит ли подчеркивать текущие рыночные условия.При необходимости ITIC готов обсудить с членами клуба предложенные поправки к оценочным сертификатам.Международный клуб транспортных посредников (ITIC) является ведущим в мире поставщиком профессионального страхового возмещения для участников рынка транспортной отрасли по всему миру. ITIC, как организация взаимного страхования, имеет более чем 90-летний опыт работы в различных секторах: морской отрасли, кораблестроении, авиации, железнодорожном транспорте, шельфовой добычи и гидрографических исследованиях. Членами клуба ITIC являются 2,9 тыс. членов.Организация представлена в более чем 110 странах и имеет сеть корреспондентов. Возглавляет ITIC Томас Миллер.
* **Крымский моряк**, **который сменился с судна в Иране, в нынешних условиях все-таки смог добраться до дома, но и успел в это время инфицироваться коронавирусом**.Сообщается, что житель Керчи находился на борту иностранного судна в Иране. Потом его списали и он смог добраться домой, в Крым приехал на поезде.Заместитель главы крымского Роспотребнадзора Дмитрий КРУТИКОВ заявил:«Поездом он ехал из Ростова-на-Дону, контактные по вагону установлены — это 8 человек и сейчас они находятся под наблюдением. Больной выявлен активно, при анкетировании, предоставил анкету при пересечении Крымского моста. По контактным лицам – 17 человек экипажа, информация ушла нашим коллегам в Астраханскую область, и 17 человек по Республике Крым – установлены. Все они, но кроме троих, которых разыскиваем, находятся под меднаблюдением в условиях обсерватора».
* На борту круизного лайнера***Carnival Elation*** (IMO 9118721, флаг Панамы) из-за карантина застряло 250 украинцев (экипаж/персонал судна).Судно находится у побережья Майами. У украинцев нет возможности сойти на берег, а также уехать домой.Все они живут в каютах по одному, соблюдая режим самоизоляции.В Министерстве иностранных дел Украины заявили, что могут обеспечить возвращение своих граждан домой, но если этот процесс будет правильно реализован другими ведомствами.Начальник отдела кризисных ситуаций Департамента консульской службы МИД Максим КОВАЛЕНКО уточнил:«Можно предположить, что не до конца была проработана логистика компанией (судовладельцем — прим.ред.), по обсервационным мероприятиям в Украине. Прорабатываются вопросы, другие пути, через другие страны, возможно Беларусь, возвращение наших сограждан не просто в Украину, а к местам проживания».
* **В Руководящих принципах Евросоюза морякам были представлены рекомендации по охране здоровья, репатриации и организации поездок**. ЕС призвал государства-члены в ближайшее время определиться с портами вокруг берегов ЕС для ускорения смен экипажей судов.В данный момент государства-члены ЕС имеют различные правила смены экипажей в своих портах. Чтобы обеспечить ясность для всех заинтересованных сторон в Брюсселе предложили государствам-членам следовать руководящим указаниям комиссии по облегчению транзитных процедур и внедрению зеленых полос движения.Руководящие принципы призывают государства-члены в координации с комиссией назначать порты вокруг берегов ЕС для ускоренной смены экипажей с надлежащими условиями для проведения медицинских осмотров, карантина – если это требуется соответствующей страной, и транспортного сообщения с их родиной.А вот для граждан тех стран, которые не входят в ЕС, но нуждаются в визах для высадки в пределах ЕС и не могут подать на них заявление из-за нынешней ситуации, государствам-членам настоятельно рекомендовано предоставить их на границе, чтобы они могли быстро репатриироваться.
* **О необходимости ротации экипажей рыболовных судов** сообщил председателю правительства России Михаилу Мишустину президент ВАРПЭ Герман Зверев.Заместитель председателя правительства РФ, курирующая рыбную отрасль, Виктория Абрамченко поручила Минтрансу, Росрыболовству, Росавиации, МИДу, Роспотребнадзору организовать смену экипажей рыболовных судов. 31 марта 2020 года о необходимости своевременной плановой смены экипажей сообщил председателю правительства России Михаилу Мишустину президент Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров (ВАРПЭ) Герман Зверев. Об этом сообщила пресс-служба ассоциации.27 марта Михаил Мишустин подписал распоряжение правительства ?763-р об ужесточении пропускного режима через сухопутные границы Российской Федерации в целях предупреждения распространения коронавирусной инфекции. Запрет на пересечение государственной границы в пунктах пропуска не распространяется на дипломатических работников и членов их семей, экипажи речных судов, поездных и локомотивных бригад международного железнодорожного сообщения, граждан РФ, являющихся водителями грузовых автомобилей международного автомобильного сообщения. 31 марта президент ВАРПЭ Герман Зверев направил обращение председателю правительства РФ Михаилу Мишустину с просьбой дополнить перечень лиц, на которые не распространяется запрет, экипажами судов рыбопромыслового флота.«Для обеспечения бесперебойных поставок продукции из водных биоресурсов на внутренний рынок, и стабильной и безопасной работы рыбопромыслового флота крайне необходимо проводить своевременную плановую смену экипажей судов, находящихся в море от 3 до 9 месяцев. Данная проблема затрагивает более 350 рыбопромысловых судов, численность экипажей которых составляет свыше 20 тысяч человек», - говорится в обращении ВАРПЭ.Как стало известно, 10 апреля заместитель председателя правительства России Виктория Абрамченко поручила Минтрансу, Росрыболовству, Росавиации, МИДу и Роспотребнадзору (поручение ?ВА-П11-3320кв) оперативно рассмотреть и принять меры по организации смены экипажей российских рыболовных судов, обеспечив соблюдение противоэпидемических мероприятий по предупреждению завоза и распространения коронавирусной инфекции. Кроме того, ведомствам необходимо подготовить доклад о результатах проделанной работы в правительство.«Мы считаем, что решение правительства стало результатом работы Росрыболовства, - подчеркнул Герман Зверев. – руководитель Росрыболовства Илья Шестаков занимался этой сложной проблемой, согласовывал необходимость «открытия» границы с ведомствами, поэтому и результат обращений рыбаков положительный».
* **На борьбу с коронавирусом компания «Дальтрансуголь», которой принадлежит угольный терминал в бухте Мучка, выделила 3 млн. рублей центральным районным больницам Ванино и Советской Гавани,** сообщает ИА «Хабаровский край сегодня».В АО «Дальтрансуголь» сообщили, что решение об оказании помощи было принято по результатам заседания межрайонного штаба по борьбе с Covid-19 на побережье Татарского пролива, на котором руководство медучреждений обратилось к дирекции предприятия с просьбой о помощи.По последним данным краевого минздрава Советская Гавань является одним из очагов заражения в Хабаровском крае. Там выявлено 7 заболевших.- На приобретение средств индивидуальной защиты для врачей и медицинского персонала, а также необходимых лекарственных препаратов и расходных материалов мы выделили по 1,5 млн. руб на каждую больницу. Наша компания, пользуясь, случаем, выражает огромную благодарность врачам наших больниц, которые сегодня, в прямом смысле, находятся на передовой. Уверен, что наша помощь станет хорошим подспорьем в их работе, - прокомментировал генеральный директор компании Владимир Долгополов.Главный врач ЦРБ Советской Гавани Надежда Толочко сообщила, что финансовую помощь намерены направить на приобретение необходимых лекарств и средств защиты медиков, которые сейчас всеми силами пытаются остановить инфекцию, рискуя собственным здоровьемВ Ванинской ЦРБ рассказали, что на средства, перечисленные АО «Дальтрансуголь», планируют приобрести кроме средств защиты и дезинфекции, ещё и ГСМ для аварийного генератора больницы и для автомобилей «Скорой помощи», а также реанимационную стойку, которая многократно улучшит условия работы реанимационных бригад в отделении интенсивной терапии. Помимо денежных средств, для нужд ванинской больницы компания в срочном порядке закупила и передала запчасти для ремонта и введения в строй двух машин «Скорой помощи».
* По информации губернатора Мурманской области Андрея Чибиса, которого цитирует «Интерфакс», **на производственной площадке НОВАТЭКа в селе Белокаменка Кольского района выявлено 206 случаев заражения коронавирусом. Очагом заболевания стала основная подрядная компания НОВАТЭКа «Велесстрой»**. Всего на объекте работает 4,6 тыс. сотрудников. По словам Чибиса, тестирование на коронавирус уже прошли более 2 тыс. рабочих. Сейчас проводится повторное тестирование сотрудников «Велесстроя». Всего в работах на Кольской верфи на всех строительных площадках задействовано около 11 тыс. человек. При этом правительство Мурманской области, которое очень жестко относится к карантину, например, моряков, не видит оснований для приостановки работ на промплощадке Кольской верфи.В Белокаменке НОВАТЭК создает производство плавучих железобетонных конструкций, на которых впоследствии будет размещено оборудование для сжижения газа. Построенные подобным образом линии сжижения планируется использовать в новых СПГ-проектах НОВАТЭКа, включая «Арктик СПГ-2», запуск которого запланирован на осень 2023 года.В НОВАТЭКе подтвердили, что положительные результаты тестов на коронавирус были получены «у ряда работников подрядных организаций при отсутствии симптомов заболевания». Все сотрудники с положительными тестами на коронавирус госпитализированы. У контактировавших с ними не наблюдается симптомов заболевания, но они изолированы и находятся под наблюдением медиков, при этом «работы на площадке ведутся в соответствии с планом», говорится в сообщении НОВАТЭКа.По заявлениям регионального правительства, в 97% случаев у инфицированных рабочих болезнь протекает бессимптомно. Тяжелобольных нет.На данный момент это самая крупная по числу заболевших вспышка коронавируса на производственных предприятиях в России, о которой стало публично известно.
* **Почти 150 мигрантов с судна Alan Kurdi германской неправительственной организации Sea Eye, которому ранее был запрещен заход в итальянский порт, будут пересажены на паром для прохождения двухнедельного карантина**. Как сообщает ТАСС, соответствующее распоряжение подписал глава департамента гражданской защиты Анджело Боррелли при согласии местных властей.После карантина мигранты будут направлены в разные страны ЕС, где им должен быть оказан прием, согласно последним договоренностям на межевропейском уровне о перераспределении прибывающих в южные страны Европы по морю.10 дней Alan Kurdi провел в море после того, как власти Италии запретили заход в свои порты иностранных судов, в том числе со спасенными мигрантами, указав, что они не соответствуют условиям безопасности в момент пандемии.Тем не менее на итальянских побережьях продолжаются отдельные самостоятельные высадки пересекших Сицилийский пролив мигрантов. Всего с начала года их число превысило 3 тыс. человек, что в пять раз больше, чем за тот же период в 2019 году, когда МВД возглавлял Маттео Сальвини, поставивший своей целью перекрыть миграционный поток в Италию.
* В рамках борьбы с коронавирусом **в порту Тяньцзинь создали первый временный плавучий обсервационный пункт.** Устроили его прямо борту буксира «Tianjin Ferry 32». Куковать там будут моряки с подозрительными симптомами и те, кто был с ними в тесном контакте. Чтобы изолировать подозреваемых на коронавирус от экипажа буксира, на палубу установили каюту-контейнер с большими окнами для вентиляции. Тяньцзинь ежедневно принимает около 30 судов, которые оцениваются как потенциально опасные с точки зрения распространения инфекции, поэтому страхуются как могут.
* **Один из членов экипажа итальянского круизного лайнера Costa Atranchica заболел коронавирусом,** передает CNN со ссылкой на заявление мэра Нагасаки Томихиса, сделанное им на пресс-конференции 20 апреля 2020 года. Сейчас на борту судна Costa Atranchica, стоящего в порту Нагасаки, находятся 623 члена экипажа, которые являются иностранными гражданами. Пассажиров на судне нет. По словам Тагами, тесты на коронавирус будут взяты у 53 человек, которые, возможно, имели тесный контакт с заболевшим членом экипажа.Еще 13 марта губернатор Нагасаки Хосо Накамура запретил экипажу сходить на берег из-за распространения инфекции в Японии. Местные власти не предоставили никаких сведений о членах экипажа и их гражданстве.
* **Фонд «Находка»,** созданный стивидорами Находки с целью реализации социальных проектов в интересах жителей Приморья, перечислил 15 млн рублей на борьбу с распространением коронавирусной инфекции (COVID-19) в Дальневосточном регионе. Целевое финансирование было выделено Находкинским морским торговым портом, который является крупнейшим участником и донором благотворительной организации. Об этом порталу «Морские вести России» сообщили в пресс-службе Находкинского МТП. Дальний Восток – стратегический регион для экономики России, многие предприятия которого продолжают работать в ежедневном режиме даже в период пандемии. Поэтому крайне важно обеспечить максимальную защиту здоровья дальневосточников путем проведения грамотных профилактических мероприятий и обеспечения оперативной медицинской помощи.В этой связи по поручению заместителя председателя правительства РФ — полномочного представителя президента РФ в ДФО Юрия Трутнева Фонд развития Дальнего Востока и Арктики реализует в макрорегионе программу по профилактике и минимизации распространения коронавирусной инфекции.Финансирование мероприятий по борьбе с распространением вируса COVID-19 на территории Дальнего Востока осуществляется за счет привлечения средств крупных производственных компаний, которые работают на территории ДФО.В рамках реализации программы по борьбе с распространением COVID-19 в ДФО уже началась поставка средств индивидуальной защиты для дальневосточных медиков. Это специальные костюмы, включающие в себя стерильный защитный костюм, респиратор, медицинские перчатки и бахилы. Всего будет закуплено 100 тысяч таких комплектов.«С пандемией коронавируса необходимо бороться сообща, поэтому мы не могли остаться в стороне от этой проблемы и одними из первых откликнулись на предложение Фонда Развития Дальнего Востока и Арктики поучаствовать в этой важной для всех нас инициативе. Забота о здоровье жителей региона, многие из которых продолжают работать на стратегических предприятиях портовой и транспортной отрасли, является в настоящее время нашей приоритетной задачей», - сказал генеральный директор Находкинского МТП Владимир Григорьев.В самом Находкинском морском торговом порту в марте введен режим повышенной готовности в целях профилактики и защиты сотрудников порта от возможного распространения коронавируса. На всех производственных площадках порта были приняты профилактические меры, которые призваны   сберечь здоровье сотрудников и не допустить появления вируса на предприятии.

**УБЫТКИ НОРВЕЖСКИХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ПРИБЛИЖАЮТСЯ К 25%**

Возможно, еще слишком рано подводить итоги бедствия под названием «Covid-19», однако норвежские судовладельцы уже сообщают о первых последствиях, которые они почувствовали на себе.

Норвежские судовладельцы ожидают, что из-за пандемии коронавируса количество судов, которые будут простаивать без работы, утроится, а количество отправляемых на слом судов удвоится. Кроме того, судовладельцы Норвегии уже столкнулись с падением выручки на 25%. Судоходные компании страны одними из первых ощутили на себе разрушительное воздействие пандемии. По данным VesselsValue, Норвегия является одной из крупнейших стран-судовладельцев в мире. По состоянию на 2019 год, её флот оценивался в 48,9 млрд долларов. Норвежская ассоциация судовладельцев заявила, что доходы ее членов упали на 23,6% по состоянию на 17 апреля - по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Ожидается, что по итогам года падение выручки составит 35% , а это примерно 83 млрд. норвежских крон ($7,8 млрд). Больше всего на данный момент пострадал сектор морских пассажирских перевозок — минус 79,3%.

Кроме серьезных финансовых потерь, вызванных пандемией, норвежские компании, как и большинство других, столкнулись с новыми операционными проблемами, самой значимой из которых является проблема смены экипажей.

«Большая часть компаний-членов норвежской ассоциации судовладельцев решила продлить контракты с работающими экипажами. Однако сроки, на которые контракты были продлены, тоже скоро истекут, и тогда ситуация станет по-настоящему критической, поэтому обеспечить смену экипажей сейчас это задача номер», - отмечают в ассоциации.

Норвежские судовладельцы также сообщили, что число поставленных на прикол судов с февраля выросло с 95 до 138, причем большинство из них - суда дальнего плавания. Ожидается, что в течение года значительно пострадают офшорный сектор, суда дальнего плавания, сектор обслуживания буровых установок, и конечно, сектор пассажирских перевозок и каботажный сектор.

Финансирование уже стало проблемой для норвежских судоходных компаний, ожидается, что в дальнейшем приток капитала ослабнет во всех сегментах судоходной отрасли.

[*lloydslist.maritimeintelligence.informa.com*](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/)

**КОРОНАВИРУС НЕ СМОГ ПАРАЛИЗОВАТЬ РЕЧНОЕ СУДОХОДСТВО, НАВИГАЦИЯ В РЕГИОНАХ РОССИИ СТАРТУЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ**

Пандемия коронавируса COVID-19 не смогла парализовать отечественное речное судоходство, в регионах России навигация на внутренних водных путях стартует с опережением.

При всех существенных издержках, которые несет в условиях особого противоэпидемического периода сектор водных перевозок, благодаря благоприятным гидрометеорологическим условиям и своевременным проведением межсезонных работ на ГТС судоходный сезон в южных, ряде центральных и северо-западных бассейнов европейской части страны открылся на несколько дней раньше запланированных в декабре сроков.

По разрешению Росморречфлота в понедельник 20 апреля на  четыре дня раньше сроков, обозначенных государственной программой, открылись ворота Чебоксарского гидроузла (Чебоксарский район гидросооружений и судоходства-филиал ФБУ «Администрация Волжского бассейна»).

В 00.10  первыми  в камеру шлюза зашли  теплоходы  «Барсуков» с баржой (АО «Порт Коломна») и «Урал» с наливной баржой (судоходная компания «Белмакс»). Следом за ними - теплоход «Коломенский» с  баржой Московского пароходства. В 1.15 на «Волго-Доне-151» судоходной компании «Волжское пароходство» получили «добро» на заход в камеру шлюза.

К завершению дня список первопроходцев навигации в Чебоксарском  гидроузле пополнится новыми теплоходами.

Опережающему открытию важного транспортного узла на Верхней Волге способствовала и техническая готовность гидроузла- в период подготовки к навигации здесь своими силами выполнен большой объём работ по текущему ремонту металлоконструкций  основных двустворчатых ворот, металлоконструкций ремонтных двустворчатых ворот, текущий ремонт донных камерных шпонок и др. Вводу гидроузла раньше срока способствовало и наличие заявок от судовладельцев, грузовая база которых готова к транспортировке в порты назначения.

Всего к 20 апреля в Волжском бассейне открыто более 3000  км из 3500 км транзитного судового пути с гарантированными габаритами, на котором выставлены все необходимые плавучие и береговые знаки. После предстоящего 22 апреля также опережающего открытия Городецких шлюзов, один из самых экономически значимых Волжский бассейн внутренних водных путей полностью вступит в судоходный сезон-2020.

Также 20 апреля, на четыре дня прежде установленной даты, открылась речная навигация в Москве и части Московского бассейна. В этот день в свой первый в 2020 году рейс отправились суда грузового и технического флота.

Для речных судов, включая маломерный флот, открыта река Москва от нулевого до 37-ого километра, шлюз Северка, участок реки Ока от 850-го км до 770-ого километра, гидроузел Белоомут и участок Оки от 698-ого до 710-ого километра. Вместе с тем, "Канал имени Москвы" в связи мероприятиями по предотвращению распространения COVID-19 с 17 апреля ввел запрет на движение в Москве пассажирских судов с пассажирами на борту, ограничения по Подмосковью действуют с 18 апреля.

Сроки открытия навигации-2020 были скорректированы Росморречфлотом «влево» в связи с поступившим в ведомство обращением Российской палаты судоходства. В соответствии с обновленным графиком, участок внутренних водных путей от Хопылево до Рыбинского гидроузла будет открыт для судоходства с 22 апреля, сам Рыбинский гидроузел – с 23 апреля, 63-й судовой ход до населенного пункта Торово – с 24 апреля, спрямление судовых ходов Зональное – Бабьи Горы – с 24 апреля.

Также, в соответствии с обращением грузоперевозчиков по согласованию Росморречфлота досрочно приступают к открытию навигации и на Северо-Западе, в том числе, на ряде востребованных участков Волго-Балтийского бассейна. В ночь с 16 на 17 апреля в разводку петербургских мостов прошло первое в этом году транспортное судно - танкер «Бавлы», следующий под погрузку нефтепродуктов  в Ярославль.

Большая команда сотрудников, в том числе, инспекторы государственного портового контроля и лоцманы ФБУ «Администрация «Волго-Балт» приступили к работе в режиме повышенной готовности с соблюдением всех необходимых мер по предотвращению распространения новой коронавирусной инфекции.

Судовладельцами утверждены регламенты порядка работы плавсостава в целях предупреждения распространения COVID-19. Этими нормативными документами, в частности, предусмотрена система мер по снижению угрозы заражения опасной инфекцией экипажами судов, установлены нормы снабжения судов и ответственность руководящего состава по обеспечению судов и членов экипажей соответствующими защитными и дезинфекционными материалами, порядок обработки судовых помещений, закупаемого продовольствия и безопасного взаимодействия с представителями береговых служб и снабжающих организаций и другие мероприятия.

За Уралом навигация еще не открыта, но в ряде бассейнов на  финишную прямую выходит подготовка к ней. Так,  на участках внутренних водных путей (ВВП) Обского бассейна выставление средств навигационной обстановки (СНО) идет в соответствии с установленными сроками.
В выставлении навигационной обстановки в Барнаульского района водных путей и судоходства и Новосибирского района водных путей, гидросооружений и судоходства – филиалов ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» задействованы обстановочные суда и вспомогательный флот: буксиры-толкачи, несамоходные баржи-площадки и плавучие краны.
Навигация там откроется 25 апреля. Для обеспечения безопасности судоходства будет действовать участок реки Обь от устья нижнего подходного канала до устья Томи (протяженностью 302 км) и участок реки Томь от г. Томска до устья (68 км). С 26 апреля для судоходства открываются участки реки Обь от устья р. Бия до г. Барнаула (234 км), реки Катунь от Бийского гравийно-песчаного карьера до устья (28 км), реки Бия от Порта до устья (16 км).

В центральном аппарате Федерального агентства морского и речного транспорта, подведомственных организациях и на всех объектах водного транспорта неукоснительно выполняются соответствующие рекомендации Минздрава России и Роспотребнадзора. Созданы и работают профильные Оперативные штабы. К работе допускаются сотрудники, прошедшие бесконтактное измерение температуры тела и не имеющие симптомов заболевания. Не переведенным на дистанционный режим работы персоналом используются индивидуальные средства защиты и установленные санитарные процедуры. Проводится регулярная санитарная обработка помещений, дезинфекция судов и наземного транспорта, использующихся для доставки лоцманов и дежурных смен, обработка поручней трапов, ручек и задраек дверей, носимых радиостанций и телефонов дезинфицирующими составами. На информационных стендах и на соответствующих сайтах размещены материалы по профилактике распространения вирусной инфекции и реквизиты штабов, оперативных служб и медицинских учреждений.

В системе Росморречфлота, в соответствие с поручением Минтранса России, число участников совещаний, проходящих в очном режиме, сокращено до 5 человек. В частности, в еженедельном оперативном совещании Росморречфлота очно участвуют 5 человек, остальные - в режиме видеоконференцсвязи. Все другие совещания и рабочие встречи с большим количеством участников проходят в режиме ВКС. Значительная часть сотрудников береговых учреждений системы водного транспорта переведена на удаленную работу.

Также в дистанционном режиме функционируют отраслевые образовательные учреждения.

*Morflot.ru*

**НАВИГАЦИЯ В РАЗГАР КРИЗИСА**

Начало навигации 2020 года можно считать, пожалуй, самым неординарным за многие годы. Карантин, связанный с пандемией короновируса, и разрастающийся буквально на глазах экономический кризис создают почву для различных прогнозов на предстоящий сезон. Всем участникам экономической деятельности предстоит сдать экзамен на прочность, COVID-19 выявит все слабые места, и от скорости принятия решений регулятором зависит, как скоро ситуация нормализуется.

Некоторые эксперты предсказывают спад перевозок из-за снижения грузовой базы, другие, напротив, отмечают, что транспортная отрасль была и остается драйвером любой экономики, поэтому в этом году речным перевозкам как более выгодным по цене, грузовладелец будет отдавать предпочтение.

Думаем, правда лежит где-то посередине.

Сектор пассажирских перевозок  столкнулся с большими трудностями. Но здесь причина иная – туристическая сфера первой и больше других пострадала в этом году. Для поддержки этого сегмента потребуются комплексные меры поддержки со стороны правительства. Правительство уже представило первый, общеэкономический, пакет антикризисных мер, который содержит налоговые и иные послабления,  прежде всего,  для малого и среднего бизнеса. В расчете на принятие второго пакета антикризисных мер, содержащего адресную помощь особенно пострадавшим от кризиса отраслям, в Минтранс России представлены консолидированные предложения судоходного бизнес-сообщества, рассчитывающего на введение отсрочек по оплате налогов, погашения кредитов и лизинговых платежей, введение моратория на банкротства и т.д.

По имеющейся информации РСПП готовит свои предложения по поддержке бизнеса. ТПП России открыла «горячую линию» для консультирования субъектов предпринимательской деятельности по вопросам форс-мажорных обстоятельств, возникших при исполнении договоров (контрактов) в связи с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-2019.

Если российские речники только сейчас начинают работать в условиях карантина, то их европейские коллеги уже в полной мере испытали на себе все неприятные последствия COVID-19 и введенных ограничений. На внутренних водных путях стран – членов ЕС полностью остановлены пассажирские перевозки, ограничений в сфере грузовых перевозок не вводилось, но их падение прогнозируется до 40%. И первая проблема, с которой столкнулись наши европейские коллеги, – обеспечение в условиях карантина свободного передвижение членов экипажей судов. Европейский речной союз (European Barge Union) обратился в Еврокомиссию с просьбой следовать методическим рекомендациям Еврокомиссии (С2020-1753), касающихся беспрепятственного передвижения работников транспортной отрасли, включая членов экипажей судов, для обеспечения бесперебойного перемещения грузов.

