**24.02.2022 ИНФОБЮЛЛЕТЕНЬ №07**

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

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

**СОДЕРЖАНИЕ**

* Официальная хроника 1
* Судоходство 4
* Экология 6
* Морякам 8
* Безопасность 9
* Происшествия 14
* Порты 15
* Судостроение 18
* Рынки 18

**ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА**

* Российская Федерация приостановила судоходство в Азовском море с 4:00 мск 24 февраля. Эту информацию [ИАА «ПортНьюс»](http://portnews.ru/companies/media-gruppa_portnjus/#_blank) подтвердили в [Росморречфлот](http://portnews.ru/companies/federalnoe_agentstvo_morskogo_i_rechnogo_transporta_rosmorrechflot/)е. Представитель ведомства добавил, что приостановка судоходства в Азовском море введена «до особого указания» по распоряжению Минобороны РФ. В [Росморречфлот](http://portnews.ru/companies/federalnoe_agentstvo_morskogo_i_rechnogo_transporta_rosmorrechflot/)е уточнили также, что каботажное судоходство по Керченскому проливу продолжается. Президент России Владимир Путин рано утром 24 февраля объявил о начале специальной военной операции в Донбассе и вводе войск в ДНР и ЛНР.
* **Посол Украины в Анкаре Василий Боднар назвал способ перекрыть России доступ к проливам Черного моря в случае, если начнутся военные действия,** в беседе с [Reuters](http://www.reuters.com/). Как рассказал Боднар, украинские власти могут обратиться с такой просьбой к турецкому правительству. Доступ к черноморским проливам России могут закрыть на основании Конвенции Монтре, добавил он. По словам посла, это возможно «в случае массированного военного вторжения или же начала военных действий против Украины, то есть когда война будет не только де-факто, но и де-юре». Концентрацию кораблей ВМФ России в Черном море Киев рассматривает как «серьезную угрозу», подчеркнул Боднар. Ранее президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган в беседе с президентом России Владимиром Путиным заявил, что его государство готово внести свой вклад в снижение напряженности на Украине. До этого он говорил, что в сложившейся ситуации Турция не намерена выбирать между двумя странами, но не собирается прекращать сотрудничество с Россией.
* **Транспортная группа FESCO, два судна которой попали под санкции США из-за сотрудничества с Промсвязьбанком, прекращает отношения с ООО «ПСБ Лизинг»**, говорится в сообщении группы. Суда «ФЕСКО Магадан» и «ФЕСКО Монерон» оказались в санкционном списке министерства финансов США исключительно вследствие особенностей финансирования и статуса лизингодателя: оба судна находятся на балансе ООО «ПСБ Лизинг», которое изначально оказалось под санкциями США, отмечается в сообщении. Таким образом, санкции министерства финансов США не относятся ни к одной из компаний FESCO, а включение в санкционный список двух судов, находящихся в лизинге у ООО «ПСБ Лизинг», не связано с деятельностью Группы. В связи с возникшей ситуацией FESCO приступила к выводу судов из лизинга и прекращению отношений с ООО «ПСБ Лизинг», что должно стать основанием для исключения «ФЕСКО Магадан» и «ФЕСКО Монерон» из санкционного списка. FESCO выполняет все взятые на себя обязательства. Морские перевозки осуществляются в штатном режиме. Группа неуклонно соблюдает все международные и российские законы, твердо следуя повестке устойчивого развития и предоставляя клиентам из России и Евразии самые современные логистические решения.
* **Действующий председатель правления A.P. Moller-Maersk Джим Хагеманн Снабе, а также вице-председатель Ане Маерск Маккинни Уггла не будут баллотироваться на переизбрание**. Вместо них на должность председателя подался Роберт Маерск Уггла, а на пост вице-председателя — Марк Энгель, сообщает SeaNews. С 2016 года Роберт Уггла — СЕО A.P. Moller Holding, он также руководит инвестициями в A.P. Moller Group. А Марк Энгель с 2019 года состоит в комитете Совета директоров A.P. Moller-Maersk по преобразованиям и инновациям. Джим Снабе продолжит работу в компании в должности советника следующего председателя правления. Ане Уггла, внучка основателя A.P. Moller-Maersk Group Арнольда Петера Мёллера, входила в Совет директоров компании с 1991 года. С 2003 года — вице-председатель Совета. Также она занимает пост председателя Совета директоров A.P. Moller Holding. Общее годовое собрание акционеров Moller-Maersk состоится 15 марта. Ожидается, что на нем утвердят предложенные кандидатуры.
* **Заместитель председателя правительства Дмитрий Чернышенко рассказал о концепции мастер-плана туристических территорий Сахалинской области.** Он отметил, что увеличению турпотока будет способствовать круизная инфраструктура в городе Корсаков, а также активное продвижение бренда Сахалинской области на российском и международном уровне. Об этом сообщила пресс-служба правительства России. Концепцию, разработанную корпорацией «Туризм.РФ», одобрил губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко. По словам Дмитрия Чернышенко, реализация проектов по созданию современной и безопасной туристической инфраструктуры на Сахалине обеспечит рост турпотока к 2030 году в четыре раза. «**Президент России Владимир Путин назвал опережающее развитие Дальнего Востока ключевым приоритетом.** Правительство активно работает над обеспечением социально-экономического роста в дальневосточных регионах. Сахалинская область – единственный субъект страны, расположенный на островах. Эта особенность, а также удалённость от центральной части России ограничивает его доступность для туристов. Развивать туристический Сахалин необходимо в комплексе – строить отели для всесезонного отдыха, использовать экотехнологии, обеспечивать транспортную связанность территории. Благодаря инструментам национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства» мы сможем решать эти задачи. Ключевыми для развития должны стать всесезонный горнолыжный курорт «Горный воздух» и территория природного экологического туризма «Лагуна Буссе». Основу нового номерного фонда составят комфортные и доступные отели категории «три звезды». Реализация проектов по созданию современной и безопасной туристической инфраструктуры на Сахалине обеспечит рост турпотока к 2030 году в четыре раза. По оценкам корпорации «Туризм.РФ», остров смогут ежегодно посещать более 1 миллиона человек – россиян и иностранных туристов», – сообщил Дмитрий Чернышенко. **Отмечается, что популярность Сахалина среди туристов растёт**. Сейчас чаще всего регион посещают гости из Москвы, Санкт-Петербурга, а также крупных городов Дальнего Востока. Это любители активного отдыха (лыж, велосипедов) и путешественники, которых привлекает природная уникальность региона. Есть и гости из Японии, Южной Кореи, США и Китая. В среднем туристы проводят на острове четыре дня и тратят 5–5,5 тыс. руб. в сутки на человека. Большинство поездок организуют самостоятельно и предпочитают останавливаться в гостиницах на срок до четырёх ночей. «Проект мастер-плана – это очередной этап нашей совместной работы с Сахалинской областью, соглашение о сотрудничестве с которой было заключено осенью 2021 года. Комплексное планирование развития Сахалина как нового туристического центра на Дальнем Востоке предполагает совместную работу над развитием транспортной составляющей и инфраструктуры гостеприимства с Минвостокразвития, Минстроем, администрацией региона. Все эти меры позволят повысить привлекательность региона как для путешественников из России, так и для гостей из-за рубежа», – отметил генеральный директор корпорации «Туризм.РФ» Сергей Суханов.
* **Управление по конкуренции и рынкам Великобритании (CMA), Министерство юстиции США, Комиссия по конкуренции и защите прав потребителей Австралии, Канадское управление защиты конкуренции и Комиссия по торговле Новой Зеландии сформировали рабочую группу для выявления и расследования антиконкурентного поведения и сговора в транспортно-логистической индустрии.** Согласно заявлению, опубликованному CMA, создание рабочей группы было обусловлено растущими опасениями, связанными с ростом цен в результате массовых срывов и перебоев в цепочках поставок, в то время как многие предприятия и бизнесмены прилагают огромные усилия к тому, чтобы минимизировать последствия кризиса. “Это глобальные проблемы, которые лучше решать вместе. При поддержке и c информацией наших партнеров из других стран по всему миру мы можем вмешаться и принять меры, если обнаружим доказательства нарушений законодательства о защите конкуренции”, — сказал Майкл Гренфелл, исполнительный директор CMA. В заявлении CMA приглашает компании и частные лица направлять в ведомство любую информацию, которая может быть подтверждением подобного рода нарушений. Министерство юстиции США дополнительно объявило о совместной с ФБР программе, инициированной с целью “защиты американцев от картельных сговоров в условиях логистического кризиса”. “Продолжающиеся масштабные сбои по всем цепочкам поставок, связанные с пандемией COVID-19, предоставили преступникам возможность вступать в сговор и завышать цены для клиентов”, — заявил помощник директора отдела уголовных расследований ФБР Луис Кесада. Splash отмечает, что Министерство юстиции США на протяжении двух лет проводило расследование сговора линейных операторов и закрыло его в феврале 2019 без предъявления каких либо обвинений и наложения штрафов. Однако с тех пор подозрения в спекуляциях и ценовом сговоре операторов укрепились на фоне беспрецедентных прибылей логистической индустрии во время пандемии. В сентябре прошлого года антимонопольные регуляторы судоходной индустрии ЕС, США и Китая провели виртуальную встречу, на которой обсудили эти претензии, однако постановили, что достаточных доказательств нарушения законодательства о конкуренции нет. Шквал критики уже заставил линейную индустрию прекратить деятельность Box Club — закрытого клуба, на заседаниях которого последние 50 лет регулярно встречались за закрытыми дверями руководители всех основных контейнерных линий. Курирующий в Международном транспортном форуме (ITF) в рамках Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) направление “Порты и Судоходство” Олаф Мерк поддержал идею совместного расследования регуляторов. Комментируя эту инициативу для Splash, он сказал: “Координация в области контроля и регулирования линейных перевозок давно назрела. Это глобальная отрасль, но не существует глобального подхода к регулированию конкуренции в линейных перевозках. Подобные инициативы могут помочь устранить этот пробел”.
* **В Евросоюзе с 1 марта рекомендуют ввести новые правила въезда туристов в условиях Covid-19.** Например, переболевших коронавирусом предложили приравнять к вакцинированным. Европейский совет, высший политический орган Евросоюза, 22 февраля обнародовал новые правила въезда в страны ЕС из третьих государств в условиях пандемии Covid-19. Членам Евросоюза рекомендовали с 1 марта разрешить любые поездки иностранцев, если они прошли полную вакцинацию от Covid-19, переболели коронавирусом или едут из стран, которые внесены в зеленый список ЕС. Сейчас некоторые страны Евросоюза запрещают вакцинированным гражданам некоторых стран въезд с туристической целью. Европейский совет рекомендует снять ограничения для вакцинированных в случае, если введенный препарат одобрен в Европе или Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ). Европа будет признавать сертификат о вакцинации на 14-й день после прививки. Срок действия документа составляет 270 дней. Увеличить срок его действия можно после получения бустерной прививки. Переболевших коронавирусом еврочиновники предложили приравнять к вакцинированным. Справка о выздоровлении будет действительна 180 дней.

Странам ЕС также разрешили требовать ПЦР-тесты и вводить карантин для путешественников, которые сделали прививку одобренной ВОЗ вакциной, если ее не одобрили в Европе. Аналогичное требование может применяться к переболевшим. От тестов освободят туристов, которые сделали прививку одобренной в ЕС вакциной и имеют сертификат о вакцинации европейского образца. Взрослые, которым разрешен въезд в ЕС, смогут брать с собой невакцинированных детей до 18 лет.

