



Морской Бюллетень СОВФРАХТ



Выпуск № 22
29.05.10-4.06.10

Артур Давыденко, davydenko@sovfracht.ru +7 (926) 652 46 48
Анастасия Плоская, ploskaya@sovfracht.ru +7 (495) 258 28 56

www.sovfracht.info
bulletin@sovfracht.ru

ГЛАВНОЕ

ЗАО «Совмортранс» и ОАО «Совфракт» вышли из капитала ЗАО «Интерферрум Металл» – контейнерно-перевалочного комплекса в порту Санкт-Петербург –

продолжение на стр. 4

Морские перевозчики перевели около 100 контейнеровозов вместимостью 554.000 TEU на «особо» медленный ход на фоне роста поставок новых судов –

продолжение на стр. 5

Экипаж ранее захваченного сомалийскими пиратами судна Rim самостоятельно вернул себе контроль над судном. В результате инцидента погибли несколько преступников –

продолжение на стр. 15

Разлив нефти в Мексиканском заливе: очередная попытка ВР прекратить разлив; распространение нефти угрожает портам в штатах Алабама, Миссисипи и западной Флориде –

продолжение на стр. 18

ОАО «Совкомфлот» и ФГУП «Росморпорт» заключили Меморандум о Сотрудничестве с финскими предприятиями, специализирующимися на проектировании и строительстве ледокольно-спасательного флота –

продолжение на стр. 23

Начальник Ильичевского морского торгового порта Геннадий Скворцов подал в отставку по собственному желанию –

продолжение на стр. 27

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ ГК «СОВФРАХТ-СОВМОРТРАНС»

- › Завершена сделка по продаже 100 % долей в ЗАО «Интерферрум Металл»

НОВОСТИ МИРОВОГО СУДОХОДСТВА

Контейнерные перевозки

- › Получил распространение «особо» медленный ход на главных торговых маршрутах
- › CMA CGM ввела новый порт захода на своем сервисе
- › Maersk вводит дополнительную опцию
- › Расследование по делу о фиксации цен контейнерными линиями в ЕС
- › Новый контейнерный сервис по маршруту Восточная Азия - Австралия
- › Hanjin переходит на экологически чистые контейнеры
- › Мировой рекорд Ebba Mærsk

Танкерные перевозки

- › Простой танкеров из Катара на фоне снижения цены поставки
- › Уменьшение количества зарезервированных судов на фоне снижения поставок в Японию

Судостроение

- › Новый контейнеровоз OOCL
- › Stena разместила заказ на строительство танкера класса Суэцмакс

ПИРАТСТВО

- › Сомалийские пираты захватили судно MV QSM Dubai в Аденском заливе
- › Экипаж захваченного судна MV RIM отбил у пиратов контроль над судном

АВАРИЙНОСТЬ И ЧП

- › ВР провела очередную операцию по остановке утечки нефти в Мексиканском заливе
- › Разлив нефти в Мексиканском заливе угрожает портам в штатах Алабама, Миссисипи и Флорида
- › ВР предпримет новую попытку остановить утечку в Мексиканском заливе
- › Окончание забастовки в ЮАР

НОВОСТИ СУДОХОДСТВА РФ, СНГ, БАЛТИИ

- Обнаружена немецкая баржа с 10 тысячами снарядов в акватории пляжа в Балтийске

Судоходство

- ОАО «Совкомфлот» и ФГУП «Росморпорт» заключили Меморандум о сотрудничестве с финскими предприятиями
- 1 млн. тонн грузов перевезен судами Волжского пароходства
- Рекордная загрузка для судов FESCO
- Возобновилось торговое судоходство по Калининградскому заливу

Терминалы

- НМТП построит терминал по перевалке мазута

Порты

- Начальник Ильичевского порта подал в отставку
- ВМТП принял под обработку первое в этой арктической навигации судно
- ВМТП обработал партию вагонов метро