Чтобы справиться с ограничениями, вызванными мерами по предотвращению распространения коронавирусной инфекции, речники Евросоюза в своем обращении отметили, что отрасль нуждается во временном смягчении требований, касающихся продолжительности рабочего времени, некоторых аспектов трудовых отношений, технического регулирования, а также потребуются меры господдержки по отсрочке налоговых и иных платежей, компенсации потерь судоходным компаниям (в основном малым и средним предприятиям), временному снижению ставок по инвестиционным кредитам, выплатам пособий по безработице, введению сокращенного рабочего дня на предстоящие 12 или даже 18 месяцев с сохранением минимальной зарплаты для предотвращения массовых увольнений и т.д. По самым оптимистичным экспертным оценкам для восстановления европейского судоходства до докризисного уровня потребуется год – полтора, и это при том, что в ЕС почти повсеместно навигация осуществляется круглогодично.

Наша отрасль только вступает в этот сложнейший период, в ближайшее время на прочность и готовность быстро среагировать на новые условия будут испытаны и государственная система управления отраслью, и сами судоходные компании. Первые опасения, высказанные бизнесом связаны с продления сроков действий конвенционных судовых документов, выдаваемых классификационными обществами (РС и РРР), судовых санитарных свидетельств, продления срока действия рабочих дипломов и свидетельств и т.д. Чтобы работа флота не остановилась, необходимо обеспечение бесперебойной работы уполномоченных структур по выдаче или продлению срока действия необходимых судоходства документов, либо, принимая во внимание исключительность ситуации, пролонгации срока действия ранее выданных документов на период навигации-2020.

Судоходное бизнес-сообщество очень надеется, что Минтранс и Росморречфлот с честью пройдут все испытания и сделают все возможное, чтобы навигация-2020 прошла без проблем!

*rus-shipping.ru*

**МОРЯКАМ**

* **Определен ряд идеальных мест по всему миру для смен экипажей морских судов.** Список портов, в который вошли ключевые порты Сингапура, Хьюстона, Роттердама, Гибралтара, Джебель Али, Фуджейры, Гонконга и Шанхая, подготовил альянс морских компаний. Он представляет более 1500 судов и более 70 000 моряков.Со своей стороны Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) и Международная палата судоходства (ICS) совместно призывали правительства принять срочные меры для облегчения смены экипажей моряков торгового флота. Кроме того, как там уточнили, протоколы иммиграции и проверки здоровья также препятствуют способности проводить уже жизненно необходимые смены экипажа. В связи с этим они сделали акцент на необходимости облегчить смены моряков, которые из-за пандемии вынуждены были продлить свои контракты и уже много месяцев работают.Сегодня к ротациям готовы как сами моряки с двух сторон (и те, кто на судне, и те, кто дома), так и их работодатели, их в этом поддерживают и международные организации. Но дело осталось за малым — договориться с авиакомпаниями и правительствами стран разрешить передвижение моряков. Генеральный директор IATA Александр де Жуниак уточнил:«Авиакомпании должны были сократить обслуживание пассажиров, чтобы остановить распространение COVID-19. Но, если правительства определят аэропорты, которые моряки могут использовать для смены экипажа, и внесут соответствующие коррективы в текущие санитарные и иммиграционные протоколы, авиакомпании смогут помочь поддерживать глобальную логистику».ICS и IATA совместно призывают все правительства назначить определенное и ограниченное количество аэропортов смены экипажа для безопасного перемещения и репатриации экипажа. По их мнению, это позволит получить критическую массу для возобновления рейсов с пересадкой в эти аэропорты, сохраняя открытость глобальных цепочек поставок. Как было решено, приоритетными аэропортами должны стать те, которые расположены вблизи основных морских путей, которые также имеют прямое воздушное сообщение с основными странами проживания моряков.

**МОРЕ ВОЛНУЕТСЯ…**

В зоне особого риска оказались в первую очередь грузовые и торговые суда с российскими экипажами, которые находятся сейчас далеко от родных берегов. Врачей на торговых судах давно уже нет — судовладельцы не тратят средства на оплату их работы. В результате даже небольшая травма, а тем более инфаркт, инсульт или расстройство психики оборачиваются тяжелыми последствиями и для самих пострадавших, и для всего экипажа.

— Вот только сейчас, во второй половине дня в понедельник, удалось договориться, чтобы больного моряка приняла больница на берегу, — даже по телефону слышно, что **Игорь Ковальчук, первый зампредседателя Российского профессионального союза моряков** вздыхает с облегчением. — Мы три дня не отходили от телефонов!

С субботы до понедельника продолжалась операция по спасению моряка российского грузового корабля WL-Palekh (ИМО 9674397, флаг Мальты, порт приписки Валетта), проходившего у берегов Суматры. Утром в субботу у одного из членов экипажа случился странный приступ, похожий на отравление. Моряку становилось все хуже, и капитан обратился в международную службу телемедицинской помощи — иностранные специалисты уверенно сказали, что у больного инсульт, и требуется срочная госпитализация.

Руководство судна обратилось в один из международных координационно-спасательных центров там же, в Индонезии.

Но им отказали в помощи — карантин! И посоветовали идти на Шри-Ланку, а это тысячи километров пути.
Тогда российский профсоюз моряков (РПСМ) обратился в круглосуточный ситуационно-кризисный центр МИД РФ и Росморречфлот. А параллельно — к своим коллегам из профсоюза моряков Индонезии. Солидарность сработала, и удалось договориться, что моряка примут в больницу порта Белаван. Но по приходу в порт российским морякам снова отказали в помощи. Тогда к проблеме напрямую подключился МИД РФ, и в понедельник российский моряк наконец-то попал в больницу.

— С нашей точки зрения, это просто чудовищно, когда отказывают в медицинской помощи больным! — возмущается Ковальчук. — Пусть даже и в условиях эпидемии — как можно бросать людей умирать?!
Случаев, когда из-за карантина моряки не могли сразу получить квалифицированную медицинскую помощь на берегу, уже известно немало. Но, по словам Ковальчука, ситуация с WL-Palekh — первая, ставшая известной РПСМ. Всего, по данным профсоюза, сейчас в мире на кораблях под разными флагами ходит по морю около 80 тысяч россиян. Случаи заболевания COVID-19 на грузовых и торговых судах пока не зарегистрированы. По словам Игоря Ковальчука, добросовестные судовладельцы очень внимательно относятся к смене экипажа — просят моряков перед выездом выдерживать двухнедельный карантин, перед отправкой на судно — делают обязательные анализы крови.

— К сожалению, владельцы торговых кораблей не тратятся на судовых врачей, — говорит Константин Логунов, доктор медицинских наук, профессор, руководитель отдела стандартизации медицинской клиники СПбГУ. — Обычно кого-нибудь из офицеров учат азам медицины на двухнедельных курсах — чтобы мог грамотно сделать повязку и побеседовать с врачом по радио.

Константин Логунов

По образованию Константин Логунов — хирург, по роду занятий — врач общей практики. А еще — руководитель единственной в России «Службы радио-медицинских консультаций» (ООО «Медикон») на русском языке. В мире действуют несколько организаций теле- и радио-медицинской помощи морякам, но все они — англоязычные. Почти 20 лет назад петербургские врачи предложили создать такую же русскоязычную службу. Средства на ее содержание поступают от судовладельцев, с которыми «Медикон» подписывает договор. В его составе четверо постоянно действующих врачей, по мере необходимости они привлекают нужных специалистов. На их попечении находится сейчас почти 250 судов.

Закрытые границы и порты создали огромное напряжение в сфере международных перевозок во всех отношениях. Технические проблемы очевидны всем, но есть и сугубо морские. Например, моряки закончили вахту и должны вернуться на берег. Раньше экипаж в ближайшем порту садился в самолет и летел домой. Сейчас его в порту не выпускают с корабля, а сменные экипажи из России не принимают аэропорты.

И если раньше при заходе судна в порт моряки могли на берегу проветриться, и для них это была очень важная отдушина — то теперь они лишены свободы.

Люди оказались запертыми в железных банках — на своих кораблях.

Тем более, если раньше заболевшего моряка можно было отправить в больницу на берегу, теперь берег его не принимает, и с берега к нему врач не придет — все боятся заражения. Да и капитан сто раз подумает, просить ли о помощи, — если инфекция попадет на судно, оно превратится в плавучий «чумной барак».

Спасите наши души

По словам Константина Логунова, когда эпидемия коронавируса только начиналась, по рекомендациям врачей судовые аптечки пополнились противовирусными препаратами, масками и комплектами специальной одежды, позволяющей ухаживать за инфицированным человеком. Но у реальной истории оказалась не одна, а две большие проблемы: не только возможность заражения вирусом, но и настоящая эпидемия тревожности. — С эпидемией тревожности нам раньше сталкиваться не приходилось, — говорит Логунов. — Население и на твердой земле сейчас на грани нервного срыва, а на судне, когда ты заперт в четырех стенах и впереди неизвестность — тревожность может вызвать серьезные заболевания и панику. Как рассказал Логунов, в середине марта российское торговое судно под либерийским флагом (название медики не имеют права разглашать в соответствии с подписанным договором) подошло к берегам Бразилии. У донкермана (помощник старпома с грузовыми операциями со стороны палубы — Н. Ш.) случилось воспаление пальцев. В Бразилии карантина не было, его отвезли в больницу, успешно оказали помощь. Оттуда судно отправилось в Европу, где как раз закрылись границы. Похоже, эти невеселые новости привели к тому, что перенесший недавно совсем не сложную операцию человек начал проявлять признаки серьезного нервного расстройства: тяжелая одышка, бессонница, разговоры о смерти. Он даже связался с родственниками, чтобы составить завещание. Дальше — хуже: невротические проявления у одного вызвали ответную реакцию у остальных. Специалистам по радио пришлось успокаивать всех — нервного моряка, экипаж, команду. Принять больного отказались Испания и Франция, больше двух недель корабль путешествовал вдоль европейских берегов с тяжелобольным человеком на борту. Помогла Бельгия: она отправила на судно катер, на берегу больного встретила скорая помощь, которая перевезла пациента в аэропорт, — там его ждал санитарный самолет одной из международных организаций.

— На фоне эпидемии меняются запросы моряков и судовладельцев к врачам, — говорит Константин Логунов.
«В последний месяц практически половину обращений составляют последствия тревоги».
Карантин, закрытые границы, неопределенность — все это создает большую психологическую нагрузку на людей и дает всплеск такого рода заболеваниям.

Сейчас специалисты Службы радиомедицины подготовили специальную инструкцию для судовладельцев и командиров кораблей «Предупреждение тревоги и страха на судах». Там они подробно объясняют, как важно соблюдать режим, диету, заниматься спортом в условиях замкнутого пространства — чтобы торговый корабль не превратился в «плавучий дурдом».

*novayagazeta.ru*

**СЛОЖИВШАЯСЯ СИТУАЦИЯ СО СМЕНОЙ ЭКИПАЖЕЙ - ЭТО БОМБА ЗАМЕДЛЕННОГО ДЕЙСТВИЯ**

Коллективная смена экипажей в назначенных портах является достижимой краткосрочной целью, даже несмотря на разгар пандемии коронавируса, при условии государственной поддержки, так считают в крупнейшем отраслевом союзе, представляющем интересы более 1500 судов и более 70 000 моряков.

Несмотря на то, что участники судоходной отрасли самого высокого уровня призвали государственные власти признать нарастающий кризис с моряками, вынужденными из-за ограничительных мер оставаться в море сверх сроков контракта, пока они не получили ни политической поддержки, ни какого-либо внятного плана.

Альянс ведущих судовладельцев и судовых менеджеров, представляющий интересы более чем 1500 судов и 70 000 моряков, предупреждает о том, что более 100 000 моряков по всему миру фактически «застряли в море», поскольку введенные из-за пандемии коронавируса ограничения не поездки не позволяют им пересекать границы, чтобы вернуться домой.

Альянс отобрал несколько портов для смены экипажей и разработал подробные планы оценки рисков для моряков, следуя которым можно уменьшить риск распространения коронавирусной инфекции во время смены экипажа. В настоящее время альянс призывает к незамедлительным правительственным и межправительственным действиям, которые позволят возобновить ротацию экипажей, при этом судовладельцы считают необходимым включить моряков в категорию «ключевых работников».

На сегодняшний день, несмотря на все усилия отрасли «достучаться» до высокопоставленных правительственных чиновников и уполномоченных структур, никаких серьезных шагов в сторону решения проблемы смены экипажей пока предпринято не было. «Мы понимаем, что пандемия коронавируса представляет собой беспрецедентный вызов для правительств всех стран, но ограничения, налагаемые на международную судоходную отрасль, ведут к созданию бомбы замедленного действия, которая угрожает подорвать мировую торговлю», - сказал Гай Платтен (Guy Platten), генеральный секретарь Международной палаты судоходства. «В некоторых странах начинают реагировать на наши призывы, озвученная нами проблема наконец услышана «в верхах», но нам нужны срочные скоординированные действия, чтобы преодолеть кризис».

В соответствии с планом, который в срочном порядке составили члены альянса, коллективная смена экипажей в назначенных портах является достижимой краткосрочной целью, даже несмотря на разгар пандемии коронавируса, при условии государственной поддержки.

Альянс определил ключевые порты, где потенциально могут быть организованы смены экипажа: Сингапур, Хьюстон, Роттердам, Гибралтар, Джебель Али, Фуджейру, Гонконг и Шанхай. Альянс, также, разработал методологию оценки рисков и планы действий, которые могут быть реализованы операторами судов для снижения риска заражения.

Эти планы уже получили политическую поддержку со стороны министерств транспорта нескольких стран, однако теперь нужны конкретные решения. «Как ответственные владельцы и менеджеры судов, это мы должны заниматься вопросами доставки моряков на суда и их репатриацией и продумывать логистику, однако такие вопросы, как доступ к авиакомпаниям и аэропортам и получение разрешений на пересечение границ находятся вне нашей компетенции, для их решения нам нужна помощь соответствующих органов», - говорится в совместном заявлении членов альянса.

«Это действительно бомба замедленного действия. Крайне важно, чтобы правительства признали это и приняли меры », - сказал капитан Раджеш Унни (Rajesh Unni), исполнительный директор сингапурской компании — судового менеджера Synergy Group. «Мы понимаем, что коронавирус - это экстремальное событие. Однако меры, направленные на защиту общества, никогда не были направлены на то, чтобы помешать ключевым работникам выполнять их задачи, необходимые для поддержания благополучия общества. Эти политические решения, также, не должны иметь негативные последствия для ключевых работников, в том числе для моряков. Но это именно то, что сейчас происходит. Проводимая сегодня политика - это потенциальное саморазрушение».

Каждый месяц около 100 000 моряков меняют друг друга на судах по всему миру в соответствии с международными правилами безопасности и нормами рабочего времени. Тем не менее, закрытие границ и строгие карантинные правила не позволяют производить ротацию экипажей в срок, при этом нарушаются условия действующих трудовых договоров и требования международных конвенций, включая Конвенцию о труде в морском судоходстве.

В то время как государства флага продлевают контракты, и всё больше участников отрасли склоняются к тому, что следует учитывать сложившуюся ситуацию и искать компромиссные решения, другие всерьез обеспокоены тем, как текущая ситуация отразится на психике и здоровье моряков, вынужденных работать в течение длительных периодов без перерыва. «Мы должны понимать, что психическое и физическое здоровье моряков находится под угрозой», - сказал в адрес «Lloyd's List» Грэм Уэстгарт, исполнительный директор V.Group, - «Мы должны поддержать наших моряков всеми возможными способами. Однако, это ненадежная ситуация - если она будет продолжаться еще месяц или два, тогда я действительно боюсь возможных последствий для безопасности людей и судов», - подытожил г-н Уэстгарт.

[*lloydslist.maritimeintelligence.informa.com*](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/)

**АЭРОПОРТЫ СТРЕМЯТСЯ СОДЕЙСТВОВАТЬ РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ СМЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ**

Эпидемия коронавируса продолжается уже несколько месяцев, по всему миру страны вводят или уже ввели ограничения на поездки, а власти так и не предложили пока никакого решения проблемы смены экипажей. Невозможность оставить судно и уехать домой угрожают безопасности и психическому здоровью моряков.

Международная палата судоходства (ICS) и Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) выступили с совместным обращением, в котором настоятельно призвали страны выбрать ограниченное количество конкретных аэропортов, которые будут обслуживать специальные рейсы для моряков, направляющихся на судно для смены экипажей и возвращающихся домой.

Участники судоходной отрасли активизировали свои усилия, направленные на то, чтобы добиться от властей решения проблемы смены экипажей, поскольку ситуация становится всё более напряженной, угрожая безопасности судов и психическому здоровью моряков.

«В рамках борьбы с распространением коронавируса авиакомпании были вынуждены сократить количество перелётов. Однако, если на уровне правительства будут выбраны конкретные аэропорты, которые смогут обслуживать моряков, отправляющихся на смену экипажа, и будут внесены соответствующие коррективы в текущие санитарные и иммиграционные протоколы, авиакомпании будут рады поддерживать глобальную логистику », - заявил генеральный директор IATA Александр де Жуниак (Alexandre de Juniac).

Примерно у 100 000 моряков каждый месяц заканчивается срок контракта,и наступает время возвращаться домой. Однако ограничения на поездки препятствуют ротации экипажа и репатриации, вынуждая моряков оставаться работать на судне сверх установленного срока. «Это не может продолжаться бесконечно. Работа с море опасна и утомительна. Риск несчастных случаев и аварий экспоненциально увеличивается с каждым днем. Целые цепочки поставок могут начать давать сбои», - сказал представитель ICS.

Стоит отметить, что помимо глобальных запретов на перемещения, сами судоходные компании также ограничили смену экипажа, чтобы моряки не заразились вирусом.

ICS и IATA уверяют, что выделение определенных аэропортов для обслуживания моряков поможет поддерживать бесперебойное функционирование мировой судоходной отрасли. «Приоритетными аэропортами должны стать те, которые расположены вблизи основных морских путей и имеют прямое воздушное сообщение с основными странами проживания моряков, такими как Китай, Индия и Филиппины, а также с основными пунктами назначения в Западной и Восточной Европе», - говорится в совместном заявлении ICS и IATA. На прошлой неделе Европейская комиссия призвала страны-члены Европейского Союза определить порты, в которых будет разрешено производитьсмену экипажа. Эти порты должны находиться рядом с аэропортами, откуда моряки смогут улететь домой.

ICS и IATA заявили, что авиационные и судоходные компании сталкиваются с общими проблемами при проведении смен экипажей в условиях иммиграционных и карантинных ограничений.

[*lloydslist.maritimeintelligence.informa.com*](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/)

**СПРОС НА КИТАЙСКИХ МОРЯКОВ РАСТЁТ НА ФОНЕ ВВОДИМЫХ ПО ВСЕМУ МИРУ ЗАПРЕТОВ НА ПЕРЕМЕЩЕНИЯ**

Сначала эпидемия коронавируса «заперла» находившихся в рейсе моряков на судах без возможности смениться, а потом лишила моряков, ожидающих на суше вызова в рейс, возможности отправиться на свои суда и приступить к работе.

Сейчас, когда Китай практически монополизировал ротацию экипажей на время пандемии, ряд компаний - менеджеров и судовладельцев — задумались над тем, чтобы пересмотреть источники своих трудовых резервов. Судовые менеджеры из стран Азии вынуждены корректировать свою деятельность, чтобы подстроиться под новые реалии, связанные с введенными из-за пандемии коронавируса ограничениями и запретами.

Для базирующейся в Гонконге компании **Fleet Management** проблема смены и комплектования экипажа распространилась практически на весь ее флот. Вдобавок к тому, что сегодня проблематично произвести смену работающих экипажей, ей ещё нужно набрать экипажи для новостроя и купленных на вторичном рынке судов. В начале эпидемии только 60 из 550 судов компании Fleet Management были укомплектованы моряками из Китая. Сегодня китайские экипажи являются единственным вариантом комплектования экипажей.

«Филиппины запретили своим гражданам поездки, Индия ввела режим изоляции. В Китае только недавно возобновили смену экипажей в своих портах - это касается только китайских моряков. Ситуация усугубляется нежеланием многих моряков, которые находятся в отпуске на берегу, идти в международные рейсы», - сказал управляющий директор Fleet Management Кишор Раджванши **(Kishore Rajvanshy).**

В марте Fleet Management укомплектовала экипаж одного нового судна в китайском Наньтуне, а в апреле компания планировала укомплектовать ещё четыре экипажа на верфях в Китае, Японии и Южной Корее — полностью китайскими моряками. «В связи с тем, что находящимся в отпуске индийским и филиппинским морякам закрыт доступ к международному рынку морских кадров, мы наблюдаем за увеличением числа судовладельцев, готовых комплектовать свои новые суда, сходящие со стапелей верфей Китая, Японии и Южной Кореи, китайскими моряками. Некоторые из этих судовладельцев никогда раньше не работали с китайскими экипажами», - подчеркнул Раджванши.

Даляньское отделение компании Fleet Management создало базу из примерно 2000 китайских моряков, однако эта цифра, вероятно, будет расти. Китайские экипажи могут без проблем сменить своих же соотечественников в китайских портах, или китайские экипажи могут отправиться на японские и южнокорейские верфи и провести две недели на карантине в отеле рядом с верфью - на данный момент это практически единственные альтернативы для комплектования новых судов на азиатских верфях, сказал Раджванши.

*Tradewindsnews.com*

**ОЖИДАЮЩИЕ СМЕНЫ ЭКИПАЖИ НАХОДЯТСЯ В СОСТОЯНИИ СТРЕССА, МОРЯКИ — НА ГРАНИ, ПРЕДУПРЕЖДАЕТ ГЛАВА WALLEM GROUP**

Фрэнк Коулз **(Frank Coles),** генеральный директор базирующейся в Гонконге компании - судового менеджера Wallem Group предупреждает, что невозможность смениться и вернуться домой заставляет моряков испытывать сильнейший стресс, некоторые из них - просто на грани. Сотрудники компании уже наблюдают опасные признаки — напряжение и злость - у моряков, которые не могут вернуться домой из-за введенных во многих странах ограничений на поездки с целью остановить распространение коронавируса.

Коулз считает, что близится критический момент, так как у всё большего количества моряков истекает срок контракта, и их необходимо будет репатриировать. По его оценкам, к концу мая 40% плавсостава компании Wallem закончат рейсы, аналогичная ситуация будет складываться во всей отрасли вцелом, а учитывая, что большой процент моряков — граждане Индии, которая ввела режим изоляции, отрасль ждут серьезные проблемы, связанные с возвращением индийских моряков домой.

«Один наш капитан отказался выходить в рейс, другой не пустил стивидоров на борт. Не хотелось бы испытывать судьбу, но я считаю, что в течение месяца может произойти надлом. Психическое состояние моряков действительно под угрозой. Моя главная забота - безопасность. Согласно опросам, примерно 20% моряков признались, что задумывались над самоубийством или нанесением себе телесных повреждений. Теперь, когда добавилась проблема смены экипажа, уровень стресса и напряжения среди моряков увеличится ещё больше», - сказал Коулз. По его словам, стратегия Wallem заключается в том, чтобы сделать все возможное, но сменить экипаж, а не просто продлевать контракты.

Wallem заранее помещает моряков на карантин, организует для них сдачу теста на Сovid-19, чтобы удостовериться, что смена экипажа будет безопасной.

Индия бросила своих моряков

Wallem удалось найти выход и отправить домой несколько китайских, филиппинских и восточноевропейских экипажей, а вот индийским морякам повезло меньше — их страна ввела строгий режим изоляции и, судя по всему, не собирается в скором времени от него отказаться. Несколько индийских моряков Wallem разместила в отелях Токио, где они ждут возможности уехать домой. «Индийское правительство бросило своих моряков», - сказал Коулз.

По имеющейся информации, в Китае трудности со сменой экипажа могли быть усугублены новым правилом, которое запрещает покидать судно тем, у кого температура выше 37,3 °С. При этом нормальная температура тела может достигать 37,5 ° С.

О растущем напряжении среди моряков предупреждает и Дехуэй Гао **(Dehui Gao),** генеральный директор сингапурской компании **SDTR Marine**, владельца и оператора балкерного флота. «Длительное врмя работающие на судах моряки испытывают чрезмерную усталость и стресс, что крайне негативно сказывается на их здоровье и психологическом состоянии», - сказал он.

Мистер Гао, также, обеспокоен тем, что ситуация быстро приближается к критической точке. «Следовательно, это поставит под угрозу безопасность экипажа и судна. Моряки будут чувствовать, что с ними обращаются как с рабами на галерах. Это будет как бомба замедленного действия, которая ждёт, когда разорваться», - добавил он. «Мы надеемся, что во всех странах моряков приравняют к «ключевым» работникам, сражающимся с коронавирусом на передовой, таким как медицинский персонал».

*Tradewindsnews.com*

**«ВЗЯТКИ» МОРЯКАМ: КАК СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ ПЫТАЮТСЯ ВЫИГРАТЬ ВРЕМЯ**

Многие судовладельцы предлагают экипажам различные бонусы за то, чтобы они согласились продлить контракты и остаться на борту, однако напряженность растет.

CMA CGM предлагает морякам по 500 долларов каждому за продление трудовых контрактов, поскольку из-за вводимых ограничений на поездки компания не может обеспечить им замену.

Этот французский линейный контейнерный перевозчик — не единственный, кто вынужден раскошелиться, чтобы убедить моряков остаться «поработать сверхурочно». Тем не менее, даже несмотря на финансовые стимулы, среди моряков нарастает напряженность, сотрудники многих судоходных компаний отмечают, что нервы у моряков на пределе.

Некоторые моряки, чей стандартный 10-месячный контракт истек в тот момент, когда возникла проблема с коронавирусом, возможно, уже больше года не видели свои семьи.

Одна из ведущих компаний по управлению судами предупреждает, что если отрасль не сможет убедить правительства стран сделать исключения для моряков, чтобы они могли вернуться домой или прибыть на судно для замены, то вскоре судовладельцы могут столкнуться с протестами со стороны экипажа. Международная федерация транспортников **(ITF)** и Совместная переговорная группа **(JNG),** представляющая интересы работодателей, договорились разрешить продлевать контракты до 15 мая в соответствии с крупнейшим коллективным договором, заключаемым с участниками судоходной отрасли. Соглашения и договоры, заключенные в рамках Международного переговорного форума (IBF), регулируют условия найма сотен тысяч моряков.