Европейский совет предлагает ничего не требовать от детей до 6 лет.

Детям от 6 до 18 лет потребуется сдать ПЦР-тест перед вылетом. Также странам ЕС позволили вводить дополнительные требования для детей от 6 до 18 лет - тесты по прилету и карантин.

Кроме того, Евросоюз формирует зеленый список третьих стран с допустимым уровнем заболеваемости Covid-19 и обновляет его каждые две недели. Если страна попадает в этот список, то ее граждане даже без вакцинации могут въезжать в некоторые страны ЕС.

Сейчас Европейский совет изменил критерии формирования списка. Допустимый уровень заболеваемости Covid-19 за последние 14 дней повысили с 75 до 100 случаев на 100 000 населения.

Новые правила являются рекомендацией для стран Евросоюза. Это не означает, что все участники объединения начнут применять их с 1 марта. В каждом случае перед планированием поездки нужно уточнить актуальные правила въезда в страну назначения.

**СУДОХОДСТВО**

* В отчете Управления энергетической информации США (EIA) говорится, что **еженедельный экспорт сжиженного природного газа (СПГ) по итогам уходящей недели сократился на четыре танкера-газовоза по сравнению с прошлой неделей.** В период с 10 по 16 февраля 2022 г. Соединенные Штаты покинули 23 морских СПГ-газовоза, сообщило EIA в своем еженедельном отчете об экспорте СПГ. Это на четыре судна меньше, чем на прошлой отчетной неделе. Восемь СПГ-танкеров вышли из перевалки Сабин, пять - из Фрипорта, четыре - из Кэмерона, три - из Корпус-Кристи, два - из Коув-Пойнт и один - с острова Эльба. Их общая вместимость составила 85 млрд. куб. футов (2,41 млрд. куб. м). Спотовая цена Henry Hub выросла с $4,06 за миллион британских тепловых единиц (MMBtu) в прошлую среду до $4,39/MMBtu на этой неделе ($145,35 и 156,16 за тыс. куб. м соответственно). Поставки природного газа на объекты экспорта СПГ в США в среднем составили 12,6 млрд. куб. футов в сутки (0,34 млрд. куб. м/сут.), что на 0,2 млрд. куб. футов в сутки выше, чем неделей ранее. Как сообщал enkorr, Европейский Союз (ЕС) в 2021 г. закупил в США рекордный объем СПГ - более 22 млрд. куб. м.
* **Правительство Австралии планирует возобновить морские круизы после двухлетней паузы, связанной с пандемией COVID-19.**Сейчас правительство страны совместно с круизными линиями работает над документами для возобновления круизов, сообщает Fleetmon. Изначально министр здравоохранения Австралии Грег Хант объявил о продлении чрезвычайной ситуации в связи с пандемией до апреля текущего года, но затем пересмотрел свое решение.  Круизы в Австралии приостановили весной 2020 года после нескольких вспышек COVID-19 на борту круизных лайнеров. Теперь круизные компании рассчитывают, что спустя два года смогут объявить расписание круизов по Австралии на лето.
* **АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» (АО «Волга-флот») вошло в состав ассоциации «Порт Гамбург Маркетинг е.В.»** (Port of Hamburg Marketing) — одного из ведущих маркетинговых объединений в сфере транспортного бизнеса, промышленности и торговли. Об этом сообщила пресс-служба судоходной компании. Ассоциация Port of Hamburg Marketing, объединяющая сегодня в своем составе более 290 компаний, ориентирована на общие интересы европейских, международных и российских предприятий, работающих на рынке логистики и грузоперевозок. Для Волжского пароходства членство в ассоциации открывает новые возможности для расширения контактов с европейскими партнерами и перспективы получения качественной отраслевой аналитики на основе статистики порта Гамбург. Особое значение для обеих сторон будет иметь совместная работа и участие в профильных мероприятиях, международных выставках и конференциях, на которых обсуждается широкий спектр актуальных отраслевых тем и современных рыночных тенденций. «Деятельность ассоциации Port of Hamburg Marketing — идеальная маркетинговая площадка для наращивания контактов с первоклассными грузовладельцами и фрахтователями, которые заинтересованы в экспортно-импортных перевозках. Мы считаем, что участие Волжского пароходства в данном международном сообществе позволит предоставить нашим партнерам и клиентам максимальное количество информации о наших возможностях, расширит конкурентные позиции компании и станет дополнительным инструментом для построения перспективного бизнеса», — прокомментировал решение о вступлении в ассоциацию коммерческий директор Волжского пароходства Игорь Алёшкин.

*АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из крупнейших судоходных компаний в России, образованная в 1843 году. В операционном управлении пароходства находится порядка 250 грузовых судов суммарным дедвейтом более 1,4 млн тонн. Объем перевезенных грузов в 2020 году — более 14,5 млн тонн. Перечень оказываемых услуг включает перевозки навалочных, генеральных, наливных и проектных грузов на внутренних водных путях России, в сообщении «река-море» и международных морских направлениях.*

*Ассоциация «Порт Гамбург Маркетинг е.В.» (Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) – маркетинговая организация Порта Гамбург, основанная в 1985 году. Основная цель деятельности структуры ННМ — устанавливать и развивать деловые контакты с представителями промышленности, торговли и транспортного бизнеса в соответствии с потребностями компаний, которые являются членами ассоциации.*

* **Впервые в истории арктической навигации в это время года атомный ледокол «Арктика» ФГУП «Атомфлот» провел с востока на запад суда ледового класса Arc5 теплоходы «Инженер Трубин», «Полар Кинг» и атомный контейнеровоз «Севморпуть».** Как сообщает пресс-служба Росатома, 19 февраля единственное в мире транспортное судно с ядерной энергетической установкой самостоятельно продолжило движение, а ледокол «Арктика» в Обь-Енисейском районе передал караван из двух судов атомоходу «Ямал». Спустя двое суток караван вышел из акватории Северного морского пути у западной кромки льдов Карского моря. Дизель-электрический ледокол «Капитан Драницын» оказал содействие в проведении операции. «Штаб морских операций ФГУП «Атомфлот» и экипаж атомного ледокола «Арктика» продемонстрировали высокий профессионализм, отличное взаимодействие в принятии оперативных решений при обеспечении проводки каравана судов, – отметил первый заместитель генерального директора ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица. – Сегодня мы можем с уверенностью сказать, что в это время года под проводкой атомного ледокола суда ледового класса Arc5 могут преодолеть всю акваторию Северного морского пути». 9 февраля из порта Певек атомный ледокол «Арктика» начал проводку теплоходов «Инженер Трубин» и «Полар Кинг» при поддержке дизель-электрического ледокола «Капитан Драницын» Спустя двое суток в Восточно-Сибирском море в состав каравана вошел атомный контейнеровоз «Севморпуть». Единственное в мире транспортное судно с ядерной энергетической установкой следовало из Владивостока в порт приписки Мурманск. «Из-за малых глубин и особых гидрометеорологических условий в Восточно-Сибирском море ледовая обстановка наиболее сложная, – сказал капитан атомного ледокола «Арктика» Василий Губкин. – Атомный контейнеровоз «Севморпуть» ожидал нашего подхода, но, войдя в караван без проблем, продолжил движение. Это уникальное судно обладает ледокольными обводами, а его носовая оконечность позволяет эффективно идти во льдах. Нашему экипажу проводка каравана дала уникальный опыт и подтвердила исключительные возможности атомного ледокола проекта 22220». В настоящее время теплоходы «Инженер Трубин» и «Полар Кинг» следуют в Архангельск. Атомный контейнеровоз держит курс на порт погрузки Мурманск. Атомный ледокол «Ямал» направляется к причалам ФГУП «Атомфлот» для плановой смены экипажа. Головной универсальный атомный ледокол «Арктика» продолжает работы в Обь-Енисейском районе Северного морского пути.
* **Число круизов у берегов Камчатки при создании необходимой инфраструктуры может быть увеличено с планируемых в 2022 году 20-25 до 120 к 2030 году**. При этом пассажиропоток должен возрасти почти в пять раз - до 25 тыс. человек, следует из представленных в ходе круглого стола "О реализации Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года" в Совфеде слайдов презентации министра туризма Камчатского края Владимира Русанова, передает ТАСС. "Создание комплексной инфраструктуры на Камчатке обеспечит устойчивую динамику роста ключевых показателей к 2030 году. Возможно увеличение пассажиропотока с планируемых в 2022 году 20-25 круизов с 4-5 тыс. пассажиров - до 120 круизов с 25 тыс. пассажиров за круизный сезон - к 2030 году", - сказано в тексте презентации. Поясняется, что во время выполнения этих круизов, предположительно, активизируется посещение всех 26 морских особо охраняемых территорий и акваторий всей Арктики и Дальнего Востока. Кроме того, будут задействованы 8-10 аэропортов для смены пассажиров. "Сейчас одно из самых новых направлений, которое развивается очень быстрыми темпами, - экспедиционный туризм, тот вид туризма, которому не нужна какая-то инфраструктура прибрежная, наоборот, отсутствие этой инфраструктуры вызывает наибольший интерес среди операторов, которые оказывают услуги по экспедиционному туризму", - добавил Русанов. В 2021 году количество российских и иностранных туристов в Камчатском крае превысило показатель 2020 года на 48% и составило 245 380 тыс.
* **Транспортная группа FESCO запускает новый сервис Japan Trans Siberian Line 2 (JTSL 2) в дополнение к уже существующей линии JTSL**. Маршрут свяжет Владивостокский морской торговый порт (ВМТП, входит в Транспортную группу FESCO) с японскими портами Тояма, Хаката, Кобе и Йокогама. Линию будет обслуживать контейнеровоз «ФЕСКО Янина» вместимостью 962 TEU. Продолжительность одного рейса составит 14 дней. В FESCO отметили, что новый сервис открыт для поддержки роста транзитных перевозок из Японии в Россию, поскольку по итогам 2021 года грузопоток по этому направлению увеличился в 10 раз в сравнении с 2020 годом - до 885 TEU.
* **В 2021 году сбои в цепочках поставок увеличились на 88% — на это влияли рыночные факторы, приостановки производств и пожары**. Американской компания Resilinc опубликовала очередной отчёт по мониторингу цепочек поставок. Как отмечают в Resilinc, среди основных причин сбоев – слияния и поглощения. За ними следуют продажа бизнеса, сбои (приостановки) производства, смены руководства, пожары на заводах. Замыкает список дефицит комплектующих и производственных материалов. В 2021 году также зафиксировано наибольшее количество пожаров на производстве. Рост пожаров на предприятиях компания связывает с пробелами в законодательстве и нехваткой квалифицированной рабочей силы. Кроме того, на цепочки поставок также повлияли экстремальные погодные явления (+130% к 2020 году) и кибератаки (рост на 143%). При этом, как отмечают в Resilinc, в 2021 году факторы, связанные с пандемией и сектором здравоохранения в целом, на сбои в цепочке поставок повлияли в меньшей степени (-68% по отношению к 2020 году).
* **Чистый (неаудированный) убыток Tallink Grupp за 2021 год сократился почти вдвое - до 56,6 млн евро в сравнении с показателем 2020 года,** следует из финансового отчета компании за 2021 год. В первый год пандемии чистый убыток достигал 108,3 млн евро. Оператор грузопассажирских паромных линий сообщил, что неаудированная консолидированная выручка группы за отчетный период увеличилась на 8% - до 476,9 млн евро, а EBITDA составила 58,3 млн евро (в 2020 году – 8 млн евро).
 Пассажиропоток за 2021 год снизился на 21% - до 3 млн человек, при этом количество перевезенных грузов увеличилось на 2,6%. Во II полугодии 2021 года Tallink Grupp удалось получить прибыль, несмотря на трудности, с которыми столкнулись паромные операторы, и общее снижение пассажиропотока из-за сохраняющихся ограничений на перемещения. Отчасти, компания объясняет такой положительный результат возобновлением перевозок после 15 месяцев простоя на паромном сообщении Таллин-Стокгольм в июле 2021 года. Также в августе возобновились рейсы (после 16-месячной приостановки) на маршруте Хельсинки-Стокгольм. Это позволило привлечь пассажиров на фоне снижения летом 2021 года распространения вируса и временного ослабления ограничений на поездки в III квартале 2021 года. На положительных финансовых показателях компании во II полугодии, сказалось заключение тайм-чартерных соглашений на фрахт паромных судов Victoria I и Romantika в Средиземном море в середине года, а также Silja Europa и Romantika для перевозок пассажиров на конференцию ООН по климату в Глазго в конце 2021 года. Ключевым инвестиционным проектом компании остается строительство нового челночного парома MyStar, который был спущено на воду в 2021 году. Передача судна запланирована на 2022 год. Tallink Grupp продолжила инвестировать в техническое обслуживание своих паромов и программное обеспечение, в проекты развития, например, запуск франшизы Burger King в странах Балтии. За 2021 год общий объем инвестиций Tallink Grupp достиг 20,2 млн евро. Правление Tallink Grupp приняло решение, в качестве мер по обеспечению ликвидности в 2021 году, отменить выплату дивидендов. Такое же решение ожидается и в 2022 году. По состоянию на 31 декабря 2021 года у Tallink Grupp было 37,334 акционера, из которых 9,571 являются акционерами биржи Nasdaq Helsinki.

