**11.02.2021 ИНФОБЮЛЛЕТЕНЬ №05**

**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 6
* Морякам 9
* Безопасность моряков и судов 15
* Происшествия 17
* Новости портов 19
* Новости судостроения 21
* Рынки 23
* COVID-19 27

**ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА**

* **На Федеральном портале для размещения проектов нормативно-правовых актов опубликован законопроект «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации в части регулирования вопросов радиосвязи на море».** Как следует из пояснительной записки к проекту, в Российской Федерации отсутствует уполномоченная организация  в области электрорадионавигации и спутниковой связи, а также отсутствуют правовые процедуры, которые позволили бы наделить какую-либо организацию указанными полномочиями. Присвоение идентификационных номеров судовым радиостанциям спутниковой связи осуществляют лицензированные операторы спутниковой связи, а присвоение номеров избирательного вызова судовым радиостанциям осуществляет федеральный орган исполнительной власти в области связи.
Пункт 2 статьи 1 проекта федерального закона предусматривает внесение соответствующих изменений в КТМ, в части уточнения формулировки статьи 21 КТМ и наделения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере электросвязи (Минцифры России) полномочиями по утверждению порядка присвоения позывного сигнала судовой станции и номера избирательного вызова судовой станции, а также, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области транспорта ([Минтранс России](http://portnews.ru/companies/ministerstvo_transporta_rf/#_blank)), порядка присвоения идентификационного номера судовой станции спутниковой связи.
* Министр транспорта РФ Виталий Савельев в режиме видеоконференции пообщался с руководителями высших учебных заведений транспортного комплекса. Наряду с другими заместителями и руководителями подведомственных Минтрансу агентств и транспортных организаций в селекторном совещании приняли участие курирующий водный транспорт заместитель министра Александр Пошивай, руководитель Росморречфлота Андрей Лаврищев и ректоры всех пяти вузов системы Федерального агентства морского и речного транспорта. Меропририятие состоялось в  День российской науки, который совпал с возобновлением очного формата образовательного процесса в большинстве вузов РФ после многомесячной "удаленки" из-за пандемии. Виталий Савельев рассказал, **что Минтранс совместно с отраслевыми агентствами работает над проектом Транспортной стратегии до 2035 года.** «Мы ориентируемся на современные технологии, тренды развития отрасли. Это будет принципиально новый документ. И главными его целями являются рост мобильности населения и повышение скорости доставки грузов, − подчеркнул он. − Мы должны планировать наши шаги в соответствии с мировыми трендами. Среди них − сквозная цифровизация, переход на новые источники энергии, принципиально новые виды транспорта. Каждый житель России должен почувствовать перемены и получить возможность из любого населенного пункта добраться до необходимой ему точки на карте мира». Как сообщил министр, **впервые в Транспортной стратегии появится раздел, посвященный транспортному образованию.** В нем будут перечислены конкретные показатели и мероприятия, направленные на развитие транспортного образования и науки. Важнейшими приоритетами являются запуск не менее 50 новых образовательных программ до 2024 года и обновление форматов обучения. Важным шагом является разработка концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года. Утверждение документа на уровне Правительства РФ формализует статус транспортного образования и определит рамки его государственного регулирования. Заместитель генерального директора − председателя правления ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов подробно остановился на вопросе реализации программы взаимодействия компании с университетскими комплексами железнодорожного транспорта до 2025 года. Он отметил, что в рамках программы вместе с ВУЗами по восьми направлениям спланирован целый ряд мероприятий. Среди них – обновление лабораторной базы, целевая подготовка специалистов и научная деятельность. «В прошлом году за счет компании мы оснастили 78 современных тренажерных классов для подготовки движенцев. В этом году планируем передать 25 тренажерных классов уже для локомотивного комплекса. Во всех ВУЗах создали специальные лекционные аудитории, которые оснащены самым современным оборудованием. Компания поддерживает инновации в учебном процессе, прогрессивные исследования в вузовском научном сообществе», − добавил он. Ректор Российского университета транспорта Александр Климов выступил с докладом об основных направлениях научных исследований и новых образовательных программах. В 2020 году несмотря на ограничения, вызванными распространением новой коронавирусной инфекции, отмечен рост объема научно-исследовательских работ. Основные направления − развитие инфраструктуры и перевозок на железных дорогах, разработка и обслуживание программного обеспечения, комплексное сопровождение Московских центральных диаметров. Среди новых технологических решений − использование нейросетей при проведении интеллектуального осмотра вагонов поездов, электронные пломбы на базе ГЛОНАСС в целях ускорения контейнерных перевозок, технология больших данных для моделирования пассажиропотоков в Московском транспортном узле.  В этом году в Российском университете транспорта продолжится обновление образовательных стандартов, появится семь новых образовательных программ. Говоря о поддержке, оказываемой транспортным вузам рупнейшей отечественной судоходной компанией, ПАО «Совкомфлот», генеральный директор – председатель правления компании Игорь Тонковидов отметил, что большинство специалистов, работающих в судоходной компании, являются выпускниками морских академий. «Мы сотрудничаем со многими морскими университетами, работа ведется в рамках долгосрочных соглашений стратегического партнерства. Особой акцент делается на программу целевой подготовки будущих специалистов с последующим гарантированным трудоустройством на флот. С 2018 года успешно реализуется программа наставничества», − сообщил он. Также были заслушаны доклады о научном и кадровом обеспечении Восточного полигона и Северного морского пути.
* **Прохождение товаров и транспорта через пункты пропуска в Арктической зоне ускорится благодаря закреплению за таможенными органами полномочий по проведению проверок.** Как сообщает в среду пресс-служба кабмина, такое постановление подписал премьер-министр России Михаил Мишустин. Ожидается, что эта мера снизит издержки предпринимателей и сделает ведение бизнеса в Заполярье более комфортным, передает ТАСС. "Решение касается различных видов контроля и надзора: санитарно-карантинного, ветеринарного и фитосанитарного. До этого такие проверки проводили Роспотребнадзор и Россельхознадзор. Аналогичный механизм ранее был протестирован в свободном порту Владивосток и доказал свою эффективность", - отметили в правительстве. Решение вступит в силу через 180 дней. За это время сотрудники таможни пройдут необходимую подготовку, а пункты пропуска оснастят специальной аппаратурой. "Принятое постановление - часть широкого комплекса мер по стимулированию социально-экономического развития Арктики, - пояснили в кабмине. - Ранее все российское Заполярье было объявлено свободной экономической зоной, резиденты которой могут рассчитывать на множество преференций, в том числе на снижение ставок по налогам и страховым взносам, применение процедуры свободной таможенной зоны, льготы по аренде земельных участков".
* **Верховная Рада Украины поддержала запрос к Президенту Украины по поводу необходимости ратификации Сводной конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве»** (MLC-2006). С запросом к Президенту Украины выступила народный депутат Украины Татьяна Плачкова. Верховная Рада поддержала запрос 255 голосами. Конвенция определяет минимальные международные стандарты, позволяющие существенно изменить в лучшую сторону условия труда и быта моряков. Документ ратифицирован в 97 странах мира.
* **Европейская бизнес-ассоциация озвучила ряд проблем в речной и морской отраслях.** Как сообщила Дарья Сичкар, менеджер Комитета по логистике Европейской бизнес-ассоциации, есть целый ряд инфраструктурных реформ, которых ожидает бизнес. Среди них: актуализация нормативно-правовых актов закона о ВВТ, компенсация инвестиций в портовой инфраструктуре и снижение портовых сборов. Как сообщила Дарья Сичкар в материале для delo.ua, в речной и морской отраслях накопился ряд проблем и дисбалансов. По ее словам, сейчас стоит ждать актуализацию нормативно-правовых актов, которые должны быть приняты или изменены в связи с принятием закона о ВВТ. Также эксперт добавила, что еще один острый вопрос — нормативное урегулирование вопроса компенсации инвестиций, внесенных в стратегические объекты портовой инфраструктуры. «Бизнес настаивает на доработке проекта Порядка компенсации инвестиций внесенных в стратегические объекты портовой инфраструктуры, опубликованного 4 ноября 2020 года на сайте Министерства инфраструктуры Украины, с учетом комментариев, предоставленных экспертами Комитета по логистике», — сообщила Дарья Сичкар. В ЕБА сообщили, что в конце 2020 года года состоялось несколько продуктивных встреч представителей Комитета по логистике и профильного департамента Мининфраструктуры, на которых большинство поправок бизнеса было учтено. По словам Дарьи Сичкар, бизнес также ожидает снижение регулируемых государством портовых сборов. В частности, через принятие обоснованной Методики расчета ставок портовых сборов вместе с Порядком взыскания и размеров ставок портовых сборов и Порядком учета, использования и снижения отчислений чистой прибыли АМПУ в госбюджет. Четвертый приоритет, который назвали в ЕБА, — упрощение разрешительной процедуры для проведения строительных работ в акваториях морских портов и на участках внутреннего водного транспорта. Для этого эксперты Комитета по логистике разработали проект закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно строительства на участках, занятых внутренними водными путями общего пользования» и направили его на обработку в Мининфраструктуры. «Хотелось бы, чтобы Мининфраструктры ускорило его обработку и направило на рассмотрение в Кабинет Министров Украины уже в феврале», — резюмировала Дарья Сичкар.
* **Bureau Veritas (BV),** мировой лидер в области тестирования, инспекции и сертификации, **выпустило два новых обозначения класса - BIORISK MANAGED и BIORISK SECURED. B**V разработала эти новые стандарты после тесных консультаций и сотрудничества с ключевыми заинтересованными сторонами, включая верфи и судовладельцев. BIORISK MANAGED фокусируется на разработке и реализации плана управления вспышкой в соответствии с основными принципами протоколов Bureau Veritas «Перезагрузите свой бизнес» (RYB), первого такого руководства, доступного для судоходства, представленного в апреле 2020 года для круизного и паромного секторов. с соответствующей этикеткой Bureau Veritas SafeGuard. RYB и соответствующий лейбл SafeGuard демонстрируют приверженность операторов и их политику в отношении COVID 19 и других инфекционных заболеваний. RYB требует выявления всех потенциальных рисков в порту, в пунктах посадки и высадки, а также на самом судне. Соответствующий план управления вспышкой содержит процедуры предотвращения, смягчения и подготовки для управления экипажем и пассажирами с четким определением обязанностей и ролей. BIORISK MANAGED охватывает обязанности на борту и управление ресурсами, требования к расходным материалам, включая СИЗ и медицинское оборудование, процедуры, поведенческие и эксплуатационные рекомендации, соответствующее обучение экипажа, а также перепроектирование, реконструкцию или модификацию помещений и систем, например как отопление, вентиляция и кондиционирование (HVAC). Используя BIORISK MANAGED в качестве основы, обозначение BIORISK SECURED требует установки дополнительных систем и оборудования, включая предоставление фиксированного и/или портативного оборудования. Например, на борту должно быть выделено специальное место для карантинной бригады или пассажиров в случае обнаружения инфекции. Такие карантинные зоны требуют оборудования для мониторинга, систем отопления, вентиляции и кондиционирования, обеспечивающих не менее 10 замен воздуха в час (включая не менее двух замен свежего воздуха). Рециркуляция воздуха в салоне разрешена только через сажевые фильтры с эффективностью фильтрации не менее 50%. Каждая кабина в карантинной зоне должна также иметь специальную систему вытяжки воздуха, которая должна вести в «безопасную зону» (зону, обычно недоступную), если не установлены фильтры HEPA или альтернативные системы дезинфекции.

BIORISK SECURED также требует оснащения судна соответствующим оборудованием для регулярного контроля температуры тела экипажа и пассажиров. Компания MSC Cruises приняла в Chantiers de l’Atlantique свое новое судно MSC Virtuosa, первое судно в мире, получившее обозначение BIORISK SECURED. Эмилио Ла Скала, президент MSC Cruises Management, сказал: «MSC Virtuosa - первое круизное судно в мире, получившее это важное обозначение, чем мы все очень гордимся. Это свидетельство уникального и строгого характера протокола здоровья и безопасности, который мы разработали в ответ на пандемическую ситуацию, с которой сталкивается мир, и который позволил нам с августа возобновить работу в Средиземном море и безопасно и ответственно принять почти 40 000 гостей.Мы ценим это дальнейшее признание нашего ведущего в отрасли подхода, направленного на защиту гостей, экипажа и направлений, в которые заходят наши корабли». Ив Пелпель, старший вице-президент по техническим вопросам в Chantiers de l’Atlantique, сказал: «Мы очень гордимся тем, что передали первое судно с обозначением BIORISK SECURED. Это достижение является результатом плодотворного сотрудничества между командами MSC, BV и CDA по повышению безопасности экипажа и пассажиров судов » Лоран Леблан, старший вице-президент по техническим вопросам и операциям в Bureau Veritas, сказал: «С момента внедрения нашей инициативы «Перезапустите свой бизнес»(RYB) в апреле прошлого года мы постоянно адаптируем наш подход на основе накопленного опыта и имеющихся новых рекомендаций. Компания RYB успешно предоставила паромным операторам основу для продолжения работы в условиях пандемии и предоставила круизным компаниям прочную возможность вернуться к работе - если и когда позволят условия. Эти новые обозначения BIORISK теперь обеспечивают структуру правил, которая обеспечивает подход, который может быть принят любыми операторами судов любого типа и который может быть сертифицирован Bureau Veritas.

* **Иран направил ноту протеста России из-за названия Персидского залива**, передают СМИ со ссылкой на представителя МИД Ирана Саида Хатибзаде. Проблема связана с публикацией на странице МИД России в соцсетях на арабском языке, где залив назван Арабским, как это принято в арабских странах.

**ТОП 10 СТРАН -СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ**

Обратите внимание: с января 2021 года в общая стоимость флота в Топ-10 стран-судовладельцев теперь включены автомобилевозы, РоРо и круизные суда. Эти три типа судов не были включены в предыдущие рейтинги и, следовательно, внесли значительный вклад в изменение стоимости и рейтинга флота стран.

ЯПОНИЯ

После турбулентного 2020 года, который ознаменовался подъёмами и падениями практически в каждом секторе судоходства, Япония остается на первом месте с активами на общую сумму 115,8 млрд долларов США. Рост доходов на рынке контейнеров во второй половине 2020 года привел к увеличению стоимости и без того быстро растущего флота Японии. Японские судовладельцы владеют самым прибыльным флотом  LNG-танкеров  стоимостью 5,8 млрд долларов. Кроме того, им принадлежит самый доходный флот судов-автомобилевозов  ошеломляющей стоимостью 7,3 млрд долларов, что почти втрое превышает размер флота норвежских судовладельцев, которые занимают второе место Основная доля собственности распределяется между операторами Deepsea NYK, MOL и K Line, которые конкурируют друг с другом в том же секторе, что и другие ведущие игроки отрасли. Наряду с Южной Кореей на них приходится более 70% мирового азиатского экспорта.

КИТАЙ

Китай переместился на второе место с активами на 107,7 млрд долларов. Китайские инвестиции в секторы LPG и LNG во второй половине года повысили стоимость судов на рынке. Во второй половине 2020 года китайские энергетические компании инвестировали средства в заказы на строительство крупных газовозов LNG и очень больших этановозов класса VLEC. Резкий рост ставок контейнеровозов привёл к увеличению заказов на контейнеровозы класса megamax, размещённых компанией OOCL. Общая стоимость 12 судов составляет 1,6 млрд. долларов. SITC также воспользовалась позитивной ситуацией на рынке и заказала 14 судов, которые будут использоваться для региональных перевозок.

США

 США занимает 3 место, обладая активами в размере 95,1 млрд долларов., из которых 63 млрд долларов приходится на круизные лайнеры. Это неудивительно, поскольку крупнейшие круизные компании- Carnival и Royal Caribbean- базируются в США. Несмотря на проблемы, которые индустрия испытала из-за пандемии COVID-19, США по-прежнему сохраняют свои позиции в качестве крупнейшего мирового оператора круизных судов. В секторе танкеров наблюдается падение в связи с низкой доходностью во второй половине 2020 года из-за продолжительного периода низких ставок. Тем не менее, относительно современный американский флот LNG, LEG и LPG вырос в цене в связи с ростом спотовых ставок,  достигнув максимума за 5 лет в конце 2020 года. Такой рост был вызван перебоями в поставках, включая задержки на Панамском канале, более длительными сроками разгрузки в Азии, а также тем, что некоторое количество судов оставалось в сухих доках. Американские судовладельцы также занимают ведущие позиции в секторе Ро-Ро, владея судами общей сложности 1,9 млрд долларов США, что повышает их место в рейтинге.

ГРЕЦИЯ

Удивительно, но Греция опустилась на 4-е место в рейтинге. Это вызвано переходом круизных судов, Ро-Ро и автомобилевозов во флоты других стран. Общая стоимость флота страны снизилась на 6,5 млрд долларов по сравнению с прошлым годом. Это падение связано с продолжительным периодом низких доходов танкеров, наблюдавшимся во второй половине года. Учитывая, что Греция считается крупнейшим владельцем танкеров, низкие значения затронули весь флот судов. Греческие судовладельцы активно занимались продажей и покупкой танкеров, продав 105 судов, но приобретя только 70, что привело к сокращению общего флота. Все остальные секторы, включая контейнеровозы, газовозы и офшорные суда, оставались относительно стабильными.

СИНГАПУР

Сингапур опустился на 5-е место с очень небольшим изменением общей стоимости своего флота с прошлого года. Инвестиции в контейнеровозы и Ро-Ро увеличили общую стоимость флота на 6 млрд долларов. В связи с ростом ставок контейнеровозов наблюдалось улучшение рыночных настроений, которое позитивно отразилось на стоимости подержанных судов. Учитывая, что компания Cobelfret помоглп Сингапуру занять 3-е место в рейтинге владельцев Ро Ро, известность на рынке способствует тому, что Сингапур остается в середине таблицы самых крупных стран-судовладельцев.

ГЕРМАНИЯ

Германия поднялась в рейтинге с 8-го места в 2020 году в связи с тем, что владельцы небольшого сухогрузного сектора получили хорошую прибыль, обусловленную ростом ставок. Количество сделок возросло, а успешное рефинансирование и реструктуризация , проведённая в предыдущие годы во всех секторах привело к тому, что приличное количество судовладельцев успешно пережило кризис в начале 2020 года. Инвестиции в размере 12.8 млрд. долларов в круизный сектор увеличили общую стоимость до 43 млрд, долларов, т.е.на 60% по сравнению с прошлогодними показателями.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Великобритания также сделала значительный скачок, увеличив общую стоимость своего флота более чем на 15 миллиардов долларов. В основном это вызвано включением в базу данных круизных судов. Контейнерный флот также восстановился, поскольку объемы экспорта Китая в Европу значительно возросли. Рождественский период оставался ключевым фактором, также как и накопление запасов товаров в преддверии выхода Великобритании из ЕС.