Профсоюзы и работодатели на время нынешнего кризиса решили забыть о своих разногласиях. В совместном заявлении ITF и JNG говорится: «Мы хотим заверить моряков в том, что морская отрасль прилагает все возможные усилия для того, чтобы найти решение сложившейся проблемы смены экипажей».

Тем не менее, число моряков, вынужденных продлевать контракты, растёт, и в этой связи возникает большой вопрос о том, согласится ли ITF на дальнейшее продление контрактов, после 15 мая, не требуя при этом крупных уступок со стороны работодателей. Эксперты считают, что многое будет зависеть от ситуации с распространением коронавируса в ведущих странах-поставщиках моряков, и от того, отменят или нет в этих странах режим изоляции. Президент Филиппин Родриго Дутерте заявил, что страна будет закрыта до тех пор, пока не будет найдена вакцина. Индия недавно объявила о продлении режима изоляции до 3 мая.

*Tradewindsnews.com*

**В РЕЗУЛЬТАТЕ «ГЕРОИЧЕСКОЙ БОРЬБЫ» ШВЕДСКАЯ КОМПАНИЯ ВСЁ-ТАКИ ПОЛУЧИЛА ПОСТРОЕННОЕ НА КИТАЙСКОЙ ВЕРФИ СУДНО, А РОССИЙСКИЙ ЭКИПАЖ ПУСТИЛИ НА БОРТ**

16 апреля **China Merchants Jinling Shipyard** наконец-то передала шведскому судовладельцу **Thun Tankers** построенное по её заказу судно ***Thun Liffey*** (18 600 -dwt). В компании считают это обнадёживающим знаком, указывающим на что для судоходной отрасли «лучшее, конечно, впереди». Однако, путь к этой победе был тернист.

Главный коммерческий директор шведской компании Thun Tankers Йоаким Лунд **(Joakim Lund)** рассказал в интервью TradeWinds подробности этой «саги». Итак, для начала, чтобы получить визу на въезд в Китай, группа российских моряков должна была подтвердить, что за последнее время они не посещали ни одну из стран Европейского Союза. Потом, около трех недель назад, они буквально последним рейсом всё-же успели въехать в Китай, прежде чем он закрыл свое воздушное пространство. По прибытии в Китай моряки провели 14 дней на карантине, каждый отдельно, два раза в день к ним в гостиничные номера с проверкой приходили медработники. Неделю назад карантин у них закончился, но они продолжали регулярно проверяться. Только когда убедились, что моряки не инфицированыи, их допустили на судно.

Впереди у экипажа рейс продолжительностью от 60 до 70 дней — они ведут судно в Европу, где оно присоединится к остальному флоту компании Thun и её партнеров по Gothia Tanker Alliance.

По словам Лунда, в это непростое время они стараются, насколько это возможно, изолировать экипажи и ограничить посещения судов постронними. В компании подчёркивают, что среди их моряков пока не было случаев инфицирования Covid-19.

«Для нас, как и для других компаний, сегодня большой проблемой является смена экипажа. Мы прилагаем все усилия для того, чтобы использовать любую возможность и сменить работающих на наших судах моряков. Нам нужно уделять экипажам первостепенное внимание. Мы благодарны нашими моряками и гордимся тем, что они с честью проходят сегодняшние испытания», - сказал господин Лунд.

Он подчернул, что тот факт, что они всё-же получили своё судно, что китайская верфь его достроила, говорит о том, что ситуация начинает улучшаться. По его словам сегодня верфь, которой они заказали постройку своих судов, работает почти на полную мощность, люди возвращаются на свои рабочие места.

*Tradewindsnews.com*

**ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ ИМО ВЫСТУПИЛ С ЛИЧНЫМ ПОСЛАНИЕМ К МОРЯКАМ И МЕЖДУНАРОДНЫМ ИНСТИТУТАМ**

«Вы не одни и о вас не забыли», - Китак Лим обратился к морякам, не имеющим возможности вернуться домой

Генеральный секретарь Международной морской организации (IMO) Китак Лим обратился с посланием к морякам. В своем письме он характеризуя моряков, как людей находящихся на передовой линии глобальной борьбы с пандемией пишет: «Все мы в IMO понимаем те сложности, с которыми вы сталкиваетесь. Всем морякам я хочу ясно сказать: Мы слушаем и мы вас слышим. Вы не одни и о вас не забыли», - цитирует слова Китака Лима пресс-служба организации.

Глава IMO заверяет моряков, что им и его подчиненными на всех уровнях предпринимаются все возможные меры, чтобы найти решения проблемы.

Напомним, что во время пандемии были отменены сотни рейсов коммерческих судов в связи с сокращением международных морских перевозок и закрытием или сокращением операций морских портов по всему мире.

Ограничения на путешествия и перемещение отдельных граждан, принятые большинством стран, привели к тому, что многие моряки застряли на борту судов, не имея возможности высадиться на берег или прибыть на судно для ротации экипажа. Другие моряки оказались заблокированными в отелях, при этом без средств и не могут получить авиабилеты для возвращения домой.

Согласно оценкам, каждый месяц у 100 тыс. торговых моряков заканчиваются контракты и обычно они возвращаются домой после своей смены.

С момента введения фактической изоляции и закрытия границ стран, IMO в поиске решения проблемы поддерживает контакты с профсоюзами, организациями по обеспечению благосостояния моряков, судовладельцами, правительствами и другими учреждениями ООН, в частности с Международной организацией труда.

Китак Лим пишет, что «его до глубины души тронули некоторые истории, которые мы слышали от отдельных моряков о тех проблемах, трудностях и жертвах, с которыми столкнулись моряки, чтобы поддерживать глобальную цепочку поставок, помогая при этом международному сообществу».

Генеральный секретарь Китак Лим разослал письмо всем государствам-членам IMO, в котором он настоятельно призвает их признать всех моряков в качестве «ключевых работников», устранить любые препятствия для их рассмотрения их документов и отменить национальные ограничения на перемещения, с тем чтобы они могли вернуться домой после завершения их контрактов и воссоединиться со своими семьями. И там, где это возможно, сотрудники IMO работают в круглосуточном режиме, чтобы помочь быстро урегулировать отдельные случаи.

Международная морская организация (IMO, ИМО), головной офис которой находится в Лондоне, является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций (ООН). Главной задачей ИМО является обеспечение безопасности и надежности судоходства, а также предотвращение загрязнения морской среды судами.

*Portnews.ru*

**КАК РАЗРЕШАТЬ СМЕНЫ, ЕСЛИ МОРЯКИ ДОМА ОТКАЗЫВАЮТСЯ ОТ ИЗОЛЯЦИИ?**

Группа из 16 украинских моряков правдами-неправдами смогла вернуться домой после того, как списались с судна в Норвегии. Оттуда в Украину они добирались через Минск. Автобус с этими моряками в Одесской области остановила полиция. По словам моряков, их хотели заставить подписать соглашение на обсервацию, но они отказались.

Как выяснилось, морякам предложили пройти двухнедельную обсервацию в санатории Куяльник.

Но моряки даже на это не согласились, мотивируя свой отказ разрешением правительства о том, что члены экипажей судов, самолетов и дальнобойщики по возвращению домой из-за границы не должны в обязательном порядке «отсиживаться» 14 дней на карантине. Моряки негодуют: «Они подсунули нам бумажку якобы на самоизоляцию, а на деле на обсервацию. Никто из нас не подписывал. Ведь моряки, как пилоты и дальнобойщики, согласно постановлению, не входят в перечень обязательных к обсервации». По их словам, на пути следования их страны нахождения судна и домой они ни с кем не контактировали, кроме своих коллег. Со своей стороны моряки предложили пройти экспресс-тест на коронавирус и в случае положительного результата отправиться на обсервацию, но медики не смогли обеспечить проведение анализа на месте.

Один из моряков рассказал: «Сейчас они не знают, что с нами делать, говорят мы вас не задерживаем, но и отпустить не можем». Несомненно, все стали сегодня заложниками ситуации с пандемией COVID-19.

Государство со своей страны, если принимает такие решения по отношению к вернувшимся из-за границы гражданам и разрешает им не находиться на самоизоляции в течение 14 дней, оно должно гарантировать остальным гражданам, что они не будут инфицированы от этих людей в случае обнаружения у них COVID-19. Прибывшие домой моряки, пилоты самолетов, дальнобойщики, дипломаты, ссылаются на официальный документ и руководствуются им, но никто не отменял гражданскую позицию, самосознание и гуманизм по отношению в первую очередь к их семьям и остальным людям, которых они могут инфицировать в случае подтверждения у них коронавируса. Как показывает общая картина распространения пневмонии нового типа, инфицироваться можно где угодно и как угодно, даже если строго следовать инструкциям по защите от COVID-19.

По пути домой моряки могут контактировать:

с прибывшими сменщиками (которые могут быть потенциальными переносчиками);

с агентом;

с таксистами;

с другими людьми при перелете в самолетах (а их может быть несколько, и стран также несколько);

никто не отменял человеческие потребности покушать/умыться/сходить в туалет (где могли уже до них находиться инфицированные);

в домашнем аэропорту и т.д.

Как видим, по пути следования от парохода и до дверей дома моряку придется контактировать со многими людьми и у моряков большой риск того, что они могут заразиться/заболеть/привезти домой этот вирус. Официально отказаться можно, к тому же их отказ аргументирован официальным документом, но лучше потерпеть эти 14 дней самоизоляции и тем самым уберечь себя, своих близких, окружение, сограждан и смертельно опасного вируса. Надо помнить, что у кого-то болезнь протекает бессимптомно, кто-то нуждается в неотложной помощи, а если люди, иммунитет которых не может побороть COVID-19 и умирает.

Будьте здоровы и берегите себя!

*Seafarersjournal.com*

**НА ЧЬЕЙ СТОРОНЕ НЫНЕШНИЙ ФОРС-МАЖОР В КОНТРАКТАХ МОРЯКОВ?**

Контракт моряка – это для него как конституция во время рейса. Подписанный моряком собственноручно трудовой договор перед началом рейса – это его настольная книга и самый главный документ, на который он ссылается в виду разных конфликтных/чрезвычайных ситуаций в отношениях с судовладельцем на период работы.

Обращали ли вы внимание при подписании контракта на пункт «форс-мажор»? Задумались, правда?! В основном, обращаете внимание на продолжительность контракта, зарплату обязательно, реже пункт о компенсациях, ну а об остальном можно вообще молчать. Статистика показывает, что «вычитывать» свои контракты моряки начинают уже, находясь на судне и то, если у них возникнут проблемы. А когда работаешь, стабильно платят зарплату и никаких казусов не возникает, — о контракте как документе забываешь.

После нашей статьи многие, кто в нынешних условиях находится в рейсе и прилично задержался, — побегут сдувать пыль со своего контракта и искать пункт «форс-мажор». Не спешите, прочтите. Не во всех трудовых договорах обязателен и прописан данный пункт.

Этот «форс-мажор», на который не обращают внимание при подписании контракта, и обычно вникать в него нет особой нужды, — сегодня как никогда актуален. Сегодня мы все живём именно во времена этого самого «форс-мажора».

Наши читатели начали интересоваться, можно ли моряку, который находится на судне, у которого уже закончились сроки контракта, но нет возможности по всем понятным причинам уехать домой, — что-то требовать от работодателя? Выбить от компании хотят и компенсацию (при том, что они и так получают зарплату), и двойную зарплату, и надбавку за пандемию и так далее… Но что-то да хотят выбить у судовладельца «под шумок», так сказать.

Так вот, чтобы наши моряки были грамотно и юридически подкованы, а самое главное — не наломали дров, пользуясь пандемией, мы спросили о пункте «форс-мажор» в контрактах моряков у морского юриста Николая ГОЛЬБИНА.

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

Морской юрист: Да, во многих контрактах, либо в приложениях, которые являются неотъемлемой частью контрактов, прописаны форс-мажорные обстоятельства. Однако, справедливости ради, стоит отметить, что упоминаний о пандемии в них нет и все сводится к общему понятию — Форс-Мажор.

SJ: Теоретически можно ли такой форс-мажор использовать на сторону моряка сегодня и добиться компенсации/оплаты труда по повышенному тарифу/over time (в общем, цель — получить дополнительные деньги)?

Морской юрист: Важно понимать, что в условиях пандемии слово «форс-мажор» легко может распространяться в обе стороны одновременно! То есть, — как на моряка, так и на судовладельца. Компания не виновата в том, что она не может списать моряка. Многие работодатели не отказываются списывать моряков. Более того, они сами этого хотят, но предпринятые меры большинства правительств стран в связи с пандемией не позволяют им это реализовать.

ВОЗ объявлена пандемия, в рамках которой каждое государство вводит определенные ограничения на перемещение/пересечение/перелеты.

Форс-мажор – это события, порождаемые непреодолимой силой, которые невозможно никак предвидеть и быть к ним готовым.

Поэтому, если в контракте прописан или даже не прописан «форс-мажор» — он все равно действует для двух сторон. И это важно понимать. Если моряк ссылается на форс-мажорные обстоятельства и хочет требовать от компании незамедлительного списания, к примеру, то в данном случае шансов у него будет немного.

Конечно, важно помнить, что каждый случай индивидуален, и бывают разные ситуации. К примеру, если эти форс-мажорные обстоятельства никак не влияли на списание, смена была возможной, но компания по непонятным причинам её не произвела и прикрылась пандемией, в результате чего у моряка и его семьи возник какой-то ущерб (моральный, к примеру) тогда да, этим моряк может воспользоваться в суде при предоставлении доказательств, конечно.

Но отмечу, при любом желании моряка сейчас, в нынешних условиях, это сделать невозможно! У моряка никак не получится списаться, пока страны не откроют границы или вопрос не будет решен на межправительственном уровне.

И предъявления претензий судовладельцу/оператору/менеджеру в связи с этими обстоятельствами бессмысленно. Проблема эта не локальная, она — глобальная. От них страдают не одни моряки, а весь мир и важно это принять.

Однако, отмечу, что многие крупные компании стараются идти навстречу морякам и организовать трансфер и смену экипажей. Но, как вы понимаете, должен сработать ряд факторов (страна, границы, авиа, наземный транспорт, карантинные меры), поэтому в нынешних условиях – это больше исключение, чем правило.

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

Морской юрист: Судовладельцы сегодня разделились на несколько типов: одни переводят экипаж в пассажиры или платят basic без over time (но это в том случае, когда судно не работает, находится в отстое); другие – платят зарплату по контракту, как и прежде.

Важно отметить, что я говорю сейчас о тех моряках, у которых контракты официально закончились.

Важно! Если же контракт не закончился, а судно при этом не работает и стоит в отстое на якоре, то судовладелец обязан в любом случае исполнять условия контракта и платить зарплату по контракту в полном объеме. И здесь никакие ссылки на форс-мажор не будут действовать. Он обязан платить зарплату, предусмотренную контрактом.

Хочу обратить внимание, что, как показывает практика последних недель, по окончанию трудового контракта компания предлагает морякам продлить его на 1-2 месяца с улучшенными/ухудшенными условиями или оставить прежние. И здесь я как юрист наблюдаю ситуацию, когда моряк может стать заложником ситуации и соглашается на то, что ему предлагает компания.

Как я уже говорил ранее на своей странице в FB, в условиях пандемии желание моряков «Мы хотим домой срочно и сейчас!» никак не повлияет на ситуацию и не изменит ее в корне.

На это может повлиять решение ключевых международных организаций — МОТ, IMO или ВОЗ, это если говорить о международных организациях. И, естественно, должны быть приняты решения на уровне правительств государств.

Форс-мажор в данном конкретном случае для всех — и для судовладельцев и для моряков.

Ну и должен отметить, что не вижу особой судебной перспективы у моряков, если они начнут судиться в данной ситуации против компаний – говорю это как юрист- международник. Исключение — доказанный ущерб, о котором я говорил выше.

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

Морской юрист: Доплата предусмотрена за прохождение военных и пиратских зон. На сегодняшний день я не встречал еще, чтобы кто-то из международных межправительственных организаций приравнял пандемию COVID-19 к «опасной зоне». Я сейчас веду речь исключительно в разрезе судоходства и труда моряков.  Поэтому лично мое мнение, что доплаты возможны только при желании компании с целью поощрения моряков и сохранения квалифицированных кадров для работы.

Следует отметить, что крупные судовладельцы не прекращают выплаты, они платят зарплату в штатном режиме, а некоторые даже могут доплатить, учитывая сложившуюся ситуацию, но, повторюсь, исключительно на своё усмотрение.

Стоит также сказать, что есть и компании, которые зарекомендовали себя с не очень хорошей стороны, и вот они как раз стараются перевести моряков в пассажиры, ограничивают выплаты или вовсе прекращают их, чтобы сэкономить.

В лучшие времена такие компании экономили на моряках, а в условиях пандемии – это как лишний повод самоутвердиться за счет моряков.

А следовательно – невыплата заработной платы и в последствии иски моряков против этих компаний.

*Seafarersjournal.com*

**РАНЬШЕ БЫЛИ НЕ НУЖНЫ, НО БЛАГОДАРЯ ПАНДЕМИИ МОРЯКИ СТАЛИ ВАЖНЫ?**

В нынешней ситуации картина складывается так, что во время пандемии COVID-19 начали ценить и уважать всегда невидимый и незамечаемый труд моряков.

Раньше фразы о том, что 90% всех товаров на берег поставляются морским путем, что ради этого тысячи моряков вынуждены месяцами находиться в изоляции от общества и семьи, рисковать своей жизнью, пролетали мимо «ушей» людей и воспринимались в основном, как популистские.

О моряках только вспоминали, когда они ввозили неплохие денежки в свою страну, когда устанавливали конские налоги на то, что они трудятся за границей, когда брали не менее конские суммы за морские документы/обучение/подтверждение квалификации.

Раньше моряки крутились вокруг всего мира и их никто не замечал, а теперь мир крутится вокруг моряков.

Сегодня на международном уровне, с правительствами всех стран обсуждается вопрос смен экипажей и беспрепятственного передвижения моряков в портах и аэропортах. И это в тех условиях, когда весь мир закрыт, когда все и каждый сидят на карантине, когда жизнь практически остановилась, — о моряках говорят в первую очередь.

Почему раньше международные организации, которые борются за права моряков, не инициировали приравнять моряков к ключевым работникам?

И когда неоднократно, еще до пандемии, моряки жаловались на судовладельцев, которые не списывают вовремя, — они ведь тоже не кричали о проблемах моряков?.. Тогда проблемы со сменами экипажей торговых судов так обширно не придавали огласке.

А сейчас они только и твердят, что моряки сегодня — это key workers наравне с медиками и другими транспортниками, что они устали и должны вернуться вовремя к своим семьям! Так может не сегодня, а всегда они таковыми были, но этому никто не придавал значения, пока не «припекло»?

Сегодня они просто кричат о важности профессии моряка для всей планеты. Хотя… те десятки писем, которые были направлены ими в ВОЗ, правительствам стран, всего лишь пока что слова и не более, потому что знают, что сейчас нереально проводить замены моряков в штатном режиме. Никак, но попытки делают, громко о них кричат. Но эти крики всего лишь рекомендательные, а не приказного характера. Это важно понять нашим наивным морякам не пытать особых иллюзий, которые им рисуют ITF и иже с ними.

Этими словами международные организации всего лишь охлаждают пыл уставших и рвущихся домой моряков, лишь бы не начался «бунт на корабле». Мы все понимаем, если суда не будут работать, не будут доставлять жизненно важные грузы — «хана всей» мировой торговле, экономке и вот где тогда настоящий «конец света». Если моряки начнут бунтовать — жизнь точно остановится.

Трудом моряков сегодня вовсю даже начали восхищаться. И вот на трехстороннем комитете Международной организации труда (МОТ) по Конвенции о труде в морском судоходстве его участники отметили:

«Мы чрезвычайно гордимся моряками и благодарны им за то, что они приняли нелегкое решение продлить свои контракты. Они не прекратили профессионально выполнять свою важнейшую работу, чтобы всемирная цепь поставок продолжала работать и жизненно важные товары продолжали поступать к тем, кто в них нуждается. Мы прекрасно понимаем, что в тех случаях, когда обстоятельства требуют от моряков продления максимальной продолжительности рейса, это является лишь временным решением, приемлемым только на ограниченный период. Мы хотим заверить моряков в том, что отрасль морского судоходства прикладывает все силы для поиска решений, которые позволят морякам закончить рейс и вернуться домой».

Группа Международного переговорного форума (IBF), представляющая работодателей, и ITF, представляющая профсоюзы моряков, изъявила желание официально признать неоценимый вклад моряков в мировую торговлю и призвала правительства сделать то же самое.

Они подчеркнули:

«Правительства должны в срочном порядке внедрить процессы и процедуры, обеспечивающие морякам не только признание как работникам ключевой профессии, но и освобождающие их от обычных ограничений на передвижение и поездки для смены экипажей».

И даже пригрозили правительствам стран, что если они не упростят передвижение моряков по своей территории, — именно они в дальнейшем понесут ответственность за угрозу срыва работы цепей поставок, за безопасность и благополучие моряков всего мира,а также за результат борьбы всего мира с коронавирусом.

*Seafarersjournal.com*

**РУССКАЯ ГОРНИЧНАЯ ЛАЙНЕРА В МАЙАМИ РАССКАЗАЛА, КАК УМИРАЮТ ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА**

"Если случится что-то серьезное, никого здесь не спасут"

Майами – солнечный рай, белоснежный песок, бирюзовая вода. Вряд ли 24-летняя петербурженка Ольга могла предположить, что кНаша собеседница одна из тех, кого сегодня называют «застрявшими». Только ее история не из серии «сама виновата, зачем отправилась в разгар эпидемии». Отдых на легендарном курорте девушке явно не по карману. Ольга работала на круизном лайнере горничной. Коронавирус прибил ее корабль к берегам Флориды. Выбраться отсюда возможности нет.

Президент Соединенных штатов неоднократно повторял, чтобы страны разобрали своих граждан с кораблей. Грозил санкциями. Похоже, на его угрозы махнули рукой. Воз и ныне там.

О том, как россияне, работающие на лайнерах, заболевают и умоляют обеспечить их жизненно важными лекарствами – в материале «МК».

Это был первый опыт работы Ольги на круизном лайнере. Девушка прошла собеседование по скайпу, заключила контракт на 7 месяцев - с сентября по 20 апреля. Устроиться на корабль горничной оказалось проще простого. От россиянки требовались элементарные знания английского и опыт работы. В Питере она полгода отработала в 5-звездочной гостинице, чтобы понять специфику. Платили на родине не густо – 25-30 тысяч рублей в месяц. Тогда как на круизном лайнере зарплата горничной составляла от 1200 до 2500 долларов в месяц.

огда-нибудь будет мечтать об одном – как можно быстрее сделать ноги с пляжей лазурного берега. Ольга считала, что ей повезло – сезон оказался удачным. Если бы не одно обстоятельство - коронавирус.

«В марте тестов ни у кого не было»

«Я приступила к обязанностям 29 сентября. Круиз начался в Греции. Мы проплыли Канарские острова, Испанию, добрались до Америки. Дальше -  Багамы, Мексика, Кайман, Элис. 12 марта финишировали в Майами. Здесь нас и застал коронавирус.

Я работала в службе хаускипинга. В мои обязанности входило поддерживать чистоту в каютах гостей. Убиралась два раза в день.  Выходных практически не было. Получала 3.50 долларов в день за одного гостя.

12 марта с нашего корабля сошли все пассажиры. В этот день вышло распоряжение президента Америки о «заморозке» работы круизных лайнеров.  На борту остались только члены экипажа – порядка тысячи человек. В порту кораблям стоять запретили, и мы прибились к берегу около города Тампа.  Для нас открыли гостевые зоны, работали бассейны, бары, кормили в ресторане, нам показали кино, проводили конкурсы, развлекались, как могли.

18 марта на борту заболел мужчина, который убирал гостевые зоны. По-моему, филиппинец. Никто толком не знал, что с ним случилось, поначалу думали простудился. Его поместили в отдельную каюту, где он лежал и болел. Мы продолжали гулять по лайнеру, никаких запретов не наложили. Правда, каждому члену экипажа выдали по одной хорошей маске М95 – больше не нашлось, рекомендовали поменьше контактировать друг с другом.

21 марта филиппинца госпитализировали. Через два дня мы узнали, что у него диагностировали коронавирус».

«Инженер умер в каюте, береговая охрана за ним не приехала»

«27 марта капитан корабля проинформировал еще об одном инфицированном, у которого подтвердился Covid-19. 29 марта больного сняли с борта, а весь экипаж расселили по отдельным каютам.

Чуть позже выявили еще нескольких инфицированных. Один человек умер на корабле. Им оказался гражданин Филиппин, ему было коло 40 лет, работал инженером. За ним не успела приехать береговая охрана. Да и, как я поняла, свободных мест в ближайшей больнице не оказалось, поэтому его не забрали.

С этого момента на корабле ввели новые правила: соблюдение социальной дистанции в два метра, в лифте могли ездить по 4 человека, обязательное ношение масок и запрет на выход из кают.

Еду нам доставляли в номера – завтрак, обед, ужин, чай, кофе.  Еду на борту готовят филиппинцы и индийцы, она специфическая. Почти всегда один рис: жареный, с овощами, с карри, с яйцом. Не вкусно, но есть можно. На десерт иногда пирожные, мороженое из порошка, сок из концентрата, разбавленный водой, маленькие сырные нарезки. За отдельную плату можно купить сигареты, шоколадки, пиво, вино. Чтобы не торговали из-под полы, запретили расплачиваться наличными. Все покупки записывают на номер комнаты. Когда спишут на берег, тогда расплатимся.