**ЭКОЛОГИЯ**

* [**Росприроднадзор**](http://portnews.ru/companies/federalnaja_sluzhba_po_nadzoru_v_sfere_prirodopolzovanija/#_blank)**при обследовании водоохранной зоны и акватории Черного моря, примыкающей к границам муниципального образования город Новороссийск Краснодарского края выявил факт загрязнения отходами.** Об  этом говорится в сообщении ведомства. Установлено, что на акватории морского порта в районе Пристани № 3 у причала № 22 ошвартовано судно – сухогруз Julia (IMO 9310434). На судно с береговых сооружений осуществляется погрузка зерна. При погрузке допущено попадание зерновой пыли и лузги (отходов производства и потребления) на поверхность акватории Черного моря. При этом мероприятия по уборке (очистке) акватории от скоплений отходов производства и потребления не осуществляется. Общая площадь загрязнения и составила 81 кв. м. Скопления отходов наблюдались на площади более 10 кв. м. В настоящее время проводится комплекс мероприятий, направленных на установление лиц, допустивших загрязнение акватории Чёрного моря, для дальнейшего привлечения их к административной ответственности. Ведется работа по расчету размера вреда, причиненного водному объекту.
* **Правительство РФ поддержало проект закона о повышении ответственности за экологические нарушения при перевалке угля в портах.** Документ включает ряд мер в отношении компаний, в том числе увеличение штрафов и возможность приостановки работы предприятий, сообщили журналистам в пресс-службе вице-премьера РФ Виктории Абрамченко, передает ТАСС. Правительственная комиссия по законопроектной деятельности поддержала соответствующий проект, подготовленный Минприроды. Предлагаемые изменения направлены на улучшение санитарно-эпидемиологической и экологической ситуации в портах, где идет работа по перевалке, дроблению и сортировке угля. «Документ предусматривает поправки в Кодекс об административных нарушениях (КоАП), которые повышают ответственность компаний за допущенные нарушения. Размер штрафов увеличивается на порядок, а за повторное нарушение вводится ответственность вплоть до приостановки деятельности предприятия», – отметили в пресс-службе. Действующие штрафы за экологический ущерб от перевалки угля для юридических лиц составляют от 10 до 20 тыс. руб. Законопроект предусматривает их увеличение до 100–200 тыс. руб. за невыполнение в срок требований надзорных органов, а за повторное правонарушение штрафы составят 300–600 тыс. руб. или деятельность предприятия будет приостановлена на срок до 90 суток. «Принятие законопроекта повысит ответственность компаний, а также закрепит правовой механизм, который обяжет бизнес устранять выявленные нарушения. Граждане, живущие вблизи портов, не должны испытывать негативных последствий от деятельности компаний и дышать угольной пылью. Сегодня доступны технологии, позволяющие провести модернизацию и максимально снизить нагрузку на окружающую среду», – подчеркнула Абрамченко, слова которой приводит пресс-служба.
* **Solstad намерена сократить углеродный след своего флота из 90 судов, заключив соглашение о сотрудничестве в этой сфере с копрорацией Wartsila**, говорится в сообщении корпорации. Цель состоит в том, чтобы достичь 50% сокращения выбросов CO2 к 2030 году. Партнерство рассматривается как ключ к поиску правильных решений. Соглашение направлено на выявление, оценку и внедрение решений, которые позволят повысить топливную экономичность и значительно сократить выбросы парниковых газов (ПГ) с морских судов Solstad. Каждое судно будет оценено на предмет соответствующих решений, возможных улучшений в эксплуатации и соображений по продлению срока службы. Компания надеется достичь полной углеродной нейтральности к 2050 году.
«Сотрудничество имеет важное значение, если мы хотим внедрить решения, необходимые для успеха в рамках происходящего «зеленого сдвига». По этой причине мы в Solstad сотрудничаем с перспективными компаниями, такими как Wärtsilä, которые обладают необходимыми знаниями, опытом и инновационными технологиями», - говорит Тор Инге Дейл, руководитель отдела устойчивого развития Solstad Offshore. «У Solstad есть четкая и амбициозная стратегия стать владельцем и оператором самого экологичного флота судов в отрасли... Поскольку универсальное решение не будет применимо к каждому судну, работая вместе, мы намерены найти то, что работает лучше всего и наиболее эффективно в каждом конкретном случае. Мы рассматриваем это как план достижения наилучших возможных результатов», - добавляет Катон Эспере, руководитель отдела продаж Wärtsilä Норвегия. Solstad систематически работает над сокращением выбросов с 2009 года, как с помощью оперативных мер (зеленые операции Solstad), так и с помощью технических усовершенствований. На сегодняшний день это привело к снижению среднего расхода топлива на одно судно более чем на 20%. Ожидается, что дальнейшее снижение до 50% будет достигнуто за счет оптимизации энергоэффективности и переоборудования судов для работы на альтернативных видах топлива, таких как водород, аммиак и метанол. Кроме того, новые конструкции судов должны с самого начала обеспечивать низкий или нулевой уровень выбросов. Компания Wärtsilä обладает опытом разработки и внедрения новых экологически чистых энергетических решений для морского сектора. Около 30 лет назад компания впервые начала использовать СПГ в качестве жизнеспособного морского топлива, которое с тех пор получило широкое распространение. Компания создала первый в мире двигатель внутреннего сгорания, успешно работающий на топливной смеси с 70% содержанием аммиака. В настоящее время компания разрабатывает возможности для использования еще более высоких пропорций топлива. Являясь одним из основных участников проекта ЕС SHIPFC, компания Wärtsilä вносит свой вклад в разработку первого в мире морского судна без выбросов, работающего на топливных элементах, работающих на аммиаке. «Еще слишком рано определять, какие решения окажутся наиболее подходящими для достижения целей сокращения выбросов парниковых газов, предусмотренных Solstad. Однако весьма вероятно, что будущие решения для двигателей, работающие на новых альтернативных видах топлива, таких как аммиак и/или метанол, станут ключевыми факторами, поскольку эти виды топлива станут широко доступными для бункеровки», - говорит Рой Х. Ставланд, старший менеджер по продажам Wärtsilä. Wärtsilä первоначально будет советником и техническим экспертом Solstad. Соглашение также позволяет компании выступать в качестве возможного поставщика выбранных решений по обезуглероживанию.
* Классификационное общество RINA объявила о принципиальном одобрении (AIP) танкера типоразмера MR, работающего на водороде, шведского проектного бюро FKAB Marine Design, говорится в сообщении RINA. Это первый проект, получивший AIP, на котором применяются рабочие в настоящее время технологии и виды топлива, который достигает целей IMO 2050. Судно типоразмера MR, работающее на сжиженном газе и водороде, является результатом совместного проекта с ABB и Helbio (дочерней компанией Metacon AB). Антониос Тракакис, технический директор по морским перевозкам Греции в RINA, сказал: "Эта новая конструкция позволяет использовать водород в качестве топлива сегодня без необходимости бункеровки и хранения на борту и превышает целевые показатели IMO 2050 по снижению углеродоемкости на 70%". Конструкция танкера основана на объединении сжиженного природного газа (СПГ) с паром в газовом риформере Helbio для разделения молекул СПГ на водород и CO2. Затем водород непосредственно используется для питания двигателей внутреннего сгорания и топливных элементов в гибридной судовой энергетической системе компании ABB. CO2 улавливается путем расщепления молекул СПГ, а не из выхлопных газов. Любое решение, направленное на сокращение выбросов CO2 на судах сегодня, должно обеспечивать конкурентоспособный рейтинг Индекса углеродоемкости (CII), который имеет все более жесткие пороговые значения к 2030 году на протяжении всего срока службы судна, а не только при приближении к 2050 году. Это может оказаться существенным ограничением для обычных судов, построенных с намерением быть модернизированными через 10-15 лет после поставки. Используя эту конструкцию, можно постепенно увеличивать потребление водорода для поддержания наивысшего уровня CII в течение всего срока службы судна, снижая выбросы CO2. Утилизация углерода станет жизненно важной технологией будущего для достижения глобальных целей по обезуглероживанию во всех секторах. Концепция не потребует, чтобы технология удаления углерода на суше была доступна до 2032 года. Андреас Хагберг, руководитель отдела продаж и маркетинга FKAB, прокомментировал: “Концепция является революционной, поскольку она не требует какой-либо водородной инфраструктуры на борту. Водород создается на борту судна, и все необходимое оборудование может быть легко установлено на палубе, так что судовладельцы могут переоборудовать существующие суда. Топливные элементы были специально разработаны для получения большей мощности и меньшего количества выбросов”. CO2 сжижается криогенным паром из сжиженного природного газа и может использоваться в качестве инертного газа для танкера. Никакой дополнительной бункеровки, кроме обычного сжиженного природного газа, не требуется. Полученный водород может быть использован для питания основного двигателя, или топливных элементов, или гибрида того и другого. AiP охватывает гибридный вариант. Тракакис заключил: “Теперь, когда концепция была перенесена в реальный мир с помощью реально применимого проекта с рейтингом CII A, это открывает возможности для сокращения выбросов в гораздо более короткие сроки. AiP предназначен для танкера MR, но технология может быть применена к широкому спектру типов и размеров судов”.