ЮЖНАЯ КОРЕЯ

Южная Корея в этом году опустилась на 2 места, однако общая стоимость флота изменилась только на 0,2%. Наблюдалось падение стоимости танкеров и балкеров, однако это компенсировалось включением автомобилевозов. Южная Корея сохраняет доминирующее положение в качестве мирового экспортера автомобилей. Ведущими операторами-судовладельцами являются Glovis, которая в последние годы расширила парк автомобилевозов, и Eukor, 20% акций которой принадлежат Hyundai Glovis и Kia Motors. Большой объем производства автомобилей и морского экспорта делает Южную Корею 3-м по величине владельцем автомобилевозов.

НОРВЕГИЯ

Норвегия опустилась с 5-го места в 2020 году на 9-е в 2021 году, главным образом из-за значительного снижения стоимости офшорного флота. Это падение было вызвано пандемией и общемировым снижением спроса на нефть. Крупные нефтяные компании значительно сокращали капитальные затраты, контракты на работу мобильных морских буровых установок были расторгнуты, приостановлены или отложены, и это повлияло на стоимость оффшорных судов всех возрастов и типов. Крупные владельцы морских буровых установок, такие как Borr Drilling, потеряли полмиллиарда долларов в стоимости своего флота.

ШВЕЙЦАРИЯ

Дания и Швейцария поменялись местами в общем рейтинге, и теперь Швейцария занимает 10 - е место. Компания MSC Cruises, владеющая мега лайнерами на общую сумму 18 миллиардов долларов США, вывела Швейцарию на позицию второго по величине владельца круизных судов в мире, что, в свою очередь, и помогло Швейцарии войти в топ-10 стран-судовладельцев.

*blog.vesselsvalue.com*

**СУДОХОДСТВО**

* **Сегодня компания Samsung Heavy Industries заявила, что уже в августе 2021 года продемонстрирует возможность удаленной автономной навигации большого корабля.**Для демонстрации удаленной навигации будет использовано судно весом в 9200 тонн. Это соответствует габаритам современного эсминца длиной 150 метров. По заявлению Samsung Heavy, Национальный морской университет Мокпхо займется анализом эффективности системы и оценит качество дистанционного управления судами. Если система докажет свою эффективность, то это позволит компании коммерциализировать свою разработку уже в следующем году. В октябре 2020 года Samsung Heavy также сообщили, что уже успешно управляли 300-тонным судном удаленно. Это происходило в море возле острова Кодже, недалеко от Сеула. Тогда оператор судна находился в исследовательском центре компании на расстоянии 250 км от моря.
* **A.P. Moller-Maersk опубликовал финансовые показатели за четвертый квартал и весь 2020 год.**

4 квартал: **Выручка по итогам квартала выросла на 16% до 11,3 млрд долларов.** Основным драйвером роста стало увеличение выручки в сегменте Ocean и в сегменте Logistics & Services на 3,7%. Показатель EBITDA во всех сегментах за исключением Manufacturing & Others продемонстрировал рост до рекордных показателей, в целом по группе он увеличился на 85% до 2,7 млрд долларов. Операционная прибыль группы выросла в 4,7 раза до 1,6 млрд долларов. Чистая прибыль составила 1,3 млрд долларов против чистого убытка 61 млн долларов годом ранее. В сегменте Ocean выручка в четвертом квартале увеличилась на 19,2% до 7,2 млрд долларов, показатель EBITDA вырос на 96,3% до 2,2 млрд долларов. Объем перевозок увеличился на 3,2% до 6,8 млн TEU. Перевозки на трейде Восток – Запад выросли на 6,3%, на трейде Север – Юг сократились на 2,9%, на внутрирегиональных перевозках рост составил 5,9%. редняя величина фрахтовой ставки была на 17,7% выше, чем в четвертом квартале 2019 года, и составляла 2192 долларов за FEU. Наиболее существенно ставки выросли на направлении Восток – Запад – на 26,8%. На трейде Север – Юг ставки увеличились на 15,6%, на внутрирегиональных перевозках – на 6,2%. Расходы на обработку контейнеров выросли на 9,4% до 2,4 млрд долларов, расходы на бункер сократились на 13,9% до 915 млн долларов, сетевые расходы увеличились на 2,5% до 1,7 млрд долларов, административные, коммерческие и общие расходы снизились на 5,3% до 750 млн долларов. В результате суммарные операционные расходы увеличились на 1,2% до 6 млрд долларов. В сегменте Logistics & Services выручка в четвертом квартале выросла на 34,8% до 2,06 млрд долларов, валовая прибыль – в 1,6 раза до 500 млн долларов, показатель EBITDA – в 5,1 раза до 158 млн долларов.В сегменте Terminal & Towage выручка увеличилась на 7% до 1,04 млрд долларов, показатель EBITDA – на 19,7% до 364 млн долларов. В сегменте Manufacturing & Others выручка за квартал снизилась на 9,9% до 319 млн долларов, показатель EBITDA сократился почти наполовину до 25 млн долларов. 2020 год: По итогам всего 2020 года выручка по группе увеличилась на 2,2% до 39,7 млрд долларов. Показатель EBITDA вырос на 44% до 8,2 млрд долларов, операционная прибыль – в 2,4 раза до 4,2 млрд долларов. Чистая прибыль составила 2,9 млрд долларов против чистого убытка 44 млн долларов за 2019 год. Это связано с тем, что в 2019 году Maersk показал чистый убыток от прекращенной деятельности в размере 553 млн долларов. В сегменте Ocean выручка увеличилась незначительно на 1,9% до 24,9 млрд долларов, показатель EBITDA вырос на 47,5% до 6,5 млрд долларов. Операционные расходы сократились на 5,8% до 22,9 млрд долларов, в том числе расходы на обработку контейнеров снизились на 5,7%, расходы на бункер на 16%, сетевые расходы – на 5,7%, административные, коммерческие и общие расходы – на 3,2%. Объем перевозок по итогам 2020 года составил 25,3 млн TEU, на 5% меньше, чем в 2019 году. Средняя ставка за груженый 40-футовый контейнера была 2 тыс. долларов, на 7,9% выше, чем годом ранее. Потребление бункера снизилось на 6,9%. Флот Maersk на конец 2020 года состоял из 706 контейнеровозов суммарной вместимостью 4,04 млн TEU – на два судна и на 1,9% вместимости меньше, чем годом ранее. В сегменте Logistics & Services выручка по итогам 2020 года увеличилась на 10% до 6,96 млрд долларов, валовая прибыль выросла на 31,9% до 1,6 млрд долларов, показатель EBITDA – в 2,1 раза до 454 млн долларов. В сегменте Terminal & Towage выручка снизилась на 3,6% до 3,8 млрд долларов, показатель EBITDA увеличился на 7,8% до 1,2 млрд долларов. В сегменте Manufacturing & Others выручка за год сократилась на 8,9% до 1,3 млрд долларов, показатель EBITDA – на 17,6% до 136 млн долларов.

* **Höegh LNG Holdings Ltd. заключила соглашения с сингапурской компанией Trafigura о продлении еще на год имеющегося временного соглашения на тайм-чартер СПГ танкера Höegh Gannet.** Также подписано новое временное соглашение на 12-месячный тайм-чартер судна-газовоза Höegh Gallant, которое вступит в силу с конца марта 2021 года, сообщает пресс-служба Höegh LNG. Помимо этих контрактов был заключен еще один – с компанией Cheniere о продлении на 12 месяцев действующего тайм-чартерного соглашения на газовоз Höegh Galleon. Ставки фрахта указанных соглашений соответствуют рыночным ставкам TFDE LNGCs и несколько выше тех, которые применялись при фрахте судов Höegh Gallant и Höegh Gannet в 2020 году. Три тайм-чартера включают в себя опцион для фрахтователей на продление контрактов и позволят обеспечить компанию новыми тайм-чартерными контрактами в рамках соглашения на фрахт плавучей системы FSRU. Данные тайм-чартерные соглашения обеспечат задействование флота газовозов компании на 2021 год, за исключением СПГ танкера Höegh Esperanza, по которому Höegh LNG ведет переговоры с фрахтователем о продлении срока действия действующего контракта в июне 2021 года. Höegh LNG занимается поставками сжиженного природного газа, услуги по регазификации и транспортировке в рамках долгосрочных контрактов. Компания владеет флотом из четырех плавучих систем, для хранения, переработки и импорта сжиженного природного газа (FSRU), а также четырех танкеров для транспортировки СПГ (LNGC). Кроме того, Höegh LNG заказала еще два новых танкера FSRU и разработала проект плавучего завода по производству и отгрузке СПГ (FLNG).
* **Ernst Russ Group успешно реализовала свою стратегию консолидации и стала судовладельцем и менеджером по морским инвестициям в 2020 финансовом году.** В феврале 2021 года компания также успешно расширила и диверсифицировала свой флот за счет приобретения контрольных пакетов акций двух многоцелевых судов. Это два судна для перевозки проектных грузов, построенных в 2007 году, каждое дедвейтом около 12 500 тонн. В декабре 2020 года группа Ernst Russ Group в сотрудничестве со стратегическими партнерами приобрела два контейнеровоза общей вместимостью 9700 TEU. В результате этих сделок общее количество судов, принадлежащих контрольному пакету акций, увеличилось до 18. Вместе с 13 другими судами, в которых Ernst Russ Group имеет значительные доли, и судами управляемого фонда, Ernst Russ Group управляет флотом из 71 судна. «Согласно нашей предварительной, еще не прошедшей аудит консолидированной финансовой отчетности, мы ожидаем, что операционный результат в 2020 финансовом году будет составлять несколько миллионов единиц, что соответствует нашему прогнозу. В настоящее время Ernst Russ Group извлекает выгоду из бурно развивающейся морской торговли с постоянно растущими фрахтовыми ставками и более длительными сроками аренды. Это увеличение ставок фрахтования не оказало существенного влияния на выручку в 2020 финансовом году. Однако, исходя из этого, мы ожидаем положительного развития ситуации с прибылью в 2021 финансовом году. Ernst Russ Group продолжит фокусироваться на расширении портфеля ценных и стабильных судов контейнерного, балкерного, танкерного и многоцелевого классов».
* **Китай разрешил разгрузку 8 австралийским балкерам с углем.** Австралийским судам разрешили разгрузку после семи месяцев простоя в китайских портах из-за напряженных торговых отношений Китая и Австралии. Как сообщает GMK Center со ссылкой на Argus Media, на борту суммарно находятся 850 тыс. тонн металлургического угля. Разрешение на разгрузку в китайских портах Цзиньтан и Цаофэйдянь получили 8 судов. Пять из них выгрузят 567 тыс. тонн угля в порту Цзиньтан. Официальная причина разрешения на разгрузку австралийских балкеров в китайских портах пока не сообщается. Ранее USM сообщал, что десятки судов с австралийским углем [находятся в ожидании судозаходов](https://usm.media/polsotni-sudov-s-avstralijskim-uglem-zastryali-u-beregov-kitaya/) недалеко от берегов Китая. Некоторые из этих судов покинули Австралию еще в мае, многие ждут в китайских водах с сентября. При этом 86% угля, ожидающего за пределами китайских портов, поступает из Австралии.

**В КИТАЕ ВОСХИТИЛИСЬ РЕЙСОМ РОССИЙСКИХ СПГ- ТАНКЕРОВ В АРКТИКЕ**

Три СПГ-танкера российской компании "Новатэк" самостоятельно преодолели Северный морской путь. Это свидетельствует об успехах России в области создания судов ледового класса и транспортировки энергоресурсов через Арктические воды даже в зимний период, заявили журналисты китайского портала Baijiahao. Россия прекрасно осознает важность освоения Арктики. Северная территория давно известна своими запасами полезных ископаемых. Поэтому российская сторона активно занимается разработкой и производством ледоколов. Китайские обозреватели отмечают, что в последнее время Россия добилась значительных успехов в сфере строения кораблей ледового класса и морских грузоперевозок. Эксклюзивный пересказ материала, опубликованного в Baijiahao, подготовил "ПолитЭксперт". Недавно российская газовая компания "Новатэк" совершила смелый шаг. Она направила по Северному морскому пути три СПГ-танкера грузоподъемностью 100 000 тонн. Газовозы успешно преодолели морские льды толщиной в полметра, не прогнувшись под натиском экстремальных погодных условий Северного Ледовитого океана. Они, несмотря ни на что, продолжали следовать по пути со скоростью 7-12 узлов, восхитились обозреватели из Китая. "Российские газовозы являются самыми передовыми в мире. Этот рейс доказывает, что Россия имеет возможность построить перспективные суда ледового класса и транспортировать на них энергоресурсы через арктические воды даже зимой", — подчеркнули они. По их мнению, раньше никто не мог подумать, что подобное возможно, потому что транспортировка ресурсов сама по себе является чрезвычайно сложной задачей, а суровая погода Арктики снижает вероятность успешной доставки. Если судно будет повреждено во время рейса, то риск утечки дорогостоящей энергии моментально возрастет, при этом компания или страна, осуществляющая перевозку, нанесет непоправимый ущерб природной среде Арктики и понесет огромные убытки. "Именно поэтому другим странам, в особенности крупнейшей нефтяной державе, Саудовской Аравии, стоит поучиться у России тому, как успешно транспортировать грузы там, где это очень трудно сделать. А кроме того, советуем  обратить внимание на возможности судостроения РФ. Ведь российская сторона преуспела в исследовании и разработке танкеров ледового класса", — заключили китайские аналитики. Ранее международное онлайн-издание ArcticToday прокомментировало новость о том, что три танкера Yamalmax прошли по Северному морскому пути без ледокольного сопровождения. По их мнению, несмотря на рекордное таяние морского льда в Арктике, путешествие вдоль СМП в зимний период — подвиг....

[*politexpert.net*](https://politexpert.net/)

**СОКРАЩЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОГО РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2020 ГОДУ СОСТАВИЛО МЕНЕЕ 1%**

**Статистический сервис Container Trade Statistics (CTS) оценивает глобальный спрос на контейнерные перевозки по итогам 2020 года в 168,2 млн TEU, что менее чем на процент меньше, чем за аналогичный период 2019 года,** сообщает ТАСС. В декабре объемы были примерно на 4% выше уровня годом ранее — 15,1 млн TEU. Индекс ставок за один только декабрь взлетел сразу на 12 пунктов до 93, за последние три месяца года он поднялся на 20 пунктов. Объемы импорта в Европу, по предварительным данным CTS, сократились в 2020 году на 4%, до 32,55 млн TEU. Восстановление спроса во втором полугодии позволило сократить отрыв с -9,3% после первого полугодия. Европейский экспорт за год остался примерно на уровне 2019 года — 29,8 млн TEU, но в четвертом квартале объемы были в среднем на 14% выше уровня годом ранее. Импорт из Северной Америки увеличился по итогам года на 4,4%: +12% в третьем квартале и +21% в четвертом. Экспорт из региона в целом за год был на 7% ниже, чем в 2019 со снижением во всех кварталах. Однако за последние три месяца темпы падения замедлились до 2,5%, а в декабре сравнение оказалось в пользу 2020. Контейнерный трафик в и из Азии закончил год немного выше предыдущего года: +1,2% в импорте, до 66,7 млн TEU и + 0,5% в экспорте, до 95,2 млн TEU. Импорт восстановился и начал расти в июне, экспорт — в июле. Самый динамичный рост объемов и в импорте, и в экспорте к уровню годом ранее был зафиксирован в сентябре. Глава «Совфрахта» раскритиковал идею об альтернативе Суэцкому каналу. Глава «Совфрахта» Дмитрий Пурим назвал «фантазерами» сторонников создания альтернативы Суэцкому каналу в Арктике — на Северном морском пути. Наверное, СМП может стать его альтернативой, но для этого должен растаять лед, сказал он. Совладелец и председатель совета директоров транспортно-логистического холдинга «Совфрахт» Дмитрий Пурим в интервью телеканалу РБК раскритиковал идею о том, что Северный морской путь (СМП) в Арктике может стать альтернативой Южному морскому пути через Суэцкий канал. «Я являюсь сторонником развития Арктики. Я верю в развитие Арктики и вижу в этом перспективу, но не в том, чтобы арктический маршрут стал хоть малейшей альтернативой Суэцкому каналу. Я думаю, что эти разговоры беспочвенны», — заявил Пурим. По его словам, те, кто говорит, что Северный морской путь может стать альтернативой Суэцкому каналу, «фантазеры». «Наверное, может, но для этого должен растаять лед», — добавил он. В марте 2018 года президент Владимир Путин в рамках послания к Федеральному собранию поставил задачу сделать Северный морской путь «глобальной конкурентной транзитной артерией» и к 2025 году увеличить грузооборот по нему до 80 млн т (на тот момент грузооборот составлял 17 млн т, а по итогам 2020 года вырос до 32 млн т). А «Росатом», являющийся единым инфраструктурным оператором по развитию СМП и владельцем атомного ледокольного флота, намерен не просто выйти на круглогодичное использование этого маршрута, но и «значимо» улучшить всю евразийскую логистику и наряду с Суэцким каналом предложить не менее привлекательные условия движения грузов из Азии в Европу, сообщала пресс-служба госкорпорации в конце 2019 года. На тот момент грузопоток по Южному морскому пути уже составлял 1 млрд т в год, из них больше половины (570 млн т) — перевозка в контейнерах. По прогнозу «Росатома», на Северный морской путь можно перевести с «южного» маршрута 47 млн т в контейнерах. В понедельник, 8 февраля, пресс-служба «Росатома» не ответила на запрос РБК. По словам Пурима, Арктику нужно использовать для развития арктических регионов, к которым «с удовольствием» присоединяются Красноярский край и Якутия. «Арктика — это исконно русское море, поэтому ее нужно развивать с точки зрения развития собственной инфраструктуры для реализации в первую очередь наших углеводородных проектов», — заключил он. «Совфрахт» владеет 20% «Северного морского пароходства» (одна из крупнейших судоходных компаний на северо-западе России, занимающаяся морскими перевозками по всему миру, в том числе по трассе Северного морского пути) и является единственным коммерческим фрахтователем атомного лихтеровоза «Севморпуть». По собственным данным, холдинг обеспечил обработку более 50% всех российских грузов в Арктике, выступая в роли интегратора логистических услуг в рамках ЕРС-контрактов, включая стивидорные операции, в том числе на необорудованном берегу в 2015–2016 годах.