Две недели экипаж не покидали каюты. На лайнер доставили тесты. Обследовали тех, у кого появились симптомы простуды. На всех тестов не хватило. Они дорогие. По словам моей коллеги, которая так же застряла на лайнере во Франции,  стоимость одного теста – 50 долларов, а их надо три на человека. По итогу, тех, кого проверили, оказались «отрицательными». 16 апреля карантин на лайнере закончился. Нас стали выпускать из кают, но только в столовую.

Раздали перчатки, маску и строительные прозрачные очки. Разрешили общаться друг с другом на расстоянии. Ходить рядом запрещено.

Питаемся теперь в общей столовой. Экипаж поделили на группы, каждой выделили свое время на посещение ресторана. Проспал положенное время – остался без еды.

Перед входом в столовую за нами следят, чтобы мы мыли руки, обрабатывали антисептиком. Маску снимаем только во время еды. Еще в столовую запретили проносить телефон. Он считается «грязным» предметом».

«Еще пару недель и начнется перитонит»

«Наш корабль пришвартовался у берегов города Тампа. В порт Майами мы приплываем раз в две недели, чтобы загрузить продукты, воду, защитные средства и заправиться. Затем снова отплываем на свое место. На западном побережье стоят четыре корабля, у Сан-Диего еще три, у Майами - штук пять, у Багам – три, у Форт-Лодердейл - 2-3. Списывать на берег экипаж не разрешают. Что с нами будет дальше, никто не знает.

Поначалу я еще надеялась улететь коммерческими рейсами в Россию из Нью-Йорка. Даже попала в вывозной список. Но американские власти запретили членам экипажей лететь такими рейсами. Заявили, что нас должны забрать чартеры, вылетающие из Майами. Но россиян на кораблях немного, все мы раскиданы по разным лайнерам. Собрать всех сложно. Да и мало нас совсем. У многие начались проблемы со здоровьем. У людей нет жизненноважных лекарств».

Списки россиян, которые остались на лайнерах без медицинских препаратов, есть в МИДе РФ.  Мы еще раз напомним об особо нуждающихся. Таких людей несколько. У одной девушки - киста яичников. Гормональные препараты у нее закончились, в США эти лекарства можно купить только по рецепту. Неделю-две россиянка сможет продержаться без терапии, дальше велика вероятность разрастания кисты, которая может лопнуть, что приведет к перитониту. На одном из лайнеров «застрял» молодой человек, которому требуются таблетки от аллергии, сосудосуживающие препараты и для кишечно-желудочного тракта. В Америке этих лекарств нет.

Наша собеседница подтверждает – с медициной на кораблях дела обстоят неважно. В подтверждение зачитывает письмо одного россиянина с лайнера: «У меня все началось еще месяц назад. Поднялась температура 39 и кашель. Мне дали какие-то таблетки. Лучше не становилось. Кашель становился все хуже и хуже. Снова обратился к доктору. Он посмотрел и сказал: «Все отлично, иди работать». И я пошел работать. Через пару недель кашель усилился. Мне сделали тест на коронавирус. В итоге, у меня «позитив». Меня изолировали в каюте. Всех коллег обследовать не стали. Тестов не хватило. А кашляли многие. Мне кажется, человек семьдесят были с похожими симптомами».

«Американцы постоянно говорят, что наше здоровье для них важнее всего. Но на деле выходит не очень-то о нас пекутся, - добавляет Ольга. - Если случиться что-то серьезное, никого здесь не спасут. Например, наш медик на лайнере может предложить только успокоительное, капли для глаз, антибиотики, обезболивающее, пластырь и что-то от морской болезни. Хорошо еще нас всех вакцинировали от гриппа перед поездкой – это обязательное условие для экипажей. Может, поэтому мало инфицированных».

«Если не наберется достаточно людей для вывоза, нас здесь оставят?»

«Надолго ли мы тут застряли не может сказать никто. Вроде проходила информация, что Россия готова нас забрать через месяц карантина, но нужно, чтобы набралось достаточное количества людей. Мы спрашиваем, а если не наберется нужное количество, нас оставят? На этот вопрос ни у кого нет ответа.

Я сижу запертая в каюте, смотрю кино по телеку, нормального вай-фая нет, ни с кем не общаюсь.  Да и общаться тут не с кем. У обслуживающего персонала среднее знание английского, поговорить можем только о погоде, спросить, как дела.

Некоторые члены экипажа продолжают работать – готовят еду, убираются.  Моя подружка, из Екатеринбурга, записалась в рабочую команду. Человек двадцать обрабатывают лайнер, каждый час протирают спецсредствами ручки дверей, стены, перила лестниц – все должно оставаться влажным. Если кто-то заболеет и возьмется за перила, то микробы с его рук сразу погибнут.  Четыре раза в день паровым дезинфектором обрабатывают полы и воздух».

«Остались только русские»

«Я очень хочу домой. В Питере у меня осталась пожилая тетя, родителям около шестидесяти.

Недавно читала интервью Трампа, он сказал, что готов ввести санкции против тех стран, которые не забирают свои экипажи.  Содержать нас не выгодно. Для Америки мы являемся большой нагрузкой, которая ложится на систему здравоохранения, полицию, береговую охрану.

Есть один сайт, где можно посмотреть карту всего мира в онлайн-режиме. Атлантического океана там не видно, потому что везде встали корабли. Причем, это не только круизные лайнеры, еще и танкеры, грузовые. Никому никуда не дают зайти, экипаж так просто нельзя списать на берег – таково распоряжение Штатов.

А вот у берегов Франции на берег сошли почти все экипажи с лайнеров. На одном таком корабле экипаж отсидел в изоляции почти четырнадцать дней, и за два дня до окончания карантина у них обнаружили двоих зараженных.  Инфекцию принесли строители, которые обслуживали все лайнеры в порту. Через несколько дней количество инфицированных на лайнере возросло до 29 человек. Всех снова посадили на карантин. Лечили больных прямо на корабле, никого не госпитализировали. Недавно у всех взяли повторные анализы. Все оказались «отрицательные».  С чистого корабля забрали украинцев, сербов, чехов, англичан. Остались только русские».

«Забирают всех, кроме нас»

«Я постоянно читаю мировые новости, смотрю местные телеканалы. Информация отличается от той, что показывают в России.  В Америке потихоньку начали снимать карантин. Мой знакомый живет в Сан-Диего, он рассказывал, что у них нет указания всем носить маски, почти все работают. Только в Нью-Йорке люди сидят без работы, в Лас-Вегасе закрыли казино и рестораны, но магазины открыты. Комендантский час в Штатах не объявляют, можно путешествовать, самолеты летают внутри страны. Мой приятель недавно ездили на Гранд-Каньон. Когда мы подплываем в порт Майами, я вижу людей на пляжах, они купаются. Мимо нас постоянно проплывают маленькие лодочки с рыбаками, на каждой от 3 до 7 человек - все без масок. Жизнь продолжается.

Еще слышала, что Трамп выплачивает пособие по безработице. Если раньше пособие составляло 278 долларов в неделю, то сейчас - 878 долларов. Каждому работающему гражданину на ребенка выплатили 1200 долларов и порядка 2500 долларов – помощь взрослому. От коронавируса здесь обещали лечить даже тех, у кого нет медстраховки. Государство никого не оставит умирать на улице.

А вот как быть нам, мы не понимаем. МИД о нас знает, вроде начались подвижки по поводу лекарств, надеемся, у них получится нам передать медицинские препараты. Знаю, что на других кораблях россияне уже не выдерживают, недавно подняли кипишь, думали выбираться на перекладных. Это бред, вылететь из страны самостоятельно не получится. Еще на одном корабле, у наших ребят появилась возможность улететь до Лондона. Они уже стали паковать вещи, но вовремя спохватились – а оттуда как добираться до России?  Я постоянно слежу, какие чартеры кого вывозят из Америки. Есть все страны, кроме нас».

*MK.ru*

**"МЫ НЕ РАБОТАЕМ ВХОЛОСТУЮ"**

Мы продолжаем нашу долгую серию интервью с руководителями подразделений ведущих вузов судостроительной и судоходной отрасли. Сегодня у нас в гостях директор института "Морская Академия" в составе Государственного университета морского и речного флота им. адм. Макарова Владимир Соколов.

– Традиционно в Советском Союзе морские училища, в том числе и "Макаровка", отвечали за подготовку кадров для Министерства морского флота. Для внутренних водных путей, как правило, кадры готовили институты водного транспорта – Московский, Горьковский, Новосибирский. Сейчас в вашем вузе объединили оба направления, но ведь смысл деятельности офицеров морского и речного флота имеет свои различия. Насколько пришлось поменять программу? Чем пришлось пожертвовать при этом? Есть ли у вас единый диплом для обоих направлений?

– Начну ответ с обозначения следующего момента: "Макаровка" входит в Международную ассоциацию морских университетов, где сейчас состоит 65 вузов. Мы внесены в так называемый "белый лист" международной морской организации, и наши документы признаются во всем мире. Выпускник берет свой диплом о высшем образовании, все соответствующие сертификаты, справку о наличии одобренного стажа на судах, приходит в морскую администрацию порта и без всяких проблем получают рабочий диплом, который действителен фактически по всей планете. Это дает ему право немедленно подняться на палубу любого судна и уйти в свой первый рейс.
Мы встроены в эту глобальную систему, участвуем наравне с другими вузами, входящими в ассоциацию, в переговорах о стандартизации, обсуждаем поправки в различные кодексы и т.д.
А теперь перейду конкретнее к вашему вопросу. Специальность у нас одна – судоводитель, но при этом мы пошли по пути создания двух специализированных групп. Одна называется "Судоходство на морских путях", а другая – "Судоходство на морских и внутренних водных путях". Оба диплома в море будут равноценны, просто вторая специализация дает тебе выбор – при желании можно в любой момент переключиться на речку.

Вообще говоря, не нужно думать, будто что-то радикально перекраивалось и выбрасывалось. Мы сохранили все плавательные специальности. Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования, судовые энергетические установки, электроэнергетические установки — все сохранено, и ребята вполне успешно учатся по этим программам.

Даже специализацию "Судовые электроэнергетические установки с ядерной энергетикой" сохранили, при том, что такой больше нигде нет. По моему мнению, к этому делу надо вообще относиться очень аккуратно, и переучивать человека со стороны не стоит. Я не хочу никого критиковать, но взять физика из института и сделать из него моряка за полгода – такие вещи у меня вызывают некоторую осторожность. Поэтому ребята все это изучают, поэтому мы даем глубокие инженерные знания. Ведь применять их придется в море одному, дядьки не будет.
– Поступление в "Макаровку", всегда было престижно, всегда был приличный конкурс. Совершенно понятно, что манило туда ребят в советские годы: это и возможность мир посмотреть, и возможность приличного заработка, и возможность доступа к каким-то товарам, которых здесь не было. С тех пор воды утекло много, и эти блага стали куда доступнее с берега. При этом еще и не требуется себя подвергать разным лишениям и ограничениям, связанным с морским образом жизни. Что сегодня мотивирует абитуриентов штурмовать двери "Макаровки"? И есть ли вообще такой ажиотаж на этот счет?

– Мы проводим политику популяризации своего вуза посредством интернета, других средств массовой информации. Ребята, которые у нас учатся, получают задачу прийти в свою школу и рассказать о своем учебном заведении. На сегодняшний день у нас нет проблемы комплектования абитуриентами. Конкурс составляет семь-восемь человек на место, проходной балл в этом году превысил 210. А самый высокий балл у курсанта, который сейчас учится на факультете судовой энергетики — по результатам трех экзаменов он набрал 246, и это очень прилично.
Кроме того, за последнее время в море наметились новые, очень благоприятные тенденции.
Первое – наши судоходные компании начинают свои суда выводить под российский флаг. Чем это хорошо? На моряков, которые работают на судне под российским флагом, распространяются все социальные гарантии, пенсии и прочее.

Второе – условия жизни на судах значительно изменились. Человек уже не чувствует себя настолько оторванным от мира и от жизни, как это было 30 лет назад. Есть интернет, связь и прочие достижения цивилизации. Третье – зарплата, безусловно, выше, чем на берегу. Не хочется на деньгах зацикливаться, но в "Совкомфлоте", например, платят 400 тысяч. А если брать зарубежный флот, то там заработная плата капитана может начинаться от 15 тысяч долларов.

То есть с трудоустройством сейчас все в порядке?

– Проблем с трудоустройством на сегодняшний день нет, мы не работаем вхолостую. На ученом совете обсуждаем результаты трудоустройства. Проводим распределение – по собственной инициативе. Оповещаем судоходные компании, что у нас такого-то числа происходит выпуск, распределение выпускников состоится тогда-то. Если вам интересно, пришлите, пожалуйста, вашего специалиста, он может с каждым побеседовать. И откликаются.

Судоводителей в прошлом году распределяли, человек 12 сидело представителей различных компаний на этом аукционе. Проходит у нас и ярмарка вакансий, где руководители отделов кадров и  департаментов судоходных компаний рассказывают, что это за компания, чем занимается.

У нас уже несколько лет сложилось взаимодействие с "Совкомфлотом", это одна из ведущих крупнейших российских судоходных компаний, я уже приводил их в пример. Мы с ними пошли по пути создания целевых групп. То есть они уже с третьего курса интересуются ребятами. Смотрят человек 30 лучших по рейтингу, беседуют с ними, потом говорят: ребята, не хотите ли вы работать на судах "Совкомфлота"? Как правило, 99% соглашаются. После этого им платят стипендию, обеспечивают практикой, а потом берут на работу.

– Вопрос с английским языком, который почему-то не решается в наших инженерных вузах. Все в один голос, преподаватели, ректоры, руководители предприятий и прочие говорят, что инженер без английского языка – это не инженер. Нужно, чтобы он имел возможность общаться с коллегами, читать соответствующую литературу, понимать научно-технический прогресс в мировом масштабе. Но при этом все время кивают на школу – она не справилась, не научила. В "Макаровке" же все выпускники способны, как минимум, объясниться по-английски для того, чтобы выполнить свою функцию в любом порту, где они окажутся. Как вы эту задачу решаете, поделитесь опытом?

– Английский язык для ребят – это все-таки один из камней преткновения. Но я согласен, что без него в море делать нечего. Все общение в многонациональном экипаже идет только на английском. Взаимодействие с портовыми властями, с другими судами, со службой управления движения судов – только на английском. Вся документация на судне – на английском языке, и никто ее не собирается переводить.
Сейчас мы завершаем, скажу так, реформу преподавания английского языка. Мы не предъявляем никаких требований к ребятам, которые к нам поступают, относительно языка. Но должны при этом получить конечный результат вне зависимости от исходного материала. Неважно, какой у тебя был язык в школе, французский или немецкий, все нормально, за пять лет ты выучишь английский.
Мы пошли вот по какому пути. За первых два года приводим их к среднему знанию английского языка с морской терминологией, дальше в течении трех лет начинается морской английский язык, который применяется в профессиональных обязанностях. Пятый курс – это уже деловой английский, он нужен при общении с компаниями, написании резюме и т. д.

Кстати говоря, я интересовался, что в этом плане требуют крюинговые компании. Так вот, оказалось, что мы предъявляем требования значительно жестче и они входят в итоговую проверку.
– За счет чего вы находите возможность в два года человека с нуля подготовить до среднего уровня? И почему такого не могут добиться в "Корабелке", например?

– Неаттестованных по окончании учебы у нас нет. Есть проблемы, в первую сессию всегда бывает куча людей, имеющих "хвосты" по английскому языку. Но это связано еще и с тем, что поначалу они не осознают, что высшая школа отличается от средней. Если в средней школе у вас мама каждый день спрашивала домашнее задание, то здесь тебе дают возможность учиться самому. Пожалуйста, вот библиотека, вот спальное место, вот рабочее место, вот столовая, а дальше сам решай, как распределять свое время.  А ко второму курсу, в общем-то, все равны, все подтягиваются.  Есть ли у вас заочная форма обучения?

– Да, причем заочников не меньше, чем очников, сумасшедшие цифры. Поясню, откуда они берутся. Пароходства, которые занимаются внутренними водными путями, свой кадровый потенциал черпают из внутренних водных училищ со средним профессиональным образованием. Ребята оттуда, поработав на судах и поняв, что это их дело, приходят к нам за дипломом о высшем образовании. И это очень хорошо.

На мой взгляд, очень важно, что это люди, которые из профессии не хотят уходить. Я очень внимательно к таким людям отношусь. Это не мальчик пришел, который посмотрел на "Алые паруса" или на современный танкер и сказал, что тоже хочет в море. Этот парень уже понюхал оборотную сторону медали, знает, что в море не все так просто, как кажется.

К тому же, мы сейчас развиваем системы дистанционного обучения. Получай свой логин, пароль, входи в систему, получай задание от преподавателя, общайся с ним. В нынешней ситуации это особенно актуально, в апреле весь учебный процесс временно осуществляется на базе системы дистанционного обучения "ФАРВАТЕР". Подробности того, как все это реализовано, вы можете посмотреть у нас на сайте. В целом же, мы занимаемся структурированием контента, чтобы он был разложен по направлениям, по специальностям, специализациям и курсам. Если мне нужны какие-то книжки, я в течение пяти минут могу найти в их электронной библиотеке.

За этим будущее. Минобороны уже перешло на электронные книги, а мы пока нет. Нужно, на мой взгляд, приводить все к единому стандарту, чтобы лучшие учебники разрабатывались лучшими специалистами в отрасли. Не каждый себе. Мне, например, нравятся учебники некоторых авторов университета имени Невельского. У нас тоже есть специалисты, труды которых востребованы.
– Не затронули мы еще вот какой вопрос. Как бы там ни было, рыбаки у нас стоят отдельно. Вы как-то с рыбаками взаимодействуете?

– Они живут по другой конвенции. Вместе с тем, мы, конечно, взаимодействуем, и наши специалисты привлекаются к проведению Государственной итоговой аттестации в Калининграде, в Мурманске. На сегодняшний день проблемный вопрос у них один – это практика. И он не решится до тех пор, пока не будут построены учебно-производственные суда.

Сейчас у нас на базе университета создан по решению Минтранспорта Европейский центр организации практик. Аналогичные центры есть еще в двух местах – в Новороссийске Южный центр, в университете им. Невельского – Дальневосточный центр. Поэтому ребят, которые не прошли практику, к окончанию вуза нет.

У университета есть договоры с 72 судоходными компаниями. Мы формируем потребность где-то к середине учебного года, подаем список в Европейский центр, и они к апрелю-маю выдают нам исходные данные, какие компании готовы взять курсанта. На 80% это работает. – Как вы упомянули, одна из важнейших составляющих – это современная материально-техническая база. Насколько она у вас обновлена?

– Мы соответствуем конвенционным требованиям. Не будет у нас сертификата соответствия технических средств международным требованиям, мы не выдадим соответствующие сертификаты. Не будет сертификатов – не будет рабочего диплома. Тут очень строго. Да, это очень дорого, но быстро окупается за счет системы дополнительного профессионального образования. Группы повышения квалификации забиты под завязку. Люди с удовольствием приходят, потому что это качественно, недорого и полностью соответствует всем международным требованиям и стандартам.

Сейчас мы тут сидим, скажем так, на чемоданах. В этом году закончили реконструкцию исторического здания на Заневском проспекте, 5, нам остались сущие мелочи, которые касаются внутренней отделки. Там будет кампус, то есть учебные корпуса, жилые корпуса, столовая на 400 посадочных мест, и все это соответствует современным стандартам и требованиям. Там же – сертифицированный учебно-тренировочный центр. Бассейн поставили, спасательную шлюпку и всякие мостики.

То, что там сделано, по замыслу и по исполнению мне нравится. Сохранен исторический фасад, облик. Построено два восьмиэтажных современных общежития. И можно будет учиться и жить фактически на одной территории.

– Широко обсуждается в последнее время, такой вопрос, как повышение автоматизации и переход к безэкипажности. Насколько это перспективно, по-вашему?

– Я думаю, что это перспективно, но очень ограничено, по крайней мере в том, что касается судоходства на морских путях. Как вы поручите автомату управлять танкером, который везет 200 тысяч тонн сырой нефти? Человеку тогда придется сидеть удаленно, следить за всей обстановкой, используя сенсоры и так далее. Это в несколько раз дороже будет, чем экипаж на судне.

С другой стороны, паромы, которые бегают в течение короткого времени по одному известному маршруту, вполне можно автоматизировать, чтобы ими управлял один оператор, вопросов нет. Я думаю, что на внутренних водных путях, на коротких, повторяющихся маршрутах это будет очень быстро реализовано.
Да, безэкипажность – это сейчас тренд, это модно, демонстрирует уровень развития техники. В увлечении в этом нет ничего плохого. Но когда, в какие сроки будет пройдет Рубикон и всех людей с судов станут убирать, не знаю. Точно не скоро.

*Portnews.ru*

**БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЯКОВ И СУДОВ**

* **За три месяца 2020 года количество вооруженных нападений в Азиатском регионе на коммерческие суда выросло в три раза.** В докладе Информационного центра Соглашения по региональному сотрудничеству в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии (ISC ReCAAP) сообщается, что в январе-марте 2020 года в Азиатском регионе произошло в общей сложности 29 инцидентов, связанных с вооруженным ограблением судов (28 фактических случаев и одна попытка нападения).В январе-марте 2019 года было зарегистрировано 10 подобных случаев (девять нападений и одна попытка). В докладе не сообщается о случаях пиратства.Данные случаи ограбления судов и экипажей произошли в Бангладеш, Индии, Индонезии, на Филиппинах и в Сингапуре.Случаи вооруженного ограбления в январе-марте 2020 года по странам региона:Бангладеш – три инцидента (в I квартале 2019 года не было нападений); Индия – шесть (2019 год – 0); Индонезия – шест (2019 год – три); Филиппины – четыре (2019 год – два); Сингапурский пролив – девять (2019 год – два).При этом, отмечается улучшение ситуации в акваториях портов и на якорных стоянках в Китае, где за отчетный период не было зарегистрировано ни одного инцидента, по сравнению с тремя случаями, имевшими место в I квартале 2019 года. Были произведены аресты грабителей у побережья Гуджарата (Индия), на якорной стоянке Читтагонг (Бангладеш) и в Сингапурском проливе.В морях Сулу и Сулавеси и в водах у восточной части Сабаха были случаи похищения экипажей судов, в частности инцидент имевший место 17 января 2020 года у побережья Малайзии (Лахад-Дату, штат Сабах). Пять членов экипажа, похищенных с рыболовецкого траулера, все еще остаются в плену.Судоходным компаниям рекомендуется следовать рекомендациям ReCAAP изложенных в «Руководстве о похищениях экипажей в морях Сулу и Сулавеси и в водах у восточной части Сабаха» и поддерживать связь с оперативными центрами Филиппин и Восточным командованием безопасности Сабаха (ESSCOM) в Малайзии.В своем отчете ReCAAP настоятельно рекомендует капитанам судов и экипажам сохранять бдительность, вести наблюдение за приближающимися подозрительными лодками и немедленно передавать сообщения обо всех инцидентах в центры близлежащих государств.
* Судовладельцы и морские агентирующие компании испытывают опасения в связи с **повышенной угрозой минной опасности в южной части Красного моря**, передают англоязычные СМИ. В частности, в одной из апрельских публикаций на портале Watch Jerusalem говорится о возросшей угрозе судоходству.В сообщении указывается, что вероятность наличия мин в данном районе «крайне высока».Отметим, что в этом регионе ведутся военные действия между йеменскими хуситами и Саудовской Аравией.

**НЕФТЯНЫЕ КОМПАНИИ РАССМАТРИВАЮТ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВАРИАНТЫ ИНСПЕКЦИЙ ТАНКЕРОВ**

Геополитическая напряженность и удары, которые наносит эпидемия коронавируса по мировой экономике, приводят к тому, что нестабильность на танкерном рынке растёт с каждым днем. Если так будет продолжаться, то в скором времени негативное влияние начнёт сказываться на сложившейся в секторе практике проведения инспекций судов, которые являются стандартом для целого ряда отраслей, компаний и соответствующих надзорных органов разных стран.

Учитывая, что связанные с эпидемией коронавируса риски для здоровья и запреты на поездки могут сохраняться в течение длительного времени, участники OCIMF стали думать о том, что они могут сделать для поддержания эффективности и практической осуществимости своей «фирменной» программы инспеций судов SIRE.

Нефтяная отрасль рассматривает альтернативные традиционным инспекциям танкеров варианты, которые позволят продолжать осуществлять безопасные морские нефтеперевозки несмотря на продолжительные непредвиденные трудности, связанные с пандемией.

Международный морской форум нефтяных компаний (OСIMF), основная цель которого — обеспечение безопасности судоходства и предотвращение разливов нефти с судов и терминалов, активно оценивает новые варианты проведения проверок судов, включая виртуальные инспекции, однако предупреждает, что для того, чтобы их применение на практике стало возможным, потребуется немало времени - до года.

Одним из множества вызванных пандемией непредвиденных нарушений и сбоев стала неспособность потенциальных фрахтователей танкеров осуществлять стандартизированную оценку рисков, так называемую Программу отчетов о судовых инспекциях — SIRE. Разработанная OCIMF, инспекция SIRE представляет собой стандартную оценку эксплуатационной безопасности судов, которую проводят владельцы и операторы танкеров. Отчеты SIRE используют для разных целей, однако их основное предназначение - давать информацию потенциальным фрахтователям о состоянии безопасности танкеров. Если не принять меры, то задержки и другие препятствия, мешающие проводить инспекции SIRE, могут отриательно сказаться на международных нефтеперевозках. Хотя не существует официальных сроков, в течение которых отчеты SIRE считаются действительными, большинство компаний и соответствующие органы принимают к рассмотрению суда, имеющие отчеты SIRE, которым шесть месяцев.

Однако, сейчас, когда многие страны полностью

 изолировались, а владельцы и операторы судов запретили посторонним доступ на борт, надёжность программы SIRE оказалась под угрозой. В этой связи

OCIMF настоятельно призывает своих участников и и всю отрасль с пониманием относиться к данной проблеме и учитывать практические трудности в проведении инспекций SIRE, а также угрозы здоровью и безопасности членов экипажей, которые могут при этом возникнуть. Для того, чтобы смягчить ситуацию, OCIMF продлил время, в течение которого отчёты SIRE доступны для членов OCIMF, со стандартных 12 месяцев до 18.