**КРУПНАЯ ЯПОНСКАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ ВНЕДРИТ ЖЕСТКИЕ ПАРУСА РАДИ ЭКОЛОГИИ**

Внедрить систему «жестких парусов» на своих судах для сокращения выбросов парниковых газов планирует вторая по величине судоходная компания Японии Mitsui O.S.K. Lines (MOL), 18 февраля сообщает Nikkei Asia. Армированный волокнами пластиковый парус больше похож на вертикально стоящее крыло самолета. Он позволяет задействовать силу ветра в качестве дополнения к обычным силовым установкам. MOL надеется, что эта технология станет одной из тех, что поможет сократить выбросы парниковых газов группы до нуля в течение следующих трех десятилетий. Паруса имеют 52 метра в высоту и 15 метров в ширину. По оценкам компании, каждый из них сократит выбросы парниковых газов примерно на 5% на маршрутах Япония-Австралия и примерно на 8% в рейсах на западное побережье США. По оценкам, выбросы парниковых газов от мировой судоходной отрасли равны выбросам от всей Германии, и судоходные компании столкнулись с давлением со стороны экологических активистов, которые требуют от них активизации усилий по снижению выбросов углекислого газа до нуля. MOL разработала систему совместно с судостроительной компанией Oshima Shipbuilding. В пилотном режиме новый парус будет установлен на перевозящем уголь грузовом судне. По иронии, одной из основных мишеней экологов в Японии является отказ от использования угля. Парус можно регулировать по высоте: он может быть разложиться на полные 50 метров или сложен до четверти этой высоты. В случае необходимости его можно повернуть параллельно. Компьютерная система должна управлять парусом автоматически. Датчики отслеживают силу и направление ветра, чтобы определить оптимальный угол поворота паруса и его высоту. Парусом также можно управлять вручную в особых ситуациях, например, при неисправности системы. Первый корабль будет оснащен одним таким парусом, но в будущем MOL планирует устанавливать по несколько парусов на корабль. В 2021 году группа MOL вслед за правительством страны объявила о плане по сокращению выбросов парниковых газов до нуля к 2050 году. Для этого к 2030 году она планирует перевести 90 судов своего флота с мазута на сжиженный природный газ. Еще 110 судов компании должны будут работать на топливах, не выделяющих углекислый газ при сгорании, включая аммиак и водород. MOL также успешно испытала судно, которое может приводиться в движение электродвигателем с системой водородных топливных элементов при стихании ветра. Водород производится электролизом и хранится, пока судно приводится в движение ветром. Водород отделяется от воды с помощью электричества от турбины, прикрепленной под корпусом.

MOL планирует завершить испытания парусной системы к 2025 году на корабле длиной около 60 метров, прежде чем применять результаты на крупных грузовых судах.

*rossaprimavera.ru*

**МОРЯКАМ**

* **Суэцкий канал занял первое место в коррупционном рейтинге MACN.** Ассоциация по борьбе с коррупцией в морской индустрии Maritime Anti-Corruption Network (MACN) опубликовала результаты 10-летнего сбора данных о коррупции в мировых портах. В настоящее время в системе MACN зафиксировано около 50 000 сообщений об инцидентах, связанных с вымогательством, вымогательством взяток и "презентов" у экипажей международных судов в более чем 1000 портов в 149 странах мира. Первое место в коррупционном рейтинге MACN занимает Суэцкий канал, где зафиксировано 1795 случаев вымогательства, 565 из которых происходили от лоцманов. В топ-пять лидеров по взяточничеству также вошли порты Египта, Индонезии и Нигерии. Традиционно у экипажей судов, входящих в коррумпированные порты, требуют сигареты, алкоголь или наличные деньги. По данным MACN, чаще всего вымогательством занимаются портовые власти (20,9%), лоцманы (16,5%), таможенники (12,7%) и портовые агенты (8,2%). В MACN отметили, что во время пандемии Covid-19 количество инцидентов вымогательства сократилось, скорее всего, из-за сокращения личного взаимодействия экипажей с портовыми властями и более широкого внедрения электронных систем для оформления прихода судов и таможенной очистки грузов.

**МЕЖДУ РОССИЙСКИМИ И УКРАИНСКИМИ ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖЕЙ НЕ ВОЗНИКАЕТ КОНФЛИКТОВ НА ПОЛИТИЧЕСКОЙ ПОЧВЕ**

*(статья от 11 февраля 2022)*

Со времени обострения отношений между их странами в 2014 году, российские и украинские моряки живут и работают бок о бок на борту судов без особых конфликтов. Гораздо большее беспокойство у судовых менеджеров вызывает рост заболеваемости омикроном и сомнения некоторых моряков в отношении вакцинации.

Российских и украинских моряков по большей части не беспокоит страх перед войной между их странами, говорят в компании Danica Crewing Services. В этой компании работает около 1800 моряков, из которых около 80% составляют русские и украинцы. Её управляющий директор Хенрик Йенсен говорит, что моряки обеих национальностей пользуются все большим спросом, поскольку ограничения на поездки, связанные с пандемией, ограничивают приток рабочей силы из других стран, таких как Филиппины, например. Он добавил, что недостатка в русских или украинских моряках нет, и что между российскими и украинскими членам экипажей почти не было конфликтов на политической почве. «У нас было, может быть, один-два случая в год, когда возникали конфликты на националистической почве», — сказал он в интервью. «На данный момент этот вопрос остро не стоит».

Генеральный секретарь InterManager Куба Шимански сказал, что существует общая обеспокоенность по поводу угрозы войны, но моряки не паникуют. «Многие из тех, с кем я разговаривал, считают, что в 2014 году ситуация была намного хуже, потому что никто не знал, чего можно ожидать», — сказал он.

Хотя у некоторых судоходных компаний были планы на случай непредвиденных обстоятельств, например, о переносе своих офисов в Грузию, если разразится война, они не считали вторжение неизбежным.

Капитан Шимански сказал, что недавний всплеск случаев заболевания омикроном вызывает большую озабоченность, хотя на борту судов пока не было ни одного случая смерти в результате заболевания штаммом омикрон.

Создаются дополнительные трения между судами и портами, поскольку «паникующие» портовые власти вводят карантин в рамках мер предотвращения распространения инфекции, если среди членов экипажа оказывается моряк с положительным результатом теста на коронавирус. Капитан Шимански сказал, что недоверие к СМИ и правительству было обычным явлением в бывших коммунистических странах, и поэтому сейчас многие моряки из этих стран сомневаются в безопасности и необходимости вакцинации.

*По материалам https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com*

**БЕЗОПАСНОСТЬ**

* **15 февраля Объединенный военный комитет Ассоциации рынка Ллойдс (LMA) своим циркуляром JWLA-028 внес украинские и российские воды Черного и Азовского морей в список повышенных военных рисков, пиратства, терроризма и связанных опасностей**. Оценку ситуации президентом Российской ассоциации морского права (RUMLA) Константина Краснокутского порталу «Морские вести России» привели в пресс-службе организации. «Ассоциация рынка Ллойдс (LMA) является некоммерческой и негосударственной ассоциацией, состоящей из специалистов в области страхования. Объединенный военный комитет состоит из представителей страховщиков с рынков Ллойда и Лондонской международной ассоциации страхования (IUA) и представляет интересы страховщиков морского страхования от военных рисков. Время от времени Комитет обновляет и распространяет список зон, о заходе в которые судовладельцы обязаны уведомлять страховщиков. Внесение тех или иных зон в список является предпосылкой для индивидуального пересмотра условий договоров страхования между страхователями и их брокерами или страховщиками», – отметил глава RUMLA. Президент Ассоциации морского права также подчеркнул тот факт, что в отношении украинских и российских вод Черного и Азовского морей Комитет отметил, что, несмотря на вооруженное равновесие, по текущей оценке, было решено выпустить циркуляр JWLA-028 в качестве меры предосторожности. Морских инцидентов не было, но очевидна вероятность неверной оценки. Именно поэтому Комитет принял решение о необходимости уведомлять страховщиков о рейсах в указанные зоны.

**ИЗВЛЕКАЕМ УРОКИ: ПАДЕНИЕ СО СМЕРТЕЛЬНЫМ ИСХОДОМ ВО ВРЕМЯ МОЙКИ КОМИНГСА ЛЮКА**

Морской департамент Гонконга опубликовал выводы из происшествия, в котором матрос 1 класса (AB) упал на дно грузового трюма во время мойки комингса люка.

*Инцидент*

Судно под флагом Гонконга шло в балласте из Сямыня (Китай) в порт погрузки Эббот-Пойнт (Австралия). Матрос 1 класса (АВ), находясь один, с помощью пожарного шланга мыл комингс люка грузового трюма на межлюковой перемычке. Случайно он попал ногой в отверстие, которое было оставлено открытым для подачи пожарного шланга в грузовой трюм. Моряк упал на дно грузового трюма с высоты более 19 метров. Несмотря на то, что на борту была немедленно организована аварийно-спасательная команда, и пострадавшему была оказана первая помощь, спасти его не удалось.

Расследование показало, что во время выполнения работы матрос потерял контроль над ситуацией, утратил бдительность и забыл о риске поскальзывания, спотыкания и падения. Кроме того, отверстие, в которое провалился моряк, не было ограждено, чтобы не допустить случайного попадания в него людей, что, в конечном итоге, и привело к смертельному происшествию.

Также, в ходе расследования выяснилось, что гибели матроса способствовал тот факт, что перед началом выполнения работ он не прошёл инструктаж по технике безопасности, как того требует принятая на борту Система управления безопасностью.

*Извлеченные уроки*

-Морской департамент Гонконга заявил, что во избежание подобных происшествий в будущем все капитаны, офицеры и члены экипажей судов должны обеспечить следующее:

-Вокруг люков, лазов и других отверстий в палубе на то время, пока они остаются открытыми, необходимо возводить ограждения или вывешивать хорошо заметные предупреждающие знаки.

-Следить за тем, чтобы были реализованы соответствующие меры контроля, определенные в ходе процедуры оценки риска тех или иных работ, и чтобы они были четко сформулированы как указано в Системе управления безопасностью судна; и офицер, который подписывает форму инструктажа, должен нести ответственность за непосредственное проведение инструктажа;

-Инструктаж должен быть подробным, в ходе инструктажа члену экипажа должен быть разъяснён план работ, регламент выполнения работ, ат также все риски и опасности.

*Safety4sea.com*

**ИЗВЛЕКАЕМ УРОКИ: СТИВИДОР ПОЛУЧИЛ ТРАВМУ ОТ УДАРА ТВИСТЛОКОМ**
Клуб взаимного страхования Swedish Club опубликовала свой очередной сценарий безопасности, в котором особое внимание уделяется инциденту, когда грузчик получил травму от удара твистлоком.
Инцидент
Контейнеровоз неделю стоял на якоре в ожидании постановки к причалу. Когда причал, наконец, освободился, судно встало к причалу правым бортом. Погрузка началась сразу же после того, как судно прошло таможенную очистку.
Было раннее утро, небо было ясное, ветра почти не было. Старший помощник просматривал план размещения контейнеров на борту, когда к нему пришёл супервайзер и вручил план погрузки. Они его вкратце обсудили. Супервайзер сказал, что грузчики постараются работать как можно быстрее, так как постановки к причалу ждёт много других судов. Для погрузки предполагалось использовать три козловых крана. Старпом передал супервайзеру план крепления контейнеров.