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

**МОРЯКАМ**

* **Министерство транспорта Китая объявило о решении приостановить операции по смене экипажей на всех судах двух менеджеров из-за группового заражения коронавирусом на судах, управляемых компаниями.** Китайские органы здравоохранения обнаружили 15 членов экипажа на борту балкера Omicron Sky, построенного в 2006 году, и 21 члена экипажа на борту балкера типа Panamax Asia Spring 2011 года выпуска, инфицированных коронавирусом во время портовых инспекций. Эти два судна находятся под управлением Omicron Ship Management и Dia Yuan International Shipping соответственно. Согласно последней политике Китая по смене экипажа, власти приостановили смену экипажей для всех судов, которыми управляют две компании, на 30 дней из-за их некомпетентности в борьбе с эпидемиями. Решение будет пересмотрено властями, прежде чем им будет предоставлено разрешение на будущую смену экипажа. Список, предоставленный Министерством транспорта, показывает, что Omicron Ship Management управляет шестью судами, а Dia Yuan — 17 судами.
* **Семеро керченских моряков прибыли из африканской страны Мавритании. У них выявлен COVID-19**. Об этом на заседании оперативного штаба сообщила руководитель Межрегионального управления Роспотребнадзора по Республике Крым и Севастополю Наталья Пеньковская, передаёт корреспондент «Вести Крым». «У нас заехала группа моряков, сменившихся с судна. Это группа из Мавритании, их семь человек. По результатам тестирования у них выявлена новая коронавирусная инфекция, они все жители Керчи. Все мероприятия в отношении них проводятся в полном объёме», — сказала она.
* **Сухогруз MSC «Anastasia», застрявший с сентября возле одного из портов Китая из-за введенного КНР эмбарго на австралийский уголь, прибудет для смены экипажа в Японию.** К такому решению руководство MSC пришло после длившихся нескольких месяцев безуспешных переговоров с китайскими властями, которые запретили смену экипажей в своей стране из-за коронавируса. «У нас не было другого выбора, кроме как рекомендовать капитану «Anastasia» для смены экипажа, за чье здоровье, благополучие и безопасность мы серьезно опасаемся, направиться в Японию, – говорится в официальном заявлении MSC. – Большинство членов экипажа находились в море на несколько месяцев дольше, чем предполагалось изначально, из-за ограничений, связанных с COVID-19, а потом и из-за торговой «войны» между Китаем и Австралией». «Как мы поняли, компания, которая изначально зафрахтовала судно «Anastasia», передала судно в субфрахт третьей стороне, и стороны сделки по продаже/покупке груза столкнулись с политической неопределенностью, возникшей между Китаем и Австралией», – отмечают в компании. В официальном заявлении MSC сообщает, что «ранее компания пыталась убедить фрахтователей и коммерческие стороны, контролирующие судно и его груз, разрешить смену экипажа до того, как судно войдет в китайские воды». «Мы предпочли произвести смену экипажа в Японии. Это наиболее быстрый и эффективный способ оказать экипажу помощь, в которой он так нуждается. Также это позволит обеспечить возможность дальнейшей эксплуатации судна по запросу фрахтователей», – говорится в пресс-релизе MSC. «MSC с удовлетворением отмечает, что правительства Китая и Индии, судя по официальным сообщениям, опубликованным в СМИ с момента отправления судна в Японию, одобрили смену экипажа на «Anastasia», – резюмируют в компании.
* **Пятеро членов экипажа остаются на борту танкера Iba почти четыре года, и даже после посадки судна на мель они не могли ступить на сушу**. Мужчины измучены тяжелым испытанием, которое удерживает их от семей на борту судна еще долгое время после того, как владелец танкера, Alco Shipping, столкнулся с финансовыми проблемами и перестал выплачивать зарплату 32 месяца назад. Экипажу пришлось позаботиться о себе, полагаясь на пожертвования от благотворительных организаций, с которыми они связались для приобретения продуктов питания и средств гигиены. Организаторы регулярно оказывали продовольственную помощь и проверяли состояние моряков с тех пор, как их судно было оставлено судовладельцем. По словам регионального директора благотворительной организации Энди Бауэрмана, который занимается посредничеством в переговорах между моряками и Alco Shipping, морякам задолжали около 230 000 долларов. Судовладелец предложил рассчитаться с моряками 150 000 долларами, хотя неясно, примет ли команда меньшую сумму. Если моряки не примут предложение, они останутся на борту до тех пор, пока не будет достигнуто решение, поскольку это единственный рычаг воздействия на судовладельца. Напомним, танкер был выброшен на мель 24 января 2021 года в Умм-эль-Кувейне (ОАЭ) после того, его сорвало с обоих якорей.
* **Судно Anhui задержали в Антверпене в конце прошлого месяца после того, как выяснилось, что часть вьетнамского экипажа работала на судне без перерыва 21 месяц.** Сроки контрактов моряков к тому моменту давно истекли. Сейчас судно пустым остается в доке порта Антверпена. Два наиболее долго работающих члена экипажа на балкере сейчас находятся в отеле в Антверпене. Также известно, что сотрудники местного вьетнамского консульства сейчас пытаются репатриировать остальных 20 членов экипажа. Инспектор профсоюза ITF Seafarers Марк Ван Нотен прокомментировал, что при инспекции этого судна, стало ясно, что моряков вообще не собирались сменять. «Эта проблема в отрасли ужасна. В мире насчитывается до 400 000 моряков, которые находятся в такой же ситуации, когда их не освобождают после расторжения трудовых договоров. Во времена коронавируса действительно непросто доставить команду домой. В начале пандемии иногда выполнялись перелеты благодаря посольствам, но они, похоже, полностью прекратились», — добавил Марк Ван Нотен. Судно дедвейтом 39 269 тонн постройки 2019 года ходит под флагом Панамы и принадлежит японской компании KN Maritime. Ожидается, что на следующей неделе прибудет новый экипаж, который сменит команду задержанного балкера.
* **После того, как судно Express 6 месяц простояло в глубоководном порту Пхукета (Phuket Deep Sea Port) в надежде на смену, семи морякам все же разрешили покинуть судно,** но с условием 14-дневного карантина, пишет @seafarersjournal. Моряки две недели будут находиться на карантине в Metadee Resort and Villas, и только после него смогут вернуться домой. По данным главы третьего регионального командования ВМФ Таиланда, 8 января в штаб-квартиру командования поступила информация о судне, вошедшем в территориальные воды Таиланда без разрешения. На следующий день судно пришвартовалось в глубоководном порту Пхукета. Судно сочли подозрительным и решили проверить. На борту Express 6 находилось 18 человек – тайский капитан и команда из тайцев, индонезийцев, китайцев и одного гражданина Мьянмы. Моряков хотели обвинить в нелегальном пересечении границы Таиланда и, возможно, нарушении таможенного законодательства, но капитан объяснил свои действия. Как оказалось, индонезийские члены команды и их коллега из Мьянмы хотели вернуться в свои страны, поскольку их трудовые контракты давно истекли. Моряки не чувствовали себя в безопасности, так как находились на борту уже долгое время, а судно затем еще должно было идти в Сомали. Всю информацию передали в дипломатические представительства соответствующих стран и назвали ситуацию «особым случаем». Несмотря на то, что моряки и провели на борту своего судна довольно много дней в естественной самоизоляции, пройти карантин им все равно придется.
* **Генеральный директор – председатель Правления ПАО "Совкомфлот" Игорь Тонковидов принял участие в совещании по вопросам подготовки кадров для предприятий отрасли,** которое было организовано в рамках обсуждения проекта Транспортной стратегии на период до 2035 года, которое провел министр транспорта РФ Виталий Савельев. Как сообщает пресс-служба компании, в совещании также приняли участие заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай, руководитель Росморречфлота Андрей Лаврищев и ректоры вузов системы Федерального агентства морского и речного транспорта. Министр транспорта Виталий Савельев подчеркнул, что впервые в Транспортной стратегии появится раздел, посвященный транспортному образованию. Особое внимание будет уделено разработке концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года. В ходе совещания генеральный директор – председатель Правления ПАО "Совкомфлот" Игорь Тонковидов рассказал о системном сотрудничестве судоходной компании с тремя опорными морскими университетами: ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова, ГМУ им. адмирала Ф.Ф.Ушакова и МГУ им. адмирала Г. И. Невельского. Работа ведется с каждым из вузов в рамках долгосрочных соглашений о стратегическом партнерстве. "Курсантам предоставляется возможность пройти ежегодную плавпрактику на судах "Совкомфлота", оснащенных современным оборудованием. Особый акцент делается на программы целевой подготовки будущих офицеров с последующим гарантированным трудоустройством на флоте компании. Помимо этого, компания помогает организовывать стажировки преподавателей, оказывает поддержку профессорам, преподавателям и аспирантам. За период с 2010 по 2020 годы плавпрактику на судах СКФ в среднем ежегодно проходили 210 курсантов морских вузов. На работу в группу "Совкомфлот" за тот же период каждый год в среднем принималось 120 выпускников высших и средних учебных заведений", - сообщил Игорь Тонковидов. Глава "Совкомфлота" также подчеркнул, что, начиная с 2018 года, в группе компаний успешно реализуется программа "Наставничество", в рамках которой руководители ПАО "Совкомфлот" выступают наставниками лучших курсантов трех подшефных морских университетов.
* **Российский университет транспорта (РУТ, МИИТ) с февраля 2021 года будет осуществлять подготовку членов экипажей морских и речных судов.** Об этом сообщает пресс-служба вуза. Транспортный университет прошел аккредитацию по укрупненным группам специальностей и направлений подготовки профессионального образования по водным специальностям. Соответствующий приказ был издан Федеральной службой по надзору в сфере образования и науки (Рособрнадзор) в начале февраля 2021 года. На основании приказа Рособрнадзора принято решение о переоформлении РУТ (МИИТ) свидетельства о государственной аккредитации. Среднее профессиональное образование по программам подготовки среднего звена представлено специальностью «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта», высшее образование (бакалавриат) - «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта», высшее образование и специалитет - «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта» и «Техника и технологии строительства».

**ЧТО ИЛИ КТО ГУБИТ МОРЯКА В РЕЙСЕ?**

Виктор, молодой и перспективный второй помощник. В компании с кадетов. Прилетает на судно после 4-месячного отпуска. Через три дня прыгает за борт. Чемодан с вещами не распакован. Конфликтов с экипажем не было. В порт следующего захода судна, прибыла шокированная жена Виктора. Расследовавший это дело начальник полиции порта, пообщавшись с семьей моряка, заявил, что причину надо искать здесь, в семье. По его словам, девять из десяти случаев самоубийств на море так или иначе связаны с женами, подругами или другими членами семьи. Таков его вердикт, имея за плечами 30-летний опыт расследований дел о пропажах моряков. Судно было оборудовано камерами видеонаблюдения, которые запечатлели последние минуты жизни Виктора. Он ушел за борт через леерное заграждение, перед этим аккуратно сложив на палубе вьетнамки. В личном компьютере обнаружили переписку с женой, которая сообщала ему о беременности от другого и своем намерении развестись. Очевидно, что выяснение отношений началось до начала рейса и с тех пор продолжалось онлайн. Члены экипажа лишь разводят руками. Его подавленное состояние они заметили сразу, как и его перепады настроения, то, что не спал несколько дней и ел без аппетита. На вопрос почему не в духе, Виктор ответил, что из-за семейных неурядиц. С капитаном своими подозрениями моряки не поделились. Им даже в голову не могло прийти, чем все может закончиться. Семейная ссора стала наиболее вероятной причиной страшного инцидента на борту. Таких случаев достаточно много, поэтому редакция решила обсудить эту тему с Александром Димитревичем, экспертом в области кризисного реагирования, клиническим психологом, управляющим партнером Intelligent Management & Crises Response Solutions. Семейная ссора стала наиболее вероятной причиной страшного инцидента на борту. — Большинство семей искренне любят и крайне заботливо относятся к своим кормильцам-морякам. Но иногда в сердцах, по глупости или недальновидности семьи вываливают на моряков то, что лучше сказать тет-а-тет на берегу, – комментирует Александр. — Им стоит задуматься, насколько уместно сообщать неприятные новости или выяснять отношения на расстоянии. Зачем ему это знать на входе в порт, когда моряк думает о проводке судна, безопасности людей и груза? Иной раз члены семьи дают ненужную информацию или лишние проблемы, которые никак не решишь с борта судна. Это хороший повод задуматься, стоит ли брать с собой в рейс семейные дрязги? Нужно ли подписывать контракт, зная, что в семье остаются нерешенные проблемы? — К сожалению, за свою карьеру я сталкивался с 17 печальными случаями, когда члены экипажа пропадали без вести с борта судна. Моя задача состояла в том, чтобы помочь родственникам принять это известие, организовать психологическую и иную поддержку, в сотрудничестве с крюинговым менеджером, P&I и другими сторонами. Чаще всего родные и друзья не хотят верить в суицид. Так устроена наша психика. Близкие хотят докопаться до «правды», обязательно найти «виновного». Возможно, это даст им хоть какое-то утешение, — рассказывает Александр. Как специалист в области кризисного реагирования и практикующий психолог, Александр рекомендует морякам здраво оценивать свои силы и характер, принимая во внимание, что рейс — это не бег на сто метровую дистанцию, а марафон, где тяжелая работа тесно переплетена с необходимостью коммуницировать с одними и теми же людьми. Быть честным с самим собой и стараться посмотреть на сложившуюся ситуацию со стороны. Подумать, а что бы я посоветовал своему другу, окажись он на моем месте? Ни в коем случае не замыкаться в себе, не стесняться обращаться за помощью к друзьям и специалистам-психологам, желательно тем, которые понимают, что такое морская жизнь. — Для моряков важно помнить, что человеку никогда не бывает одинаково плохо или одинаково хорошо каждый день. Жизнь идет по синусоиде, вверх-вниз. Как сказал Соломон «Все проходит…», помимо естественного течения жизни мы самостоятельно должны ставить себе цели, основанные на наших мечтах и обязательно их реализовывать, ежедневно общаться с приятными для нас людьми, найдя общие темы, заботиться о теле и разуме, планировать себе досуг и удовольствия. Что в таких ситуациях делать членам семьи? Для начала стоит задать себе вопрос, а нужна ли эта информация сейчас моему сыну/мужу/отцу? Чем он сможет помочь сию секунду, будучи посреди океана? Какое значение эта новость будет иметь через шесть месяцев, когда он вернется? Можно ли ее сообщить позднее? Как это известие подействует на него? Конечно, есть ситуации, когда семья вынуждена сообщить плохую весть на борт. Мы живем в эпоху социальных сетей и скоростного интернета и скрыть отдельные факты попросту невозможно, а сказать нужно. Однако всегда можно получить консультацию в крюинговом департаменте, психологов и грамотно организовать передачу вестей, так, чтобы моряк получил поддержку от товарищей на борту. — Наше понимание благополучия это многомерная модель, стоящая на колоннах, если хотите. Эти колонны: наше физическое здоровье, питание, занятость, нагрузки (труд и отдых), интеллект, эмоциональный баланс, финансовое благополучие, социальное окружение наконец. Это все составляющие, которые помогают нам удержаться наплаву, столкнувшись с трудностями. Если какая-то из колонн даст трещину, вся конструкция благополучия можем «сломаться», естественно люди ломаются и психологически, — говорит Александр. Профессия моряка со стороны простому обывателю кажется сплошной романтикой, к тому же высокооплачиваемой. На практике же моряк проводит месяцы в металлической коробке посреди океана в многонациональной среде, иной раз без возможности сойти на берег, к тому же подвержены вибрации, монотонии, постоянному риску, чрезмерным физическим и психологическим нагрузкам. К сожалению, психологические риски человечество долгое время отметало как несущественные, надуманные и не имеющие отношения к мужским профессиям. И только буквально несколько лет назад психологическому здоровью моряков начали уделять должное внимание. Сейчас многие компании организовывают специальное обучение для сотрудников офисов и старшего командного состава по кризисному реагированию, прописывая протоколы действий для оказания психосоциальной поддержки. Также компании имеют в штате команду профессиональных психологов или пользуются услугами специальных компаний как IMCRS.

[*mtelegraph.com*](http://www.mtelegraph.com/)

**ЛИДЕРЫ ОТРАСЛИ, ЭКОНОМИСТЫ И ЭКСПЕРТЫ В ОБЛАСТИ ГОТОВНОСТИ К ЭПИДЕМИЯМ ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ COVID-19**

В ходе дискуссии «Судоходство 2021 - Глобальное воздействие» Гай Платтен, генеральный секретарь Международной палаты судоходства, начал беседу с важного для отрасли вопроса: «Поскольку около 90% мировой торговли осуществляется морем, судоходная отрасль имеет решающее значение для восстановления экономики. И наоборот, если экономика пойдет на спад или не сможет восстановиться, это неизбежно негативным образом скажется на морских перевозках. Ключевым элементом восстановления после эпидемии COVID-19 является эффективное внедрение и справедливое распределение вакцин против COVID-19. Судоходство играет ключевую роль в доставке вакцины и сопутствующих материалов по всему миру. А кто позаботится о вакцинации моряков, которые находятся вдали от дома уже несколько месяцев?»

Бьорн Хогаард, генеральный директор компании Anglo-Eastern Univan, в своем выступлении сделал акцент на том, что в 2020 году правительства стран по всему миру очень медленно реагировали на призыв помочь своим морякам: «Было стыдно наблюдать за тем, как по всему миру правительства придерживались политики «разорения соседа». Действия властей демонстрировали заинтересованность в грузах, в торговых судах и при этом - нежелание оказать поддержку морякам. Я надеюсь, что к концу года все моряки получили статус ключевых работников, что их включили в список категорий для первоочередной вакцинации, что им открыли границы для смены экипажа, и они могут спокойно улететь домой».