Эти предупреждения и обращения OCIMF, возможно, уже возымели некоторый эффект. Так, директор OCIMF Роберт Драйсдейл (Robert Drysdale) отметил, что он пока не слышал, чтобы кто-то из их членов отказывался фрахтовать судно по причине отсутствия по нему свежего отчёта SIRE в базе данных. Тем не менее, несмотря на предпринимаемые OCIMF усилия подходить к данному вопросу конструктивно, в отрасли пока нет единого мнения о том, как относиться к отчетам SIRE в течение этого периода неопределенности.

Руководитель подразделения Wet Freight компании Trafigura Расмус Бах Нильсен (Rasmus Bach Nielsen) предупредил, что владельцы танкеров и фрахтователи по-прежнему зависят от крупных нефтяных компаний и терминалов, которые должны одобрить суда с отчётами SIRE, которым более шести месяцев. Trafigura, один из самых влиятельных фрахтователей на танкерном рынке и крупный судовладелец, изменил свой собственный подход к оценке зафрахтованных судов с учётом новых реалий, связанных с пандемией коронавируса; так, если последнему отчету инспекции SIRE более шести месяцев, то вместо того, чтобы сразу отказаться от фрахта данного судна, Trafigura внимательно изучит более давние отчеты по нему и потом уже примет решение. «Владельцы судов, которые имеют хорошие отчеты SIRE, не должны страдать из-за ситуации, сложившейся из-за пендемии коронавируса», - счтает Бах Нильсен.

«Система SIRE работает очень хорошо. Данные SIRE пользуются доверием среди участников танкерной отрасли, поэтому один-два месяца сверх общепринятого срока действия этих отчётов — вполне допустимо».

По словам г-на Драйсдейла, OCIMF создал рабочую группу для того, чтобы выработать стратегию на тот случай, если те препятствия, которые возникли из-за пандемии, ещё в течение длительного времени будут мешать полноценному проведению инспекций, и отчёты SIRE утратят актуальность. Одним из вариантов, которые рассматривает эта рабочая является координирование инспекций по всему миру. Например, можно договориться о том, что когда суда выходят из определенных регионов, они также проходят проверки в определенных регионах.

Другой альтернативой может быть виртуальная инспекция. Однако, она, конечно, не сможет полностью заменить обычную. В рамках виртуального осмотра предлагается проверять лишь те зоны судна, которые представляют повышенный риск. Кроме того, пока доступ инспекторов на суда ограничен, к виртуальным проверкам можно привлекать членов экипажа, которые будут действовать, следуя инструкциям инспекторов. Однако любое такое изменение потребует времени, ресурсов и технических возможностей, в первую очередь обеспечения надёжными средствами связи.

Тяжелые времена ещё впереди

По словам г-на Драйсдейла, там, где это возможно, инспекции судов пока проводятся. В целом инспекции SIRE сократились примерно на 10% в первом квартале 2020 года по сравнению с тем же периодом в 2019 году. В марте произошло значительное падение, составившее почти 20% в годовом исчислении. Кроме того, существуют заметные географические различия в частоте проверок в первом квартале 2020 года. Так, в Австралии и на островах Тихого океана среднее количество проверок было примерно таким же, как и в прошлом году. В Каспийском море, Японии и России проверки не прекращались. В Сингапуре, Малайзии и Индонезии количество проводимых инспекций особенно не изменилось. В Южной Корее вообще их число выросло. В Северо-Западной Европе тоже мало что изменилось.

А вот в Балтийском и Средиземном морях инспекции прекратились, в Южной и Центральной Америке количество проверок резко сократилось. В Китае число инспекций тоже значительно уменьшилось в первом квартале. Тем не менее, г-н Драйсдейл отметил, что они ожидают дальгнйшего сокращения числа инспекций SIRE. Европейские страны находятся в режиме изоляции уже довольно долго и вряд ли в ближайшем времени он будет отменен. Сингапур закрыл страну только недавно, поэтому снимут ограничения ещё очень не скоро. «Мы еще не столкнулись с по-настоящему серьезными проблемами, связанными с отсутствием у судов отчётов SIRE. Однако мы чувствуем , что эта проблема вот-вот обрушится на отрасль», - предупредил г-н Драйсдейл.

Насколько «больно» она ударит по сектору морских нефтеперевозок будет зависеть от того, удастся ли договориться о новых условиях проведения инспекций на время пандемии коронавируса.

[*lloydslist.maritimeintelligence.informa.com*](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/)

**В ПОИСКАХ МЕТОДОВ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ SHELL ОБРАТИЛАСЬ К ОПЫТУ ДРУГИХ ОТРАСЛЕЙ**

Исследование, проведенное Институтом исследований в области занятости по заказу компании Shell, показало, что морскому сектору было бы полезно взять на вооружение практику, которая применяется в других отраслях, таких как авиационная и железнодорожная, в целях улучшения показателей безопасности благодаря заботе о физическом и психологическом здоровье моряков.

В отчёте об исследовании были рассмотрены факторы, влияющие на психологическое и физическое здоровье моряков, а также то, каким образом состояние моряков можно улучшить и как оно связано с неблагоприятными инцидентами в море.

Исследование, которое длилось год, показало, что хотя мероприятия по улучшению здоровья и психологического состояния в морской отрасли разработаны и реализуются, они проводятся бессистемно, непоследовательно и поэтому не достигают должного эффекта.

Имеющийся в данном отношении передовой опыт других отраслей можно и нужно перенять морской отрасли. Речь идет о таких методах, как, например, механизмы коллективной поддержки, которые с успехом применяют в армии, авиационной и строительной отраслях, курсы руководителей, распространенные у железнодорожников и военных, а также имитационные упражнения - как в авиационной отрасли. Компания Shell заказала этот отчет в рамках своей работы по поддержке психического и физического здоровья моряков и намерена использовать его выводы для создания практических программ повышения благополучия экипажа, которыми смогут воспользоваться заинтересованные участники отрасли.

Вице-президент Shell Shipping & Maritime Грэхем Хендерсон (Grahaeme Henderson), активно выступающий за повышение безопасности, отметил следующее: «В течение последних нескольких лет компания Shell прилагает много усилий для того, чтобы найти способы улучшить здоровье и психологическое состояние моряков. Сегодня, когда многие моряки испытывают стресс, мы хотим поделиться результатами этого исследования с другими и верим, что это принесёт пользу. Мы надеемся, что отдельные компании и руководители судоходной отрасли смогут найти то, что поможет им обеспечить поддержку морякам».

Зофья Байорек (Zofia Bajorek), одна из авторов доклада под названием «Путь от здоровья и безопасности к безопасным и здоровым», сказала, что данная работа позволила разработать модель, основанную на фактических данных, «которая закладывает основы для определения слабых мест, где необходимы улучшения». «Существует реальный потенциал для создания прогнозирующих, основанных на фактических данных моделей для поддержки здоровья и благополучия моряков, и, в конечном итоге, повышения безопасности и производительности», - подчеркнула она.

В сентябре прошлого года г-н Хендерсон изложил свое видение будущего без происшествий. В рамках своей программы «Партнеры по безопасности» (Partners in Safety) Shell сотрудничает с 400 компаниями, в управлении которых находится 2800 судов, при этом за 7 лет количество серьезных инцидентов сократилось в четыре раза, рассказал г-н Хендерсон. По его словам, в основе безопасности лежит грамотное руководство.

Отчет составлен на основе обзора 50 «заслуживающих доверие» документов из других отраслей, где также предъявляют особые требования к безопасности отраслей, а также на более чем двух десятков интервью с экспертами. Эксперты выделили пять ключевых факторов, влияющих на здоровье и психологическое состояние моряков: усталость, характер должностных обязанностей, влияние окружающей среды, социализация и руководство.

[*lloydslist.maritimeintelligence.informa.com*](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/)

**В АФРИКЕ РАЗБОЙНИК, В АЗИИ - ЗЛОДЕЙ**

Вместе с пандемией и экономическим кризисом пришел и новый всплеск пиратской активности в мире. С начала года в Азии наблюдается рост нападений на суда, а на днях в Африке пираты захватили экипаж контейнеровоза. Готов ли мир к новому пиратскому кризису?

Предыдущий пик пиратской активности пришелся на мировой финансовый кризис 2008-2009 годов. Тогда он был вызван, в первую очередь, активностью африканских (сомалийских прежде всего) пиратов. Чтобы решить проблему, государства посылали свои боевые корабли на патрулирование наиболее опасных районов, суда оборудовались специальными укрепленными комнатами (цитаделями), на некоторые из судов нанималась частная охрана. Все эти меры позволили сократить количество пиратских нападений в Африке и Индийском океане, однако пиратская активность начала смещаться в азиатский регион - Индонезию, Сингапурский пролив и другие акватории.

Новый мировой экономический кризис, вызванный пандемией коронавируса COVID-19, принес с собой и новое обострение ситуации с пиратами и вообще нападениями на суда.

Так, по данным Информационного центра Соглашения по региональному сотрудничеству в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии (ISC ReCAAP) сообщается, что в январе-марте 2020 года в Азиатском регионе произошло в общей сложности 29 инцидентов, связанных с вооруженным ограблением судов (28 фактических случаев и одна попытка нападения). Это почти в три раза больше, чем за аналогичный период предыдущего года.

Данные случаи ограбления судов и экипажей произошли в Бангладеш, Индии, Индонезии, на Филиппинах и в Сингапуре. Случаи вооруженного ограбления в январе-марте 2020 года по странам региона таковы: Бангладеш – три инцидента (в I квартале 2019 года не было нападений); Индия – шесть (2019 год – ноль); Индонезия – шесть (2019 год – три); Филиппины – четыре (2019 год – два); Сингапурский пролив – девять (2019 год – два).

В морях Сулу и Сулавеси и в водах у восточной части Сабаха были случаи похищения экипажей судов, в частности можно упомянуть инцидент, имевший место 17 января 2020 года у побережья Малайзии (Лахад-Дату, штат Сабах). Пять членов экипажа, похищенных тогда с рыболовецкого траулера, все еще остаются в плену.

Тревожные «звоночки» приходят и из Африки, где 19 апреля на якорной стоянке порта Котону у берегов Бенина на контейнеровоз TOMMI RITSCHER (флаг Португалии) высадились пираты. На настоящий момент известно, что 11 членов экипажа укрылись в цитадели судна (специальное укрепленное место), а восемь моряков, по всей видимости, не успели этого сделать и оказались в руках пиратов. Среди членов экипажа судна есть и россияне.

Предыдущий случай нападения в Гвинейском заливе был зафиксирован в феврале 2020 года, тогда пираты напали на другой контейнеровоз -  Maersk Tema.

Угроза нападений на суда существует и в других регионах – по сути везде, где нестабильна политическая и экономическая ситуация. Трагический случай, например, произошел в феврале этого года в Пуэрто-ла-Крус (Венесуэла), когда пираты напали на стоящее в порту судно, ограбили его, убили капитана и взяли в плен экипаж.

С одной стороны, сегодня мир подготовлен к борьбе с пиратами лучше, чем в «нулевые» годы. Действуют антипиратские миссии, многие суда оборудованы цитаделями, наработан опыт столкновений с пиратами, имеются соответствующие охранные структуры.

С другой стороны, на все это накладываются ограничения, вызванные пандемией: инфекция распространяется среди служащих военных флотов, службы безопасности также работают более осторожно, а в мировой торговле наблюдается спад.

Все это говорит о том, что судовладельцам, операторам флота и самим морякам необходимо готовится к тому, что в водах Африки, Азии и других нестабильных регионах угроза нападений на суда резко возрастает.

*Portnews.ru*

**ОЧЕРЕДНОЕ НАПАДЕНИЕ НА СУДНО У БЕРЕГОВ МЕКСИКИ**

Мексиканское побережье становится всё более опасным для судов и моряков. Дубайская судовладельческая компания **Telford Offshore** сообщила, что 14 апреля на их судно ***Telford 28***, находившееся на якорной стоянке в Сьюдад-дель-Кармен, было совершено пиратское нападение. В результате инцидента один член экипажа был ранен.

Мексиканские ВМС отреагировали быстро, и сейчас экипаж в безопасности.

Ранее TradeWinds сообщал, что 12 апреля в Мексиканском заливе было совершено нападение на якорный буксир компании **Maersk Supply Service.**

Сообщалось, что  ***Maersk Transporter*** (2009 год посройки, флаг Дании) подвергся нападению недалеко от того же самого порта. По неподтвержденным данным, пока пираты грабили судно, несколько членов экипажа находились у них заложниках.

В тот же день у берегов Дос Бокас было совершено нападение на судно снабжения платформ ***Remas*** (2,700-dwt/2011). Бандиты обстреляли судно, ранив двух членов экипажа, а затем разграбили судно.

Еще один инцидент произошел на прошлой неделе, тогда от рук иратов пострадало судно-кабелеукладчик.

Стоит отметить, что нападения на судна в районе нефтяных месторождений у берегов Мексики раньше были редкостью.

*Tradewindsnews.com*

**ЗАГАДОЧНОЕ ИСЧЕЗНОВЕНИЕ ВОСЬМИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА КОНТЕЙНЕРОВОЗА ПОСЛЕ НАПАДЕНИЯ ПИРАТОВ У БЕРЕГОВ БЕНИНА**

Сообщается, что восемь моряков оказались в заложниках у пиратов, проникших на немецкий контейнеровоз ***«Tommi Ritscher»*** (4,957-teu/2014) у берегов Западной Африки.

Инцидент произошел в воскресенье, 19 апреля, утром, на якорной стоянке Котону (Бенин). Согласно информации, которой располагает компания-консультант в области безопасности Dryad Global, к судну подошёл быстроходный катер, с которого на борт контейнеровоза высадились несколько преступников. «Сообщалось, что военно-морское патрульное судно заметило подозрительный катер рядом с судном и направилось в его сторону. Увидев приближающееся военное судно, остававшиеся на катере преступники сбежали, предположительно, бросив тех, кто в тот момент находился на контейнеровозе». Данные Dryad Global указывают на то, что 11 членов экипажа укрылись в цитадели на борту, а еще восемь членов экипажа оставались снаружи. Предполагается, что оставшиеся восемь членов экипажа находятся в руках у пиратов.

Согласно заявлению компании - судовладельца Woollerton Shipping и менеджера судна - немецкой компании Transeste Schiffahrt, пираты проникли на борт контейнеровоза, стоявшего на рейде в Котону, в 03:00 19 апреля. Военно-морской флот Бенина и местные портовые власти были немедленно уведомлены о нападении. «Связь с некоторыми членами экипажа была восстановлена. Одиннадцать членов экипажа сумели укрыться в цитадели, они в безопасности; к сожалению, мы не не смогли связаться с восемью другими членами экипажа. Наша главная забота - безопасность и благополучие экипажа. В это трудное время наши мысли с семьями пропавших моряков, мы постоянно информируем их о развитии ситуации. Мы тесно сотрудничаем со всеми причастными соронами и специалистами, чтобы как можно скорее вернуть наших моряков в целости и сохранности", - говорится в совместном заявлении компаний.

В свою очередь, компания Maersk как фрахтователь судна, также, подтвердила факт нападения на судно, стоявшее на якоре у берегов Бенина. «Мы внимательно следим за ситуацией и оказываем всю воможную поддержку владельцам, менеджерам и операторам судна».

Dryad Global сообщает, что на просьбу о помощи откликнулась Нигерия, правительство страны отправило к месту происшествия патрульный катер с отрядом специального назначения.

По данным Dryad Global, это второй подобный инцидент, произошедший на якорной стоянке Котону в 2020 году и пятый за последние 12 месяцев. «Подробности последнего инцидента пока остаются неизвестными, что касается предыдущих подобных случаев на этой якорной стоянкеони ограничивались подозрительной активностью быстроходных лодок вблизи торговых судов, высадкой пиратов на борт и мелкими кражами. В водах Котону и соседнего Ломе произошел ряд более серьезных инцидентов, связанных с похищением экипажа, причём на расстоянии от 40 до 150 морских миль от берега», - уточняется в заявлении Dryad Global.

ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Спасательная операция нигерийских ВМС не дала никаких результатов. К сожалению, не удалось обнаружить никаких следов исчезнувших членов экипажа. Также, пока не установлено, каким именно образом они пропали с борта судна.

Ранее сообщалось, что, предположительно, восемь не сумевших укрыться в цитадели членов экипажа захватили в заложники проникшие на борт судна пираты. Также, имелись сведения о том, что прибывший на место происшествия военный патрульный катер якобы спугнул пиратов, которые находились на катере возле судна, и они сбежали, не дождавшись возвращения тех, кто в это время орудовал на борту контейнеровоза.

Однако, когда в понедельник вечером, 20 апреля, на место происшествия прибыли нигерийские военные, откликнувшиеся на призыв о помощи, на судне не оказалось ни нападавших, ни пропавших моряков.

В Dryad Global данный инцидент назвали крайне необычным, отметив, что существует только два разумных объяснения того, что восьми членов экипажа не оказалось на борту. «Первое: первоначальные сообщения о том, что своих «подельников» бросили сбежавшие на катере пираты, были неверными, и эти восемь членов экипажа были похищены в самом начале нападения. Второе объяснение заключается в том, что находившиеся на борту контейнеровоза преступники и восемь членов экипажа в какой-то момент смогли покинуть судно и сбежать». Однако, контейнеровоз находился всё это время находился под наблюдением военных кораблей Бенина. Если второе предположение верно, то это серьезное упущение со стороны бенинских ВМФ, несколько кораблей которых не смогли уследить за горсткой пиратов.

В Dryad Global считают, что скорее всего, нападение совершено нигерийскими пиратами. «Предполагается, что преступники знали о том, что в рамках борьбы с распространением Covid-19 Бенин принял решение времено не размещать военную охрану на борту стоящих на якоре судов», - отмечается в заявлении Dryad Global.

*Tradewindsnews.com*

**ПРОИСШЕСТВИЯ**

* Генеральная прокуратура Картахены и Главное управление морской Колумбии объявили 18 апреля, что они проведут расследование смерти капитана контейнеровоза Panamax Spirit Of Hamburg. Его тело было найдено около 17.00 LT 16 апреля на главной палубе, когда судно стояло у причала. Юридическую ответственность за проведение расследования и принятие всех соответствующих мер, которые могут оказаться необходимыми для нахождения виновных и обеспечения правосудия, несут колумбийские власти.Согласно утечке информации от экипажа и менеджеров Zeaborn Ship Management, капитан был убит. Согласно колумбийским властям, капитана убили члены экипажа.«В соответствии с UNCLOS любое преступление на борту Spirit Of Hamburg подпадает под юрисдикцию государства флага судна, которое будет нести основную ответственность за расследование», - сказали прокуроры». Руководство и команда, с другой стороны, заинтересованы в версии «злоумышленников». Ситуация довольно сложная, потому что, если колумбийские власти откажутся от расследования, то официальное расследование будет технически большой, почти неразрешимой проблемой. Экипаж включает граждан Бирмы и 2-х эфиопов.
* Ведущая британская компания по обеспечению безопасности на море Ambrey Intelligence сообщила, что инцидент с танкером SC Taipei в Оманском заливе был спровоцирован иранскими силами. Во вторник, 14 апреля 2020 года, на борт танкера SC Taipei, пересекавшего Ормузский пролив  под флагом Гонконга, поднялись неопознанные вооруженные люди  и захватили судно, арестовав 22 члена его экипажа. Экипаж танкера был представлен только китайцами. Военные приказали судну отправиться в Кох Мобарак, Иран. Вскоре экипаж был освобожден, сообщает maritime-executive.com со ссылкой на Отдел мониторинга морской безопасности Королевского флота UKMTO. Никто из моряков не пострадал. В настоящее время они находятся в безопасности.После освобождения танкер вернулся на якорную стоянку у берегов ОАЭ.В UKMTO считают, что данный инцидент является вопиющим примером вмешательства со стороны государства, что стало угрозой морскому судоходству в регионе.В последние недели уже несколько кораблей в этом регионе также столкнулись с проявлением излишнего интереса со стороны патрулей Корпуса стражей иранской революции.По мнению специалистов по безопасности на море Ambrey Intelligence, усиление деятельности иранских военных могла стать ответная реакция на американские санкции и вызванное этим экономическое давление на Иран.
* С борта контейнеровоза HARBOR NEPTUNE (IMO 9236341, флаг Малайзии) без вести пропал его капитан.Судно шло из Пасир-Гуданга в Порт-Кланг (Малайзия, Малаккский пролив). В ходе поисково-спасательной операции пропавший капитан был обнаружен живым. Сообщается, что он находился в воде в спасательном жилете около 18 часов.Причину, по которой капитан оказался в воде в спасательном жилете, — уточняют.Местные власти начали расследование инцидента.Как выяснилось, с 18 марта весь экипаж вместе с капитаном были изолированы на судне. При этом, результат теста на коронавирус у всех был отрицательным. После случившегося всю команду контейнеровоза снова отправили на 14-дневный карантин.
* Следственными органами Южного следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ возбуждено уголовное дело по факту смертельного травмирования при производстве работ на барже «Юрий Кувыкин» боцмана, 1989 года рождения, в акватории Каспийского моря (ч. 2 ст. 143 УК РФ), сообщила пресс-служба управления. По версии следствия, 17 апреля 2020 года при производстве работ по подготовки проводника для подачи стального троса якорной цепи транспортно-монтажной баржи «Юрий Кувыкин», на судно «Океанус», находящееся на лебедочной палубе указанной баржи, был смертельно травмирован член экипажа. В момент подачи троса буксир завалился на левый борт, в результате чего металлический трос затянуло под винт двигателя, что привело к его натяжению. В результате натяжения троса 30-летний мужчина получил удар тросом в живот и паховую область, что привело к его смерти. В настоящее время проводятся следственные действия, устанавливается круг лиц, причастных к совершенному преступлению. Расследование уголовного дела продолжается.
* Следователи возбудили уголовное дело по факту пиратства и похищения людей с судна Ambika в Нигерии в январе 2020 года. Об этом во вторник сообщается на сайте СК РФ. "Следственными органами Южного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации возбуждено уголовное дело (ч. 3 ст. 227, п. "а" ч. 3 ст. 126 УК РФ) по факту пиратства и похищения людей с морского судна Ambika, расположенного в дельте реки Федеративной Республики Нигерия", - говорится в сообщении. По версии следствия, 2 января неустановленные лица, вооруженные огнестрельным оружием и применяя его, совершили нападение на членов экипажа Ambika, которое находилось в дельте реки Нигер, с целью угона. "Поскольку судно вторым помощником капитана было преднамеренно посажено на мель, вышеуказанные неустановленные лица под угрозой применения насилия и оружия похитили трех членов экипажа, двое из которых являлись жителями Ростовской области, в дальнейшем им удалось скрыться от пиратов и прибыть в расположение вооруженных сил Федеративной Республики Нигерия", - отметили в ведомства. По данным ТАСС, судно Ambika построили в 1979 году, ходит под флагом Нигерии. Сейчас оно работает по контракту с компанией "Серлинг оил".
* Оригинальный способ контрабандной транспортировки наркотиков был выявлен в ходе спецоперации, проведенной полицейскими и драйверами Гватемалы, сообщает fleetmon.com. 30 упаковок с кокаином находились в стальной конструкции, прикрепленной к подводной части корпуса судна UBC SAIKI. Начато расследование. Пока не понятно, был ли задействован экипаж в преступной схеме контрабандистов. Судно находится на якорной стоянке Санто Томас с 17 апреля, куда оно прибыло из Колумбии.
* Российский рыболовный траулер "Борей", который 2 апреля был задержан норвежцами, отпущен в море и продолжает промысел. По данным генеконсульства России на Шпицбергене, рыболовное судно "Борей" было задержано норвежской береговой охраной 2 апреля в так называемой 200-мильной рыбоохранной зоне вокруг Шпицбергена, установленной Норвегией в одностороннем порядке в 1977 году, по подозрению в осуществлении выброса рыбы за борт и ненаправлении сообщения о начале промысла в рыбоохранной зоне.По данным норвежских СМИ норвежская сторона выписала судовладельцу штраф в размере 24 тыс. евро.
* Киевский райсуд дал полицейским доступ к документам портов Южного и Черноморска. Речь идет о договорах и соглашениях с фирмой "Евростандарт" о закупках топлива. В полиции подозревают, что во время этих закупок бюджету страны нанесли ущерб на 11,5 млн грн.Об этом сообщает корреспондент Украинской Службы Информации со ссылкой на судебный реестр.Внимание правоохранителей привлек договор между портом Южным и фирмой "Евростандарт", заключенный в феврале 2019 года. Фирма обязалась поставить порту бензин и солярку на общую сумму 105,5 млн грн. Однако после того, как договор был подписан, к нему заключили еще 9 дополнительных соглашений, а количество поставленного топлива уменьшили – якобы из-за роста цен на рынке. По версии следствия, это нанесло государству ущерб на 8 млн грн.А в мае 2019 года договор с "Евростандартом" подписал уже порт Черноморска – на 47,6 млн грн. Точно также, за счет дополнительных соглашений, количество топлива снизили. В результате государство потеряло 3,5 млн грн.Отметим, что ООО "Евростандарт" зарегистрировано в Одессе, а собственником фирмы числится Светлана Самсонова. Согласно данным системы Clarity Project, фирма победила в 103 тендерах на общую сумму почти в 685 млн грн. При этом, большая часть заказчиков "Евростандарта" – это порты и другие предприятия сферы транспорта.Как сообщала USIonline.com, Генпрокуратура и СБУ нагрянули в Одесский порт с обысками.
* Государственная инспекция труда в Нижегородской области начала расследовать групповой несчастный случай, произошедший на производстве ПАО «Завод «Красное Сормово» с двумя малярами (28 и 37 лет), сообщила пресс-служба инспекции. 16 апреля 2020 года работники судокорпусного цеха осуществляли окраску поврежденных мест на крышках люковых закрытий трюма судна. Во время покрасочных работ двое работников упали со строительных лесов в трюм.В результате падения пострадавшие работники получили тяжелые травмы в виде открытых и закрытых переломов различных костей со смещением отломков и ушибы и разрывы внутренних органов.Обстоятельства уточняются, ведется опрос свидетелей происшествия и пострадавших. Проверяется соблюдение норм охраны труда, устанавливаются причины несчастного случая.