Судостроение

- «Красное Сормово» построит танкер дедвейтом свыше 7 тыс. тонн
- Два танкера для компании Sommet Finance
- Верфь "Хуа Ся" спустила на воду сухогрузное судно
- Закладка сухогрузного судна "Волга макс" класса
- Красноярская судостроительная верфь выпустила первый контейнер
- «Палмали» подписала Меморандум на покупку двух танкеров

Завершена сделка по продаже 100 % долей в ЗАО «Интерферрум Металл»

ЗАО «Совмортранс» и ОАО «Совфрайт» вышли из капитала ЗАО «Интерферрум Металл» – контейнерно-перевалочного комплекса в порту Санкт-Петербург.

«Группа компаний «Совфрайт-Совмортранс» корректирует фокус развития в Северо-Западном регионе РФ, – объясняет Андрей Штырба, Управляющий директор ООО «Совфрайт Финанс» (Управляющей компании Группы). – Принято решение о смещении акцентов в пользу усиления «сухих» площадок «Совмортранса» в Санкт-Петербурге в дополнение к имеющимся – терминалам «Совмортранс» и «Стерх» (ООО «Си-Эф-Эс-Терминал»). «Совмортранс» сосредоточится на организации наземного сервиса и расширении услуг, предоставляемых клиентам на плече «железная дорога – наземный терминал – порт/из порта до конечного получателя внутри России», в том числе за счет расширения контейнерного депо, развития железнодорожных перевозок и организации контейнерных поездов. В свете новой стратегии «Совмортранса» «Интерферрум Металл», владеющий двумя морскими терминалами, перестал быть ключевым активом, и мы его продали структуре, заинтересованной в развитии стивидорного бизнеса. В результате уже завершившейся сделки, Группа «Совфрайт-Совмортранс» сможет направить средства на реализацию новых проектов на Северо-Западе и Юге РФ, соответствующих расставленным приоритетам».

Группа компаний «Совфрайт-Совмортранс» корректирует фокус развития в Северо-Западном регионе РФ

Контейнерные перевозки

Получил распространение «особо» медленный ход на главных торговых маршрутах

Морские перевозчики перевели около 100 контейнеровозов вместимостью 554.000 TEU, обслуживающих главные торговые маршруты, на «особо» медленный ход на фоне роста поставок новых судов, передает 3 июня Journal of Commerce.

В прошлом году только пять судов вместимостью 46.000 TEU перешли на «особо» медленный ход против прогнозируемых 580.000 TEU к началу июля 2010.

Как сообщает Alphaliner, количество судов, перешедших на медленный ход, может возрасти к концу года.

Вместимость судов, перешедших на «особо» медленный ход, составляет 4,1% флота контейнеровозов. Мера снижения скорости судов позволила существенно устранить возникший в 2009 дисбаланс между спросом и предложением.

Согласно Alphaliner, снижение скорости судов по маршруту Азия – Европа и на транстихоокеанских направлениях, покрывающих 78% и 53% всех маршрутов соответственно, стало нормой.

Суда на этих направлениях развивают скорость до 17-19 узлов против 20-22 узлов при «нормальном» медленном ходе.

Как сообщает Alphaliner, более долговечный эффект будет получен от перехода на медленный ход по сравнению с прошлогодними попытками перевозчиков сэкономить на сборах Суэцкого канала при следовании через мыс Доброй Надежды.

Предполагается, недавнее снижение цен на нефть сможет оказать влияние на решение перевозчиков перейти на медленный ход. Однако пока цены на нефть остаются выше \$400 за тонну, на торговых маршрутах будут продолжать вводить «особо» медленный ход.

Мера снижения скорости судов позволяет регулировать возникший в 2009 дисбаланс между спросом и предложением

СМА CGM ввела новый порт захода на своем сервисе

СМА CGM включила порт Дурбан, ЮАР, в число портов захода на своем сервисе West Africa Express (WAX), передает 30 июня Journal of Commerce.

Обновленный сервис, осуществляемый с 1 июня, свяжет ЮАР с портами Азии как на восточном, так и на западном направлениях.