Раджеш Унни, основатель и генеральный директор Synergy Group, отметил объединенные усилия участников судоходной отрасли и других заинтересованных сторон с целью разрешения продолжающегося кризиса смены экипажа: «Декларация Нептуна вселила в меня уверенность в решительном настрое участников отрасли разрешить этот кризис. Теперь у нас есть стандарты, которые определяют действия в отношении ключевых работников, и страны им следуют, а не просто говорят правильные вещи. Нам нужно, чтобы в портах, куда заходят суда, моряки были признаны ключевыми работниками и включены в список тех, кто имеет право на первоочередную вакцинацию, и чтобы им действительно делали прививки в портах. Нам нужен двусторонний подход, который предполагает, что ответственность за моряков несут не только те страны, гражданами которых они являются».

Еще один участник дискуссии - д-р Фредерик Кристенсен, заместитель генерального директора Коалиции по инновациям в области обеспечении готовности к эпидемиям, заявил, что хотя необходимость вакцинации моряков бесспорна, есть более уязвимые категории работников, с которых следует начать. Он признал, что это очень сложный, нееоднозначный вопрос.

Ещё один вывод, который можно сделать по итогам дискуссии, состоит в том, что для восстановления мировой экономики потребуется справедливое распределение вакцин по всему миру.

Найджел Пейн, глава отдела краткосрочных прогнозов ОЭСР, сказал следующее: «Неизвестно, сможет ли мировая экономика когда-либо восстановиться до того уровня производства, который прогнозировался до пандемии. Это глобальный кризис, поразивший всех, а глобальный кризис требует глобальных решений. В то время как многие развитые страны добиваются всё большего успеха в области вакцинации своего населения, совершенно не ясно, как этот процесс будет происходить в странах с развивающейся экономикой. Только когда вакцины будут доступны для всех стран мира, мы улучшим наши перспективы полного восстановления во всем мире».

Отметив отсутствие усилий по глобальному распространению вакцин, д-р Кристенсен рассказал о программе COVAX - глобальной инициативе по взаимодействию с производителями вакцин в целях предоставления странам мира равноправного доступа к безопасным и эффективным вакцинам после их лицензирования и регистрации. COVAX – это компонент по вакцинам Инициативы по ускорению доступа к средствам для борьбы с COVID-19 (ACT).

«COVAX — единственная в своем роде глобальная инициатива. Её цель — добиться того, чтобы в каждой стране было вакцинировано определенное количество населения, а не чтобы определенное количество стран вакцинировало всех своих граждан, как это происходит сейчас. В течение первого квартала 2021 года программа COVAX будет реализована в 92 странах с низким и средним уровнем дохода населения. К концу года в рамках COVAX будет распространено 2 миллиарда доз вакцин. В настоящее время наблюдается неравенство в распределении вакцин между развитыми и развивающимися странами, что вызывает тревогу». Подводя итог тому, чего нам ожидать после пандемии, господин Пейн сказал следующее: «Все страны ищут способы стабилизировать свои логистические цепочки, а значит, в них будут изменения. Еще слишком рано говорить о том, какими конкретно будут эти изменения, однако ясно одно: затраты будут выше, что приведет к увеличению расходов потребителей или ударит по прибыли компаний ».

*ics-shipping.org*

**СОЦИАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ - ВДОХНОВЛЯЯ СОБСТВЕННЫМ ПРИМЕРОМ**

Благожелательная атмосфера на борту, в которой экипаж чувствует себя достаточно комфортно и мотивирован на общение, имеет очень важное значение, а в создании этой атмосферы большая роль отводится старшим офицерам.

В рамках первого этапа проекта «Социальное взаимодействие имеет значение» (Social Interaction Matters — SIM), инициированного международной благотворительной организацией моряков ISWAN, был проведен опрос среди более чем 900 моряков и других работников торгового флота. Целью опроса было определить факторы, которые стимулируют общение на борту, а также выявить те, которые, наоборот, этому препятствуют. Наиболее популярным ответом на вопрос о том, что стимулирует моряков к общению на борту, который отметили более трети участников опроса, стало эффективное руководство, то есть культура взаимодействия, которую создают старшие офицеры.

Иерархический характер торгового флота подразумевает, что атмосфера на борту судна находится под сильным влиянием поведения и действий капитана и других старших офицеров. Вот что сказал о своем капитане один из респондентов:

«... все дело было в его руководстве. Как только он ушел, вся атмосфера на борту исчезла в одночасье, потому что пришёл совершенно другой капитан».

Это говорит о том, что вовлеченность старших офицеров в социальное взаимодействие на борту имеет определяющее значение. Вы можете своим личным примером, своими действиями и своим поведением способствовать формированию на борту более спокойной, доверительной обстановки. Мы наблюдаем примеры позитивного влияния руководителя на атмосферу в коллективе в рамках второго этапа проекта SIM, который в настоящее время находится в стадии реализации. В ходе этого этапа мы работаем с рядом судов, которые согласились испытать у себя на борту предложенные нами способы улучшить социальное взаимодействие. Капитан одного из этих судов помогал на камбузе готовить новогоднее угощение для своего экипажа, капитаны других судов приняли участие в спортивных соревнованиях и других мероприятиях, которые были организованы на борту. Кроме непосредственного положительного влияния на атмосферу в коллективе, такое поведение капитанов является примером для младших офицеров, которые будут перенимать этот опыт и передавать его следующим поколениям моряков.

Пандемия COVID-19 - яркий пример того, насколько важную роль может играть сплоченность экипажа. Вот что написал один из участников опроса о том, что для их экипажа значила роль руководителя:

«… За 5 месяцев моего пребывания на борту у нас сложилась потрясающая команда, и наше начальство блестяще справлялось с ситуацией, они всё время нас подбадривали, организовывали для нас какие-то игры, снабжали нас информацией. Каждый вечер капитан спускался к ужину и рассказывал нам о том, как развивается ситуация… Таким образом, мы постоянно получали свежую информацию, и люди, они не чувствовали себя брошенными … Когда возникает такая ситуация, задача руководства - сохранять чувство юмора и стараться прилагать какие-то усилия…»

Установить взаимопонимание и мотивировать экипаж - это навыки, необходимые хорошему руководителю для стимулирования социального взаимодействия на борту судна. Очень важную роль в формировании этих навыков принадлежит обучению. Однако в большинстве программ подготовки будущих офицеров торгового флота обучению лидерству, и особенно «навыкам межличностного общения», отводится совсем немного места. Возможно, стоит пересмотреть этот подход.

*seafarerswelfare.org*

**ДАТСКИЙ ПРОФСОЮЗ С ОСТОРОЖНОСТЬЮ ПРИВЕТСТВУЕТ ВВЕДЕНИЕ «ПАСПОРТА ВАКЦИНИРОВАННОГО»**

Датский профсоюз механиков в осторожных выражениях приветствовал планы правительства ввести вакцинный паспорт, который призван облегчить международные деловые поездки, в том числе для моряков.

Идея заключается в том, чтобы доступ к данным осуществлялся через приложение на смартфоне. Но для того, чтобы эта идея была успешной, она нуждается в международном признании и принятии, отмечает профсоюз.

Председатель Датской ассоциации механиков Ларс Хе Хансен (Lars Have Hansen) заявил: «Основная проблема заключается в том, что если паспорт не будет признан на международном уровне, он не может быть узаконен. Очень трудно добиться признания моряков в качестве ключевых работников, чтобы облегчить их списание. Я думаю, что и идея с паспортом не пройдёт, если не получит международное признание».

Паспорт должен быть запущен в конце февраля. Датское правительство разрабатывает его в качестве цифрового инструмента, который должен быть доступен через три - четыре месяца. Первоначально в нем будет содержаться информация о том, был ли носитель вакцинирован против коронавируса. Другие детали, такие как положительный результат теста на антитела, могут быть добавлены позже.

Г-н Хе Хансен указывает, что преимущества будут очевидны, если компании необходимо, например, направить механика на верфь в Китае. «Если вам нужно отправить кого-то на верфь в Китае, он должен самоизолироваться в течение 14 дней по прибытии, а затем работать в течение двух дней… Это вызывает неоправданно дорогие расходы».

Дженни Браат (Jenny Braat) из датской морской администрации согласилась с тем, что паспорт должен быть принят на международном уровне, и, не в последнюю очередь крупными азиатскими судостроительными странами. Администрация присоединится к другим бизнес-организациям в стремлении сформировать проект паспорта

 Организация датских судовладельцев Danish shipping заявила, что наличие паспорта облегчит международные деловые поездки, а также что он также может быть использован для доступа к социальным объектам, таким как рестораны и культурные центры. «Это был трудный год для моряков, и трансграничные ограничения затруднили смены экипажей. Паспорт вакцинированного дает нам надежду, что путешествовать по всему миру станет немного легче», - сказала исполнительный директор датского судоходства Энн Х Стеффенсен (Anne H Steffensen).

*Nautilusint*

**КАПИТАН СЬЮЗЕН КЛОГГИ-ХОЛДЕН ВНОСИТ ВКЛАД В ИСТОРИЮ КОРОЛЕВСКОГО ФЛОТА**

Капитан Сьюзен Клогги-Холден (Susan Cloggie-Holden) назначена командиром транспорта-заправщика, обеспечивающего топливом корабли Королевского военно- морского флота, в особенности его авианосные боевые группы, которые осуществляют операции по всему миру.

Профсоюз Наутилус направил свои теплые поздравления члену профсоюза, капитану Сьюзен Клогги-Холден, принявшей командование вспомогательным кораблем Королевского флота RFA Tiderace и ставшей став первой женщиной-командиром за 116-летнюю историю Королевского флота (RFA).

«Более 20 лет моей карьерной мечтой было стать капитаном судна RFA, и сегодня эта мечта сбылась»,- написала капитан Клогги-Холден в Twitter после передачи полномочий 3 февраля 2021 года. Я очень польщена, что мне представлена возможность принять командование судном Вспомогательного Королевского флота – это действительно поворотный момент», - добавила она в заявлении.

«Я начинала свою карьеру будучи кадетом, и в то время среди старших офицеров не было женщин, поэтому я считаю за честь быть первой женщиной-капитаном вспомогательного Королевского флоте. Я надеюсь, мой пример вдохновит всех женщина, и покажет, что они могут достичь всего, к чему они стремятся»,

Когда в социальных сетях появилась эта новость, сразу же посыпались поздравления.

Бывший глава Королевского флота, коммандер Дункан Лэмб (Duncan Lamb), написал в твиттере: «Отличные новости. BZ @eiggolc @RFATiderace и @RFAHeadquarters - первая женщина-командир королевского флота, но не последняя».

Глава отдела стратегии и политики Nautilus Дебби Кавалдоро (Debbie Cavaldoro) также отдала дань уважения через Twitter: «Потрясающая новость. За тобой последуют другие».

Капитан Клогги-Холден- много лет является активным защитником женщин- моряков. Она была первой женщиной-чемпионом вспомогательного королевского флота, возглавляла женское сообщество флота, создала систему наставничества между женщинами на флоте, и явилась одной из основательниц Морской женской секции в морской целевой группе. В 2019 году она была названа моряком мира года на премии Lloyd's List Europe Awards

Карьера капитана Клогги-Холден в Королевском флоте началась в сентябре 2000 года после учебы в морском колледже Глазго. Она замужем за капитаном Питером Холденом (Peter Holden), который уволился из Королевского флота в 2019 году после командования учебным вертолетоносцем «Аргус».

С начала своей карьеры капитан Клогги-Холден много путешествовала по миру и принимала участие в военных и миротворческих операциях, включая первоначальную кампанию против талибов в 2001-2002 годах (операция «Веритас») и поддержку иракского военно-морского флота после свержения Саддама в 2006-07 годах. Участвовала в операциях по борьбе с пиратством в Аденском заливе в 2008-09 годах, служила на судне снабжения Fort Rosalie, которое оказывало поддержку судам Королевского флота, участвовавшим в операциях у берегов Ливии в 2011 году.

RFA Tiderace, танкер класса Tide дедвейтом 39 000 тонн, после ремонта в Ливерпуле последние шесть месяцев оказывал поддержку Королевскому военно-морскому флоту в домашних водах. Капитан Клогги-Холден до вступления в новую должность служила в ранге заместителя командира. Теперь она официально принимает командование от своего предшественника капитана Ангуса Бисселла (Angus Bissell).

*nautilusint.org*

**БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЯКОВ И СУДОВ**

* **Инспекция по управлению морской безопасностью Австралии (AMSA**) отмечает, что несмотря на то, что согласно правилу II-1/3-9 СОЛАС нет никаких **требований по оснащению какими-либо дополнительными приспособлениями для поддержки или крепления судовых трапов,** а также не существует соответствующих стандартов к конструкции, обслуживанию и тестированию таких приспособлений и устройств согласно MSC. 1/Circ1331, – оснащение подобными устройствами судовых трапов, в частности тех, что находятся в подвешенном состоянии, стало обычной практикой в Австралийских портах. Инспекторы AMSA отметили, что среди дополнительных устройств крепления трапов особенно пользуются популярностью стальные троса, синтетические или пеньковые концы, которые крепятся как непосредственно, так и через блоки к трапам и частям судовых конструкций. Во многих случаях подобные вспомогательные устройства не соответствуют предполагаемой цели и, по сути, представляют неприемлемую опасность и риск. Несоответствия также вызывают всевозможные крепления к судовым кранам или лебедкам с превышением безопасного лимита грузоподъемности, неадекватные соединительные дополнения между трапами и судовыми конструкциями, пренебрежение пределами прочности концов, тросов и соединений. Как правило, – отсутствие каких-либо инструкций и процедур в СМС по использованию подобных устройств. В инспекции также зафиксированы серьезные инциденты, связанные с подобными импровизациями. Уроки: 1) В случае необходимости установки дополнительных креплений и устройств для трапов, должна быть выполнена соответствующая оценка риска на борту судна в рамках системы управления безопасностью. 2) Процедуры установки, эксплуатации и технического обслуживания таких устройств должны быть прописаны в соответствующих руководствах СМС, включая требования по тренингу и инструктажу экипажа.3) Хорошая морская практика и грамотный подход – неотъемлемые составляющие безопасности и предотвращения происшествий.
* **У берегов Ливии спасли 400 нелегальных мигрантов.** Верховный комиссар ООН по делам беженцев (Управление Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев — УВКБ ООН) сообщил в четверг, что из Средиземного моря, у побережья Ливии, спасли более 400 нелегальных иммигрантов, пишет издание XinhuaNet. «Просители убежища и мигранты были доставлены в Триполи, столицу Ливии, двумя судами ливийской береговой охраны», — говорится в сообщении УВКБ ООН в Twitter. Тысячи нелегальных иммигрантов, в основном, африканцы, отправляются из Ливии в Европу через Средиземное море из-за хаоса и отсутствия безопасности в североафриканской стране после свержения бывшего лидера Муаммара Каддафи в 2011 году. По данным Международной организации по миграции, в 2020 году погибли 323 мигранта, еще 417 пропали без вести на маршруте через Центральное Средиземноморье, а 11 891 нелегальных иммигрантов спасли и вернули в Ливию.
* **Эстонские власти хотят возобновить расследование гибели парома "Эстония", затонувшего 26 лет назад.** Об этом пишет [ЦТС](https://cfts.org.ua/)со ссылкой на [Deutsche Welle](https://www.dw.com/#_blank). "Новое эстонское правительство полно решимости продвигать расследование крушения "Эстонии", - заявила премьер-министр страны Кайя Каллас после разговора со шведским коллегой Стефаном Левеном. Она поприветствовала намерения властей Швеции внести изменения в действующее законодательство, которые позволили бы подробнее изучить корпус судна, лежащий на дне Балтийского моря. Дело в том, что по шведским законам обломки судна вместе с телами погибших считаются местом захоронения и исследовать их нельзя. Изменение закона позволит комиссии, в которую входят представители трех стран, попробовать найти ответ на вопрос о природе огромной дыры, появившейся в носовой части судна. Паром "Эстония", на борту которого находилась почти тысяча человек - 803 пассажира и 186 членов команды, - 28 сентября 1994 года отправился из Таллина в Стокгольм. Это кораблекрушение, в котором погибли 852 человека, считается самой серьезной корабельной катастрофой в Европе после Второй мировой войны. Согласно выводам международной комиссии, в которую входили по три представителя от Эстонии, Швеции и Финляндии, опубликованным по результатам первичного расследования, гибель судна была вызвана повреждением запорного устройства носового визора (подъемной надводной части парома), в результате на автомобильную палубу в течение нескольких минут хлынули тысячи тонн забортной воды, которые и отправили судно на дно. В то же время выжившие и родственники погибших уже давно требуют возобновления расследования. Требования о новом расследовании усилились после выхода в сентябре 2020 года документального сериала Discovery Networks "Эстония": находка, которая меняет все". Его авторы в ходе подводных съемок обнаружили четырехметровую пробоину в корпусе судна, о существовании которой ранее было неизвестно. Шведский документалист Хенрик Эвертссон, несмотря на запрет, спустил к остову судна робота и во время съемки выявил пробоину.
* **Пираты высадились на танкер Maria E в Гвинейском заливе,** сообщает Dryad. Нападение произошло недалеко от того места, где в последний раз было замечено захваченное ранее рыболовное судно LIANPENGYU 809, которое предположительно используется пиратами для организации нападений на другие суда.
* **Танкер SEA PHANTOM был атакован** 6 февраля примерно в 23:30 по всемирному координированному времени в Гвинейском заливе на юго-западе. Судно, судя по треку, следовало из Ломе, Того, в Дуалу, Камерун. Последний доступный AIS был датирован 23:00 шестого февраля, за полчаса до атаки, он шел со скоростью около 12 узлов, об этом сообщает fleetmon. Отслеживание AIS указывает на то, что судно двигалось на восток со скоростью 12,7 узлов, прежде чем выполнить маневр уклонения, затем резко повернуло вправо. 8 февраля 05:30 UTC ОБНОВЛЕНИЕ: Преступникам удалось подняться на борт. Танкер возобновил движение после того, как пираты бежали, по сообщениям, весь экипаж собрался в цитадели и оставался в безопасности. Тем не менее, рейс был прерван, SEA PHANTOM отплыл в Малабо, остров Биоко, Экваториальная Гвинея, и пришвартовался там около 03:30 UTC 8 февраля. В другом неподтвержденном сообщении говорится, что к танкеру подошел корабль или лодка ВМС Камеруна. Во всем мире в 2020 году с их судов были похищены 135 членов экипажа, причем 95% похищенных членов экипажа приходилось на Гвинейский залив. Рекордные 130 членов экипажа были похищены в 22 отдельных инцидентах. С 2019 года в Гвинейском заливе произошел беспрецедентный рост числа похищений нескольких членов экипажа. Только за последний квартал 2019 года в Гвинейском заливе было зарегистрировано похищение 39 членов экипажа в двух отдельных инцидентах. Инциденты в Гвинейском заливе особенно опасны, так как более 80% нападавших были вооружены огнестрельным оружием, согласно последним данным IMB. Все три угона судов и девять из 11 судов, обстрелянных в 2020 году, относятся к этому региону. Похищения членов экипажа были зарегистрированы в 25% случаев нападения судов в Гвинейском заливе — больше, чем в любом другом регионе мира. После похищения экипаж снимается с судна и может оставаться на берегу до тех пор, пока не будет согласован вопрос об их освобождении. По данным IMB, самое дальнее похищение членов экипажа в 2020 году произошло почти в 200 морских милях. Рост числа похищений людей вдали от береговой линии демонстрирует растущие возможности пиратов в Гвинейском заливе. Учитывая эти события, IMB рекомендует судам в регионе всегда оставаться на расстоянии не менее 250 морских миль от берега или до тех пор, пока судно не сможет пройти транзитом для начала грузовых операций у причала или безопасной якорной стоянки.
* **Двое украинцев и грузин, задержанные на яхте у побережья Грузии в ноябре, уже более двух месяцев находятся в грузинской тюрьме за якобы незаконное пересечение границы.** В ноябре прошлого года грузинские пограничники задержали в нейтральных водах Черного моря украинцев Юрия Хомича и Владимира Дьяченко, а также гражданина Грузии Михаила Батурина. Мужчины направлялись в Турцию вдоль берега Грузии. Яхту перехватили в открытом море и заставили пришвартоваться. Как сообщает Культурометр, всех троих отправили в СИЗО с непонятными обвинениями, не сообщив даже украинским дипломатам. На данный момент мужчины все еще находятся под стражей, вопреки всем международным морским законам. Родственники одесситов требуют у МИДа и посольства Грузии в Киеве освободить незаконно задержанных моряков. Сообщается, что владелец яхты, Михаил Батурин, ранее работал в охране экс-президента Грузии Михеила Саакашвили, и задержание яхты имеет политический характер, к которому одесситы не имеют никакого отношения. Михеил Саакашвили уже несколько раз публично обращался к украинским властям с призывом разобраться в этом деле. «Захват грузинскими властями судна с украинскими моряками на борту ничем не отличается от действий сомалийских пиратов, потому что сам судья на первом же заседании признал, что моряки вообще ничего не нарушали. Просто грузинским властям захотелось подержать их в тюрьме и выбить какие-то признания, чтобы оправдать свое беззаконие», — написал Михеил Саакашвили 7 февраля на своей странице в Facebook. Адвокат моряков Беки Басилаи сообщил: «Пограничники задержали моряков с нарушением прав человека. Мои подзащитные совершали мирное плавание в территориальных водах Грузии. Это разрешено грузинским законом. В обвинении сказано, что они якобы незаконно пересекли границу Грузии, хотя они этого не делали. Незаконно пересечь границу можно, разве что, с фальшивым паспортом или минуя пропускной пункт. Они ничего не делали, их задержали даже не в порту, а в открытом море. Ни я, ни прокурор не смогут найти, что же на самом деле нарушили украинцы».
* **Рыболовное судно Lianpengyu ("Ляньпэнъюй") под флагом Габона было, по всей видимости, захвачено и угнано пиратами для проведения дальнейших атак на другие суда в Гвинейском заливе.** По информации ТАСС, сейчас "Ляньпэнъюй" находится в 112 морских милях от острова Сан-Томе, отмечает он. По данным портала, пираты могли высадиться на борт судна и захватить его в последние несколько дней. О судьбе экипажа, который состоит из 14 граждан Китая, пока нет достоверной информации. В минувший понедельник оказавшееся под контролем пиратов рыболовное судно было использовано для нападения в Гвинейском заливе на танкер Seaking ("Сикинг"), шедший под флагом Багамских островов. По информации портала, с "Ляньпэнъюй" была спущена лодка с пиратами, которые пытались высадиться на "Сикинг". Однако капитану танкера с помощью маневра удалось от них уйти. "Драйад глобал" предупреждает все суда, находящиеся в Гвинейском заливе, о том, что пираты могут использовать захваченное ими судно "Ляньпэнъюй" в качестве базы для нападения на проходящие суда