**ИННОВАЦИИ**

* **В порту Антверпен тестируют смарт-браслет, который помогает соблюдать социальную дистанцию и отслеживать контакты зараженных коронавирусом сотрудников**.Новый браслет разработала компания Rombit на основе другого своего браслета – Romware ONE, в ответ на призыв бельгийского правительства создать цифровые решения в борьбе против распространения коронавируса. Браслет дополнен функцией Covid. Гаджет подает предупреждающие сигналы при приближении людей на недопустимое расстояние. Кроме того, браслет позволяет отследить контакты человека, зараженного коронавирусом: уполномоченное лицо по вопросам здравоохранения всегда может воспользоваться информацией, с кем из коллег контактировал зараженный, чтобы предотвратить дальнейшее распространение инфекции. Конфиденциальность при этом гарантируется.Отмечается, что порт Антверпен стал первой организацией, которая протестирует это цифровое решение.Международная федерация национальных ассоциаций брокеров и агентов (FONASBA) провела среди своих членов опрос о возможности получения отсрочки оплаты портовых сборов, сообщили SeaNews в Национальной ассоциации морских агентов. Вот какая ситуация складывается в разных странах.В Дании несколько портов существенно увеличили сроки оплаты, при этом своим поставщикам они платят до истечения срока оплаты, в одном порту снизили ставку причального сбора.Во Франции только таможня предложила предоставлять импортерам отсрочку по оплате импортного сбора.В Германии порт Гамбург предложил отсрочку оплаты портовых сборов с судов во втором квартале, аналогичные меры вводит Бремерхафен.В Италии правительство отменило якорный сбор для судов, прибывающих в итальянские порты до 30 апреля, и предоставило отсрочку по оплате концессионных сборов.В Иордании контейнерный терминал увеличил сроки бесплатного хранения с 7 дней до 14.В Нидерландах порт Роттердам предоставил судоходным компаниям, агентам, судовым брокерам и другим своим клиентам отсрочку по оплате портовых сборов, увеличив срок оплаты до 30 дней на период до 1 июня.В Панаме отсрочка сроком на 90 дней предоставляется операторам пассажирских перевозок, работающим в территориальных водах страны, концессионерам и пассажирским судам под панамским флагом.В Португалии агентам в индивидуальном порядке предоставляется отсрочка на 60 дней.В Испании обсуждается проект королевского указа об экономических мерах по смягчению последствий эпидемии коронавируса для портов, который предполагает введение моратория на взимание портовых сборов, существенные скидки с причального сбора для судов, длительное время находящихся в порту (по причине карантина, круизные суда без пассажиров), а также замораживание концессионных требований по обеспечению определенного объема грузооборота.В Швеции Морская Администрация предоставила отсрочку 60 дней на уплату канального и лоцманского сбора, некоторые порты снизили ставки сборов (в отдельных портах ставки урезали наполовину), а некоторые, наоборот, требуют оплаты авансом, в большинстве же портов ничего не изменилось.В Уругвае Национальная администрация портов предложила увеличить период, в течение которого не начисляются пени за просрочку оплаты по счетам.В других странах ведутся переговоры с государственными властями, портовыми операторами и отдельными службами о возможности снижения ставок и/или предоставления отсрочек – а где-то и разговоров таких не ведется.В России, по информации НАМА, власти не предлагали увеличить сроки оплаты или снизить ставки портовых сборов.
* **К 2025 году Китай займет лидирующее положение в автономном судоходстве.** Такой прогноз дает в своем исследовании британская консалтинговая компания Thetius.Thetius проанализировала порядка 3 тыс. патентов, относящихся к автономному судоходству, и пришла к выводу, что 96% из них были зарегистрированы в Китае. Причем подавляющее большинство этих патентов были зарегистрированы в течение последних пяти лет узкой группой китайских университетов и частных компаний. «Можно привести к выводу, что китайским разработчикам выделяется значительное финансирование на их проекты по созданию нового поколения беспилотных технологий. Кроме того, китайские власти поддержали эту отрасль, создав огромный центр по испытанию этих технологий в автономном судоходстве в Гуандуне», – отмечают в Thetius. Согласно данным отчета Thetius, рынок морских автономных перевозок составляет 1,1 млрд долларов год. Ожидается, что к 2025 году этот показатель вырастет на 7%В декабре прошлого года первое в Китае автономное судно «Jin Dou Yun 0 Hao» успешно завершило  первый рейс в Чжухай – город, в котором Китай создает промышленную платформу для автономного судоходства.
* **Японский производитель красок Nippon Paint и американская технологическая компания Corning Inc разработали антивирусное покрытие для окрашенных поверхностей**. Антивирусная краска **Antivirus Kids Paint** специально изготовлена для больниц, в которых лечат от опасных инфекцияй, и для массового потребителя недоступна, отметили в Nippon Paint.Покрытие содержит антимикробные частицы – Corning Guardiant, не позволяют вирусам сохраняться на поверхностях.По оценкам экспертов, вирусы могут оставаться жизнеспособными на некоторых поверхностях в течение нескольких дней. В Nippon Paint и Corning считают, что антивирусное покрытие поможет медикам обеспечить дополнительную защиту от вирусов.Тестирование антивирусного покрытия прошло в США еще летом, и его результаты показали, что оно обеспечило защиту от некоторых вирусов и патогенных бактерий, таких как золотистый стафилококк, кишечная палочка и синегнойная палочка, на 99,9%. Антивирусная краска была разработана специально для медицинских учреждений, но возможность ее использования рассматривают и в судоходной отрасли. Так, в Conbulk Ship Management Corporation выразили уверенность, что **краску можно использовать для покрытия поверхностей на круизных лайнерах, пассажирских паромах и других судах.**

**ЦИФРОВИЗАЦИЯ ЧЕРЕЗ КОВИДИЗАЦИЮ**

Пандемия COVID-19 заставила морские администрации, порты и классификационные общества ускоренными темпами внедрять проекты по цифровизации и удаленному доступу. Те, кто активно инвестировал в эти технологии перед пандемией, получат конкурентные преимущества.

Быстрое распространение коронавирусной инфекции и массовый переход на удаленную работу заставил классификационные общества и морские администрации ускорить внедрение цифровых технологий.

Удобный сервис для удобного флага

Так, Международный либерийский судовой и корпоративный реестр (LISCR)  в конце марта 2020 года одобрил использование технологии итальянского классификационного общества RINA для дистанционной инспекции судов, зарегистрированных под флагом Либерии, являющемся одним из наиболее популярных в международном судоходстве. Ожидается, что за реестром LISCR последуют и другие администрации флага.

Итальянское классификационное общество RINA приступило к проверке возможностей дистанционных инспекций судов в рамках более широкой инициативы по цифровизации общества еще в мае 2019 года. Эта инициатива включает освидетельствование, а также обработку электронных сертификатов, тестирование способов онлайн мониторинга работы флота, ведение электронных журналов, обучение с помощью виртуальной реальности и общие методы удаленной инспекции. Всего было проведено более 300 удаленных инспекций.

Виртуально, но реально

Технологии удаленного инспектирования применяются и другими ведущими классификационными обществами. Примером может служить DNV GL, которая сумела обеспечить первую удаленную приемку-передачу судна после вспышки заболевания COVID-19 в Китае. Речь идет о сдаче 12 февраля 2020 года судна Ore Yantai (дедвейт 325 тыс. тонн), построенного на верфи Qingdao Beihai Shipyard.

«Сейчас мы видим, как наши инициативы в области цифровизации действительно дают отдачу. Очень важно, чтобы наши клиенты могли продолжать работу без перерыва в оказании классификационных услуг; в то же время важно не ставить под угрозу безопасность экипажей и сюрвейеров», - рассказал вице-президент и региональный менеджер по Китаю классификационного общества DNV GL Норберт Крэй.

По его словам, существует широкий спектр цифровых услуг, таких как DATE, который обеспечивает круглосуточный прямой доступ к техническим экспертам возможностью получения от них быстрого ответа. Кроме того, общество использует платформу открытых данных DNV GL Veracity. Этот портал позволяет клиентам обмениваться данными для повышения производительности и безопасности судна, использовать службу заказов Smart Survey, обеспечивать доступ к электронным сертификатам, цифровым приложениям для управления флотом и других целей. Платформа также обеспечивает прямой доступ ко многим другим службам DNV GL, правилам, рекомендациям и документам по требованию без физического присутствия.

«Безусловно, мы извлечем много уроков за время кризиса, связанного с COVID-19. После того, как нам удастся справится с вирусом, я уверен, мы всегда будем осторожно подходить к организации личных встреч, связанных с длительным переездом. Мы поняли, что видеоконференцияили общение в Teams часто могут быть столь же эффективными. Независимо от пандемии, мы в DNV GL продолжим продвигать нашу цифровую стратегию и улучшать наши услуги, поняв их эффективность, особенно в условиях кризиса», - заявил Норберт Крэй

Удаленное инспектирование применяется и французским классификационным обществом Bureau Veritas.

«В этот непростой период наша группа развивает свои компетенции в сфере цифровизации для поддержки клиентов в режиме реального времени. Дистанционные инспекции являются эффективной альтернативой там, где физический доступ к объекту невозможен или ограничен», - сообщили в Bureau Veritas.

Общество предлагает несколько видов дистанционных инспекций, предполагающих общение посредством Интернета при помощи различных гаджетов, включая смартфоны. Также возможны расширенные 3D инспекции.

А что в России?

Со своей стороны Российский морской регистр судоходства (РС)  сообщил о максимально возможной замене личных контактов в производственном процессе на взаимодействие посредством электронных средств коммуникации – как между сотрудниками РС, так и между РС и клиентами.

«Решения о возможности подтверждения соответствия объектов технического наблюдения при помощи альтернативных мер без физического присутствия инспектора РС на объекте принимаются индивидуально в каждом случае на основании обращения клиента», - сообщили в РС.

Также можно отметить, что еще в конце 2019 года президиум правительственной комиссии России по цифровому развитию и использованию информационных технологий одобрил проект Минтранса «Цифровой транспорт и логистика». В рамках проекта планируется создание цифровой транспортной инфраструктуры, которая будет решать задачи цифрового управления транспортным комплексом, координации различных видов транспорта, обеспечения безопасности перевозок, внедрения беспилотных транспортных средств.

Новые перспективы открываются и для портовой сферы. Это касается, в первую очередь, автоматизации перегрузочных терминалов. В качестве примера можно привести морской многофункциональный перегрузочный комплекс «Бронка» в Санкт-Петербурге, где планируется внедрить безэкипажные траки для перевозки контейнеров, о чем более подробно мы писали ранее

В целом нет сомнений, что опыт коронавирусного кризиса подтолкнет к ускоренному развитию цифровых технологий: если раньше экономический эффект от их применения был не всегда очевиден, то теперь многие «распробовали» все выгоды их использования.

*Portnews.ru*

**АРКТИЧЕСКОЕ СУДОХОДСТВО**

* **Дизель-электроход FESCO «Василий Головнин» успешно завершил антарктическую экспедицию — 2020**. Судно доставило грузы для двух индийских и одной бельгийской научно-исследовательских станций. Как сообщили SeaNews  в FESCO, экспедиция продлилась три с половиной месяца. 10 апреля судно вернулось в порт Кейптаун. «Василий Головнин» под командованием капитана Иксана Юсупова доставил на индийские станции «Бхарати», «Майтри» и бельгийскую станцию «Принцесса Елизавета» 1,4 тыс. тонны различных грузов, в том числе технику, топливо и продовольствие. Теплоход обеспечил вывоз со станций более 100 тонн бытового и технического мусора.Контракт между FESCO и Национальным центром исследований Антарктики и океана министерства землеведения Индии (NCPOR) на снабжение антарктических станций был подписан в октябре 2018 года. Для реализации проекта на судне были проведены все необходимые ремонтные работы и установлено дополнительное оборудование. Готовность «Василия Головнина» к рейсу в полярных водах была подтверждена свидетельством судна полярного плавания, выданным Российским морским регистром судоходства. Кроме того, FESCO получила специальное разрешение министерства природных ресурсов и экологии РФ на осуществление деятельности в Антарктике.
* **Количество кораблей, заходящих в арктические воды, за период с 2013 по 2019 год увеличилось на 25%.**Об этом в пятницу сообщила пресс-служба Фонда Росконгресс со ссылкой на отчет, составленный рабочей группой по программе защиты арктической морской среды, которая входит в международный Арктический совет.Отмечается, что поток сухогрузов за последние шесть лет увеличился на 160%, также выросло количество круизных лайнеров в Арктике. Эти тенденции связаны, с одной стороны, с разведкой новых месторождений и добычей ресурсов и развитием арктического морского туризма, а с другой - с изменением морской среды, а также с уменьшением льда в морях Арктики.
* **Правительство Российской Федерации наделило АО «Корпорация развития Дальнего Востока» (КРДВ),** которое является управляющей компанией на дальневосточных территориях опережающего развития и в свободном порту Владивосток, **полномочиями по управлению территориями опережающего развития (ТОР), создаваемыми в Арктической зоне России.** Об этом сообщила пресс-служба Корпорации. Соответствующее постановление опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации. Согласно документу, АО «КРДВ» поручено курировать территории опережающего развития, создаваемые в Арктической зоне Российской Федерации. В частности, управлять ТОР «Столица Арктики», которая будет расположена на землях города Мурманска, Кольского и Печенгского районов Мурманской области. «Уже сейчас статус резидентов ТОР «Столица Арктики» намерены получить пять компаний. Инвестиции в их проекты оцениваются в 139,1 млрд рублей, планируется создание 15 тысяч рабочих мест. В числе потенциальных резидентов – ООО «НОВАТЭК-Мурманск», которое рассчитывает создать центр строительства крупнотоннажных морских сооружений в Белокаменке; угольный терминал на западном берегу Кольского залива планирует запустить компания «МТП Лавна»; с проектом туристического кластера в Печенгском районе выступило ООО «Порт Лиинахамари» (дочернее общество ПАО «ГМК Норильский Никель»)», - рассказал генеральный директор АО «Корпорация развития Дальнего Востока» Аслан Канукоев. В соответствии с указом президента РФ ?от 26 февраля 2019 года на министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики возложены дополнительно функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере развития Арктической зоны России. Реализуя данный функционал, Минвостокразвития разрабатывает проекты нормативных правовых актов для поэтапного наделения полномочиями по развитию Арктической зоны страны вверенных институтов развития.

**НОВОСТИ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ**

* **Международная федерация национальных ассоциаций брокеров и агентов (FONASBA) выпустила новый апдейт по мерам противодействия распространению коронавируса в портах** отдельных стран, сообщили SeaNews в Национальной ассоциации морских агентов. В Австралии премьер-министр страны Скотт Моррисон заявил, что австралийское правительство, все штаты и территории Австралии предоставят членам экипажей некруизных судов возможность беспрепятственного проезда к месту работы / с места работы как внутри одной юрисдикции, так и между юрисдикциями. Подробности пока неизвестны.На Кипре, по информации Кипрской ассоциации шиппинга, все ранее введенные правила и ограничения остаются в силе до конца апреля.В Израиле все меры противодействия распространению инфекции применяются теперь ко всем судам, независимо от того, из какого порта они пришли. Сход на берег разрешен только гражданам Израиля, прочие члены экипажа должны оставаться на борту.В Финляндии с 19 марта по 13 мая введено ограничение трансграничных перевозок. Пассажирские перевозки и туристические поездки ограничены, исключение сделано для граждан Финляндии, возвращающихся в Финляндию, и граждан ЕС, возвращающихся домой через Финляндию.Грузовые перевозки разрешены. Смена экипажей разрешена. Визовые требования для граждан тех стран, которым  требуется виза, остаются в силе. Сход на берег разрешен там, где расположен порт, при условии, что моряк покинет страну вместе с судном. Работы в порту могут выполняться членами экипажа по согласованию с портовым оператором. Выход за территорию порта разрешен только в случае настоятельной необходимости (к врачу сходить или в аптеку).В портах Хельсинки, Турку, Вааса и Лонгнес (Аландские острова) осуществляются только грузовые операции, плюс возможен сход на берег граждан Финляндии и ЕС, возвращающихся домой.В портах Экерё, Эурайоки, Фёрсундет, Фёрбю, Хамина, Ханко, Хаукипутаа, Инкоо, Калайоки, Каскисет, Кеми, Кемио, Кикконумми, Коккола, Котка, Кристинанпунки, Лаппеенранта, Ловииса, Марианхамина, Мерикарвья, Наантали, Нуйямаа, Оулу, Парайсет, Пернайа, Пиетрарсаари, Похья, Пори, Порвоо. Раахе, Раума, Сало, Сипоо, Таалинтехдас, Таммисаари, Торнио и Уусикапунки осуществляются только грузовые операции.  В Алжире все порты открыты для экспорта и импорта, но и-за введенного комендантского часа работы в ночную смену не ведутся либо ведутся в ограниченном объеме. Исключение – порты Джен-Джен и контейнерный терминал DPW в Алжире. Кроме того, разрешено ночью обрабатывать балкеры с зерном в Алжире и Оране и грузить танкеры и газовозы в Арзеве.За 48 часов до прибытия (или при отходе из предыдущего порта, если переход занимает менее 48 часов) капитан должен подать список экипажа, список недавно сменившихся членов экипажа, информацию  о температуре моряков, перечень последних 10 портов захода и медико-санитарную декларацию.В Джен-Джене, Беджайе и Алжире введена обязательная дезинфекция судов за счет судовладельца/оператора. Сход на берег запрещен, за исключением форс-мажорных ситуаций (заболевание, иные серьезные проблемы). Смена экипажей запрещена.В Бразилии сход на берег для неграждан Бразилии запрещен с 15 апреля сроком на 30 дней.В Евросоюзе Еврокомиссия опубликовала руководство по мерам для начала постепенного возобновления производства. В Германии все порты открыты, операции не прекращаются. Транзит через Кильский канал осуществляется в обычном режиме. Сход на берег запрещен, за исключением граждан Германии. Смена экипажей разрешена, при условии, что покидающие судно моряки смогут вернуться домой. Для неграждан ЕС в этом случае необходимо наличие подтвержденных авиабилетов. Негражданам ЕС, в том числе морякам, въезд в Германию запрещен, визы на въезд не выдаются. То есть, неграждане ЕС попасть на борт судна в немецких портах не могут.В Польше при лоцманской проводке необходимо обеспечить усиленные меры безопасности – соблюдение социальной дистанции, никого лишнего на мостике, никаких рукопожатий, все в масках. За час до прибытия лоцмана необходимо обработать все поверхности на мостике, включая все приборы, инструменты, мебель, поручни и т.п. 5-процентным раствором отбеливателя.В Дании с 15 апреля начался постепенный выход из самоизоляции, так, Ассоциация судовых брокеров и портовых операторов должна выйти в офис в понедельник. Границы остаются закрыты и передвижение ограничено по крайней мере до 10 мая. Порты открыты, суда и грузы обрабатываются. Смена экипажей разрешена. Сход на берег во время стоянки в порту запрещен, но моряки могут находиться на территории порта для выполнения работ. Паромные маршруты работают в основном на грузоперевозки, пассажиры могут воспользоваться паромами при наличии веской причины для путешествия. Таможня работает в полном объеме.
* **Грузооборот в морских портах России по итогам 2019 года составил 840 млн тонн или 76% от проектной мощности**, выяснила Счетная палата (СП). Часть средств, направленных на развитие портовой инфраструктуры, потрачена неэффективно, считают аудиторы. Об этом сообщает "Российская газета"."В составе незавершенного строительства Росморпорта отражены затраты на ранее проведенные и не востребованные проектно-изыскательские работы по 18 объектам инфраструктуры морских портов на 783 млн рублей. Это свидетельствует о неэффективном использовании средств федерального бюджета на указанную сумму", - отметили в СП по итогам проверки результативности трат бюджетных средств на проекты по увеличению производственных мощностей морских портов.В результате в 2016-2019 годы из запланированных 36 объектов госсобственности в портах за счет бюджетных средств были построены и введены в эксплуатацию только 13. Уровень внебюджетного финансирования в 2016-2019 годах упал с 50 до 14% от установленных показателей. Проекты развития морских портов реализуются за счет федерального бюджета и частных инвестиций. Государство строит подходные каналы, акватории и причалы, а частные инвесторы обустраивают их объектами портовой инфраструктуры. В сложившейся ситуации инвесторы также не торопятся с вложениями, приводит пресс-служба СП мнение аудитора Валерия Богомолова."Например, незавершение Росморпортом в 2019 году работ в морском порту Ванино задерживает ход строительства инвестором транспортно-перегрузочного угольного терминала в бухте Мучке стоимостью 24 млрд рублей с ростом мощностей порта на 12 млн тонн, запланированного к вводу на сентябрь этого года", - отмечают в контрольном ведомстве.Между тем, акваториям российских портов не хватает глубины. Из-за этого простаивают некоторые причалы, на других не построена вся необходимая инфраструктура.Необходимо совершенствовать порядок прогнозирования объемов грузооборота с учетом изменяющейся конъюнктуры мировых товарных рынков при планировании мероприятий по развитию морских портов, отмечают в СП.
* **У берегов Европы, вблизи крупнейших топливных терминалов скопились десятки танкеров,** которые не могут разгрузиться в связи с заполненностью резервуаров на берегу.Об этом Reuters сообщил 15 апреля 2020 г. Кризис с мощностями для хранения нефти и нефтепродуктов происходит на фоне масштабного падения спроса на нефтепродукты в связи с транспортными ограничениями из-за пандемии коронавирусной инфекции  COVID-19.На якорях у берегов Европы находится порядка 30 танкеров с 1 млн. т авиационного топлива, бензина и др. нефтепродуктов.Большинство судов перевозят авиационный керосин, бензин и нафту, часто смешанные с бензином, по всем этим продуктам наблюдается масштабное падение спроса.По меньшей мере 3 танкера имеют груз дизельного топлива.Суда в основном сосредоточены вблизи нефтеперерабатывающего и логистического хаба Амстердам - Роттердам - Антверпен (ARA) и в нескольких районах Средиземноморского региона.На нефтеналивных терминалах в районе ARA наблюдаются длительные задержки, что приводит к увеличению расходов на фрахтование судов трейдерами.Ситуация c логистической нагрузкой на хаб ARA осложняется в связи с низким уровнем воды в р. Рейн.В этих условиях баржи могут быть загружены только на 50% емкости, чтобы обеспечить прохождение по обмелевшему фарватеру.В последние дни заторы усилились.Пока все попытки перевозчиков найти покупателей остаются безрезультатными.В то время как некоторые суда, возможно скоро пришвартуются, другие могут оставаться в море в течение нескольких недель из-за нехватки места, оставленного для аренды в береговых резервуарах.Так, BP арендовала 2 танкера - Stena Polaris и Andrea Victory - для хранения топлива в течение 2-3 месяцев, в настоящее время оба судна стоят на якоре у восточного побережья Великобритании.Положение на рынке остается сложным и надежд на быстрое выравнивание ситуации нет, несмотря на новое соглашение ОПЕК+, предусматривающее беспрецедентное снижение объемов добычи нефти.Международное энергетическое агентство (МЭА) 15 апреля 2020 г. спрогнозировало падение спроса на нефть в апреле 2020 г. на 29 млн барр./сутки, до уровней, не наблюдавшихся в течение 25 лет.В целом по 2020 г. падение глобального спроса на нефть составит рекордные 9,3 млн барр./сутки по сравнению с 2019 г., даже если ограничения на передвижения будут сняты во 2м полугодии 2020 г.Rystad Energy прогнозирует падение спроса на нефть в Европе в 2020 г. на 2,3 млн барр. в сутки до 12,7 млн барр./сутки.Спрос на автомобильное топливо в Европе в апреле 2020 г. может упасть на 35%, до 4,7 млн барр./сутки.
* **Китайская Beijing Gas Group Company получила одобрение Государственного комитета по развитию и реформам КНР на строительство  СПГ-терминала в индустриальной зоне Няньган в Тяньцзине.**Проект предполагается реализовать в три этапа. На первом этапе, который должен быть завершен до конца 2022 года, планируется строительство причала для выгрузки СПГ, причала для газовозов, 4 резервуаров и газопровода для поставки газа потребителям, на втором этапе до конца 2023 года будут добавлены еще 4 резервуара. Третий этап, который предполагается завершить до конца 2024 года, предусматривает строительство еще 2 резервуаров.Кроме того. В плане зарезервирована площадка для строительства еще двух резервуаров. Вместимость каждого резервуара составит 200 тыс. куб. м, проектная пропускная способность приемного терминала – 5 млн тонн в год, максимальная – 6,2 млн тонн. Длина газопровода составит 229 км, пропускная способность – 4,5 млрд куб. м в год.Общая стоимость инвестиционного проекта составляет около 20,13 млрд юаней (2,85 млрд долларов).
* **Пропускная способность портов Ирана достигла 250 млн тонн,** заявил министр транспорта и городского развития страны Мохаммад Эслами, сообщил портал министерства. По данным Эслами, в прошлом 1398 иранском календарном году (закончившемся 19 марта 2020) через иранские порты было перевезено 147 млн тонн товаров. По его словам, в предыдущем году этот показатель составлял 134 млн тонн, передает Tehran Times.Он упомянул о значительном улучшении в развитии порта Чабахар в юго-восточной провинции Систан-Белуджистан.Погрузка и разгрузка грузов в порту Чабахар за последний календарный год достигла почти 3 млн тонн, что на 600 тыс. тонн больше, чем в предыдущем году, сказал чиновник, добавив, что порт Чабахар оказал значительное влияние на экономику провинции Систан-Белуджистан.
* **Снижение использования автомобилей и самолетов во всем мире приведет к падению объемов перевалки нефтепродуктов.** Европейские производители и продавцы нефтепродуктов из-за отсутствия спроса уже практически заполнили все имеющиеся резервуары.«Петербургский нефтяной терминал» (АО «ПНТ») за первый квартал 2020 г. увеличил перевалку нефтепродуктов на 29% до 2,14 млн тонн. Перевалка в Большом порту Санкт-Петербурга выросла до 2,7 млн тонн (+29,6%). Доля ПНТ в общем объеме перевалки незначительно снизилась с 80,8% до 80,4%.За январь-март  ПНТ перевалил 1,3 млн тонн темных нефтепродуктов (на 16% больше, чем за аналогичный период прошлого года) и 775 тыс тонн светлых нефтепродуктов (на 75% больше). Перевалка авиационного керосина сократилась почти в два раза до 59 тыс. тонн.«В неплохих результатах первого квартала значительную роль сыграла теплая зима. Практически всю зимнюю навигацию не было льда, что обеспечило бесперебойный и быстрый подход танкеров. Кроме того, ПНТ не тратил время и ресурсы на разогрев нефтепродуктов - тот же мазут при температуре -20 градусов приходит в цистернах твердый, и емкости необходимо нагревать. Кроме того, важным фактором был постоянный спрос в Европе. До марта он оставался в пределах нормы прошлых лет», - объясняет причины роста перевалки в первом квартале председатель совета директоров ПНТ Михаил Скигин.Однако, по его прогнозу, в ближайшее время объемы отгрузок нефтепродуктов за рубеж будут резко сокращаться. Из-за режима карантина и ограничение на передвижение во всем мире снизилось использование автомобилей, что повлияло на потребление бензина, а авиационное сообщение прекратилось почти полностью. При этом добыча и переработка нефти, а также отгрузки нефти не останавливались. В результате на западе сложилась уникальная ситуация, когда нефтепродукты не востребованы, но продолжают поступать. По словам Скигина, свободных резервуаров там уже практически не осталось, а нефтетрейдеры используют в качестве емкостей хранения танкеры, цены на фрахт которых выросли иногда в семь раз.«Сколько эта ситуация будет продолжаться, сказать сложно. Зависит от того, когда будут сняты режимы карантинов. Но очень серьезное, вплоть до почти полной остановки, сокращение объемов по всей цепочке производства и поставок нефтепродуктов в перспективе ближайших нескольких месяцев уже не видится страшной фантазией. Хотя есть и положительные новости – некоторые европейские страны ослабляют требования карантина», - прокомментировал Михаил Скигин.
* **АО «Архангельский морской торговый порт» (**АМТП), несмотря на пандемию коронавируса (COVID-19), наращивает объем перевалки грузов, сообщает пресс-служба АНО АО «Агентство регионального развития». Порт работает стабильно, рассказал заместитель генерального директора по эксплуатации-руководитель терминала «Экономия» Андрей Вискунов.«Большая часть груза на судах ПАО «ГМК «Норильский никель» направляется в Норильский промышленный район через Дудинский морской порт. Значительная доля в грузообороте порта – грузы компании ПАО «НОВАТЭК», предназначенные для строительства заводов по СПГ на полуостровах Ямал и Гыдан», - пояснил он.В то же время, по его словам, в связи с непростой ситуацией на европейском рынке угля, резко снизилась, а с февраля 2020 года полностью прекратилась отгрузка угля компанией «Мечел».Грузооборот АМТП в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, отметили в Агентстве регионального развития, вырос на 15%. Количество судозаходов за 1 квартал 2020 года увеличилось на 29%, обработанных вагонов с генеральным грузом – на 23%, автомашин – на 35%.По данным АСОП, грузооборот порта Архангельск в целом за I квартал 2020 года вырос на 37% и составил 800 тыс. Тонн. Вискунов добавил также, что АМТП проводит все необходимые мероприятия по профилактике коронавирусной инфекции среди работников ОАО «АМТП» и персонала сторонних организаций.
* Правительство России издало распоряжение, в соответствии с которым, в том числе в схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта внесены изменения, предусматривающие **строительство терминала для перевалки навалочных грузов мощностью 6 млн тонн в год в пос. Междуречье Мурманской области.** Соответствующий документ размещен на официальном интернет-портале правовой информации.Напомним, в рамках Петербургского международного экономического форума 2019 года компания «ФосАгро» подписала меморандум о сотрудничестве при реализации проекта строительства морского специализированного терминала по перевалке минеральных удобрений и апатитового концентрата в морском порту Мурманск с компанией «Инфотек Балтика».ФосАгро – российская вертикально-интегрированная компания, занимающая одну из лидирующих позиций в мире по объемам выпуска фосфорсодержащих минеральных удобрений и высокосортного апатитового концентрата с содержанием P2O5 39% и более.
* **АО «Ванинский морской торговый порт»** (АО «Порт Ванино») после вмешательства прокуратуры (Хабаровский край) погасила задолженность по налогам и страховым взносам на сумму более 60 млн руб., сообщает пресс-служба Генеральной прокуратуры РФ.Нарушение требований налогового законодательства было выявлено в ходе проверки Ванинской транспортной прокуратурой, которая установила, что предприятие своевременно не уплатило налог на прибыль и страховые взносы на обязательное социальное и медицинское страхование работников за январь 2020 года. Общий размер задолженности с учетом пени превысил 60 млн руб.Транспортный прокурор внес генеральному директору АО «Порт Ванино» представление, по результатам рассмотрения которого задолженность погашена, директор по экономике и финансам компании  привлечен к дисциплинарной ответственности.Напомним, в начале апреля АО «Порт Ванино» и его руководитель по постановлению транспортного прокурора привлечены к административной ответственности по ч. 5 ст. 8.13 КоАП РФ (загрязнение ледяного покрова водного объекта) и наказаны штрафом на общую сумму 350 тыс. руб.