Сервис WAX обслуживают пять судов вместимостью 2.600 TEU.

Как сообщает заместитель вице-президента Africa, Indian Ocean, Oceania Lines Стефан Куркен, заход в порт Дурбан обусловлен высоким спросом на прямое сообщение между Азией и ЮАР.

Новая схема маршрута: Циндао (Китай), Шанхай (Китай), Нинбо (Китай), Фуцин (Китай), Чиван (Китай), Порт-Келанг (Малайзия), Дурбан (ЮАР), Уолфиш-Бей (Намибия), Тема (Гана), Апапа (Лагос, Нигерия), Ломе (Того), Абиджан (Кот-д'Ивуар), Дурбан (ЮАР), Коломбо (Шри-Ланка), Порт-Келанг (Малайзия), Циндао (Китай).

Также СМА CGM произвела обновление сервиса AFEX, который с 15 мая осуществляет прямое сообщение между Северным и Центральным Китаем с Камеруном, Бенином и Нигерией и предусматривает заход в порт Мупато (Мозамбик) на обратном пути в Азию.

WAX (данные пресс-центра СМА CGM):



AFEX (данные пресс-центра СМА CGM):



Maersk вводит дополнительную опцию

Maersk Line за определенную плату предоставляет грузоотправителям приоритет при погрузке на конкретное судно, кроме тех, обслуживающих сервисы по маршруту в и из Северной Америки, передает 2 июня Journal of Commerce.

Как сообщает директор Maersk Line Уфф Остергаард, новая услуга Priority Product Upgrade позволит клиентам определять срочность отправки.

«Мы стараемся повысить эффективность использования судов за счет их загрузки наиболее ценными грузами. Однако клиенты, имеющим необходимость срочно отправить груз, смогут сделать это независимо от его вида», говорит Остергаард.

Раньше грузоотправители обслуживались по принципу, кто «первым пришел, тот первым и обслуживается». Такая система снижала доходы компании и не оставляла выбора клиентам, оказавшимся в конце очереди.

Согласно данным опроса, проведенным Maersk, 88% клиентов ценят возможность отправить груз тогда, когда это нужно, и 54% готовы платить за приоритет при погрузке.

Стоимость услуги будет зависеть от спроса и наличия свободных мест на судне, а также от выручки от перевозки данного груза.

Грузоотправителям будут полностью компенсированы затраты в случае, если груз не будет погружен на желаемое судно вследствие непредвиденных обстоятельств.

Данная услуга будет недоступна на некоторых сервисах по причине операционных ограничений или местных норм.

Согласно данным опроса, проведенным Maersk, 88% клиентов ценят возможность отправить груз тогда, когда это нужно, и 54% готовы платить за приоритет при погрузке

Расследование по делу о фиксации цен контейнерными линиями в ЕС

Европейский союз начинает расследование по делу касательно фиксации цен контейнерными линиями, передает 1 июня Journal of Commerce.

Параллельно с мая расследование проводит Федеральная комиссия по мореходству.

Как сообщается, контейнерные линии увеличили фрахтовые ставки на главных восточно-западных направлениях несмотря на то, что на рынке увеличилось количество новых судов, что в основном приводит к росту конкуренции и снижению ставок.

Судоходные линии, включая AP Moeller-Maersk, отрицают образование картеля, сообщает Wall Street Journal.

Федеральная комиссия по мореходству в США начала расследование дела о

завышении фрахтовых ставок. Она представит предварительный доклад 15 июня и заключительный отчет – 31 июля.

Главная цель расследования заключается в необходимости убедиться, что «взаимодействие» судоходных линий не приводит к «бессмысленному» росту стоимости транспортировки или ухудшению обслуживания, комментирует ситуацию специальный уполномоченный комиссии Майкл Кури.

Новый контейнерный сервис по маршруту Восточная Азия - Австралия

Перевозчики APL, Hamburg Sud, Harpag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine и Maersk Line вводят новый сервис по маршруту Восточная Азия – Австралия на фоне роста спроса на перевозки в южном направлении, передает 1 июня Journal of Commerce.