Хотя старпом был не на вахте, он старался быть доступным в течение всей операции погрузки. Второй и 3й помощники капитана несли вахту (6 через 6) во время стоянки в порту, чтобы помогать
стивидорам, следить за ними и всем происходящим, а также убедиться, что контейнеры правильно закреплены и размещены - в соответствии с планом погрузки. Три матроса 1 класса (АВ) тоже помогали грузить контейнеры, а ещё один АВ нёс вахту на трапе.

Грузчики работали на берегу, они крепили автоматические твистлоки (поворотные замки) к углам контейнеров, а потом козловой кран поднимал их на судно и ставил на определенные для них места.
На борту судна находилось несколько грузчиков, которые крепили контейнеры найтовами и следили за тем, чтобы ручные твистлоки были заперты. Работа шла полным ходом, грузчики сновали по всей палубе. Офицеры и матросы пытались следить за происходящим и помогать в случае необходимости, в том числе заменять неисправное оборудование.

Следующим вечером 2й помощник, находясь на палубе, наблюдал за погрузкой контейнеров в грузовой трюм №3. Он видел стивидоров, стоявших на контейнере в трюме, казалось, они находятся прямо под опускавшимся в трюм контейнером. Внезапно он услышал крик и увидел, что один из стивидоров машет рукой и кричит по радио, чтобы остановили погрузку, а другой лежит на контейнере.

Опускаемый контейнер был почти на месте, но оператор остановил кран. 2й помощник спустился в трюм и увидел, что один из грузчиков лежит без сознания с окровавленной головой, а рядом с ним лежит его разбитая каска и твистлок. 2й помощник связался по рации со старпомом, сообщил ему о случившемся, а также о том, что срочно требуется медицинская помощь.

Раненый грузчик лишь на мгновение потерял сознание. Его коллега, находившийся рядом с ним, вызвал аварийно-спасательную бригаду порта, которая уже через 10 минут прибыла на место происшествия и оказала пострадавшему первую помощь до приезда скорой медицинской помощи. Медики приехали быстро, они доставили пострадавшего стивидора в больницу. У него было диагностировано сотрясение мозга и порез на голове, серьезных травм, к счастью, он не получил.

Неизвестно, почему автоматический твистлок открылся сам по себе. Данный инцидент служит ещё одним напоминанием о том, что ни в коем случае нельзя стоять близко к поднимаемым или опускаемым грузам. Всё могло быть намного хуже, если бы, например, упал контейнер.

Извлеченные уроки

При обсуждении этого случая операторам следует подумать о том, насколько логичными были действия всех причастных к инциденту, и задать себе следующие вопросы:

Каковы непосредственные причины этого несчастного случая?

Может ли подобный несчастный случай произойти на нашем судне?

Как можно было предотвратить этот несчастный случай?

Предусмотрена ли у нас оценка рисков для такого типа работ?

Что мы должны предпринять, если видим, что кто- то работает без соблюдения правил ТБ?

Все ли члены экипажа имеют соответствующую подготовку для того, чтобы грамотно действовать в подобной ситуации?
Есть ли какие-то курсы или тренинги, которые могли бы пройти члены экипажа, чтобы не допустить подобные происшествия?

*Safety4sea.com*

**ИЗВЛЕКАЕМ УРОКИ: ПРОБЕЛЫ В ИДЕНТИФИКАЦИИ ОПАСНОСТЕЙ ВЕДУТ К ТРАВМАМ**

В одном из своих последних выпусков бюллетеня по безопасности, IMCA (Международная Ассоциация Морских Подрядчиков) приводит выводы, сделанные по итогам расследования инцидента, когда рабочий получил травму во время мойки оборудования после бетонных работ.

Инцидент

После завершения бетонных работ на морской ветряной электростанции бригада рабочих из субподрядной организации приступила к чистке своего оборудования с помощью водоструйного аппарата высокого давления. Во время этой операции один рабочий получил ожоги первой степени на обеих коленях и левой голени. С лечением этих ожогов удалось справиться имевшимися на борту средствами, через три недели раны полностью зажили.

Вероятная причина

Расследование установило, что у пострадавшего рабочего на комбинезоне осталась пыль бетонной смеси. Во время мойки его комбинезон промок насквозь, вода смешалась с этой пылью, образовав едкий раствор, который и стал причиной ожогов.

Основная причина этого досадного инцидента заключалась в том, что в паспорте безопасности этого бетонного раствора отсутствовала какая-либо информация о том, что смесь пыли с водой представляет опасность, так как превращается в едкое вещество.

Это отсутствие идентификации опасности привело к тому, что в оценку риска не были включены меры по снижению этого риска.

*Safety4sea.com*

**ИЗВЛЕКАЕМ УРОКИ: ПРИКАСАТЬСЯ К НЕИЗВЕСТНОМУ ВЕЩЕСТВУ НЕБЕЗОПАСНО**

В одном из своих последних выпусков бюллетеня по безопасности, IMCA (Международная Ассоциация Морских Подрядчиков) приводит выводы, сделанные по итогам расследования инцидента, когда рабочий пострадал от содержимого шланга, который он использовал в работе.

Инцидент

Инцидент произошел, когда два механика с помощью шланга сливали техническую воду перед тем, как заполнить систему водяного охлаждения.

Один механик начал кашлять, когда вода, которую они сливали из шланга, покрыла дно ведра. К нему подошел его напарник и спросил, все ли с ним в порядке. Механик продолжал кашлять, поэтому ему сказали пойти помыть руки и подышать свежим воздухом. Когда механик вернулся, он все еще неважно себя чувствовал, поэтому ему было рекомендовано отдохнуть и подольше побыть на свежем воздухе и подышать. Через какое-то время ему стало лучше. Никаких долгосрочных негативных последствий для здоровья не было.

Вероятная причина

IMCA считает основной причиной инцидента неправильное обращение со шлангами. В результате расследования было установлено, что раньше этот шланг использовался для заполнения системы охлаждающей жидкостью Antifrogen. После этого шланг должным образом не промыли, и поэтому внутри него осталось какое-то количество охлаждающей жидкости. Было это в июле 2019 года, с тех пор шланг не использовался.

Оба механика заметили, что на дне ведра собралась желто-коричневая жидкость, совсем не похожая на обычную воду. Им показалось это подозрительным, и они решили, что жидкость небезопасна. Человек, который почувствовал себя плохо, контактировал с этой жидкостью, пока сливал её из шланга. Он был без перчаток, так как предполагалось, что жидкость, которую предстоит сливать, представляет собой в застоявшуюся воду и некоторое количество охлаждающей жидкости. Свернутый шланг пролежал в кладовой почти два года. Скорее всего, его не просто плохо просушили, а из него даже не слили остатки предыдущей жидкости.

Принятые меры

Старый шланг утилизировали, приобрели два новых, - один для хладагента, другой для технической воды;

Теперь эти шланги будут обязательно промывать после использования и просушивать перед тем, как отправить на хранение;

Не прикасайтесь к веществу, если вы точно не знаете, что оно собой представляет.

*Safety4sea.com*

**КАК ПОВЫСИТЬ ОСВЕДОМЛЕННОСТЬ О ФАКТОРАХ, ВЛИЯЮЩИХ НА ПРОВЕДЕНИЕ ЯКОРНЫХ ОПЕРАЦИЙ, И ПРЕДОТВРАТИТЬ СЛУЧАИ ПОТЕРИ ЯКОРЕЙ**

Операторы судов, капитаны и члены экипажа должны знать о рисках, связанных с якорными операциями, и учитывать ограничения на работу якорного оборудования.

На недавнем вебинаре, организованном совместно Gard и The Swedish Club, спонсорами которого выступил DNV, старший исполнительный директор по предотвращению убытков Ярле Фозен поделился опытом и рекомендациями Gard.

Данные претензий, поступивших в адрес Gard за 2015-2020 годы, подтверждают тенденцию увеличения числа случаев потери якоря.

Риски и ограничения

Как пояснил г-н Фозен, в большинстве случаев, когда был потерян якорь, существенную роль играли факторы риска, связанные с окружающей средой.

Обычное якорное оборудование разрабатывается для постановки судов на временную якорную стоянку в бухтах или защищенных (от волнения) водах. Однако, сегодня многие места для якорной стоянки находятся за пределами защищенных вод.

В Gard полагают, что одной из ключевых проблем является недостаточная осведомленность о пределах нагрузки от воздействия факторов окружающей среды, на которые рассчитано якорное оборудование.

Классификационные общества — члены Международной ассоциации классификационных обществ (IACS) согласовали набор унифицированных требований к якорному оборудованию (UR A1) и ссылаются на них в своих технических правилах.

Расчет числа EN (которое определяет габариты и веса якорного оборудования), приведенный в UR A1, основан на следующих предполагаемых условиях внешней нагрузки:

Скорость течения: макс. 2,5 м/с

Скорость ветра: макс. 25 м/с

Нет волн (защищенные воды)

Длина вытравленной цепи 6-10

Хорошо держащий якорь грунт

Для судов с длиной оборудования более 135 м можно рассматривать отличные от UR A1 условия окружающей среды:

Скорость течения: 1,54 м/с

Скорость ветра: 11 м/с

Значительная высота волны 2м

Недавно IACS UR A1 были пересмотрены, и теперь требования UR A1 в редакции от 7 сентября 2020 г. будут применяться к судам, контракт на постройку которых был заключен после 1 января 2022 г.

Перемещение якоря

Наиболее серьезные последствия имеют случаи, когда судно тащит якорь из-за сильного течения или штормовой погоды. В такой ситуации случаются столкновения с другими судами, стоящими на якоре, посадки на мель и гибель судов, а также загрязнение морской среды и повреждение подводных кабелей и трубопроводов.

«Якорь, ползущий по грунту» означает, что судно непреднамеренно дрейфует, так как якорь не может его удержать. Тут важно отметить, что экипаж может не сразу понять, что якорь ползёт по грунту, а судно дрейфует.

Рекомендации

Многие случаи потери якоря являются предотвратимыми, нужно только соблюдать надлежащие процедуры технического обслуживания якорного оборудования и правила проведения якорных операций. Для этого Капитан должен учитывать следующее:

-Определитесь с условиями, при которых судну надлежит покинуть якорную стоянку: Если судно стоит на якоре в районе, где ожидаются неблагоприятные погодные условия, необходимо иметь четкий план в отношении того, когда следует покидать якорную стоянку.

-Учитывайте ограничения на работу якорного оборудования: Капитаны должны быть особенно бдительны при постановке на якорь близко к берегу в плохую погоду или в реках с сильным течением и плохо держащим якорь грунтом.

-Обучайте и инструктируйте экипаж: безопасная постановка судна на якорь может осуществляться только при надлежащем планировании, проводить такие операции должны хорошо подготовленные и прошедшие соответствующий инструктаж члены команды мостика при надлежащем контроле со стороны руководства.

*Safety4sea.com*

**TT CLUB О РИСКАХ ПЕРЕВОЗОК В ТАНК-КОНТЕЙНЕРАХ**

**TT Club Mutual Insurance Ltd поделился статистикой причин убытков при перевозках наливных в танк-контейнерах за 2020 год.** Как рассказали SeaNews в ООО «Панди Транс», представляющем интересы ТТ Клуба в странах и СНГ, основными причинами убытков при перевозках груза в танк-контейнерах являются механические повреждения танков, коррозия внутренней поверхности и загрязнение груза из-за некачественной очистки цистерны после предыдущей перевозки.