**КОРОНАВИРУС И ОТРАСЛЬ: ТЕРМИНАЛАМ НУЖНА ГОСПОДДЕРЖКА**

Продолжаем публиковать ответы наших читателей о том, как сказались на их бизнесе и транспортно-логистической отрасли в целом эпидемия коронавируса и введенные в связи с ней ограничения. Сегодня в фокусе – терминальный бизнес на Балтике.

Эпидемия повлияла на деятельность всех морских терминалов. «Вспышка коронавируса не могла не сказаться на нашей работе, хотя бы потому, что эта ситуация возникла практически одновременно во всем мире, оказала значимое влияние на мировую экономику и производство. Эта проблема повлияла как на внешнюю сторону нашей работы – изменились грузопотоки, проходящие через порт, так и на внутреннюю – проводятся мероприятия по профилактике и защите от коронавируса, что отрицательно влияет на бизнес-процессы», – говорит коммерческий директор ООО «Терминал Морской Рыбный Порт» Алексей Важов.

«В условиях неопределенности наблюдается растерянность некоторых участников логистических цепочек, поскольку условия самоизоляции требуют остановки производств и закрытия распределительных центров готовой продукции, не относящейся к товарам первой необходимости. Это приводит к увеличению сроков хранения сырья и товаров в порту, страдает ритмичность работы наземного и морского транспорта», – отмечают в ММПК «Бронка».

Стоит отметить, что со снижением объемов из-за пандемии столкнулись пока не все. Так, по словам начальника отдела маркетинга Клайпедского государственного морского порта Дали Гун, грузопотоки остались, как и планировалось, на уровне прошлого года, но пострадало круизное судоходство. В Бронке грузооборот по итогам первого квартала увеличился относительно аналогичного периода 2019 года. Сокращение объемов в ММПК ожидают во втором квартале.

В то же время, в ООО «Терминал Морской Рыбный Порт» отмечают сокращение грузопотока контейнеров. «В первую очередь, – говорит А.Важов, – снижение затронуло импортные грузы из Китая, где была длительная остановка производства, и как естественный процесс – снижение экспорта из России из-за нехватки контейнеров, не прибывших в импорте. Скорее всего, мы еще увидим проблемы с движениями груза в/из Европы, т.к. сейчас практически все страны ЕС охвачены болезнью, что однозначно отрицательно повлияет на производство и логистику».

Другой петербургский оператор, «Терминал Святого Петра», наблюдает сокращение в основном экспортных грузопотоков, таких как черные металлы и пиломатериалы направлением на Британию и континентальную Европу. «Некоторые страны, – говорит Станислав Лободинский, директор по развитию терминала, – вообще закрылись».

Что касается влияния на движение грузов введенных мер по предотвращению распространения инфекции, то мнения участников рынка разделились. По словам А.Важова, усложнения процедур оформления перемещения грузов через границу со стороны госорганов не было. В то же время С.Лободинский подтвердил, что процедуры со стороны пограничников, санитаров, местных органов власти усложнились, а бизнесу приходится выполнять все изданные указы, приказы и распоряжения, связанные с предохранительными и запретными мерами.

Собственные защитные меры ввели у себя и сами терминалы. «На терминале мы перевели, по возможности, на удаленную работу офисных сотрудников, приостановили проведение встреч и очных переговоров с клиентами, – рассказывает А.Важов. – Состав смен мы не ограничиваем, т.к. это в первую очередь связано с требованиями технологических процессов и промышленной безопасностью при производстве работ, кроме того, объем работ снизился не столь значимо. Сотрудников, выходящих на работу, на терминал доставляем в основном силами предприятия. На входе проводится термометрия. Все помещения и рабочие места усиленно дезинфицируются, не менее двух раз в день места основных загрязнений и контактов с людьми обрабатываются обеззараживающими растворами. Сотрудники рабочих специальностей проходят ежесменный медицинский контроль, в настоящее время усиленный по проверке симптомов коронавируса».

В Бронке для посетителей и сотрудников установили диспенсеры для обработки рук антисептиком, выдают одноразовые защитные маски и перчатки. «Все контактные поверхности регулярно дезинфицируются, в некоторых помещениях проводится кварцевание. Весь персонал, не занятый в производственном процессе и оформлении товарно-транспортных документов и пропусков, переведен на удаленную работу без ущерба для устоявшихся бизнес-процессов. Совещания проводятся в режиме видеоконференций. Доставка сотрудников без личных автомобилей осуществляется, как и ранее, на служебных развозках», – сообщили SeaNews в компании.

На «Терминале Святого Петра» также ввели комплексные ограничения, касающиеся собраний, питания (столовую закрыли до 30 апреля), регулярно проводят дезинфекцию помещений. Грузчики, складские работники, стивидоры обеспечены индивидуальными средствами защиты (респираторами, масками, перчатками).

Но защитить сотрудников от инфекции – это одна задача, и компании ее в меру своих возможностей решают, а вот удастся ли защитить их от возможного сокращения в условиях спровоцированного коронавирусом и другими факторами экономического кризиса? Насколько вообще вероятно такое развитие событий в отрасли?

«Если карантин будет продлен и дальше, то сокращения ожидаются», – откровенно признается С.Лободинский.

«Мы надеемся, что экономический спад, вызванный всем этим комплексом проблем, не приведет к столь значимому падению экспортно-импортных операций и, как следствие, грузооборота порта, чтобы мы были вынуждены сокращать производство и увольнять людей», – говорит А.Важов.

Чтобы до сокращений и иных необратимых последствий не дошло, портовикам необходима поддержка со стороны государства. «Это как раз тот случай, когда государство должно помочь материально непосредственной финансовой поддержкой», – уверен С.Лободинский.

«По нашему мнению, главная помощь портовой и транспортной отрасли со стороны государства – это стимулирование международной торговли российских компаний, экспортно-импортных операций, упрощение и ускорение государственных контрольных процедур», – считает А.Важов.

*Seanews.ru*

**НОВОСТИ СУДОСТРОЕНИЯ**

* После перерыва, вызванного мерами по профилактике распространения коронавирусной инфекции, **судостроительные предприятия Республики Крым возобновили работу** на заказах гражданского и военного направлений. Об этом сообщает пресс-служба Минпромполитики РК.По информации АО «Судостроительный завод «Море», сроки завершения строительства и сдачи гражданских судов будут скорректированы с заказчиками в случае негативного развития ситуации с распространением коронавирусной инфекции. Вместе с тем, предприятие готово к увеличению гражданских заказов в 2020 году. По информации ООО «Судостроительный завод «Залив», предприятие подтверждает техническую возможность и готовность в строительстве судов с надлежащим качеством, в установленные заказчиком сроки. К работе приступили работники цехов за исключением заводчан старше 65-ти лет, беременных женщин и сотрудников с хроническими заболеваниями. Для разных категорий работников разработан специальный график начала и окончания рабочего дня с тем, чтобы исключить массовое скопление людей при входе и выходе. Представители менеджмента предприятий отмечают, что в течение рабочего дня руководители всех уровней следят за строгим соблюдением мер безопасности в сложной эпидемиологической обстановке. В меры профилактики распространения вируса на предприятиях судостроения республики входят влажные уборки всех бытовых и рабочих помещений специальными дезинфицирующими растворами, контроль за использованием средств индивидуальной защиты органов  дыхания.
* **Оператор судов доставки экипажей (CTV) Northern Offshore Services (N-O-S) приобрел два CTV у британской Rix Shipping Ltd**. Два судна, RIX Lynx и RIX Leopard, теперь присоединятся к флоту N-O-S, состоящий из 39 судов. Они будут переименованы в M/V Mover и M/V Maker и станут частью серии M-Class. Серия M-Class - это 27-метровые скоростные морские вспомогательные суда, оснащенные водометами. Как сообщили в компании, на борту возможно размещение шести членов экипажа. В дополнение к двум судам M-класса, N-O-S также примет в этом месяце поставку нового M/V Traveler. M/V Traveler - это более технологичное и модернизированное судно по сравнению с предыдущим судном класса A M/V Assister. Его длина увеличенна до 26 метров. На судне также будут установлены совершенно новые силовые установки. Вместимость судна увеличилась с 12 до 24 человек. N-O-S также строит совершенно новый Energizer E-класса, который планируется к поставке в начале 2021 года. «Мы действительно рады этому новому дополнению к нашему флоту и верим, что это приобретение поможет нашим клиентам и позволит нам предложить еще более универсальный флот на рынке», - прокомментировал приобретение двух судов класса M представитель Northern Offshore Services Дэвид Кристенссон. «Мы всегда стремимся предоставлять нашим клиентам лучшие услуги и быть лидерами в отрасли. Сейчас трудные времена, но это не помешает нам развиваться, инвестировать и устремляться в будущее», - добавил он.
* **В первом квартале этого года объемы производства китайской судостроительной отрасли сократились из-за эпидемии COVID-19,** поскольку верфи длительное время были закрыты после китайского Нового года. Как сообщает SeaTrade Maritime со ссылкой на Китайскую ассоциацию национальной судостроительной промышленности (Cansi), в первом квартале суммарный дедвейт построенных в Китае судов составил 7 млн тонн –на 27,3% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.При этом портфель заказов составил 79,55 млн тонн дедвейта, снизившись на 5,6%, а объем новых заказов составил 4,89 млн тонн дедвейта – рост на 6,5%.По итогам первого квартала текущего года экспорт судостроительной продукции составил 6,85 млн тонн дедвейта – это на 26,3% меньше, чем за первые 3 месяца прошлого года, в то время как вновь поступившие экспортные заказы составили 4,64 млн тонн дедвейта (плюс 12,1%). По состоянию на конец марта суммарный объем всех экспортных заказов китайских верфей составил 73,19 млн тонн, снизившись на 4,4%.На долю экспортных заказов приходится 97,9% общего объема производства китайского судостроения, в том числе 94,9% всех новых заказов и 92% ранее полученных заказов – экспортные.Стоимость продукции 75 крупнейших игроков китайского рынка судостроения в первом квартале составила 61 млрд юаней ($8,7 млрд) – на 21,5% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Из этой доли 28,1 млрд юаней (минус  18%) приходится собственно на продукцию судостроения, 3,96 млрд юаней (минус 26,8%) – на судостроительную продукцию вспомогательного назначения и 3,3 млрд юаней (плюс  11,2%) – на продукцию судоремонта. По состоянию на конец марта доля китайского судостроительного комплекса в общемировом объеме судостроительного производства составляла 30,4%. На китайские верфи приходилось 46,8% всего глобального портфеля заказов и 65,5% новых заказов.
* **Судостроительная верфь Philly была выбрана для строительства новых многоцелевых судов национальной безопасности,** сообщили 15 апреля Морская администрация США и TOTE Services.TOTE Services, как руководитель программы строительства судов, поручил Philly Shipyard построить первые два учебных судна NSMV с опциями для дополнительных трех судов. Первоначальный заказ на два судна оценивается в 630 миллионов долларов.Признание контракта - огромная победа для верфи Philly, которая перешла к «серым корпусам» после того, как ее коммерческое отставание по Закону о Джонсе сократилось до нуля больше, чем год назад.Эти суда будут принадлежать и эксплуатироваться MARAD и служить морскими учебными судами для национальных морских академий, а также обеспечивать гуманитарную помощь и помощь в случае стихийных бедствий в случае необходимости. Первое судно будет использоваться SUNY Maritime, заменив Empire State VI. Поставка первых судов была первоначально запланирована на 2022 год, но Philly Shipyard сообщила, что первые два судна будут переданы в эксплуатацию весной и зимой 2023 года.Каждый NMSV будет оснащен самыми современными учебными средствами, включая двухместные машинные отделения и лоцманские помещения с возможностью подготовки до 600 курсантов в море. Как часть Национального резервного флота обороны, каждое судно будет также оснащено современными больничными помещениями, вертолетной площадкой и возможностью размещения до 1000 человек во время гуманитарных нужд. Суда также будут предлагать аппарель для подъема/спуска и емкость для хранения контейнеров для использования во время оказания помощи при бедствиях или доставки привилегированных грузов.«Инвестиции в морское образование создают больше рабочих мест в Америке», - сказал морской администратор Марк Х. Бузби. «Благодаря выбору Philly Shipyard, Inc., в качестве строительной верфи для NSMV, эти усилия не только укрепляют торговый центр США, но и экономику США и жизненно важную транспортную инфраструктуру».Компания TOTE Services была выбрана компанией MARAD в мае 2019 года в качестве менеджера по строительству судов (VCM) для программы NSMV.Контракт на строительство, который может стоить до 1,5 миллиардов долларов, если все пять судов будут построены последовательно, является важным моментом для Philly Shipyard.После поставки в марте 2019 года второго из двух контейнеровозов в Мэтсон, завод начал выполнять правительственные контракты на новое строительство и ремонт из-за отсутствия заказов на новое строительство на рынке по Закону Джонса. В итоге он выиграл работы по ремонту и техническому обслуживанию на судах MARAD FSS Antares и FSS Pollux, а также работы по проектированию вспомогательной многоцелевой платформы ВМФ США, но компания по-прежнему предупреждала об отсутствии отложенного заказа, направляющегося в 2020.Philly Shipyard сообщила, что присуждение контракта NSMV позволит ей восстановить свою рабочую силу в рамках подготовки к началу новой производственной работы, которая должна начаться в начале 2021 года. Общая численность рабочей силы на верфи Philly на полной мощности составляет приблизительно 1200 человек.«Philly Shipyard гордится тем, что TOTE выбрала их для строительства этих сложных судов», - сказал Стейнар Нербовик, президент и исполнительный директор Philly Shipyard, - «Мы благодарны за доверие, оказанное нам TOTE, и за всю поддержку, которую мы получили за последний год, особенно со стороны наших профсоюзов и местных и федеральных заинтересованных сторон. Получение этого заказа является важной вехой в нашей стратегии по изменению положения для государственных и коммерческих проектов. Мы с нетерпением ждем выполнения наших обещаний».
* **Системы электродвижения, энергоснабжения, хранения энергии, а также технологии контроля и автоматизации от ABB станут сердцем первого буксира в Южной Азии, который сможет переключаться между режимом работы на низскоэмиссионных двигателях на сжиженном природном газе (СПГ) и безотходным питанием от аккумуляторной батареи.** Об этом порталу «Морские вести России» сообщили в пресс-службе компании.Оператором буксира, который будет работать в порту Сингапура, является дочерняя компания Sembcorp Marine – Jurong Marine Services. Судно будет построено на верфи Sembcorp Marine и будет сдано к концу 2020 года.СПГ в качестве топлива практически исключает выбросы оксида серы в атмосферу. Портовое управление Сингапура (МРА) также поддерживает инициативы по его использованию в рамках достижения цели Международной морской организации (IMO) по двукратному сокращению выбросов углекислого газа к 2050-му году.Проект знаменателен тем, что система ABB на постоянном токе Onboard DC Grid™ впервые будет установлена на буксире в Южной Азии. Ее применение позволит оптимизировать потребление топлива. Аккумуляторные батареи мощностью 904 кВт/ч обеспечат работу с нулевым уровнем выбросов и сгладят пиковые нагрузки.«Для ABB это прорыв в области технологий накопления и сохранения энергии в сегменте буксиров, а также серьезное признание Onboard DC Grid ™ в качестве оптимального решения для эффективного управления питанием гибридных силовых установок, – комментирует Юха Коскела (Juha Koskela), руководитель направления «Морская промышленность» ABB. – Судовые системы, соответствующие требованиям завтрашнего дня, важны для буксиров и других вспомогательных портовых судов, поскольку именно они будут одними из первых, кому придется столкнутся с неизбежными экологическими ограничениями. Также это прекрасный пример того, как локальная команда следует региональным приоритетам, воплощая в жизнь наше видение «Электрификация. Цифровизация. Связь» (Electric. Digital. Connected).Применение системы ABB Onboard DC Grid ™ позволит двигателям буксира работать на разных скоростях и оптимизировать экономию топлива на каждом уровне нагрузки.Кроме того, благодаря интеграции с источником накопления энергии, батареи смогут обеспечивать питание движительной установки буксира практически мгновенно. Используя возможности Onboard DC Grid™, двигатели на СПГ не будут нуждаться в привязке к фиксированной скорости при динамических нагрузках и смогут подавать энергию при переменных оборотах в минуту (об/мин), что дополнительно повышает эффективность, реагирование и устойчивость буксирных операций.
* **Многоцелевой сухогруз Dremora 1, удлиненный по проекту RSD04L на 24,05 м, спущен на воду 16 апреля 2020 года.** Об этом сообщает пресс-служба Морского Инженерного Бюро, по проекту которого было построено судно. Модернизация судна выполнилась по заказу судоходной компании «Альбатрос». Судно «Dremora 1» проекта 003RSD04/ALB03 было построено в 2008 году в г. Гелиболу (Турция) верфью Aksoy Shipyard. Основная задача удлинения судна на 24,05 м по проекту RSD04L - увеличение дедвейта на меньших осадках (3,8-4,5 м), которые характерны для портов Азовского и Каспийского морей. Вес вставки вместе с крышками - 304 тонн. Дедвейт при осадке 4,20 м вырос до 4772 тонн с 3442 тонны (+ 1330 тонн), при осадке 4,50 м - до 4289 тонны с 3054 тонн (+1235 тонн). Дедвейт при осадке по ЛГВЛ 4,92 м - до 5457 тонн с 3945 тонн (+1512 тонн). После модернизации по проекту RSD04L судно получило класс Российского морского Регистра судоходства - КМ  Ice3 (hull; power at d = 4.55 m) Ice2 (power) R2-RSN АUT3.17 апреля, на ПАО «Завод «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде состоялся спуск на воду седьмого из одиннадцати сухогрузов проекта RSD59 - «Пола Варвара», построенного по заказу Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). После завершения ходовых испытаний «Пола Варвара» будет передана в лизинг судоходной компании ООО «Пола Райз». Об этом порталу «Морские вести России» сообщили в пресс-службе ГТЛК.Нынешняя серия сухогрузов проекта RSD59 является третьей в рамках сотрудничества ГТЛК и завода «Красное Сормово». Контракт на строительство 11 сухогрузных теплоходов был подписан в марте 2019 года.В ходе реализации первого этапа программы ГТЛК по развитию лизинга отечественных судов с государственным софинансированием, стартовавшей в 2018 г., запланировано приобретение 13 судов с финальным сроком поставки не позднее 2021 г. Общий объем инвестиций в первый этап составит 11,8 млрд рублей, в том числе 5,9 млрд рублей бюджетных средств. На 1 апреля 2020 г. фактические инвестиции в программу достигли 9,5 млрд рублей, из которых 3,6 млрд рублей приходится на внебюджетные средства.В декабре 2019 г. программа была пролонгирована на второй этап. В ходе реализации второго этапа запланировано приобретение 15 судов с финальным сроком поставки не позднее 2024 г. Общий объем инвестиций во второй этап составит 14,3 млрд рублей, в том числе 10,7 млрд рублей бюджетных средств.Напомним, что программы ГТЛК действуют за счет бюджетных инвестиций и привлечения внебюджетных источников и направлены на импортозамещение устаревшей иностранной техники и развитие отечественного производства.
* **Минпромторг РФ в 2020 году ожидает сдачи ледокола «Виктор Черномырдин»**, сообщил глава ведомства Денис Мантуров в эфире программы «Действующие лица с Наилей Аскер-заде» на телеканале «Россия 1», передает РИА Новости.ОСК перенесла с конца 2019 года на первый квартал 2020 года планируемый срок передачи «Росморпорту» ледокола «Виктор Черномырдин» на фоне урегулирования всех финансовых и юридических вопросов с заказчиком, а также необходимости получения документов из профильных ведомств, сообщала пресс-служба ОСК в конце 2019 года. Глава ОСК Алексей Рахманов ранее говорил, что из-за существенных изменений в проекте произошло удорожание ледокола.«Я рассчитываю на то, что коллеги из Минтранса нас поддержат, и мы найдем решение для того, чтобы закрыть полностью все контрактные условия, ну и в этом году сдать ледокол основному заказчику – «Росморпорту», - сказал Мантуров.«Сегодня контракт – 8 (миллиардов рублей - ред.). С учетом того, что реально потрачено денег больше 10 миллиардов, мы исходим из того, что контрактная цена должна быть увеличена, исходя из фактических затрат», - добавил он.В ноябре 2018 года на строящемся на тот момент «Викторе Черномырдине» произошел пожар на площади 300 кв. м, в результате которого один человек получил ожоги. ОСК оценивала ущерб в 150 млн руб.Что касается самого инцидента, по словам Мантурова, следствие завершается. «Что касается виновных, это уже ... из следственных органов должны коллеги принимать решение, что касается ущерба, который был понесен, то он полностью был компенсирован за счет своевременно застрахованного судна», - сказал министр.Глава компании-заказчика ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев сообщал в июле 2019 года, что работа по удорожанию контракта не ведется, твердая цена - 7,94 млрд руб. Ледокол «Виктор Черномырдин» за время строительства подорожал в 1,5 раза, до 12 млрд руб., сообщала в июле 2019 года газета «Ведомости» со ссылкой на источники.«Виктор Черномырдин» - один из самых мощных дизель-электрических ледоколов в мире. Судно водоизмещением 22,3 тыс. тонн способно развивать скорость около 17 узлов на чистой воде и проходить льды толщиной до трех метров в сплошном поле со снежным покровом 20 см со скоростью 2 узла на переднем и заднем ходу. Ледокол отличает высокая маневренность, он оснащен системой пневмообмыва корпуса против образования снежно-ледовой корки. Экипаж – 38 человек. Автономность – 61 сутки.Ледокол предназначен для ледокольной проводки и буксировки судов. Способен перевозить и снабжать научные экспедиции в Арктике и Антарктике: на судне размещаются до 90 человек помимо основного экипажа, есть специальные помещения и лаборатории для размещения научного оборудования. Ледокол может выполнять функции пожарного судна.
* По предварительным прогнозам, **наступивший год будет более разнообразным на проекты. Суда станут больше и технически сложнее.** Помимо сдачи рыболовных судов на Выборгском СЗ, Северной верфи, ЛСЗ «Пелла», Адмиралтейские верфи должны спустить на воду головной БМРТ «СТ-192».В конце 2019 года на испытания отправились круизное судно смешанного река – море плавания на 329 пассажиров (первое после 1959 года!) «Мустай Карим» проекта PV300, что строится на заводе «Красное Сормово», и атомный ледокол «Арктика» проекта 22220 Балтийского завода. Сдача обоих судов также намечена на 2020 год.На Дальневосточном заводе «Звезда» должны спустить на воду головной танкер типа «Афрамакс», а Зеленодольский завод запланировал сдачу гидрографических судов проекта BLV03 для Северного морского пути: «Александр Парфёнов» и «Всеволод Пересыпкин».На Окской судоверфи, Невском, Амурском, Зеленодольском заводах, заводах «Вымпел», «Нефтефлоте», «Лотосе» будут продолжать строиться 8 морских грузопассажирских судов и железнодорожных паромов для Дальнего Востока и Балтийского моря, 6 речных и река – море круизных судов, суда на подводных крыльях, речные, морские и пассажирские суда местных линий.Почин поддержат и корабелы «Красного Сормово», Окской судоверфи, Невского завода, «Лотоса», Волжского ССЗ, завода «Нефтефлот» и порта Коломны, которые в сумме должны сдать 25 сухогрузов проекта RSD59 и танкеров RST25 и RST22TP, 6 новых сухогрузных барж и барж-площадок. Все по проектам Морского инженерного бюро.И это далеко не полный перечень всего того нового, что мы надеемся услышать и увидеть в следующем году.
* **VARD (дочерняя компания Fincantieri), поставщик специализированных судов для различных сегментов рынка, подписала контракт на проектирование и строительство судна обслуживания морских ветряных платформ**. Как сообщила пресс-служба группы Fincantieri, судно заказано для компании Ta San Shang Marine Co., Ltd., совместного предприятия судоходных компаний Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (MOL) и Ta Tong Marine Co., Ltd. (TTM).Это первое судно такого типа, которое будет построено для азиатского рынка. Судно будет использоваться при техническом обслуживании турбин морской ветряной электростанции Чжанхуа (Тайвань) энергетической группой компанией Шrsted (Дания). Эта датская группа лидирует в области сегменте возобновляемых источников энергии и морской ветроэнергетики.Получение такого заказа свидетельствует о диверсификации бизнеса VARD, вступлении компании в перспективный сектор альтернативной энергетики наряду с MOL и TTM.Основное назначение судна – это транспортировка персонала и запасных частей в рамках морского ветропарка, а также работа в качестве плавучей базы.Конструкция судна основана на успешном проекте VARD 4 19, разработанном в собственном конструкторском бюро Vard Design совместно с заказчиком и партнерами. Пропульсивная установка будет гибридной, включающей дизель-электрические двигатели, обеспечивающей сокращение расходов на обслуживание и топлива и уменьшение выбросов, а также на улучшение эксплуатационных характеристик и безопасности.Длина судна – 84,4 м, ширина – 19,5 м, вместимость – 87 человек (в одноместных каютах).Судно будет построено на вьетнамской верфи VARD Vung Tau с передачей в эксплуатацию в первой половине 2022 года.
* **Ледокол мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7 для работы в морских портах Балтийского бассейна и Дальнего Востока построят для "Росморпорта".** Ведомство уже объявило тендер на его постройку.Как сообщает пресс-служба Федерального агентства морского и речного транспорта, начальная (максимальная) цена контракта – 7,309 млрд рублей. Подвести итоги конкурса планируется в начале мая 2020 года, а сдать ледокол - до 10 декабря 2024 года."Новый ледокол планируется построить на основе проекта 21900М, разработанного АО КБ "Вымпел". Такие ледоколы хорошо зарекомендовали себя в период эксплуатации в различных условиях, в том числе в Арктических морях. В прошлом году "Росморпорт" уже заключил контракт на строительство до 2024 года аналогичного ледокола с ОАО "Ленинградский судостроительный завод "Пелла" на сумму 7,54 млрд рублей", - говорится в сообщении.
* **Средне-Невский судостроительный завод заключил контракт с ГТЛК на строительство двух пассажирских судов класса "река-море" проекта А45-90.2 для Красноярского края.** Построенные СНСЗ суда будут работать на социально значимом маршруте "Красноярск – Дудинка – Красноярск" на реке Енисей.Теплоход проекта А45-90.2 представляет собой однокорпусное судно с тремя пассажирскими палубами, прогулочной палубой, рулевой рубкой, расположенной в носовой части на второй палубе, с кормовым расположением машинного отделения, трехвальнои? дизельной? энергетической? установкой.Пассажирские суда этого проекта предназначены для перевозки 245 пассажиров в комфортабельных каютах на маршруте протяженностью до 5000 км. Особую роль в проекте играет безопасность, экономическая эффективность и высокий уровень комфорта, отвечающий современным мировым стандартам.На борту судна будут размещены ресторан, бар, фитнес комплекс с двумя саунами, деловой офис и камеры хранения. Для размещения пассажиров на трёх палубах судна предусмотрены четырёхместные каюты III класса, трансформируемые двух-четырёхместные каюты II класса, каюты I класса и класса люкс, а также каюта для лиц с ограниченными возможностями.
* **Второе многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD59 «Петротранс - 5902» для компании «Петротранс» спущено на воду 21 апреля.** Об этом сообщила пресс-служба Морского Инженерного Бюро, являющегося проектантом серии. Судно строится по заказу ПАО «Государственная лизинговая транспортная компания», для судоходной компании «Петротранс».Окская судоверфь строит 15 судов проекта RSD59 (первых пять для судоходной компании «Петротранс», десять следующих - судоходной компании «Астрол»).Суда проекта RSD59 в соответствии с принятой в Бюро классификацией относятся к классу «Волго-Дон макс», имеют максимально возможные для ВДСК габариты. Суда серии могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, контейнерных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 МК МПОГ и Приложения В Кодекса ВС в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.Новый сухогрузный проект RSD59, который выполнен в «сверхполных» обводах уже с двумя сухогрузными трюмами, один из которых имеет рекордную для «Волго-Дон макса» длину, является преемником трехтрюмной серии судов RSD49. Проект разработан на класс КМ  Ice2(hull; power) R2 АUT1-ICS BWM(T) CONT (deck, cargo holds Nos.1,2) DG (bulk, pack) Российского Морского Регистра Судоходства и удовлетворяет всем требованиям международных конвенций, действующим на момент закладки судна. При этом по водоизмещению суда проекта RSD59 являются на сегодняшний день самыми большими из сухогрузных судов, удовлетворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала. При характеристической для ВДСК осадке 3,6 м в реке дедвейт составляет 5320 тонн, наибольший дедвейт в море при осадке 4,706 м - 8144 тонн. Длина наибольшая составляет 141 м, ширина габаритная - 16,98 м, высота борта - 6 м. Вместимость грузовых трюмов 11400 куб. м. Скорость эксплуатационная составляет 10,5 узлов. Автономность плавания в море составляет 20 суток.Экипаж 11 человек, мест 14. Предусмотрена санитарная каюта и каюта для лоцмана. Головное судно (на Окской судоверфи) проекта RSD59 «Петротранс - 5901» заложено 30 июля 2019 года. Второе судно заложено 27 сентября 2019 года, третье судно заложено 30 октября 2019 года, четвертое судно заложено 29 ноября 2019 года, пятое судно заложено 27 декабря 2019 года, шестое судно заложено 28 января 2020 года.
* **Третий из десяти   сухогрузов, строящихся на китайской судоверфи для группы компаний "Астон", крупнейшего экспортера пищевой продукции   в России, спущен на воду**. Об этом сообщает ТАСС."17 апреля 2020 года на китайской судоверфи Jiangsu   Dajin Heavy Industry был спущен на воду третий новый   сухогруз компании "Астон", - говорится в сообщении.   Отмечается, что дедвейт нового судна класса "река-  море", получившего имя "Lydia V", составляет 8 тыс. тонн.   Пополнение флота позволит улучшить логистику компании и   сделать ее продукцию более конкурентоспособной, отметили в   пресс-службе.    В сентябре 2019 года на воду были спущены первые два   сухогруза, построенные для "Астона" китайской судоверфью -   "Diana Maria" и "Yekaterina". Первый сухогруз уже приступил   к работе. Всего компания намерена построить в Китае десять сухогрузов класса "река-море".