**В BIMСO ОЗАБОЧЕНЫ ПРАКТИКОЙ ОТКЛЮЧЕНИЯ АИС**

Судоходная отрасль работает над пресечением случаев злоупотреблений с использованием данных спутникового позиционирования автоматической идентификационной системы (АИС) и практикой отключения этих обязательных систем. В этой связи судоходная ассоциация BIMCO (Балтийский и международный морской совет ) принимает определённые меры, направленные на защиту интересов судовладельцев и отрасли в целом.

Согласно требованиям конвенции СОЛАС, АИС передает информацию о судне, включая его идентификационные данные и местонахождение. Систему нельзя выключать или отключать в любое время, кроме как по очень конкретным причинам безопасности, разрешенным правилами, например, чтобы избежать обнаружения пиратами в зонах повышенного риска. Недавние инциденты в Гвинейском заливе, когда корабли «пропадали без вести» из-за опасений угонов или нападений, привлекли внимание в связи с повсеместными отключениями АИС и потенциальными угрозами подобной практики.

Отключение AIS чаще всего связано с незаконной деятельностью. В 2020 году Соединенные Штаты выпустили информационный бюллетень, раскрывающий методы мошенничества, используемых странами-изгоями и судоходными компаниями, чтобы избежать санкций. Особо было отмечено отключение AIS в качестве примера незаконной практики, за которую должны нести ответственность судоходные компании и которая может привести к попаданию в черный список судоходных активов. Управление по контролю за иностранными активами Министерства финансов США (OFAC) рекомендовало в мае 2020 года, чтобы судоходная отрасль разработала особые положения договора «в форме оговорки об отключении АИС». Идея состояла в том, чтобы эта статья позволяла судовладельцам, фрахтователям и операторам прекращать работу с любой стороной, которая демонстрирует «схему множественных примеров манипуляций с АИС, несовместимых с СОЛАС». Морская администрация флага Панамы также в мае 2020 года выпустила строгое предупреждение всем судам под флагом Панамы, которые преднамеренно деактивируют, искажают или изменяют работу АИС или системы идентификации и слежения на дальнем расстоянии. Панама предупредила, что в случае этих нарушений администрация наложит штрафы на сумму до 10 000 долларов и / или отменит регистрацию или исключит судно из реестра Панамы. BIMCO разрабатывает новое положение в договорах фрахтования, которое будет касаться не только использования АИС на период чартера, но и до заключения контракта. BIMCO заявляет, что данная форма, предназначенная для публикации в мае, представляет большую важность, потому что руководящие требования OFAC заключаются именно в выявлении закономерностей в манипуляциях с АИС с судов, а не отдельных «разовых» инцидентов. В новых положениях будет отмечено, что законные причины, по которым сигнал АИС судна был прерван, имеют право на существование, но это поможет устранить потенциальные злоупотребления со стороны нарушителей санкций, обеспечивая дополнительную защиту судовладельцев и отрасли в целом

*maritime-executive.com*

**ПРОИСШЕСТВИЯ**

* Пресс-служба Государственной пограничной службы Украины сообщила, что во время оформления иностранного судна **в одном из портов Николаева пограничники обнаружили шесть граждан Египта**. Их паспорта оказались недействительными. Стоит отметить, что во время пропускных операций пограничники Херсонского отряда все чаще выявляют иностранцев с поддельными или недействительными паспортными документами. Нелегалы уезжают в поисках лучшей жизни и надеяться, что их не обнаружат. На информационных страницах документов нелегалов из Египта были многочисленные исправления. Во время беседы иностранцы признались, что самостоятельно осуществляли исправления установочных данных. Гражданам Египта пограничники отказали во въезде на территорию Украины и оставили их на судне. По данным пресс-службы, с начала года военнослужащие Херсонского отряда не пропустили на территорию Украины 52 иностранца.
* Утром 9 февраля **российский член экипажа Atlantic Project II погиб в результате аварии в порту Антверпена.** Инцидент произошел около 08.15 на набережной 470. Матрос оказался между палубной частью и корпусом судна, в то время как кран переместил крышку трюма. Матрос получил травмы головы и скончался на месте. Точные обстоятельства аварии до сих пор выясняются. Судно оставалось на стоянке у перевалочного терминала Зюйднати для проведения расследований. Atlantic Project II, General Cargo, IMO 9235983, MMSI 256041000, позывной 9HA3795, флаг Malta [MT], валовая вместимость 23132, дедвейт 30586 т, длина 192.9 м, ширина 27.8 м, год постройки 2002, порт приписки VALLETTA.
* **Теплоход «Композитор Гасанов» с 16 членами экипажа на борту почти три недели стоит на мели на 156-м километре Волго-Каспийского морского судоходного канала.** Об этом сообщает сетевое издание "Арбуз". 14 января о происшествии сообщили в пресс-службе регионального МЧС, уточнив, что запаса провизии им хватит на 14 суток. По информации спасателей, судно все еще находится на месте. Сигналов о бедствии не поступало, пострадавших нет, разливов нефтепродуктов допущено не было, проход иных судов не затруднен. Сообщается, что экипаж теплохода находится на круглосуточной связи со службой портов и спасательной службой. В случае необходимости им организуют подвоз провизии.
* **Сухогруз «SALLY M» с грузом соли сел на мель у входа в порт Катаколо,** Пиргос, Греция, Ионическое море. Согласно местным источникам, судно село на мель утром 5 февраля 2021 года, но судя по отметкам, «SALLY M» село на мель намного раньше, около 16:00 по UTC 4 февраля, по прибытии из Египта. По состоянию на 16:30 по UTC 5 февраля судно все еще находилось на мели, буксиров не было видно. Согласно отчету греческой CG, «SALLY M» связался с Катаколо для бункеровки или пополнения запасов по пути в Копер, Словения. Расчетное время прибытия 7 февраля. Сухогруз «SALLY M» сел на мель в начале 5 февраля при выходе из Катаколо. По состоянию на 03:30 по UTC 6 февраля все еще был на грунте, поблизости находился буксир.
* Дзержинский районный суд Волгограда огласил **приговор** в отношении сотрудников ЦИО ФКУ «Центр ГИМС МЧС России по Волгоградской области» Сергея Петрова и Елены Беляковой, которые **признаны виновными в превышении должностных полномочий с причинением тяжких последствий** (п. «в» ч.3 ст. 286 УК РФ). Об этом сообщила газета «[Коммерсантъ](https://www.kommersant.ru/doc/4681809?query=судна)». Судом установлено, что в 2017 году инспекторы ГИМС во время проведения техосвидетельствования базы для стоянки маломерных судов «Волжский ветер» скрыли факт многочисленных нарушений и выдали разрешение на ее эксплуатацию. Кроме того, в 2018 году подсудимые якобы без проведения проверок повторно выдали разрешение. В результате чего, в апреле 2018 года произошло опрокидывание и затопление, вышедшей на воду с территории базы моторной лодки. Жизнь пяти человек, находящихся на борту, удалось спасти. В июне в плавание вышло другое маломерное судно, на борту которого находились 16 человек. Нетрезвый судоводитель допустил столкновение транспорта с теплоходом, из-за чего десять пассажиров плавдачи и сам судоводитель скончались. Еще три пассажира пострадали. Суд приговорил Сергея Петрова и Елену Белякову к трем годам лишения свободы с отбыванием в исправительной колонии общего режима, с лишением права занимать должности на госслужбе сроком на три года и два года соответственно. Отбытие основного наказания подсудимой отсрочено до достижения ее ребенком четырнадцатилетнего возраста, до 31 января 2028 года, уточняют в ведомстве.
* **Балкер «OCEAN ARTEMIS» столкнулся с подводной лодкой класса SORYU ВМС Японии** 8 февраля 2021 года примерно в 30 морских милях к югу от побережья префектуры Коти, остров Сикоку, Япония, Тихий океан. Балкер шел из Циндао, Китай, в Мидзусима, Япония. Подводная лодка направлялась в район учений у мыса Ашизури в префектуре Коти. Не понятно подводная лодка либо всплыла после столкновения, либо всплыла до столкновения. Балкер не получил никаких повреждений, за исключением, может быть, царапин, у подводной лодки были повреждены антенны мостика и водолазный отсек, несколько членов экипажа получили легкие ранения. Балкер остановился после столкновения, затем возобновил движение, но по состоянию на 19:00 по токийскому времени, шел со сниженной скоростью около 4 узлов.
* **После того, как контейнеровоз VERA RAMBOW покинул терминал Гамбурга, на его борту произошло возгорание**. Пламя возникло в машинном отделении судна. Экипаж попытался ликвидировать возгорание собственными силами. На помощь к морякам прибыл пожарный катер и буксиры. Сообщается, что в результате пожар был потушен собственными силами команды судна без реального вмешательства пожарных команд. Причиной возгорания стала утечка нефти. После ЧП контейнеровоз VERA RAMBOW отбуксировали в Кольбранд.
* **9 февраля, сотрудники Госпогранслужбы обнаружили в Черноморском порту двух нелегальных мигрантов.** В порт прибыло судно из Турции, и пограничники сразу обратили внимание на полуприцеп, который, согласно полученной оперативной информации, мог использоваться для перемещения нелегальных мигрантов. За транспортным средством установили непрерывное скрытое наблюдение. Иностранцы действовали по заранее отработанной схеме. Они знали, что все транспортные средства проходят тщательный контроль, в том числе сканирование, и все же решили попробовать попасть на территорию Украины. Не дожидаясь углубленной проверки, мужчины надрезали тент прицепа и, выпрыгнув наружу, пытались бежать из пункта пропуска. Однако пограничники оперативно отреагировали и пресекли попытку побега. В полуприцепе правоохранители нашли теплое одеяло и другие вещи, которые указывали на пребывание там людей. Иностранцы не имели с собой никаких документов, подтверждающих личность. По словам задержанных, они являются гражданами Сирии и намеревались попасть в Германию. Также мигранты рассказали, что путешествие обошлось каждому из них в 7 тыс. долларов США. Нелегалов вернули обратным рейсом в Турцию.
* **Сахалинское рыбопромысловое судно японской постройки во вторник село на мель в акватории Невельского морского порта, с**ообщили "Интерфаксу" в морском спасательном подцентре в Южно-Сахалинске. "Судно вышло сегодня утром на судовые испытания. На выходе из порта на судне по неизвестной причине остановился главный двигатель. В результате его снесло на мель. Сейчас с помощью буксиров его пытаются стащить с мели", - сказал собеседник агентства. Погода в Невельском районе хорошая, шторма в море нет. Угрозы экипажу и судну нет. Судно имеет название "Матуа", на его борту находится экипаж 24 человека, повреждений у него нет. С мели его стаскивают два буксира, сообщает Сахалинский центр управления регионом.
* **Береговая охрана США спасла троих кубинцев с безлюдного острова, где они 33 дня жили, питаясь кокосовыми орехами.** Как сообщает CNN, в понедельник во время обычного патрулирования экипажи Береговой охраны США увидели, как двое мужчин и женщина размахивают самодельными флагами на острове Ангилья-Кей, расположенном к востоку от Пуэрто-Рико. Береговая охрана доставила людям рацию, еду и воду в понедельник, а во вторник спасла их с острова. Лейтенант Джастин Догерти прокомментировал: «Это было невероятно. Я не знаю, как они это сделали. Я был поражен, что они остались в такой же хорошей форме, как и были». Судно кубинцев перевернулось в море около пяти недель назад, но морякам удалось доплыть до острова. Сообщается, что у троицы не было серьезных травм, но они были доставлены в медицинский центр Лоуэр-Кис для проведения обследования.