Это уже третий сервис на данном направлении. Сервис будут обслуживать пять судов вместимостью 2.400 TEU (по два от Hamburg Sud и по одному от APL, Harpag-Lloyd и Hyundai Merchant Marine).

Структура маршрута совместного сервиса Northern Loop: Иокогама (Япония), Осака (Япония), Пусан (Южная Корея), Циндао (Китай), Янгшан (Шанхай, Китай), Нинбо (Китай), Сидней (Австралия), Мельбурн (Австралия), Сидней (Австралия), Брисбен (Австралия), Иокогама (Япония).

Структура маршрута Southern Loop: Гаосюн (Тайвань), Шиван (Китай), Гонконг, Мельбурн (Австралия), Сидней (Австралия), Брисбен (Австралия), Гаосюн (Тайвань).

Новый сервис Peak Season String будет проходить по следующему маршруту: Шанхай (Китай), Янтъян (Китай), Гонконг, Сидней (Австралия), Мельбурн (Австралия), Брисбен (Австралия), Шанхай (Китай).

В зависимости от объемов перевозок будет пересматриваться количество судов, используемых на данном сервисе.

В зависимости от объемов перевозок будет пересматриваться количество судов, используемых на данном сервисе

Hanjin переходит на экологически чистые контейнеры

В течение месяца Hanjin Shipping заменит все свои рефрижераторные контейнеры на экологически чистые, как сообщается в пресс-релизе компании.

Южнокорейская судоходная компания начала использовать новые контейнеры-рефрижераторы с конца мая, получив 1.000 единиц от китайского производителя MCI Qingdao.

С мая MCIQ начала переводить производственный процесс на экологически чистую технологию «SuPoTec».

В новых контейнерах используется полиуретан, применяемый между внутренними и внешними пластинами, вместо пеноуретана (технология известна как HCFC – 141b).

Как сообщает Hanjin, во время демонтажа стандартный пеноуретан выделяет около 23 т углекислого газа, в то время как полиуретан – только 69 кг.

MCIQ полностью перевела производство на новую технологию. К тому же, Hanjin будет заказывать и брать в лизинг только новые контейнеры, произведенные с использованием полиуретана.

Также компания считает, что использование новых контейнеров не только уменьшит влияние на окружающую среду, но и сократит расходы при утилизации контейнеров сроком более 10 лет, так как данные контейнеры не подпадают под требования природоохранного законодательства.

В соответствии с официальным заявлением, компания Hanjin настроена на применение различных экологически чистых технологий и в других сферах, в том числе в вопросе выбросов углекислого газа двигателями на судах. Южнокорейская судоходная компания разместила на своем веб-сайте калькулятор, с помощью которого клиенты могут подсчитать сумму выбросов углекислого газа в зависимости от груза и места назначения.

Во время демонтажа стандартный пеноуретан, используемый в рефрижераторных контейнерах, выделяет около 23 т углекислого газа, в то время как полиуретан – только 69 кг

Мировой рекорд Ebba Mærsk

Контейнеровоз Maersk Line установил неофициальный мировой рекорд перевозки больших грузов, передает 31 мая shipgaz.

Согласно датскому журналу Ingeniøren, судно перевезло 15.011 контейнеров по маршруту Европа – Дальний Восток. Ebba Mærsk и ее сестры (Emma Maersk и Evelyn Maersk) имеют дедвейт 156.907 т и регистровую вместимость 11.500 TEU (1.000 рефрижераторных FEU).

Официального подтверждения или опровержения информации от компании Maersk не поступало.

Ebba Mærsk (номер IMO 9321524, порт регистрации: Копенгаген, Дания) имеет следующие характеристики: длина - 397 м, ширина - 56 м, высота борта - 30 м.