На эти причины приходится более 80% зарегистрированных в ТТ Клубе инцидентов: 36% – внешнее воздействие, 27% – внутренние питтинги (от коррозии), 18% – загрязнения. Сравнение общего количества претензий по регионам в целом соответствует структуре глобального рынка танк-контейнерных перевозок: 50% страховых случаев происходит в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 36% – в Европе и 13% – в Америке.

При этом изменение характера основных рисков отражает увеличение объёма перевозок химикатов и жидкостей в танк-контейнерах из Азии в Европу. Если раньше основной причиной убытков операторов контейнеров было загрязнение груза, то теперь главная проблема – столкновения и внешнее воздействие.

По словам Майка Ярвуда, управляющего директора ТТ Клуба по предотвращению убытков, наиболее заметной тенденцией является относительное увеличение претензий, связанных с ударами и точечной коррозией внутренней стальной поверхности танка. «Ранее мы сталкивались с более высоким уровнем претензий, связанных с загрязнением. Похоже, что увеличение случаев внешних повреждений в результате ударов связано с общим увеличением объёмов перевозок контейнеров, обрабатываемых на морских и интермодальных терминалах. На удары в ходе обработки танков на терминалах приходится около 63% всех случаев внешних повреждений. Объёмы перевалки на терминалах увеличиваются, и связанные с этим заторы создают дополнительную нагрузку на операторов погрузо-разгрузочной техники. Риск растёт также оттого, что многие типы танк-контейнеров являются по сути «сверхтяжёлыми» грузовыми единицами».

Дорожно-транспортные происшествия являются второй причиной внешних повреждений танк-контейнеров, при этом более высокая доля приходится на Северную и Южную Америку (почти 50%), при том, что на этот регион приходится лишь 21% от общего числа инцидентов, связанными с ударами. Подавляющая часть убытков, вызванных точечной коррозией цистерны, приходится на Азию (87%), при этом чаще проблемы вызывают опасные грузы. «Существует множество потенциальных причин такого ущерба, и нам трудно выделить основную тенденцию. Но я советую операторам всегда учитывать риск загрязнения и самым тщательным образом контролировать качество очистки и состояние резервуаров после мойки и в обязательном порядке проводить регулярные проверки», – говорит М.Ярвуд.

Снижение риска загрязнения, отмеченное аналитиками ТТ Клуба, может быть отчасти обусловлено изменением характера глобальной торговли и спроса. «Мы предполагаем, что в условиях «заторов» и ограничений в цепочке поставок при высоком спросе на товары, грузополучатели стали чаще принимать грузы, даже если есть вероятность, что они незначительно загрязнены, ведь возврат и замена может быть очень сложной и длительной процедурой», – резюмирует данные отчёта Майк Ярвуд.

*seanews.ru*

**ПРОИСШЕСТВИЯ**

* **Турция выступила в среду с обвинением в адрес Греции в нападении на две рыболовецкие лодки в Эгейском море**, в результате чего ранения получил турецкий гражданин, сообщает ТАСС. "22 февраля 2022 года подразделения греческой береговой охраны открыли огонь по турецким рыболовецким лодкам "Баба огул" и "Эсила лия" к западу от города Карабурун и к северу от [греческого] острова Хиос. Ранения получил наш гражданин на лодке "Баба огул". 23 февраля в наше министерство был вызван заместитель посла Греции в Турции, греческой стороне была вручена нота протеста против несоразмерного применения силы против наших рыбаков в Эгейском море", - сказал в среду корреспонденту ТАСС источник в МИД Турции. Кроме того, турецкая сторона подчеркнула, что "притеснение турецких рыболовецких судов является нарушением свободы судоходства и это не должно больше повториться".
* **По информации греческих властей, пожарные четвертый день борются с пламенем на пароме Euroferry Olympia, следовавшем из Греции в Италию**, в воскресенье обнаружили тело пассажира, числящегося пропавшим без вести. Это первый зарегистрированный случай со смертельным исходом после того, как спасателям удалось спасти по меньшей мере 281 из 292 пассажиров и членов экипажа от пожара, вспыхнувшего на итальянском пароме Euroferry Olympia рано утром в пятницу. Паром направлялся в итальянский порт Бриндизи из Игуменицы в Греции, когда он был охвачен пламенем у острова Корфу в Ионическом море. Многие из пассажиров были владельцами грузовиков или водителями, перевозившими товары по Европе. По словам представителя пожарной охраны, мертвый мужчина был найден в кабине грузовика в трюме корабля и получил серьезные ожоги. По данным береговой охраны, в общей сложности 10 человек, все граждане Болгарии, Турции и Греции, до сих пор числятся пропавшими без вести. Ранее в воскресенье спасатели обнаружили на корме парома выжившего, мужчину из Беларуси, по словам береговой охраны, возродив надежду на то, что другие пропавшие пассажиры все еще могут быть найдены живыми. Пожарные в течение нескольких дней пытались сдержать огонь и снизить палящую температуру на 183-метровом (600 футов) судне, чтобы аварийные бригады могли подняться на борт и спасти всех выживших. По словам представителей береговой охраны, причина возгорания все еще расследуется, и прокуратура начала расследование. Группа водителей грузовиков, переживших это испытание, вернулась в Болгарию рано утром в воскресенье. «Оказавшись в лодках, мы увидели огромное пламя. Все сгорело, потери большие, но я рад, что мы живы и увидим наши семьи», — сказал болгарскому телевидению «Нова» водитель грузовика Румен Чолаков.
* Пожар на автомобилевозе Felicity Ace может привести к убыткам автовладельцев на сумму не менее $155 млн. Судно перевозило автомобили Volkswagen, Porsche, Audi и Lamborghini. Предварительно, общая сумма ущерба автовладельцев оценивается в $155 млн, сообщает Offshore Energy со ссылкой на данные компании Russell, которая занимается моделированием рисков. Согласно анализу, общая долларовая стоимость легковых и грузовых автомобилей на судне оценивается в $401 млн. Во время пожара на автомобилевозе находились почти 4000 авто, из которых 1100 — автомобили компании Porsche. Напомним, на прошлой неделе в Атлантическом океане [загорелось грузовое судно](https://usm.media/v-atlanticheskom-okeane-zagorelos-sudno-s-avtomobilyami-porshe/) Felicity Ace, которое перевозило автомобили из Германии в США. В порт назначения судно должно было прийти 23 февраля. 16 февраля береговая охрана Португалии получила от Felicity Ace сигнал бедствия.  По состоянию на 22 февраля, на месте происшествия находятся два буксира с противопожарной техникой. 26 февраля ожидают прибытия дополнительного спасательного судна.

**Все 22 члена экипажа автомобилевоза «Felicity Ace», загоревшегося вчера в районе Азорских островов, спасены**. По имеющимся данным, возгорание возникло на одной из грузовых палуб. Команда, подав сигнал бедствия, покинула судно на спасательном плоту, откуда их подняли на борт греческого танкера «Resilient Warrior». В спасательной операции задействованы патрульное судно и вертолет ВМФ Португалии, а также четыре торговых судна, находившихся в районе.

* **Контейнеровоз Wec Van Eyck 16 февраля потерял 4 контейнера** в западной части Ла-Манша, примерно в 43 морских милях к северо-западу от острова Ушант (зона Франции). Экипаж сообщил об инциденте французскому MRCC, CROSS Corsan. Авария была вызвана непогодой, судну пришлось маневрировать, чтобы стабилизировать контейнеры. Оно возобновила отплытие в порт назначения утром 17 февраля, она следует из Thamesport UK в Nilbao Spain, Бискайский залив. Два дрейфующих контейнера были замечены 17 февраля к северу от Ушанта во время разведывательного полета.
* В Желтом море опрокинулось грузовое судно. Спасли 12 членов экипажа. Судно ***Ming Yang Zhou*** шло из Шанхая в Тяньцзинь, когда начало крениться и, в результате, опрокинулось, сообщает Fleetmon. 12 членов экипажа спасли с помощью поисково-спасательного вертолета. По данным MarineTraffic, сейчас местонахождение судна неизвестно.
* **Президент России Владимир Путин выразил соболезнования королю Испании Фелипе VI в связи с гибелью экипажа испанского рыболовецкого судна, затонувшего у берегов Канады.** «Примите соболезнования в связи с гибелью экипажа испанского рыболовецкого судна, затонувшего у берегов Канады», — написал Путин. Судно Villa de Pitanxo затонуло в водах острова Ньюфаундленд 15 февраля. На борту находились 22 моряка — 12 испанцев, двое граждан Ганы и перуанцы.
В результате кораблекрушения выжили только три человека, спасатели нашли тела четырех погибших. Поиски остальных членов экипажа продолжаются.
* **Члена экипажа контейнеровоза Ever Grade 19 февраля доставили в больницу с травмой головы после того, как он получил удар ослабленным швартовным канатом в порту Феликстоу**. На место происшествия были вызваны пожарные расчеты, скорая помощь и две машины скорой помощи, чтобы забрать его. Мужчина был доставлен в Королевскую лондонскую больницу для дальнейшего обследования и лечения.
* **Сухогруз на реке Дон в Ростовской области протащил под килем лодку с рыбаками**. Об этом сообщил ТАСС источник в правоохранительных органах региона. "Сухогруз шел по Дону, на его пути было несколько лодок с рыбаками. Одна из них не успела уйти от столкновения, прошла под килем", - сказал собеседник агентства. По данным источника, в результате происшествия никто не пострадал. По информации пресс-службы Главного управления МЧС России по Ростовской области, инцидент произошел на реке Дон в районе города Аксай. Помощь людям, которые находились в лодке, оказали находившиеся рядом другие рыбаки. В пресс-службе Южной транспортной прокуратуры ТАСС сообщили, что по этому факту проводится проверка. По данным надзорного органа, столкнулись теплоход ТН-707 и маломерное судно.
* Член экипажа датского учебного парусника Danmark погиб, упав с мачты. Это произошло, когда судно стояло в порту Ассенс (Дания), сообщает Fleetmon. Пострадавшего доставили в университетскую больницу, но спасти моряка не удалось.  В отношении Датского регулятора охраны и Датской морской администрации начали расследование.