**НОВОСТИ ПОРТОВ**

* **В Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) обозначены задачи по развитию портового комплекса страны.** Предполагается, что по мере необходимости и появления инвестиционных инициатив новые проекты могут включаться в Комплексный план. В связи с этим журнал "Морские порты" задался вопросом: «По каким видам грузов и в каких бассейнах РФ наблюдается дефицит портовых мощностей? Морские терминалы какой специализации и мощности остро необходимы российским экспортерам?» "Дефицит портовых мощностей особенно заметен для насыпных минеральных удобрений крытого хранения, жидких химических грузов (практически отсутствуют специализированные терминалы), а также зерновых грузов. Особо остро ощущается нехватка специализированных комплексов по перевалке в глубоководных портах России. Это относится к российским портам Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов, так как это основные «ворота» экспорта данных грузов", - считает начальник отдела генеральных грузов группы компаний AsstrA Олег Сысолятин. По причине отсутствия дополнительных мощностей и специализированных терминалов Россия также теряет часть транзитного грузопотока из стран СНГ (Казахстан, Узбекистан, Туркменистан), так как они уходят в порты Грузии и стран Балтии. Сейчас ведется разработка и строительство дополнительных универсальных, а также специализированных терминалов в портах Усть-Луга (Балтийский бассейн) и Тамань (Черноморский бассейн).  «Но строительство дополнительных терминалов и мощностей по перевалке грузов не даст никакого эффекта без расширения провозных возможностей железной дороги на подходах к новым и действующим терминалам. Поэтому данное развитие должно идти параллельно», - отмечает эксперт. По его словам, проблемы есть и с сырьевыми грузами (металлической рудой, окатышами и углем), которые ввиду их низкой стоимости целесообразнее отправлять большими судовыми партиями, крупными сухогрузными судами, например Post Panamax и Capesize.  «Очень немного существующих терминалов в России (Балтийский, Азово-Черноморский и Дальневосточный бассейны) в настоящее время могут принимать и грузить у причала такие судовые партии. Поэтому экспортеры вынуждены делать догрузку своих судов на рейде, что увеличивает стоимость перевалки, либо пользоваться портовой инфраструктурой сопредельных государств (порты Финляндии, стран Балтии, Украины). Порты Прибалтики, к примеру, пошли сейчас как раз по пути углубления своих портов, именно для приема и погрузки больших судовых партий», - сказал Олег Сысолятин
* **Физический транзит белорусского экспорта через российские порты на Балтике скоро заработает**, Москва и Минск обсуждают вопрос о перевалке через них калийных удобрений производства Белоруссии, заявил в интервью РИА Новости замглавы МИД РФ Андрей Руденко. "В России оперативно проработали запрос белорусской стороны. Возможности железной дороги и терминалов позволяют обеспечить перевозку и перевалку производимых в Белоруссии нефтепродуктов. Сейчас завершаем согласование с партнерами всех необходимых деталей, что позволит в скором времени запустить физический транзит белорусского экспорта через российские порты на Балтике", - сказал дипломат. По его словам, "на повестке дня – вопрос о перевалке через российские порты калийных удобрений производства Белоруссии". "В целом наши союзники могут быть уверены, что Россия, независимо от политической конъюнктуры, обеспечит им выход к морю", - подчеркнул Руденко. Вопрос перенаправления грузов из портов Балтии возник у Белоруссии после резких заявлений и действий с литовской стороны на фоне ситуации после выборов президента, на которых победил Лукашенко. Москва и Минск активно ведут переговоры: согласовывают условия и прорабатывают коммерческие вопросы. Если белорусская сторона согласится на предложение РФ, то Прибалтика может недосчитаться больших денег. На прошлой неделе стало известно, что дочернее предприятие "Белорусской нефтяной компании" BNK (UK) Limited временно приостановило экспорт нефтепродуктов через Клайпеду по новым контрактам.
* **Россия планирует обсудить с Ливаном участие в восстановлении порта Бейрута** и других объектов, которые пострадали от взрыва в августе прошлого года. Об этом сообщил в среду, 10 февраля, посол РФ в Бейруте Александр Рудаков в интервью «[РИА Новости](https://ria.ru/20210210/beyrut-1596796744.html#_blank)». «В ближайшее время планируем обсудить с ливанскими партнерами вопросы российского участия в восстановлении порта Бейрута и других перспективных инфраструктурных проектов», — отметил посол. Он добавил, что Россия одной из первых после взрыва оказала помощь Ливану. Летом 2020 года в морской порт Бейрута прибыли российские спасатели и медики, они пытались спасти выживших, развернули аэромобильный госпиталь и передвижной пункт тестирования на COVID-19. В начале августа прошлого года в порту Бейрута в Ливане [произошел](https://iz.ru/1043952/2020-08-04/silnyi-vzryv-proizoshel-v-livane#_blank) мощный взрыв на складе. Погибли более 150 человек, свыше 6 тыс. получили ранения различной степени тяжести. В результате взрыва было полностью или частично разрушено порядка 4 тыс. зданий. В качестве предварительной причины происшествия названо возгорание 2,7 т аммиачной селитры во время сварочных работ. Позже, 14 августа, российские спасатели [сообщили](https://iz.ru/1048319/2020-08-14/rossiiskie-spasateli-vyleteli-iz-beiruta#_blank) о выполнении поставленной задачи и ликвидации последствий взрыва в Бейруте. В тот же день они вылетели обратно в Россию.

**ПРЕЖНЕЙ ВЫРУЧКЕ НЕ БЫВАТЬ: ЛИТОВСКИЙ ПОРТ СТРАДАЕТ ИЗ-ЗА ПОТЕРИ ТРАНЗИТА**

Бывшая советская Прибалтика с обретением независимости выбрала путь деиндустриализации. Если в первые годы им жилось неплохо, то затем необходимая для пропаганды нового образа жизни материальная подачка в виде евросоюзных и заокеанских денежных вливаний стала угасать. В Прибалтике создалась абсолютно парадоксальная ситуация. Младоевропейцы убежали на Запад от политически ненавидимого ими Востока, но не осознали, что значительную долю своего госбюджета пополняли именно за счет него. Создается впечатление, что лидеры этих стран просто поставили перед собой задачу доказать всему миру, что оголтелая русофобия – всего лишь форма политической шизофрении. Помахали выгоде рукой. Не фоне тяжелейшего экономического положения балтийских портов в результате сокращения транзита российских грузов Клайпедский морской порт держался на плаву и даже приносил прибыль. И происходило это благодаря соседней Белоруссии. Но из-за продолжающейся пандемии коронавируса и потери транзита "Белорусской нефтяной компании" (БНК) оператор литовского СПГ-терминала и нефтяных терминалов Klaipedos nafta (KN) признала, что 2021 год будет непростым периодом для предприятия. "Уже почувствовала". Литва превращается в угасающего транзитера. В числе пострадавших вместе в Клайпедским портом оказалась и литовская железнодорожная компания LTG Cargo, занимающаяся перевозкой нефтепродуктов. Срок контракта с ней истек 31 декабря 2020 года, и БНК продлевать долгосрочный договор не стала. "В 2021 году мы не ожидаем стабильного потока белорусских нефтепродуктов через терминалы Клайпеды. Это неизбежно окажет давление на производительность KN и на наши усилия по продолжению оптимизации операций для дальнейшей диверсификации и компенсации потерь за счет альтернативных услуг и экономии затрат", – заявил гендиректор Klaipėdos nafta Дарюс Шиленскис. Теперь компании в авральном порядке придется преобразовывать свою деятельность быстрее, чем это ожидалось в первоначальных стратегических предположениях. Перед организацией стоит большой вызов и, объективно говоря, не видно, как она вообще планирует на него ответить. В 2020 году выручка компании составила 80,5 миллиона евро, а чистая прибыль – 10,4 миллиона евро. Теперь о прибыли, скорее всего, придется надолго забыть. Не на тех напали. Литовские эксперты надеялись на то, что белорусская сторона не пойдет на переориентацию своих грузов из прибалтийских портов в российские, так как при этом экономически пострадает и сама Белоруссия. Определенные надежды на это имели под собой экономические основания. Да, путь короче и дешевле, но иметь дело со стороной, которая открыто заявляет, что она твой недоброжелатель, активно участвует в дестабилизации политической обстановки в стране, и при этом давать ей на себе зарабатывать и снабжать деньгами – крайне нелогично. Поэтому президент Белоруссии Александр Лукашенко, убедившись в тщетности заигрываний с Западом, предложил перенаправить все торговые потоки из Литвы еще в конце августа 2020 года. Он тогда отметил, что 30% литовского бюджета формируют белорусские грузопотоки через Литву. Лукашенко считает, что Вильнюс пришла пора "поставить на место". В конце января правительство России утвердило проект соглашения о перевалке белорусских нефтепродуктов через российские порты. Компания РЖД готова перевезти по железной дороге весь заявленный объем нефтепродуктов из Белоруссии в порты России. В первую очередь речь идет о северо-западных портах – Усть-Луге, Приморске и Санкт-Петербурге. Соглашение между Москвой и Минском по перевозке белорусских нефтепродуктов будет действовать до 31 декабря 2023 года с возможностью автоматического продления. Транзит на аукцион. Прибалтика идет к распродаже своих портовРижский свободный порт Россия и Белоруссия входят в Союзное государство. Теперь в работе задействованы собственные железнодорожники и собственные портовики. Это означает, что финансовые средства остаются в Союзном государстве, способствуют его укреплению и развитию, повышению благосостояния его граждан, а не идут в бюджет той страны, которая пытается "удавить" санкциями на международном поприще. Парадокс ситуации заключается еще и в том, что на фоне угасающего белорусского транзита президент Литвы Гитанас Науседа поспешил отличиться еще раз, выдвинув кандидатуру Светланы Тихановской на соискание Нобелевской премии мира. Пожалуй, подобное событие должны комментировать не эксперты, а юмористы вечернего шоу. Сегодня, к сожалению, приходится констатировать, что прекращение белорусского транзита президента Гитанаса Науседу особо не беспокоит. Он ведь делает то, за что его кормят западные покровители, а литовский народ как-нибудь обойдется. Затянет туже пояса и будет жить дальше.

[*baltnews.lt*](https://baltnews.lt/#_blank)

**НОВОСТИ СУДОСТРОЕНИЯ**

* **Согласно опубликованным данным, в январе 2021 года мировой объём судостроения составил 1,7 млн CGT, 54% которых приходится на Южную Корею.** Объём судостроения Южной Кореи составил 910 тыс. CGT или 20 судов, Китая — 510 тыс. CGT (32 судна), Японии — 260 тыс. CGT (12 судов), -  сообщает [ИА REGNUM](https://www.korabel.ru/out/redirect.html?url=https%3A%2F%2Fregnum.ru%2Fnews%2Feconomy%2F3185712.html&object=news&id=263160#_blank). Известно, что южнокорейские судостроители продолжают опережать китайских конкурентов на протяжении семи месяцев подряд. Напомним, что по итогам 2020 года Южная Корея стала лидером на мировом рынке судостроения, получив заказы на строительство 738 судов (19,24 млн CGT).
* **Паромная компания Stena Line планирует начать эксплуатацию двух судов на батарейках** на маршруте между Гетеборгом и Фредериксхавном в Дании не позднее 2030 года. Об этом сообщил генеральный директор Stena Lines Никлас Мортенсон во время пресс-конференции, посвященной проекту отраслевого сотрудничества Tranzero Initiative, в Гетеборге. Стремясь ускорить переход на ископаемое топливо в транспортном секторе, Stena Line совместно с Volvo Group, Scania и Портом Гетеборг объединили усилия в рамках совместного проекта Tranzero Initiative, направленного на значительное сокращение выбросов углекислого газа. Цель состоит в том, чтобы сократить выбросы на 70% к 2030 году в порту Гетеборга. «В течение года мы представим эскизные технические условия и самое позднее к 2025 году планируем заказать первое судно Stena Elektra», - сказал Никлас Мортенсон, генеральный директор Stena Line Group и член Шведской правительственной комиссии по электрификации. Stena Elektra станет первым в мире электрическим судном RoPax такого размера, его длина составит около 200 м, пассажировместимость 1 тыс. чел. и грузовая вместимость 3000 м. Судно будет построено из высокопрочной стали, чтобы снизить вес и повысить эффективность, по оценкам, судно сможет пройти на батарейках примерно 50 морских миль, что составляет расстояние между Гетеборгом и Фредериксхавном. Емкость батареи должна быть примерно 60-70 МВтч, и судно будет заряжаться в порту. Stena Line также рассматривает возможность объединения электрификации с другими альтернативными видами топлива, такими как топливные элементы, водород и биометанол, для большего запаса хода. «Электрификация судоходства только началась. В будущем мы видим большой потенциал как для гибридных аккумуляторов, так и для судов с батарейным питанием на нескольких наших маршрутах коротких морских перевозок. Но это требует не только электрических судов, нам также необходимо развивать инфраструктуру и возможности зарядки в портах и терминалах, и именно поэтому такие совместные проекты так важны», - сказал Никлас Мортенсон, генеральный директор Stena Line. С 2018 года Stena Line эксплуатирует аккумуляторное гибридное судно Stena Jutlandica по маршруту Гетеборг-Фредериксхавн, используя аккумуляторную энергию для маневрирования и питания носовых подруливающих устройств, когда судно находится в порту. Аккумуляторы заряжаются зеленой береговой энергией в порту Гетеборга, а также во время эксплуатации, и в общей сложности выбросы CO2 снижаются на 1500 тонн в год, что равно выбросам 600 автомобилей в год.
* **Shell заключила отдельные соглашения на четыре СПГ танкера** с подразделениями Knutsen LNG. Соглашения на два танкера было подписано с Korea Line Corporation, еще на два СПГ судна – с Global Meridian Holdings Limited. Данные соглашения были подписаны еще в декабре 2019 года, сообщает компания. Современные СПГ танкеры вместимостью по 174 тыс. куб. м построят на судостроительных верфях Hyundai Heavy Industries и Hyundai Samho Heavy Industries. Танкеры будут оснащены двухтопливными двигателями X-DF, установками повторного сжижения отпарного газа, системой воздушной смазки корпуса и валогенераторами для вспомогательного питания. Эти четыре танкера пополнят зафрахтованный флот Shell. Royal Dutch Shell (Shell, головной офис - Гаага) нидерландско-британская нефтегазовая компания является четвёртой по величине активов производственная компания в мире и первая по величине выручки (за 2013 год). Shell ведёт геологическую разведку и добычу нефти и газа в более чем 80 странах мира, владеет (полностью или частично) 30 нефтеперерабатывающими заводами. Shell принадлежат также химические предприятия, компании по производству солнечных батарей и других альтернативных источников энергии.
* **Машпромлизинг, получив госсредства в уставной капитал в этом году, заявил о финансировании только пассажирских судов, а строительство судов река-море плавания выпало из перспективного плана финансирования.** Как прокомментировал генеральный директор ОСК Алексей Рахманов, отвечая на вопрос [ИАА «ПортНьюс»](http://portnews.ru/companies/media-gruppa_portnjus/#_blank), такое решение было принято, поскольку пассажирские «самые чувствительные к процентной ставке», а спрос на грузовой флот и так достаточно высок. «У нас договоренность на 2021 год, что те деньги, которые мы получили на развитие лизинга, мы не отправляем совместно с рыночными деньгами для финансирования всех направлений, а концентрируемся на пассажирском флоте, который требует рыночную ставку на уровне 2%. Это единственная причина. Как только мы поймем, что отработали весь этот сегмент, мы вернемся к грузовому флоту, где на сегодняшний день все равно спрос сохраняется достаточной высокий: около 110-120 судов со стороны заказчика. Но мы должны с ними договориться. Опять же, надо определить финансовый инструмент, который мы им даем. И дальше, с учетом того, что евро на сегодняшний день - 90 руб., надо четко понимать тему, которая называется «сколько же это будет стоить до тех пор, пока импортозамещение не войдет в то русло, о котором мы все мечтаем», - сказал глава корпорации.
* **Samsung Heavy Industries Co.** заявила 4 февраля, что **получила заказ на строительство судов за** 230 миллиардов вон (**206 миллионов долларов США**) от одной из океанических компаний. По сообщению компании, в рамках сделки с первой половины 2023 года будут переданы два контейнеровоза объемом 13000 TEU. Samsung Heavy получила в этом году заказы на пять судов - один танкер для перевозки СПГ и четыре контейнеровоза - на общую сумму 600 миллионов долларов. Сумма заказов составила 8% от стоимости всех заказов на этот год - 78 миллиардов долларов. По оценкам Samsung Heavy, со ссылкой на данные, предоставленные исследователем глобального рынка Clarkson Research Service, новые заказы судов вырастут на 24% в годовом исчислении до 23,8 млн брутто-компенсационных тонн (CGT) в этом году.
* **Траулер-процессор «Баренцево море», построенный на Выборгском судостроительном заводе (входит в ОСК), выиграл в номинации «Лучший траулер 2020 года» по версии Baird Maritime Awards.** Об этом 01 февраля 2021 года сообщила пресс-служба Выборгкого судостроительного завода. Как сообщается, результаты были опубликованы на портале Baird Maritime, лидирующую позицию в номинации «Лучший траулер 2020 года» занял головной траулер-процессор проекта КМТ01 «Баренцево море». Отмечается, что по итогам 2020 года организаторы премии оценивали порядка 100 судов различного класса. При выборе победителей в различных номинациях учитывались инновационность, надежность, экономичность судов. Серия из четырех траулеров-процессоров проекта КМТ01 строится на Выборгском судостроительном заводе с 2017 года для компании АО «Архангельский траловый флот» (входит в Северо-Западный рыбопромышленный консорциум). Концептуальный проект разработан норвежским дизайн-бюро Skipsteknisk, под класс Российского Морского Регистра Судоходства проект адаптирован Морским инженерным бюро. Головное судно «Баренцево море» был заложен на Выборгской верфи в мае 2017 года и передан Заказчику в сентябре 2020 года. Baird Maritime – одно из ведущих мировых морских изданий. Основатель одного из ведущего зарубежного портала морских новостей BairdMaritime.com, журналы Work Boat World, Fishing Boat World, Ship World, Ausmarine и Commercial Mariner, а также ведущие судовые брокерские платформы WorkBoatWorld.com и ShipWorld.com.
* **Японская судоходная компания NYK разместила заказ на два двухтопливных танкера для перевозки сжиженного нефтяного газа (СНГ) с очень большим объемом топлива (VLGC) на заводе Kawasaki Heavy Industries Ltd**. Оба судна будут построены на верфи KHI Sakaide Works и сданы в 2022 году. Характеристики: длина 230 м, ширина 37,2 м, высота 21,9 м, осадка 11,6 м, емкость танка 86 500 кубометров (включая емкость бортового танка 2500 кубометров) Как пояснили в NYK, при использовании сжиженного нефтяного газа в качестве выхлопного газа заказанных VLGC будет содержаться как минимум на 85% меньше оксида серы (SOx) и на 15% меньше диоксида углерода (CO2) по сравнению с обычными VLGC, оснащенными дизельными двигателями. Кроме того, оборудовав суда цистернами для сжиженного нефтяного газа на палубе, можно будет загружать сжиженный нефтяной газ в качестве топлива отдельно от груза. Наличие цистерн для сжиженного нефтяного газа на палубе увеличивает дальность плавания судна при использовании сжиженного нефтяного газа, даже если размер судна остается прежним, добавили в компании. Эти новые VLGC будут соответствовать требованиям IMO 2020 по содержанию серы и требованиям фазы 3 Индекса проектирования энергоэффективности (EEDI), в соответствии с которыми суда VLGC и танкеры для перевозки СПГ должны будут сократить 30% к 2025 году.
* Южнокорейская торговая компания **Posco International** начала переговоры о намерениях с **Korea Shipbuilding & Offshore Engineering и судостроительным холдингом Hyundai Heavy Industries,** **по созданию газокомпрессорной платформы** на базе проекта Shwe на шельфе Мьянмы. Об этом сообщает сайт Splash 24/7. Справка: Проект по добыче природного газа Shwe представляет собой комплексную разработку нескольких месторождений, состоящую из морских газовых месторождений Шве, Шве Пхью и Мья, расположенных на шельфе штата Ракхайн в блоках А-1 и А-3 Бенгальского залива, Мьянма. Оценочная стоимость платформы 450 миллионов долларов. Она будет подключена к уже существующим газовым платформам на месторождении для повышения давления. Платформа должна быть установлена к первой половине 2024 года. В обязанности HHI будет входить проектирование, закупка, производство, транспортировка, установка, а также тестовая эксплуатация платформы.
* **Гонконгская корпорация Seaspan заказала строительство двух контейнеровозов вместимостью 24 тыс. TEU.** Где именно будут строить суда, Seaspan не раскрывает, отмечая лишь, что речь идет об «одной из крупнейших в мире верфей». Сдача 24-тысячников в эксплуатацию планируется в первом квартале 2023 года. По данным MarineLink, на конец сентября 2020 года флот Seaspan насчитывал 127 судов суммарной вместимостью чуть более 1 млн TEU. В декабре прошлого года корпорация объявила о строительстве еще пяти контейнеровозов по 12,2 тыс. TEU каждый, что вместе с двумя 24-тысячниками добавит флоту корпорации дополнительно 109 тыс. TEU в течение ближайших двух лет. Строительство контейнеровозов будет профинансировано за счет привлеченных заемных и собственных средств.
* **Hapag-Lloyd заключил две сделки по «зеленому» финансированию строительства шести контейнеровозов вместимостью 23,5 тыс. TEU,** заказанных в декабре прошлого года. Общая сумма сделок составляет 889 млн долларов. Это первые сделки компании, заключенные в соответствии с принципами «зеленого» кредита Ассоциации кредитного рынка. Одна из них – синдицированный кредит на 417 млн долларов сроком на 12 лет. Он будет использован для финансирования трех контейнеровозов. Вторая сделка – финансовый лизинг на сумму 472 млн долларов сроком на 17 лет. По информации Hapag-Lloyd, кредитная линия предоставлена синдикатом из 11 банков, а финансовый лизинг – Промышленно-коммерческим лизинговым банком Китая (ICBC Leasing).