Дизельный двигатель Wärtsilä, специально разработанный для данного судна, имеет мощность 80.000 кВт. Используемая системы регенерации отходящего тепла увеличивает мощность двигателя до 90.000 кВт. Судно отвечает новым стандартам безопасности.

Ebba Maersk было построено на верфи Odense Steel Shipyard и спущено на воду в мае 2007.



Танкерные перевозки

Простой танкеров из Катара на фоне снижения цены поставки

Около 8 танкеров из Катара, крупнейшего мирового производителя СПГ, простаивают в Оманском заливе, так как цена поставки на конец года на 20% выше по сравнению с ценой в следующем месяце, передает 3 июня Bloomberg.

Такой маржи не наблюдалось с октября. Объем судов компании Qatari Liquefied Gas составляет 1,8 млн. кубических метров, достаточный для того, чтобы снабжать Великобританию в течение месяца.

Согласно AIS Live, суда находятся близ побережья ОАЭ, и они частично или полностью нагружены в соответствии с осадкой судна.

Цена на природный газ снизилась на 20% в этом году. На 11:54 в Сингапуре на Нью-Йоркской товарной бирже стоимость контракта на июль составляла \$4,449 за миллион британских тепловых единиц – рост на 0,6%. Фьючерсы на декабрь реализовывались по цене \$5,309. Производители смогут получить более высокий доход при продаже в конце года, так как с наступлением холодной погоды увеличится спрос на горючее для отопительных целей.

Как сообщает независимый консультант по СПГ в Суррей, Великобритания, из-за избыточного предложения рынок вышел из равновесия. Ранее Катар хранил газ на танкерах, либо снижал скорость судов для увеличения срока поставки.

На Персидский залив приходится около 20% всех продаж СПГ. Как сообщает международная группа импортеров СПГ (International Group of Liquefied Natural Gas Importers), основными покупателями являются Южная Корея, Япония, Индия и Испания. Согласно Lloyd's Register-Fairplay, флот Катара насчитывает около 23 судов.

Не уточняются данные, кто являются владельцами грузов с простаивающих судов и их пункт назначения. Около 14% всех грузов были реализованы по краткосрочному договору.

Согласно AIS Live, следующие танкеры Al Mafyar, Al Dafna, Al Bahiya, Al Sheehaniya, Onaiza, Al Samriya, Al Ghashamiya и Al Rekaayat простаивают в Оманском заливе. Как сообщает брокер из RS Platou LLP Кейт Бейнбридж, около 15 танкеров с грузом из Катара находятся близ побережья ОАЭ.

В отличие от обычных судов катарские суда не испытывают таких проблем, как «газификация сжиженного природного газа».

Согласно Bainbridge, для хранения груза судно в среднем тратит 35-50 т топлива. Стоимость топлива составляет \$432,50 за т в ОАЭ. Расходы - \$21.625 за судно в день.

На Персидский залив приходится около 20% всех продаж СПГ. Как сообщает международная группа импортеров СПГ (International Group of Liquefied Natural Gas Importers), основными покупателями являются Южная Корея, Япония, Индия и Испания

В среднем груз на судне оценивается в \$30 млн. Цена с декабря по январь составит \$40 млн. в Великобритании и \$65 млн. в Японии.

Уменьшение количества зарезервированных судов на фоне снижения поставок в Японию

В прошлом месяце количество зарезервированных танкеров для перевозки топлива с западного побережья Индии уменьшилось на фоне снижения поставок в Японию, передает 2 июня Bloomberg со ссылкой на Clarkson Research Services.

Как сообщает Clarkson Research, в мае было зарезервировано, по крайней мере, 19 судов, перевозящих 950.000 метрических тонн или 8,08 млн. баррелей нефтепродуктов на направлении западная Индия – Япония/Великобритания/Сингапур против 27 судов или 1,19 млн. метрических тонн в апреле.

В Японию в мае были зарезервированы, по крайней мере, 10 судов, перевозящих 210.000 метрических тонн топлива, против 14 судов, перевозящих 490.000 метрических тонн топлива, в апреле.