**ПОРТЫ**

* **Tallink Grupp и Таллиннский порт 11 февраля достигли компромиссного соглашения, которое положило конец судебному спору между двумя сторонами, начавшемуся в марте 2021 года по поводу портовых сборов,** предлагаемых пассажирским судам в порту Старого города. Согласно компромиссному соглашению, Tallink Grupp отказывается от всех предъявленных требований к Таллиннскому порту в этом случае, а Таллиннский порт меняет портовые сборы, применяемые к пассажирским паромам, курсирующим на регулярных рейсах в порт Старого города и посещающим его. Новые портовые сборы будут применяться ко всем паромным операторам, выполняющим регулярные рейсы в порт. В результате компромиссного соглашения Таллиннский порт снизит на 10 % тоннаж и плату за пассажиров пассажирских паромов, курсирующих по регулярным линиям в порту Старого города, а также повысит скидку, предлагаемую судам на основании их экологического индекса судов (ESI). (до 14 % для пассажирских судов со значением ESI 80 и выше и до 8 % для пассажирских судов со значением ESI от 65 до 79,9). Сборы за швартовку, сборы за отходы и сборы за перевозку транспортных средств не изменятся. Начиная с 2025 года, Таллиннский порт имеет право увеличивать предусмотренные настоящим договором портовые сборы в случае изменения индекса потребительских цен (ИПЦ) следующим образом: в случае повышения индекса потребительских цен до 6% в пределах изменения ИПЦ, но не более 2% в год; в случае повышения ИПЦ более чем на 6% увеличение может составлять 2% плюс те процентные пункты, для которых годовой прирост ИПЦ превышает 6%. В случае снижения ИПЦ Таллиннский порт не обязан уменьшать портовые сборы, предусмотренные настоящим компромиссным соглашением, за исключением случая, когда ИПЦ уменьшается более чем на 6% по сравнению с предыдущим календарным годом, в котором в случае, если Таллиннский порт уменьшит портовые сборы, охватываемые этим компромиссным соглашением, не менее чем на 2% в год и дополнительно на те процентные пункты, где снижение ИПЦ превышает 6%. В качестве исключения из вышеизложенного Таллиннский порт имеет право изменить плату за швартовку и плату за отходы, если стоимость оказания этих услуг изменяется не по вине Таллиннского порта, и в этом случае разница между первоначальной платой и новой плата будет учитываться пропорционально. Измененные сборы и сборы будут применяться со следующего месяца после вступления в силу компромисса, и соглашение действует в течение 10 лет после даты, с которой вступает в силу решение суда, подтверждающее компромисс. «Как ответственное и стратегическое предприятие в сфере морского бизнеса, Таллиннский порт способствует восстановлению сектора международных пассажирских перевозок и сектора туризма в целом после значительного ухудшения, вызванного пандемией COVID-19, чтобы обеспечить устойчивость и выживание этих секторов, а также обеспечить свободное передвижение людей и товаров между Эстонией и другими странами вокруг Балтийского моря. Для нас также важно, что мы достигли этого соглашения с одним из наших крупнейших клиентов, и мы можем вместе смотреть в будущее», – прокомментировал соглашение генеральный директор Таллиннского порта Валдо Калм. «Мы рады, что достигли компромисса с нашими хорошими многолетними партнерами по давно обсуждаемому вопросу о портовых сборах, который устроит обе стороны и который изменит ценообразование посещения порта для операторов пассажирских паромов, пользующихся услугами гавани Старого города. Я хотел бы поблагодарить Таллиннский порт за конструктивный переговорный процесс и за непрерывные усилия по поиску приемлемых для обеих сторон решений в течение последних нескольких месяцев», — сказал генеральный директор Tallink Grupp Пааво Ныгене. Точный экономический эффект от достигнутого компромисса трудно оценить из-за продолжающейся пандемии. Компромисс еще не вступил в силу и будет подтвержден судом судебным приказом. Как только суд подтвердит компромисс, он также прекратит судебное разбирательство по этому делу.
* **CMA Terminals, 100%-ная дочерняя структура группы CMA CGM, получила концессию на управление и эксплуатацию контейнерного терминала в порту Бейрут сроком на 10 лет начиная с марта 2022 года**. Как сообщили SeaNews в группе, объем в реконструкцию и модернизацию терминала составляет 33 млн долларов, 19 млн из них планируется вложить в течение двух ближайших лет. Эти средства будут направлены на развитие инфраструктуры, модернизацию, замену и приобретение нового оборудования, строительство новой площадки для ремонта и хранения запчастей, цифровизацию операций, внедрение новейших систем управления и оптимизацию информационного взаимодействия между участниками процесса, а также на природоохранные мероприятия. Как подчеркнули в компании, CMA CGM, которая была основана в Ливане 43 года назад, тесно связана с портом Бейрут. На сегодня суда линии выполняют 9 судозаходов в Бейрут в неделю, обеспечивая почти 55% оборота через контейнерный терминал. В Ливане у CMA CGM работает почти тысяча сотрудников, в течение ближайшего года планируется создать еще 400 новых рабочих мест.
* **Всего 3 из 15 крупнейших контейнерных портов Европы снизили объемы перевалки в прошлом году. Больше всего потерял испанский порт Альхесирас,** оборот которого сократился за 2021 более чем на 6% к уровню 2020. С другой стороны, Альхесирас в 2020 вошел в пятерку самых благополучных портов, которым удалось сохранить объемы, несмотря на пандемию. Лидерами роста в прошлом году стали три порта, наиболее пострадавшие от коронакризиса годом ранее: Барселона, потерявшая в 2020 11% оборота, прибавила 19%, мальтийский порт Марсакслокк увеличил оборот почти на 22%, падение по итогам 2020 было 10%, французский Гавр вырос на 16%, в 2020 его оборот упал на 14%. В десятке лидеров ТОП-3 остались без изменения, ниже по списку Валенсия обогнала Пирей и заняла 4 строчку рейтинга, став крупнейшим контейнерным портом южной Европы, а Бремерхафен потеснил с 6 места Альхесирас. Оборот Феликстоу приведен за 2020, данных по 2021 пока нет. В конце года в порту были серьезные заторы, обусловленные замедлением работы из-за дефицита персонала, и особенно, водителей, так что Maersk и MSC даже решили временно отказаться от заходов в порт на магистральных сервисах из Азии, заменив его в своих расписаниях на немецкий Вильгельмсхафен, а британский рынок обслуживать фидерами. Так что оборот крупнейшего контейнерного порта Великобритании, вероятно, вновь снизился в прошлом год.
* **Белоруссия получила согласие России на то, чтобы построить свой порт под Санкт-Петербургом.** Об этом сообщил президент Белоруссии Александр Лукашенко после встречи со своим российским коллегой Владимиром Путиным. Новый порт позволит осуществлять перевалку миллионов тонн белорусских грузов, минуя порты Литвы. Еще недавно о такой возможности эксперты говорили очень осторожно. Первые серьезные разговоры на эту тему появились в августе 2020 года. На встрече с губернатором Ленинградской области Александром Дрозденко глава Белоруссии предложил построить в регионе совместный морской порт. Финансирование проекта могло бы осуществляться за счет средств, сэкономленных при строительстве Белорусской АЭС. Эта атомная станция строится на кредиты России. В тот же период  белорусский президент поручил правительству своей страны подготовить предложения о переориентации всех торговых потоков с недружественной Литвы на другие страны.  В Литве к такой идее отнеслись скептически. По сообщению РБК, министр транспорта и коммуникаций Ярослав Наркевич заявил, что у Белоруссии нет возможности перенаправить свои экспортные потоки: ни через Латвию, ни через порты Санкт-Петербурга. Судя по всему, теперь такая возможность появится. Белорусский лидер надеется, что проект будет реализован в максимально короткий срок. "Я попросил, чтобы помогли нам россияне - не было волокиты бюрократии, дело не в деньгах, деньги на это есть, чтобы мы на родину под Питером могли построить свой порт и переваливать миллионы тонн груза там", - цитирует ТАСС президента Белоруссии. Добавим, что ранее Минск планировал построить терминал для перевалки грузов в российском порту Усть-Луга. По информации СМИ, эту идею озвучивал сам Александр Лукашенко на встрече с губернатором Ленинградской области. Между тем, как сообщает Корабел.ру, грузооборот портов Латвии в минувшем январе вырос почти на 2,8 %, по сравнению с январем 2020 года, составив 3,74 млн тонн. Однако относительно января допандемийного 2019 года оборот снизился на 34%.
* На совместной встрече с генеральным директором портов и морских перевозок провинции Хормозган Алирезой Мохаммади Караджи-Ран во время посещения порта Шахид Раджаи (Shahid Rajaei) **посол Японии в Иране Икава Кадзутоши  выразил надежду, что снятие санкций проложит путь для торговли и инвестиций со стороны японского частного сектора в порту Шахид Раджаеи,** передает портал Организации портов и морского судоходства Ирана (PMO). «Укрепление и расширение торговых отношений с Ираном через порт Шахид Раджаи, как важного порта в регионе, может сыграть значительную роль в развитии торговли между двумя странами», — сказал Икава Кадзутоши. Генеральный директор портов и морских дел провинции Хормозган Алиреза Мохаммади Караджи Ран также подчеркнул инвестиционные возможности и преимущества порта Shahid Rajaei. «80% транзита Ирана проходит через этот порт. Помимо современного контейнерного оборудования, подключение к национальной железной дороге, доступ к международному аэропорту Бендер-Аббас и доступность внутренних районов являются одними из наиболее важных преимуществ этого порта», — добавил Мохаммади Караджи Ран.
* **Сообщается, что единственный в Индии государственный контейнерный терминал начал перенаправлять суда в другие терминалы после того, как он подвергся атаке программ-вымогателей**. Об этом сообщает новостной портал Maritime Executive. Терминал обнаружил атаку 21 февраля, а вчера начал перенаправлять суда к другим терминалам в комплексе, расположенном недалеко от Мумбаи. Четыре частных терминала в порту работают в обычном режиме и, как ожидается, будут обрабатывать трафик, который должен был обработать государственный терминал. По сообщениям индийских СМИ, сотрудники весь понедельник усиленно работали, пытаясь восстановить все системы. Тем не менее, вчера они предупредили, что им придется начать отклонять суда, если системы не будут восстановлены. Отметим, что контейнерные перевозки в порту, которым управляет портовый траст имени Джавахарлала Неру, в 2021 году выросли более чем на 25 процентов и превысили 5,6 миллиона TEU. Два крупнейших терминала впервые обработали более миллиона TEU за календарный год. Введенный в эксплуатацию в 1989 году, порт обработал примерно 55 процентов контейнерных перевозок Индии в 2021 году. Это второй случай менее чем за год, когда региональный порт подвергается атаке программы-вымогателя. В июле 2021 года компания Transnet, управляющая южноафриканским контейнерным терминалом в Дурбане, также подверглась атаке.