**РЕГУЛИРОВАНИЕ СОВРЕМЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ - ЗАЛОГ РАЗВИТИЯ**

В последние годы мы наблюдаем активное развитие судостроения. За счет государственного стимулирования отрасли и участия в строительстве высокотехнологичных судов предприятия приобретают ценный практический опыт работы, растет профессиональный уровень кадров.

Участие в регулировании создания современной морской техники является существенным вкладом в развитие компетенций специалистов Российского морского регистра судоходства, отметил гендиректор организации Константин Пальников. Его слова приводит журнал «Морские порты».

В частности, в последние годы РС значительно увеличил опыт работы с сектором СПГ. Это в свою очередь поможет в развитии отечественного производства

«Регистр сотрудничал с южнокорейскими верфями в сфере проектирования судов высоких ледовых классов: арктического танкера-челнока и газовоза. Консультировали инженеров, не имеющих опыта работы с нашими ледовыми правилами, оценивали проекты на соответствие документам Регистра и МАКО, проводили экспертизу расчетов и конструктивных чертежей. Благодаря участию в постройке целого флота арктических газовозов, инспекторы РС обрели уникальные знания и практические наработки. Уже больше года в Регистре работает отдел технологий морской транспортировки и хранения СПГ, специалисты регулярно проходят обучение в области технологий мембранной системы хранения СПГ», - отметил руководитель.

Вторым существенным вкладом в развитие компетенций Регистра стало активное строительство ледокольного флота.

«В постройке на класс Регистра находятся восемь ледокольных судов, включая три атомных ледокола пр. 22220. Одобрение документации и техническое наблюдение за строительством атомного флота проводит филиал РС по атомным судам, который в прошлом году отметил свое 50-летие. Сегодня можно говорить о самых значительных объемах работы филиала за все время его существования. Для сопровождения текущих проектов его штат был усилен нашими лучшими инженерами-инспекторами в области судостроения», - поделился гендиректор Регистра.

В качестве третьего стимула развития Константин Пальников обозначил рыболовный флот.

«Правила Регистра в этом сегменте долгое время не были востребованы. Необходимо понимать, что интенсивность изменений или уточнений правил обусловлена частотой их применения. Количество строящихся судов растет, и за последние два года нам удалось обновить требования к рыболовным судам в соответствии с тенденциями в области проектирования промыслового флота и текущими потребностями заказчиков», - подытожил руководитель.

*Morvesti.ru*

**СК МЕТИТ В ГОЛОВУ «АДМИРАЛТЕЙСКИХ ВЕРФЕЙ»**

СК решает привлекать его или не привлекать.

Следственной комитет Петербурга решает, возбуждать или не возбуждать уголовное дело о превышении должностных полномочий. Фигурантом его может стать 63-летний генеральный директор "Адмиралтейских верфей" Александр Бузаков. Речь идёт о материале проверки, выделенном из дела о хищении владельцем компании “НовИТ ПРО” Валерием Пшеничным аванса Минобороны на разработку 3D-модели подлодки серии “Варшавянка”. Отметим, что аналогичный выделенный материал уже трансформирован Следкомом Западного военного округа в уголовное дело в отношении капитана второго ранга, начальника представительства Минобороны в Петербурге Владимира Никитина. О совпадениях: по данным нашего издания, торопил возбуждение дела по линии Бузакова на сегодня уже бывший замминистра МВД Алексей Романов. Причём добивался согласия, включая уровень Генпрокуратуры. Но 4 апреля, после обысков у своих заместителей, он написал рапорт. После этой коллизии проверка по Бузакову и ушла из Главного следственного управления ГУ МВД в СК Петербурга. 47news удалось ознакомиться с базой для претензий к прочной фигуре главы монументальных верфей. По данным СПАРК-Интерфакс, оборот за 2018 год (других данных нет) составил 62 млрд рублей, прибыль 294 млн. Александр Бузаков руководит предприятием последние 8 лет. После того как в сентябре 2011 года министр обороны Сердюков подписал с Бузаковым госконтракт весом 41,4 млрд рублей на строительство серии подводных лодок, верфи заключили договор с 51-м Центральным конструкторско-технологическим институтом судоремонта (ЦКТИС) и АО “НовИТ ПРО” на разработку 3D-модели субмарины. После нескольких коррекций на основе калькуляций “НовИТ ПРО” цена составила 967 миллионов. По мнению первоначального следствия по делу Пшеничного, при согласовании цены контракта Бузаков знал "об отсутствии методических и нормативно-правовых актов, определяющих стандарты работ по трёхмерному моделированию вооружения и военной техники, их трудоёмкости и ценообразовании". Якобы понимал, что рыночное регулирование в сфере такого моделирования отсутствует, и определение цены может быть произвольным, со ссылкой лишь на уникальность и сложность работ. В числе процессуальных упрёков ещё один: заключение контракта при отсутствии на "Адмиралтейских верфях" специалистов, способных оценить как предоставленное коммерсантами обоснование цены, так и результат работ. Указывается и мотив – премии, регламентируемые Советом директоров, за выполнение ключевых показателей эффективности по итогам года. Так, за 2013 год она составила 30,7 млн рублей, за 2014 в два раза больше - 64,3 млн, в 2015 по нарастающей 85,8 млн, в 2016 по ниспадающей 64,1 млн, а в 2017 “всего” 33,1 миллиона. То есть, 278 миллионов. (По данным СПАРК, Бузаков - один из пяти членов Совета директоров). Скепсис и во взгляде на подписание дополнительного соглашения от декабря 2015 года, после которого цена контракта возросла до 1 миллиарда 454 миллионов рублей. Отметим, что ранее в деле Пшеничного этой информации не звучало. А произошло подписание, по мнению следствия, после того как исполнитель необоснованно завысил стоимость на 550 миллионов, а заказчик с этим согласился. Акцент: по федеральному законодательству запрещено необоснованное завышение цены, а тем более на гособоронзаказе. Руководитель же предприятия должен действовать "разумно и добросовестно", несёт ответственность за "за нецелевое расходование бюджетных средств". Общий объём средств, перечисленных за создание 3D-модели, оценивается СК в сумму 1 миллиард 62 миллиона рублей. Как сообщал ранее 47news, согласно экспертизе, выполненная “НовИТ ПРО” модель "обладает ограниченным потенциалом и перспективой использования в качестве информационной основы для проведения ремонта и сервисного обслуживания подводной лодки проекта 636". Фактические работы были оценены в 68,4 млн рублей. Все же, исходя из практики и масштаба фигуры генерального директора, усмотреть признаки злоупотребления должностными полномочиями можно. Возбудить уголовное дело сложнее, а судебная перспектива еще туманнее. В пресс-службе "Адмиралтейских верфей" на момент подготовки публикации сообщили, что ситуацию не комментируют. Связаться с Александром Бузаковым не удалось. Редакция готова предоставить ему слово.

Справка:
Владелец “НовИТ ПРО” Валерий Пшеничный в феврале 2018 года умер в изоляторе, куда был помещён по подозрению в хищении аванса Минобороны на проекте "Варшавянка". При этом разгорелся серьёзный спор: Пшеничный ушел добровольно или ему помогли.

*47news.ru*

**«ЗВЕЗДА» ПРИМЕТСЯ ЗА «ЛИДЕР»**

Контракт на ледокол может быть подписан до конца апреля

Как стало известно “Ъ”, дальневосточная «Звезда» и госкорпорация «Росатом» готовятся до конца апреля заключить контракт на сверхмощный атомный ледокол «Лидер» 120 МВт стоимостью 127,6 млрд руб. Все разногласия сняты, остается лишь найти способ в условиях пандемии подписать договор, говорят собеседники “Ъ”. Ледокол, необходимый для круглогодичной навигации по Севморпути, должен быть сдан в эксплуатацию в 2027 году. До конца апреля «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка) и «Росатом» должны заключить контракт на строительство сверхмощного атомного ледокола «Лидер» стоимостью 127,6 млрд руб., рассказали источники “Ъ” в отрасли. Все параметры согласованы, остается лишь понять, как в сложившейся ситуации оформить подписание контракта. Дело в том, что физические лица-подписанты находятся в разных городах и в условиях ограничительных мер из-за коронавируса организовать очное подписание не так просто, уточняет один из собеседников “Ъ”. Два других источника “Ъ” не исключают, что контракт может быть заключен уже на этой неделе. Судно должно быть готово к эксплуатации в 2027 году. На «Звезде» и в «Росатоме» тему не комментировали. На последнем совещании у вице-премьера Юрия Борисова, которое прошло 27 марта, были сняты все разногласия по «Лидеру», рассказывают собеседники “Ъ”. Речь шла о юридических вопросах, касающихся обеспечения контракта: 10 млрд руб., в которые входят конструкторская документация, затраты на банковскую гарантию и расходы на топливо, по нормативным документам не относятся к капитальным вложениям, но де-факто ими являются, из-за чего возникли трудности по согласованию их в рамках федеральной адресной инвестпрограммы. Кроме того, обсуждались спорные моменты по неустойкам в рамках строительства ледокола, добавляет один из собеседников “Ъ”. Атомный ледокол «Лидер» на 120 МВт должен стать самым мощным в мире, вдвое превзойдя сдаваемые сейчас ледоколы типа «Арктика» (ЛК-60). Он должен обеспечить круглогодичную проводку по Севморпути с коммерчески приемлемой скоростью, что необходимо для вывоза на внешние рынки углеводородов. В частности, судно должно способствовать круглогодичному вывозу СПГ с проектов НОВАТЭКа на Ямале и Гыданском полуострове. Ледокол сможет преодолевать льды толщиной до 4,3 м, прокладывая коридор до 50 м шириной, и, как ожидается, проводить караваны на скорости 10–12 узлов. Однако ряд собеседников “Ъ” в отрасли до сих пор высказывают сомнения относительно реальных возможностей ледокола осуществлять проводку с такой скоростью зимой в Восточной Арктике. Борьбу за заказ активно вел входящий в Объединенную судостроительную корпорацию Балтзавод, строящий пять атомных ледоколов на 60 МВт. Также среди претендентов назывался керченский завод «Залив» (входит в корпорацию «Ак Барс» Рената Мистахова). Но в итоге политическим решением «Лидер» передали строящейся на Дальнем Востоке «Звезде», в 2019 году верфь была назначена единственным исполнителем заказа (см. “Ъ” от 28 июля 2018 года и 25 февраля 2019 года). Нулевой этап создания конструкторской документации в 3,5 млрд руб. взяла на себя «Роснефть», эти деньги ей потом должны быть компенсированы из бюджета. Контракт на разработку конструкторской и технической документации для «Лидера» за 3,2 млрд руб. был заключен с ЦКБ «Айсберг», срок исполнения работы — конец 2021 года. В декабре гендиректор ЦКБ Александр Рыжков в интервью газете «Страна Росатом» говорил, что в начале 2020 года планируется передать проект на «Звезду», после чего можно начинать выбирать поставщиков оборудования. Всего планируется построить три «Лидера», но источники финансирования по еще двум ледоколам не найдены. Как сообщали «Ведомости», рассматривалась возможность строительства серии с использованием смешанного финансирования бюджета, банков и «Росатома», или концессия с 25-процентным финансированием от государства. В плане развития инфраструктуры Севморпути до 2035 года говорится, что госкорпорация ожидает ввести в эксплуатацию второй «Лидер» в декабре 2030 года, а третий — в декабре 2032 года. Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев считает, что единственным потребителем круглогодичных ледокольных услуг в центральной и восточной частях Севморпути на обозримую перспективу будет НОВАТЭК. Поэтому, говоря о перспективах круглогодичной навигации следует оценивать не только ледопроходимость ледоколов, а эффективность работы пары ледокол—газовоз. Планируемый на конец мая опытный рейс газовоза Arc7 «Кристоф де Маржери» в восточном направлении в сопровождении ледокола даст возможность получить первые результаты, добавляет эксперт. В «Росатоме» заявили, что круглогодичная навигация в акватории Северного морского пути будет обеспечена раньше ожидаемого срока сдачи «Лидера» — к 2025 году, то есть даже до завершения строительства всех пяти ледоколов типа «Арктика», отмечает господин Григорьев. Планом развития инфраструктуры Севморпути предусмотрен даже более ранний срок: «начиная с навигации 2023 года» будет «обеспечена круглогодичная перевозка пассажиров и грузов в акватории Северного морского пути», заключает он.

*Kommersant.ru*

**48 РЫБОПРОМЫСЛОВЫХ СУДОВ СТРОИТСЯ НА ВЕРФЯХ РОССИИ**

Сегодня в России под наблюдением Российского морского регистра судоходства строится 48 рыболовных судов. Почти все по концепт-проектам иностранных конструкторских бюро.

Так, по документации норвежского КБ Skipsteknisk строятся в сумме 23 судна: 10 БМРТ проекта ST-192RFC для Русской рыбопромышленной компании на Адмиралтейских верфях, 8 судов на Выборгском судостроительном заводе:

• 4 траулера ST-118 (КМТ01) для «Архангельского тралового флота»,

• 2 траулера ST-116XL-FOR для «Фор»,

• 2 траулера ST-116XL (КМТ02) для «НордПилигрим».

Спуск двух головных БМРТ ST-192RFC на Адмиралтейских верфях намечен на 2020 год. Тогда как Выборгский СЗ в этом году уже должен сдать первый КМТ01 «Баренцево море», а на воде у ВСЗ стоят еще два судна: «Норвежское море» и «Норд-Пилигрим» пр. КМТ02.

Плюс еще два траулера для АО «Атлантрыбфлот» и ООО «Компания ЛКТ» будут заложены в 2020 году.

По проектам этого же КБ завод «Красное Сормово» будет строить пять краболовов проекта ST-184AS для Северо-Западного рыбопромышленного консорциума. Стоимость одного судна составит 30–32 млн евро, срок строительства – пять лет. Ранее на этот заказ претендовал ВСЗ, но заказчик предпочел нижегородский завод.

По проектам норвежского же Skipskompetanse ПСЗ «Янтарь» строит три траулера для «Рыбколхоза имени Ленина». В 2019 году предприятие сдало два первых судна серии – «Ленинец» и «Командор», в январе 2020-го начались швартовные испытания на третьем траулере – «Ударник».

В портфеле у Северной верфи 9 контрактов на строительство шести траулеров пр. 170701 для группы компаний «Норебо» по проектам исландского бюро Nautic и еще на четыре траулера проекта МТ1112XL по проекту норвежского бюро Marin Teknikk AS для РК «Вирма» и ООО «Глобус». На 2020 год намечена сдача трех заказов: «Гандвик-1», «Марлин» и «Гандвик-2». В первом полугодии 2021 года предприятие запланировало сдачу ярусолова «Гандвик-3».

ЛСЗ «Пелла» строит три типа судов: три краболова по проекту 03070 разработки ПКБ «Петробалт» – один для компании «Антей» и еще два по заказу сахалинской фирмы «Островной-Краб», четыре траулера пр. 03095 норвежского КБ из Тромсё CRAMACO для компании «Мурмансельдь-2» и еще два траулера пр. 1701 разработки хорватского КБ Navis Concept для компании «ФЭСТ».

Программа 2020 года у предприятия более насыщенная. Помимо передачи заказчику головного краболова 03070 «Русь», заводу предстоит сдать траулер 03095 «Андромеда» и 1701 «Скорпион». Сдача первых серийных судов запланирована на 2021 год.

Еще можно выделить отечественный траулер проекта Т30В, который строит СЗ «Вымпел» по заказу ООО ПТФ «Карелрыба». Проект этого судна готовило собственное КБ завода. 20 ноября 2019 года судно спустили на воду (дату сдачи заказчику пока не уточняли), а после церемонии управляющий директор завода «Вымпел» и председатель правления Ассоциации прибрежных рыбопромышленников и фермерских хозяйств Мурмана Анатолий Евенко подписали соглашение о намерениях заключения контрактов на продолжение серии еще на 10 судов. Однако это пока только намерение.

Плюс ПСЗ «Янтарь» строит пока самое большое судно из тех, что заказаны на отечественных верфях, – БМРТ пр. 5670WSD по проекту Wartsila. В 2019 году предприятие начало резку металла на судно, сдать его заказчику планируется в 2023 году.

*Morvesti.ru*

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

**ЦИА РПСМ Новороссийск - 22.04.2020 CIA SUR**