Крупнейшая индийская негосударственная компания Reliance имеет два нефтеперерабатывающих завода, производящих 580.000 и 660.000 баррелей нефти в день соответственно. Вместе они образуют крупнейший в мире комплекс по переработке нефти, как сообщает Reliance.

Новый контейнеровоз OOCL

1 июня Orient Overseas Container Lines получила контейнеровоз, последний из серии в 16 контейнеровозов вместимостью 4.578 TEU, заказанной у Samsung Heavy Industries, передает Journal of Commerce.

Также судно OOCL Jakarta стало последним из серии в 32 контейнеровоза разных размеров, заказанных на данной верфи. В добавок к 16 4,578 TEU – контейнеровозов, южнокорейская судостроительная компания Samsung построила 16 судов вместимостью 8.064 TEU для OOCL.

На заводе Samsung Heavy Industries в Южной Корее состоялась церемония наименования нового контейнеровоза. Крестной матерью нового судна стала супруга директора американского порта Лонг-Бич Тамлин Стейнк.

Новый контейнеровоз будет обслуживать сервис CPX. Схема маршрута: Шанхай (Китай), Нинбо (Китай), Шекоу (Китай), Сингапур, Карачи (Пакистан), Мундра (Индия), Нхава Шева (Индия), Пинанг (Малайзия), Порт Келанг (Малайзия), Сингапур, Гонконг, Шанхай (Китай). Длительность маршрута рассчитана на 35 дней.

OOCL Jakarta стало последним из серии в 32 контейнеровоза разных размеров, заказанных OOCL у Samsung Heavy Industries



Stena разместила заказ на строительство танкера класса Суэцмакс

Stena Bulk разместила заказ на строительство танкера класса Суэцмакс у судостроительной компании Samsung с отгрузкой в конце 2012, Южная Корея, как сообщает 31 мая shipgaz.

Это седьмой по счету танкер, заказанный у Samsung. Шесть танкеров заказала Stena Bulk и один танкер – сестринская компания Concordia Maritime. Новый танкер, дедвейтом 158.000 т, будет, как и другие суда, обслуживать совместное предприятия Stena Sonangol.

Стоимость заказов Stena Bulk и Concordia превышает \$460 млн. Также увеличивается флот суэцмаксов, обслуживающих совместное предприятие Stena Sonangol.

К тому же, государственная нефтяная компания Анголы Sonangol заказала 5 танкеров, дедвейтом 160.000 т, у DSME с отгрузкой в середине 2011 – начале 2013.

ПИРАТСТВО

Сомалийские пираты захватили судно MV QSM Dubai в Аденском заливе

Рано утром 2 июня владелец судна MV QSM Dubai вышел на связь и сообщил, что группа вооруженных пиратов поднялась на борт и захватила судно, как сообщает пресс-центр EU NAVFOR.

Моряки с американского корабля НАТО USS COLE сообщили, что видели на борту судна одного человека с гранатометом. Патрульный самолет базовой авиации изучил обстановку и сообщил, что судно захвачено.

Сухогруз MV QSM Dubai под флагом Панамы, дедвейтом 15.220 т, направлялось из Бразилии. На борту судна находилось 24 члена экипажа (граждане Египта, Пакистана, Бангладеш и Ганы). Как сообщается, во время захвата судно следовало по международно рекомендованному коридору безопасности.

Флаг: Панама
Дедвейт: 15.220 т



Экипаж захваченного судна MV RIM отбил у пиратов контроль над судном

2 июня в 10:10 по местному времени экипаж захваченного либерийское судна RIM сообщил, что ему удалось взять под контроль управление над судном. В результате инцидента один из членов экипажа был серьезно ранен, передает пресс-центр EU NAVFOR.

Инцидент произошел к юго-востоку от города Гаракад, близ северного побережья Сомали. Находящийся поблизости военный корабль ВМС ЕС SPS

VICTORIA был отправлен к месту инцидента для оказания скорой медицинской помощи. К месту происшествия был направлен вертолет военного корабля.