**СУДОСТРОЕНИЕ**

* **В соответствии с информацией экспертов Business Korea, национальным судостроительным предприятиям серьезно не хватает рабочих, причем в ближнесрочной перспективе положение может еще более ухудшиться. На сегодняшний день число квалифицированных корабелов на южнокорейских верфях снизилось до минимального значения за последние десять лет.** В целом же, с декабря 2015-го по ноябрь 2021 года включительно общее количество работников, занятых в судостроении уменьшилось более чем вдвое – с 202 тысяч до 93 тысяч человек и продолжает сокращаться ускоренными темпами. Еще более сложная обстановка сложилась у субподрядчиков отрасли. Ограничения, связанные с пандемией вируса Covid-19 существенно помешали привлечению в страну иностранных рабочих, несмотря даже на рост зарплат. В дополнение к этому, введение 52-часовой рабочей недели снизило для уже занятых работников возможность получать доплату «за переработку», что также способствовало ускорению оттока наиболее опытных кадров. Стоит напомнить, что по итогам прошедшего года, корпорация Korea Shipbuilding & Offshore Engineering подписала контрактов на общую сумму в $25,1 млрд., что на 50% выше ранее запланированных на 2021 год финансовых объемов. При этом 40% всех новых заказов на $10,9 млрд. досталось компании Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, а 34% (на $12,2 млрд.) пришлось на долю Samsung Heavy Industries. Как отмечал ранее Korabel.ru, Южная Корея продолжает оспаривать у Китая мировое лидерство в привлечении новых заказов на сооружение судов. По результатам января 2022 года верфям страны удалось получить 45% всех новых заказов, суммарным тоннажом 1 млн. 380 000 компенсированных валовых тонн (CGt), однако Китаю по-прежнему удалось удержать свое лидерство на рынке, заполучив 48% мирового портфеля новостроя на 1 млн. 470 тыс. CGT.
* **Британская круизная компания Swan Hellenic завершила строительство второго круизного лайнера нового поколения, предназначенного для экспедиций в труднодоступные места Мирового океана**. Новое судно, которое получило имя "Вега", уже выведено из сухих доков Хельсинской верфи компании. Первый лайнер этой серии "Минерва" сейчас исследует Антарктику. Как заявляют в компании Swan Hellenic, в ближайшее время будет достроен еще один суперлайнер. Все три судна этой серии очень экологичны – они спроектированы с учетом минимального воздействия на окружающую среду, готовы к бесшумному плаванию без выбросов в портах и посещению заповедников дикой природы. Это позволяет исследовать труднодоступные места на планете. Судно оснащено мощной дизель-электрической силовой установкой и усиленным корпусом PC5, который позволяет плавать во льдах. В конце мая этого года "Вега" отправится в свой первый круиз. 29 мая она отплывает из порта Эдинбурга, чтобы исследовать Фарерские острова и Исландию, а 8 июня пришвартуется в Рейкьявике. На "Веге" будет работать экспедиционная лаборатория. Пассажиры смогут совершить однодневные экспедиции на различные труднодоступные объекты, а также заняться активными видами отдыха: каякингом, треккингом и другими. Ранее сообщалось, что ввод в эксплуатацию "Веги" был запланирован на март 2022 года. Церемония крещения судна должна пройти в Санкт-Петербурге.
* В развитие своего предыдущего проекта супертанкера, работающего на СПГ, китайские компании DALIAN SHIPBUILDING INDUSTRY COMPANY (DSIC) и COSCO SHIPPING ENERGY разработали проекты первого китайского двухтопливного метанольного VLCC. Об этм сообщает The Maritime Executive. Стремясь удовлетворить растущий мировой спрос на варианты безуглеродного топлива, компании сообщают, что конструкция танкера для перевозки сырой нефти получила два сертификата APPROVAL IN PRINCIPLE в результате независимых проверок, проведенных совместно с DNV и китайским классификационным обществом (CCS).

**РЫНКИ**

* **Композитный индекс спотовых ставок контейнерного фрахта Drewry находится на этой неделе на отметке 9379 пунктов, это на 0,3% ниже, чем на первой неделе года**. За первые семь недель года значение индекса Drewry несколько снизилось для всех основных направлений, кроме маршрута Северная Европа – Восточное побережье США, на котором доставка сорокофутового контейнера подорожала в среднем на 3,7%, и маршрута Китай – западное побережье США (+1,5%). С начала февраля, когда в Азии начались новогодние каникулы, все основные субиндексы изменились в пределах 1 п/п за исключением маршрута Роттердам-Шанхай, на котором средняя спотовая ставка за FEU сократилась на 3%, и Нью-Йорк-Роттердам — на 5%.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| WCI | 17.фев.22 | Лунный НГ (начало фев) | НГ (начало янв) |
| композитный индекс | 9379 | 0,0% | -0,3% |
| Шанхай-Роттердам | 13612 | -0,5% | -0,3% |
| Роттердам-Шанхай | 1402 | -3,0% | -9,5% |
| Шанхай-Генуя | 12759 | 0,3% | -0,2% |
| Шанхай-ЛА | 10682 | 1,1% | 1,5% |
| ЛА-Шанхай | 1247 | -0,8% | -3,3% |
| Шанхай-НЙ | 13063 | -0,5% | -3,4% |
| НЙ-Роттердам | 1214 | -4,9% | -2,4% |
| Роттердам-НЙ | 6514 | 0,9% | 3,7% |

* В январе Европа импортировала 10 трлн кубометров сжиженного природного газа. Япония и Южная Корея поставили Европейскому Союзу газ из собственных запасов, сообщает DPA. Такие объемы импорта — меры предосторожности на случай, если РФ прекратит поставлять газ в Европу. Кроме того, последние месяцы ЕС ведет переговоры о наращивании поставок газа с ключевыми поставщиками СПГ: США, Катаром и Египтом.  Около 40% импорта СПГ в Европу поступается именно из РФ. Если Западу придется ввести санкции против Москвы, Европе необходимо будет диверсифицировать поставки газа, что она и начала делать.
* **На прошлой неделе отмечено снижение ставок почти на всех исследуемых трейдах.** Рост ставок на порты Северной Европы, США и Средиземноморья сменился падением. В то же время ставки на порты Южной Кореи и Персидского залива поднялись. Так, ставки из Китая на порты Северной Европы понизились на 2,3%, ставки на порты Средиземноморья – на 2,1%. Ставки на порты западного побережья США опустились на 4,3%, на порты восточного побережья – на 3,9%. Ставки из Китая на Персидский залив на 7 неделе года повысились на 4,5%, на Австралию и Новую Зеландию, напротив, понизились – на 1,8%. Ставки на Южную Америку по сравнению с 6 неделей снизились – на 1,3%. На внутриазиатском трейде ставки на порты Японии значительно снизились – на 9,6%. Ставки на Южную Корею по сравнению с позапрошлой неделей увеличились на 1,1%. China Containerized Freight Index формируется на основе стоимости перевозки контейнеров из крупнейших портов Китая и отражает как спотовые, так и контрактные ставки, которые могут существенно различаться. При этом, по разным данным, порядка 75% перевозок осуществляется на контрактной основе. Приводимые выше данные являются усредненными индикативными показателями фрахтового рынка. Реальные ставки могут отличаться от этих значений как в большую, так и в меньшую сторону.
* **Композитный индекс спотовых ставок контейнерного фрахта Drewry находится на этой неделе на отметке 9379 пунктов, это на 0,3% ниже, чем на первой неделе года.** За первые семь недель года значение индекса Drewry несколько снизилось для всех основных направлений, кроме маршрута Северная Европа – Восточное побережье США, на котором доставка сорокофутового контейнера подорожала в среднем на 3,7%, и маршрута Китай – западное побережье США (+1,5%). С начала февраля, когда в Азии начались новогодние каникулы, все основные субиндексы изменились в пределах 1 п/п за исключением маршрута Роттердам-Шанхай, на котором средняя спотовая ставка за FEU сократилась на 3%, и Нью-Йорк-Роттердам — на 5%.
* **Греческий владелец контейнеровоза Euroseas переоформил свое самое маленькое и самое старое судно в долгосрочный чартер по цене, близкой к 257% от предыдущей ставки.** Об этом пишет новостной портал Splash247. И это показывает всю сложность ситуации в отрасли грузоперевозок на данный момент. Контейнеровоз Aegean Express, котором уже 25 лет, вместимостью 1 439 TEU должен начать свой новый чартер в начале апреля этого года, принося 41 000 долларов в день в течение периода от 36 до 39 месяцев. Аристидес Питтас, председатель и главный исполнительный директор Euroseas, прокомментировал: «Суточная ставка этого чартера близка к самому высокому уровню ставок, достигнутому любым судном в нашем флоте по трехлетнему контракту, и подчеркивает силу рынка контейнеровозов». Компания, зарегистрированная на бирже Nasdaq, заявила, что построенное в 1997 году судно под панамским флагом, как ожидается, принесет более 32 миллионов долларов EBITDA на протяжении всего чартера.
* Мировая торговля сжиженным природным газом (СПГ) в 2021 году выросла на 6% и составила 380 миллионов тонн. Рост обусловлен преодолением многими странами экономических последствий пандемии коронавируса, говорится в опубликованном  ежегодном прогнозе развития рынков СПГ концерна «Шелл». Рост спроса на СПГ и ограничения в области предложения привели к сохранению в течение всего года волатильности цен на природный газ и СПГ.  В октябре 2021 года цены достигли рекордно высокой отметки, в связи с тем, что Европа, где запасы газа упали до исторически низкого уровня, пыталась обеспечить поставки СПГ для удовлетворения зимнего спроса на газ. Эта волатильность подчёркивает необходимость более стратегического подхода к обеспечению бесперебойных и гибких поставок газа для избежания резких скачков цен в будущем. В середине текущего десятилетия ожидается разрыв между спросом на СПГ и его предложением, что ставит вопрос о необходимости дополнительных инвестиций для увеличения предложения и удовлетворения растущего спроса на СПГ, особенно в странах Азии.   «Прошедший год стал наглядным доказательством критически важной роли природного газа и СПГ в обеспечении различных регионов энергией, необходимой для преодоления кризиса, вызванного пандемией коронавируса, - заявил Ваэль Саван, директор концерна «Шелл» по газовому бизнесу, возобновляемым источникам энергии и энергетическим решениям. - Так как сегодня страны решают задачи по созданию низкоуглеродных энергетических систем и достижению чистых нулевых выбросов, необходимо сконцентрироваться на использовании более чистых видов газа и мерах по его декарбонизации. Это поможет СПГ оставаться надёжным и гибким источником энергии на протяжении десятилетий».    Прошедший год был отмечен ростом экспорта СПГ, несмотря на ряд незапланированных остановок производственных мощностей, повлиявших на возможности поставки СПГ. США лидировали в увеличении поставок СПГ, показав годовой прирост в 24 миллиона тонн; ожидается, что в 2022 г. США станут самым крупным экспортером СПГ в мире.  Китай и Южная Корея показали самый большой рост спроса на СПГ в 2021 году. Китай нарастил свой импорт на 12 миллионов тонн до 79 миллионов тонн, обойдя Японию и став самым крупным импортером СПГ в мире. В 2021 году с покупателями в Китае были заключены долгосрочные контракты на поставку более 20 миллионов тонн СПГ в год. Это свидетельство того, что СПГ продолжает играть важную роль в переводе ключевых секторов промышленности Китая с угля на газ и достижении цели по обеспечению углеродной нейтральности к 2060 году.Ожидается, что глобальный спрос на СПГ к 2040 году перейдет отметку в 700 миллионов тонн, показав 90% рост по сравнению с уровнем 2021 года. Страны Азии обеспечат большую часть этого спроса; это объясняется снижением собственной добычи газа и экономическим ростом в регионе, а также заменой других, менее экологичных энергоносителей на СПГ для улучшения качества воздуха и достижения поставленных целей по сокращению выбросов углерода. СПГ призван сыграть ключевую роль как в дальнейшем продвижении использования возобновляемой энергии, так и в качестве резервного энергоносителя в случае перебоев с поставками энергии.  Так, в 2021 году Бразилия в три раза увеличила объём закупок СПГ - до более 7 миллионов тонн - в связи с тем, что устойчивая засуха привела к снижению выработки электроэнергии на гидроэлектростанциях.Успех в сокращении выбросов от природного газа и в разработке экологически чистых решений поможет СПГ исполнить эту роль. В 2021 году активизировались усилия по декарбонизации производственно-сбытовой цепочки СПГ, а в отрасли было объявлено о нескольких инвестиционных проектах по сокращению выбросов.

**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 - 24.02.2022 CIA SUR**