**РЫНКИ**

**Регион: Волго-Донской бассейн, Азовское море, Черное море, Каспийское море**

Тоннаж: Костеры

Плохая погода в Черноморском регионе обострила интерес к тоннажу река-море для отправок из Азовских портов в РФ. За длительное время, из-за закрытого Керченского пролива, скопилось большое количество судов на ТФК-1 в ожидании формирования караванов. И после открытия пролива, ожидание составляло порядка 2-3 суток. В итоге, из-за задержек в ротации, дефицит тоннажа только увеличился на 5-й неделе. Ожидания некоторых Фрахтователей на снижение фрахта в первой половине февраля не оправдались. Средним уровнем фрахта можно назвать 40-42 доллара за тонну пшеницы из Ростова на 1 порт Мраморного моря для флота с нотисом о готовности до 10-го числа. Всех участников рынка интересует вопрос о ставках фрахта на вторую половину февраля. Сейчас преимущественно отгружают попадающие под квоту и пошлину пшеницу и кукурузу из Азовских портов. Грузы отрубей, шрот, жом, и другие пока на паузе за редким исключением тех, кто может предложить конкурентный фрахт.

**КОНТЕЙНЕРНЫЙ КРИЗИС: УЧАСТНИКИ РЫНКА ПРОГНОЗИРУЮТ РОСТ ЦЕН И ОТКАЗ ОТ МОРЯ**

В 4 раза по сравнению с показателями за прошлый год выросли тарифы на перевозки с Дальнего Востока в США морем. Транспортировка 20-футового контейнера, например, из Малайзии в Коломбо возросла с $400 до $1025. ИА РЖД-Партнер.ру опросил участников рынка и выяснил, как рост цен на контейнерные перевозки морем в азиатском направлении отразятся на российском рынке и какие варианты по выходу из кризиса они видят. Ольга Еремеева, эксперт в области логистики и ВЭД и президент Ассоциации импортеров плодоовощной продукции (АИПП) утверждает, что наиболее сильно из-за ситуации на рынке пострадали перевозчики электроники и машинного оборудования, а именно запчастей. И поэтому именно в этом секторе будет значительный рост цен. А вот в секторе плодоовощной продукции скачка цен не будет, так как основным топом поставщиков фруктов и овощей в Россию в 2020 году стали Эквадор, Турция, Египет и Азербайджан. Говоря о причинах роста тарифов на морские перевозки, эксперт отмечает, что борьба с новой вирусной инфекцией размыла понятие низкого сезона, так как в 2020 году грузовладельцы вместо поставок on-demand (точно к сроку) предпочли во избежание срывов поставок иметь излишек груза на складе. Кроме того, на рынке произошла массовая переориентация поставщиков на другие страны, которая, в свою очередь, привела к резкому дисбалансу порожнего оборудования в некоторых регионах, в частности Китае. Кстати, из-за сезона тайфунов и национальных праздников Китай сократил часть судов, что тоже способствовало усилению кризиса на рынке морских контейнерных перевозок. В частности, это привело к нехватке порожнего оборудования. «Перевозчики сейчас дополнительно к ставке фрахта предлагают премиум-пакеты – это приоритет места на судне при выдаче порожнего оборудования. К примеру, у CMA CGM дополнительная услуга Sea Priority GO стоит $1000 за контейнер. Но даже с этим дополнительно оплаченным приоритетом грузоотправитель не может отгрузиться, гарантий на место никто не дает. Поэтому перевозчики вынуждены переориентировать маршруты: альтернатива морским перевозкам в контейнерах – это авиа- и железнодорожные перевозки», – рассказывает О. Еремеева. Эксперт отмечает, что цены на альтернативные перевозки тоже стали расти. В бельгийской холдинговой компании AHLERS рассказывают, что рост цен сказался на работе портов: в обороте контейнеров – задержки, из-за переполненности портов перевозчики вынуждены обходить порты разгрузки. Согласно отчетам в крупнейших контейнерных портах мира в декабре 2020 года число случаев отмены погрузок контейнеров выросло на 75%. «Но с другой стороны, открылись новые возможности для тех, кто перевозит штучные грузы на многоцелевых судах, а также для ролкеров», – рассказали в пресс-службе AHLERS. Грузы, которые десятилетиями перевозили в контейнерах, отправляют в качестве генеральных, рассказывают в компании. Небольшие партии техники и проектные грузы транспортируют на ролкерах. «Транспортные экспедиторы вынуждены изыскивать новые и нестандартные решения, например переносить свои перевозки в контейнерные терминалы, приспособленные для трех видов транспорта. Отчаянно пытаясь найти более короткие транспортные пути, они доставляют грузы к местам назначения на грузовиках и малых каботажных судах. Яркая иллюстрация – поставки грузов из Китая в Россию, которые теперь вместо Санкт-Петербурга направляются в разные порты, либо же океанские перевозки комбинируются с железнодорожными по Транссибирской магистрали», – рассказывают в пресс-службе AHLERS. Ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов разводит руками: в скачке цен на рынке морских контейнерных перевозок в азиатском направлении грузоотправители обвиняют перевозчиков, однако сами перевозчики объясняют рост тарифов небывалым спросом со стороны грузоотправителей. При этом эксперт уверен: кто бы ни был виноват в росте тарифов на морские перевозки между США и Китаем, они обязательно скажутся на ценах импортируемых в Россию товаров. Как заявляет эксперт, подорожает как продовольствие и стройматериалы, так и обувь и бытовая техника. «Я не думаю, что тарифы на перевозку вдруг пойдут назад. Такого еще никогда не было. Если тарифы и вернутся, то это будет лишь разовая акция. Скорее всего, грузоперевозчики будут вынуждены смириться с возросшими тарифами. И, чтобы отбить затраты, они повысят цены для конечных потребителей, так что в ближайшее время вырастут цены сразу на несколько категорий импортируемых в Россию товаров», – рассуждает эксперт. Сложная ситуация на рынке контейнерных морских перевозок сохранится, по прогнозам экспертов, до II квартала 2021 года

*rzd-partner.ru*

**ОБЗОР КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА ЗА ПОСЛЕДНЮЮ НЕДЕЛЮ ЯНВАРЯ**

**Начало IPO израильского гиганта ZIM, коронавирус в американских портах, первый полностью автоматизированный контейнерный терминал и признаки стабилизации роста фрахтовых ставок – об этом и других новостях контейнерного рынка читайте в очередном обзоре USM.**

**Новости компаний**: Начало IPO израильского контейнерного оператора ZIM на Нью-Йоркской фондовой бирже оказалось не столь успешным, как можно было ожидать. Хотя контейнерные линии в настоящее время приносят рекордную прибыль, первый день торгов для ZIM завершился падением на 23,2%. Стоимость акций перевозчика упала с 15 до 11,52 доллара за акцию. Изначально компания намеревалась предложить к продаже 17,5 млн акций по цене от 16 до 19 долларов за акцию. Однако по факту торгов было продано только 14,5 млн акций по цене 15 долларов. Это гораздо меньше ожиданий ZIM как по объему продаж, так и по стоимости. Другая контейнерная линия, южнокорейская SM Line, заявила на прошлой неделе, что собирается пойти по стопам ZIM и к концу года провести IPO на местной фондовой бирже в Сеуле. Компания выбрала NH Investment & Securities в качестве андеррайтера IPO с целью выхода на биржу во второй половине 2021 года. Как сообщили в SM Line, доходы от IPO используют для приобретения судов, инвестиций в контейнерное оборудование и разведку новых возможностей для бизнеса. Крупный игрок контейнерного рынка – французская CMA CGM, продолжает укреплять стратегические позиции на Средиземном море, и в частности – в Египте. Компания, которая уже обслуживает шесть египетских портов, станет оператором нового многоцелевого терминала в Александрии. О долгосрочном сотрудничестве сCMA CGM на днях заявили власти Египта. Новый терминал площадью 560 тыс. м. кв. сможет обрабатывать около 1,5 млн TEU в год и будет запущен, ориентировочно, в 2022 г.

Объединение контейнерных перевозчиков THE Alliance, куда входят Hapag—Lloyd, Ocean Network Express (ONE) и Yang Ming, скорректировало маршруты трансатлантических сервисов альянса на 2021 год. Так, сервис AL1 будет приостановлен. Для еще четырех сервисов утверждается следующая ротация портов: AL2: London Gateway — Гавр — Роттердам — Гамбург — Нью-Йорк — Норфолк — Филадельфия — Нью-Йорк — London Gateway — Лондон; AL3: Антверпен — Гамбург — London Gateway — Чарльстон — Саванна — Хьюстон — Норфолк — Антверпен; AL4: Гавр — London Gateway — Антверпен — Гамбург — Веракрус — Альтамира — Хьюстон — Гавр; AL5: Саутгемптон — Гавр — Роттердам — Гамбург — Антверпен — Галифакс — Порт-Эверглейдс — Картахена — Родман — Лос-Анджелес — Окленд — Сиэтл — Ванкувер — Окленд — Лос-Анджелес — Родман — Картахена — Кауседо — Галифакс — Сатугемптон. Как сообщают члены THE Alliance, изменения вступят в силу со второго квартала 2021 года. На быстрорастущем рынке азиатско-европейских контейнерных перевозок вскоре появится новый участник. Судоходная компания China United Lines (CU Lines), основанная в 2005 году как внутренний, а затем внутриазиатский оператор, в одиночку выходит на маршрут Азия — Европа в то время, когда ставки на этом трейде находятся на рекордно высоком уровне. Азиатско-европейский сервис CU Lines начнет работу 6 февраля. Первый рейс в южный Китай совершит контейнеровоз Laila вместимостью 2700 TEU, зафрахтованный у Peter Dohle. Среди портов захода на линии объявлены Гамбург и Роттердам. Вместе с выходом на новые рынки CU Lines намерены наращивать мощности собственного флота. По данным Alphaliner, компания разместила на верфи Guangzhou Wenchong Shipyard заказы на два судна на 1 930 TEU.  Говоря о секторе небольших контейнеровозов, стоит упомянуть, что греческий судовладелец Cosmoship заключил контракт с Huangpu Wenchong Shipbuilding (входит в CSSC), на строительство до четырех контейнеровозов вместимостью 1500 TEU. Контракты включает твердый заказ на два судна и опционы еще на два. Новые контейнеровозы пополнят контейнерный флот Cosmoship, который сейчас насчитывает 9 судов. 4 из них построила для компании та же верфь Huangpu Wenchong в прошлом году. Несколько компаний анонсировали планы на серийный заказ новых контейнеровозов в ближайшем будущем. Среди них и крупнейший внутренний перевозчик Китая Zhonggu Logistics, оперирующий флотом из 116 судов общей вместимостью 171 459 TEU. В Zhonggu Logistics объявили, что скоро начнут переговоры с китайскими судоверфями о размещении заказа на строительство двенадцати контейнеровозов вместимостью 46 000 TEU. В контракт будет включен опцион еще на шесть аналогичных судов. Общая стоимость сделки составит около 695 млн долл. Ожидается, что суда будут поставлены в ближайшие 2-4 года. Их задействуют для внутренних прибрежных перевозок. Тайваньская судоходная компания Wan Hai Lines — 11 контейнерная линия в мире — объявила о планах заказать двенадцать контейнеровозов на 3013 TEU на недавно основанной верфи Nihon. Суда будут построены на заводе Japan Marine United (JMU). Общая стоимость заказа составляет 565,2 млн долл. В 2018 году Wan Hai Lines заказали восемь контенйеровозов на 3036 TEU у JMU (четыре из них уже доставлены), помимо этого — еще двенадцать судов на 2038 TEU для них построит Huangpu Wenchong Shipbuilding. В последнее время компания активно закупает флот и на вторичном рынке и инвестирует в парк оборудования. В декабре Wan Hai приобрели в общей сложности шесть контейнеровозов и потратили 109 млн долл на изготовление 37 000 новых контейнеров, чтобы удовлетворить растущий спрос. Рынок купли-продажи подержанного контейнерного флота последние две недели также сохранял хорошую динамику. Intermodal, Allied Shipbroking и Clarksons сообщили, что греческая Costamare продала панамакс-контейнеровоз Halifax Express на 4800 TEU 2000 года постройки, и Botany Bay на 2646 TEU. Британская Lomar Shipping приобрела пару контейнеровозов Angol и Angeles  2010 года постройки вместимостью 2872 TEU  у немецкой NSC Schifffahrtsgesellschaft. Суда были проданы за 20 млн долл. При этом VesselsValue указывает, что общая рыночная стоимость двух контейнеровозов превышает 29 миллионов долларов. Braemar ACM Shipbroking оповестила, что базирующаяся в Таиланде компания RCL приобрела контейнеровоз APL Norway постройки 2007 года на 6350 TEU по цене 31,5 млн долл. Согласно отчету Braemar, в настоящее время обсуждаются вопросы купили-продажи еще ряда судов вместимостью 1700 TEU.

Новости портов и терминалов: Два основных контейнерных порта Калифорнии, уже страдающих от чрезмерной загруженности и огромных очередей, вынуждены к тому же бороться с серьезной вспышкой Covid-19 среди портовых рабочих, что может еще больше усугубить ситуацию с обработкой контейнерных судов. Около 700 докеров в портах Лос-Анджелеса и Лонг-Бич заразились коронавирусом, и еще сотни из-за него вынуждены оставаться дома. Портовые власти и профсоюзные лидеры настаивают на скорейшей вакцинации докеров, напуганные возможностью закрытия двух крупнейших контейнерных ворот Америки. Исполнительный директор порта Лос-Анджелес Юджин Серока заявил, что около 1800 портовых рабочих сейчас не ходят на работу из-за Covid-19. Это, помимо заболевших, также контактные лица, которые ушли на самоизоляцию, и те, кто взяли отпуск из-за страха заразиться. Работы в порту сейчас больше, чем квалифицированной рабочей силы, отметил глава порта. Аналитики Sea-Intelligence отмечают, что с точки зрения бизнеса любое сокращение рабочей силы и/или закрытие контейнерных терминалов будет иметь катастрофические последствия и потребуется очень много времени — месяцы — чтобы сгладить последствия. Вместе с тем, перед лицом проблем с коронавирусом, чрезмерной загруженностью и ростом очередей в порту Лос-Анджелеса нашли интересное решение для ускорения работы с контейнерами. В порту запустят новую программу финансового стимулирования для более быстрого и эффективного перемещения грузовиков через терминалы, сообщила пресс-служба. Фактически порт будет доплачивать терминалам за быструю обработку грузовиков Администрация порта Лос-Анджелес предлагает операторам терминалов два способа получения финансового вознаграждения: один за сокращение времени, необходимого для выгрузки и/или погрузки груза на автомобильный транспорт, а другой за выполнение обеих операций за один рейс грузовика. В соответствии с программой стимулирования терминалы, которые сократят время ожидания грузовиков на 5-20%, смогут заработать от $0,5 до $2,75 за загруженный или пустой 20-футовый контейнер. Размер вознаграждения может увеличиваться по мере сокращения время ожидания фур в очереди. Если в конкретный месяц среднее время ожидания грузовика на терминале составит 35 минут или меньше, максимальная ставка возрастет до $3 за загруженный или пустой контейнер. Кроме того, терминалы смогут получить от $0,4 до $1,40 за загруженный TEU, если по крайней мере половина всех грузовиков, заходящих на их объекты, будут одновременно выгружать один контейнер и сразу забирать другой. Как и в предыдущем случае, размер вознаграждения будет увеличиваться по мере увеличения процентного соотношения двойных операций. Запуск программы запланирован на 1 февраля. Вознаграждение будет выплачиваться ежемесячно. В этом году на реализацию проекта администрация порта выделит около 7,5 млн долл. Контейнерный терминал китайского порта Тяньцзинь перешел в полностью автоматический режим работы. С января контейнеры для погрузки перемещают беспилотные АКВ, использующие китайскую спутниковую навигационную систему «Бэйдоу». Порт Тяньцзинь — важнейший транспортный узел на севере Китая — использует многие передовые технологии, такие как интернет вещей (IoT), 5G и искусственный интеллект. Ожидается, что в 2028 году его контейнерооборот превысит 30 млн TEU.

Корпорация COSCO вскоре станет совладельцем контейнерного терминала в порту Джидда (Саудовская Аравия). Портовый оператор COSCO Shipping Ports заключил сделку о приобретении 20% акций Red Sea Gateway Terminal Limited (RSGT) за 140 млн долл. В настоящий момент в компании ожидают одобрения Управления портов Саудовской Аравии и международных антимонопольных органов на завершение сделки. RSGT сообщили, что еще 20% акций терминала выкупил Государственный инвестиционный фонд Саудовской Аравии, а контрольный пакет в размере 60% останется в распоряжении акционеров-учредителей. Контейнерный терминал RSGT, расположенный на восточном побережье Красного моря, работает с Ближним Востоком и Восточной Африкой. В будущем планируется модернизация терминала и увеличение его пропускной способности, что позволит RSGT стать крупнейшим контейнерным терминалом Саудовской Аравии. В Украине: Судоходная компания Hapag—Lloyd запускает блок-поезда, которые будут курсировать из Одесского порта в Киев, Днепр и Харьков. Согласно информации, обнародованной подразделением Hapag-Lloyd AG Med Agents, поезда будут отправляться из Одесского порта три раза в неделю. Блок-поезд будет включать от 30 до 45 платформ. «Укрзализныця» заявила о намерении развивать контейнерные железнодорожные перевозки Китай-Европа совместно с DHL Global Forwarding, в том числе — вводить новые международные маршруты на этом направлении. В компаниях сообщают, что партнерство будет способствовать углублению торговых связей между Украиной и Китаем, расширит торговые потоки между предприятиями в Азии и Европе и откроет новые возможности для украинского бизнеса. В прошлом году «Укрзализныця» и DHL Global Forwarding подписали меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве, согласно которому компании будут организовывать контейнерные поезда, привлекать дополнительные грузы и расширять географию перевозок. Сотрудничество предусматривает перевозку контейнерных грузов по всей территории Украины с предоставлением комплекса услуг «под ключ» на терминалах филиала «ЦТС «Лиски». Кроме того, в Киеве планируется создание логистического центра для грузов DHL. Тенденции рынка Спотовые ставки на контейнерные перевозки достигли своего пика и во второй половине января начали долгожданное снижение с рекордно высоких уровней. 22 января Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) зафиксировал первое за более чем три месяца снижение сводного индекса, который упал на 16 пунктов. На транстихоокеанском рынке — первое падение года для спотовых ставок из Азии в США (тарифы на западное побережье снизились на 59 долларов, на восточное — на 50).

Спотовые ставки на Северную Европу снизились на 19 долларов. На прошлой неделе спотовые ставки на трейде Азия — Северная Европа снизились на 2,7%, что является еще одним признаком постепенного сглаживания резкой кривой роста стоимости перевозок. SCFI для Северной Европы на текущей неделе составил 4276 долларов за TEU, что на 117 долларов меньше, чем на прошлой, поскольку перевозчики начали поставлять больше оборудования клиентам в Китае. На снижение ставок в основном повлияло заключение контрактов с предоплатой и желание перевозчиков принять больше заказов, чтобы создать грузовые резервы перед китайским Новым годом. Между тем, Средиземноморский сегмент SCFI вырос на 41 доллар и завершил неделю на уровне 4337 долларов за TEU. На транстихоокеанских маршрутах ситуация оставалась относительно стабильной. Ставки на западное побережье США выросли на 93 доллара и к концу недели составили 4 088 долларов за FEU, ставки на восточное побережье немного снизились, на 71 доллар, и закончили неделю на отметке 4679 долларов за FEU. Текущая ситуация на рынке влияет на ежегодные переговоры по контрактам. Некоторые перевозчики, как сообщается, ограничивают число контрактных клиентов и отказываются от любых новых контрактов, а порой и от продления заключенных. Эксперты прогнозируют, что контракты, возобновленные в марте, будут касаться ограниченной мощности, а контрактные ставки на этот год составят 3500-4000 долларов за FEU. Последние данные с платформы Xeneta подтверждают это предположение. Публичные индексы XSI показывают, что контрактные ставки на европейский импорт выросли на 19,3% в месячном исчислении, в основном за счет потоков из Азии, в результате чего контрольный показатель вырос на 12,5% в годовом исчислении. Заоблачные фрахтовые ставки между Азией и Северной Европой сделали транспортировку многих грузов с невысокой стоимостью практически убыточными, и грузоотправители сейчас задаются вопросом, не стоит ли им отказаться от трансконтинентальных цепочек поставок вообще. Некоторые эксперты считают, что только вмешательство регулирующих органов может заставить перевозчиков стабилизировать растущие цены на рынке контейнерных перевозок. Однако европейские грузоотправители на днях получили неутешительные новости по этому поводу. Европейская комиссия отказалась расследовать действия океанских перевозчиков, заявив, что не видит в повышении спотовых ставок на контейнерные перевозки между Азией и Европой признаков нарушения Постановления о групповых исключениях для консорциумов.

Европейский совет грузоотправителей (ESC) и Европейская ассоциация экспедиторов CLECAT представили в ЕС данные о «возмутительном» повышении цен на контейнерные перевозки, с которыми пришлось согласиться большинству клиентов. По результатам рассмотрения их обращения ESC сообщили, что Европейская комиссия «полностью осведомлена о текущей рыночной ситуации, включая недавнее повышение цен, которое, с ее точки зрения, в основном было вызвано спадом и последующим всплеском спроса из-за коронавирусного кризиса». Тем не менее, в ЕС признали, что ситуация требует «возобновления дискуссий с морскими антимонопольными ведомствами в других частях мира». Комиссия уведомила ESC и CLECAT, что установит диалог между всеми заинтересованными сторонами с целью «поиска общего подхода к текущим рыночным проблемам и разработки плана действий». Обе организации заявили, что собираются изучить, есть ли основания для подачи официальной жалобы в ЕК. Решение Еврокомиссии, очевидно, станет большим разочарованием для европейских грузоотправителей, которые за последние четыре месяца наблюдали четырехкратный рост ставок на доставку контейнеров из Азии. Теперь им остается надеяться на вмешательство китайских регулирующих органов. В последний раз китайские власти воздействовали на рынок контейнерных перевозок в сентябре, когда потребовали возобновления приостановленных рейсов на транстихоокеанских маршрутах и приостановили повышение спотовых ставок. После этого спотовые ставки из Азии на западное побережье США держались на уровне около 4400 долларов за FEU, в то время как ставки на Северную Европу взлетели с 2000 до 8 800 долларов. Сейчас Пекин стремится стабилизировать ставки и защитить экспорт, отмечают аналитики контейнерного рынка. Если импортеры начнут отказываться от экспорта из Азии из-за грабительских фрахтовых ставок, тогда можно ожидать вмешательства в ситуацию китайских властей. Однако остается открытым вопрос, какие меры они могут и будут применять.

*usm.media*

**COVID-19**

* **В четверг, 4 февраля, правительство Канады подписало два указа, которые запрещают круизным судам работать в водах страны до конца февраля 2022 года.** Круизным судам, перевозящим более 100 пассажиров, запрещено заходить в канадские воды, что фактически блокирует круизный сезон на Аляске, а также маршруты на восточном побережье, известном как Новая Англия (Канада). Канада ввела первый запрет на круизы в середине марта 2020 года, и позже продлила его до 28 февраля 2021 года. «С введением этих запретов органы общественного здравоохранения смогут продолжать уделять внимание наиболее насущным вопросам, включая вакцинирование и борьбу с новыми штаммами COVID-19», — сообщают власти Канады. В дополнение к запрету на круизы, Канада также расширяет запрет на заходы в прибрежные воды пассажирских судов, которые перевозят более 12 человек. Эти меры не распространяются на прогулочные катера, которыми пользуются местные жители Арктики. Также вне запрета оказались основные пассажирские суда, такие как паромы и водные такси. Правительство Канады заявило, что продолжит оценивать ситуацию и, если пандемия COVID-19 ослабнет, новые указы могут отменить.
* **Вероятность заражения коронавирусом при длительном перелете выросла до 99,6%.** Исследование специалистов Гринвичского университета в Великобритании показало, что это может произойти при самом неблагоприятном развитии событий в ходе 12-часового перелета в эконом-классе. При тех же условиях для пассажиров бизнес-класса вероятность заражения значительно меньше – 50%. В исследовании использовались полученные экспериментальным методом данные о рассеянии аэрозоля в самолете B777-200. Специалисты рассчитывали вероятность инфицирования в ходе перелета для разных по тяжести сценариев и в зависимости от многих факторов. В разработанной ими математической модели учитывались разница между устройством салонов бизнес- и экономкласса, мощность системы вентиляции самолета, степень вентиляции легких пассажиров, количество коронавируса, выделяемое одним инфицированным в единицу времени и многое другое. Исследование проводилось при тех же условиях для пассажиров двухчасового рейса, которые летели эконом-классом. В таком случае максимальная вероятность заражения достигает 60,2%. К примеру, если в салоне находятся 75 пассажиров, то в неблагоприятных условиях заразятся минимум 45 из них. Максимальная вероятность заболеть для пассажиров бизнес-класса составит 10,9%, то есть из 50 пассажиров заразятся не более пяти-шести человек. После шести часов полета вероятность стать носителем вируса существенно возрастает. Ученые сообщают, что в исследовании использовались полученные экспериментальным методом данные о рассеянии аэрозоля в самолете B777-200. Специалисты на основе уравнения Уэллса-Райли рассчитывали вероятность инфицирования в ходе перелета для разных по тяжести сценариев и в зависимости от многих факторов. В разработанной ими математической модели учитывались разница между устройством салонов бизнес- и экономкласса, мощность системы вентиляции самолета, степень вентиляции легких пассажиров, количество коронавируса, выделяемое одним инфицированным в единицу времени и многое другое. При этом для пассажиров двухчасового рейса, летящих эконом-классом, максимальная вероятность заражения достигает 60,2%. Это означает, что если в салоне находятся 75 пассажиров, то в неблагоприятных условиях заразятся минимум 45 из них. Максимальная вероятность заболеть для пассажиров бизнес-класса составит 10,9%, то есть из 50 пассажиров заразятся не более пяти-шести человек. После шести часов полета вероятность стать носителем вируса существенно возрастает.
* Европейский парламент 9 февраля 2021 года одобрил согласование предложения о директиве по **созданию специального фонда финансовых средств по восстановлению и укреплению** (RRF). Пресс-служба Ассоциации судовладельцев Европейского сообщества (ECSA) сообщает, что данный Фонд будет иметь бюджет в размере 672,5 млрд евро и станет основным инструментом ЕС для выхода из кризиса, вызванного распространением коронавируса по всему миру. Отмечается, что хотя пандемия и различные ограничительные меры ощутимо ударили по транспортному сектору, он продемонстрировал свою решающую роль в  цепочке поставок товаров и перемещении людей и тем самым доказал свою незаменимость для полноценного функционирования Европейского Союза. Подписавшие обращение европейские ассоциации, представляющие транспортную отрасль, операторов, работников всех видов транспорта и логистики, подрядчиков, поставщиков логистических услуг, грузоотправителей, пользователей, верфи и поставщиков оборудования в морском секторе, портах, на внутренних водных путях, железных дорогах и автомобильных дорогах, авиации, аэропортов и интермодальных сегментах, а также вспомогательные отрасли и компании, местные и региональные органы власти, обратились с призывом к государствам-членам и Европейской комиссии обеспечить транспортной отрасли адекватное внимание в национальных планах восстановления и повышения устойчивости. Участники транспортного сектора: Подчеркивают, что транспортный и логистический секторы имеют решающее значение для обеспечения граждан ЕС товарами и мобильностью, которые необходимы для их здоровья и благополучия, и будут ключевыми факторами, способствующими устойчивому восстановлению европейской экономики; Настаивают, что европейское соглашение по сохранению климата предусматривает сокращение на 90% выбросов ПГ на транспорте, что требует значительных инвестиций в транспортную инфраструктуру и флот; Указывают на то, что цели "Зеленого пакта для Европы", заключающегося в том, чтобы стать экономикой полностью безопасной для окружающей среды к 2050 году, могут быть достигнуты только путем повышения устойчивой экологичности транспортного сектора; при этом бюджет фонда объединения Европы II недостаточен для обеспечения необходимых преобразований; Призывают государства-члены выдвинуть в своих планах восстановления и укрепления, способствующие экономически и социально устойчивому транспорту и цифровизации в секторах транспорта и логистики, меры, способствующие объединению и развитию транспортной сети, делая удобными для жизни города и регионы, поддерживающие справедливый переход, поддерживающие стратегии более диверсифицированных устойчивых цепочек поставок с учетом укрепления устойчивости Европы, а также меры, подготавливающие персонал в транспортном секторе к цифровой трансформации на основе социальной инклюзивности и диалога; Призывают Европейскую комиссию оценить важное значение мер по обеспечению экономической и социальной надежности транспорта в контексте их оценки национальных планов восстановления и повышения устойчивости.

**COVID-19: МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РОССИИ СЧИТАЕТ, ЧТО КОРОНАВИРУС В СТРАНЕ ОТСТУПАЕТ**

По данным Worldometers, количество заболевших в мире достигло 105,5 млн человек (из них 25,8 млн – активные случаи). В целом COVID-19 в данный момент наблюдается в 219 странах и территориях по всему миру. Число жертв эпидемии почти достигло 2,3 млн (летальность – 3%), выздоровели 77,2 млн. Сейчас в серьезном или критическом состоянии находится только 0,4% всех заболевших, в абсолютном выражении эта цифра составляет 105,8 тыс. человек, за прошедшую неделю она снизилась на 7 тыс. человек. В России
В России продолжается снижение общего числа выявляемых заболевших в сутки. В частности, вчера суточный прирост новых заболевших составил 16,7 тыс. случаев, что следует из данных оперативного штаба, обнародованных в пятницу. Число пациентов в России, заразившихся коронавирусной инфекцией, за последние три недели снизилось на 30%. Об этом в пятницу сообщил министр здравоохранения России Михаил Мурашко. «Количество пациентов, находящихся под наблюдением, за последние три недели снизилось в общей сложности более чем на 30%. Тем не менее цифра остается высокой – почти 800 тыс. человек», – сказал он в эфире телеканала «Россия 24». Коронавирус в России отступает, добавил Мурашко. Министр здравоохранения отметил, что массовая вакцинация населения России уже показывает позитивные результаты и влияет на эпидемиологическую ситуацию в стране. На прошедшей неделе авторитетный научный журнал Lancet опубликовал результаты третьей фазы клинических испытаний российской вакцины «Спутник V», разработанной исследовательским центром имени Гамалеи. Согласно предварительным данным, эффективность вакцины составила 91,6%. Как подчеркивают ученые, такая же эффективность была и в группе людей старше 60 лет. Как заявил на брифинге, посвященном публикации, глава центра Гамалеи Александр Гинцбург, ученые пришли к выводу, что иммунитет после «Спутника» может сохраняться «по крайней мере 2 года и более». По словам главы РФПИ Кирилла Дмитриева, вакцина эффективна против обнаруженных в Великобритании и ЮАР новых штаммов коронавируса. По данным исследователей, «Спутник» «на 100% защищает» от среднего и тяжелого течения COVID-19. Во время исследования было несколько смертей добровольцев, но с введением вакцины они не связаны, говорится в статье Lancet. Основные ограничения, введенные в связи с пандемией коронавируса, могут быть сняты в Москве к маю, сообщил мэр столицы Сергей Собянин. «Они и сегодня сняты, но есть еще целый ряд ограничений... Город по-прежнему отказывается от массовых мероприятий, фестивалей, концертов, к которым москвичи уже тоже привыкли», – добавил он в эфире телеканала «Россия 24» (ВГТРК) в четверг. Вместе с тем, по его словам, если строить планы на лето, то они будут зависеть от ситуации не только в России, но и в других странах. «Я думаю, в России все будет более-менее нормально к лету, а как будет в других странах, я не знаю, потому что у нас же сегодня россияне планируют свои отпуска не только в границах нашей страны, но рассчитывают поехать за рубеж. Я надеюсь, что и там ситуация значительно будет лучше», – сказал С. Собянин. В мире В понедельник Европейский союз ужесточил правила въезда для тех, кто не является гражданином стран блока. Теперь на территорию Евросоюза могут попасть только жители государств с минимальной статистикой заболеваемости и при условии, что там не было случаев заражения новыми штаммами – южноафриканским, британским или бразильским, сообщает BBC. Под минимальной статистикой имеется в виду не более 25 случаев COVID-19 на 100 тыс. человек на протяжении 14 дней. Этот показатель ниже, чем в любой из стран ЕС. Таким образом, въезд в Евросоюз будет возможен лишь из очень ограниченного числа стран, в числе которых Австралия, Новая Зеландия, Китай, Руанда, Сингапур, Южная Корея и Таиланд. В Чехии число инфицированных новым коронавирусом с начала пандемии превысило порог в 1 млн человек. Таким образом, в стране с населением в 10,7 млн человек заразилось около 10% населения. Результаты еще хуже в Великобритании: по оценкам британского статистического ведомства ONS, COVID-19 переболели более 15% населения. В основу исследования легли результаты тестов на антитела, проведенных в период с 22 декабря по 18 января. Отмечается, что доля перенесших заболевание граждан сильно отличается от региона к региону. Так, если в Лондоне антитела есть предположительно более чем у 20% населения, то на юго-западе страны этот показатель примерно равен 8%. Между тем британские ученые обеспокоены тем, что так называемый британский штамм демонстрирует новые генетические изменения. По их словам, недавние анализы ряда пациентов показали признаки очередной мутации – E484K, которая присутствует в южноафриканском и бразильском штаммах. В других странах постепенно снижается уровень обеспокоенности населения последствиями болезни. К примеру, в столице Хорватии Загребе несколько тысяч человек вышли на протесты против мер правительства по борьбе с пандемией. Участники акции, в числе которых было много бизнесменов, требовали, в частности, открытия заведений общепита, компаний по предоставлению различных услуг, отставки министра экономики Томислава Чорича, а также компенсаций убытков, понесенных из-за локдауна и налоговых льгот.

По данным Глобального альянса по вакцинам и иммунизации (GAVI), в рамках инициативы COVAX, организованной совместно с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), менее развитым странам мира могут быть предоставлены в общей сложности 337 млн доз вакцины от COVID-19. В частности, речь идет о 336 млн доз вакцины компаний BioNTech и Pfizer и 1,2 млн доз препарата концерна AstraZeneca. Ожидается, что в каждой из 145 стран, подавших заявку на участие в программе, могут быть привиты около 3,3% населения. Поставки должны начаться еще до конца февраля. Британско-шведский фармацевтический концерн AstraZeneca и Оксфордский университет планируют до осени 2021 года разработать новую версию вакцины от COVID-19, которая должна защищать от новых мутаций коронавируса. Руководство AstraZeneca также заявило, что рассчитывает в ближайшее время получить данные об эффективности своей уже разработанной вакцины для вакцинации людей пожилого возраста. Эксперт Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) от России Владимир Дедков признал маловероятной утечку коронавируса из лаборатории Уханьского института вирусологии. «Для нашей миссии, конечно, было важно посетить такое заведение, пообщаться с коллегами, посмотреть, как там все организовано. Не знаю, кто их критиковал, лаборатория устроена выше всяких похвал», – цитирует РИА «Новости» В. Дедкова. Он подчеркнул, что «очень сложно представить, что из данной лаборатории что-то могло куда-то утечь».

*[rzd-partner.ru](https://www.rzd-partner.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 - 11.02.2021 CIA SUR**