Поступали противоречивые сообщения о повторном захвате судна пиратами. Однако вскоре стало известно, что экипаж сохраняет контроль над судном.

Пираты пытались помешать операции ВМС ЕС, используя судно MV VOC DAISY, ранее захваченное 21 апреля 2010 года в Аденском заливе. Однако при приближении военного вертолета пираты изменили курс.

Сообщается, что в результате столкновения экипажа с пиратами погибли несколько пиратов.

Напомним, 3 декабря сомалийские пираты захватили сухогруз под флагом Северной Кореи Rim. Судно было захвачено в Аденском заливе к северу от рекомендованного коридора (на северо-западе Аденского залива, южнее побережья Йемена), как сообщает EU Navfor.

Rim:

Тип: сухогруз
Флаг: Северная Корея
Дедвейт: 4800
Год постройки: 1973

В результате инцидента один из членов экипажа был серьезно ранен, погибли несколько пиратов



АВАРИЙНОСТЬ И ЧП

BP провела очередную операцию по остановке утечки нефти в Мексиканском заливе

Специалистам британской компании BP удалось накрыть куполом аварийную скважину в Мексиканском заливе, однако нефть продолжает вытекать в море, передает 4 июня Bloomberg.

Как сообщает адмирал береговой охраны Тед Аллен, установка купола стала положительным результатом последней попытки BP остановить утечку.

Однако об эффективности этой меры станет известно в течение 12-24 часов, передает глава компании Тони Хейвард. В случае неплотной посадки купола может произойти более сильная утечка нефти.

В компании подчеркивают, что данная мера является временной, и далее будут проводиться операции по предотвращению утечки нефти в Мексиканском заливе.

По словам Хейварда, данная операция по установке купола для откачки нефти на поверхность никогда ранее не осуществлялась, и ее выполнение уже является важным шагом.

Ранее BP завершила операцию по окончательному обрезанию поврежденной водоотталкивающей колонны трубопровода на аварийной скважине в Мексиканском заливе после освобождения полотна пилы, застрявшей во время проведения подготовительных работ для откачки нефти на поверхность, передает 3 июня Bloomberg .

Операция по распиливанию началась ночью 1 июня. 2 июня в 12:05 во время проведения работ пила застряла. Освобождение пилы заняло 12 часов. В результате работ было отпилено 45% трубы, как сообщает представитель BP Марк Проглер.

Напомним, управляемая BP нефтедобывающая платформа, принадлежавшая компании Transocean после 36 часового пожара затонула 23 апреля в Мексиканском заливе в 40 милях к юго-востоку от устья реки Миссисипи.

Крупнейший аварийный разлив нефти в США распространился на 140 миль (225 км) от береговой линии. В результате масштабной утечки приостановлены разведочные буровые работы в Мексиканском заливе, сильно пострадала рыболовецкая отрасль. BP понесла убытки в \$1 миллиард. BP выставлен предварительный счет для покрытия расходов, связанных с утечкой в Мексиканском заливе, на \$69 миллионов. После взрыва на нефтяной платформе акции BP на Лондонской фондовой бирже упали на 31%.

Предполагается, на месте обрезанной колонны установят коллектор, в который будет поступать нефть. Далее по трубопроводу ее будут откачивать

В результате данной операции удастся откачать около 90% нефти. Ликвидировать разлив нефти можно будет, лишь пробурив наклонную разгрузочную скважину. Такие работы уже ведутся, однако завершатся они только к августу

на поверхность в резервуары танкера.

В результате данной операции удастся откачать около 90% нефти. Ликвидировать разлив нефти можно будет, лишь пробуравив наклонную разгрузочную скважину. Такие работы уже ведутся, однако завершатся они только к августу.

Как сообщается, разливающаяся нефть в Мексиканском заливе достигла штатов Миссисипи, Флориды. Под угрозу распространения нефти попали острова Флорида-Кис, Дак-Ки, Лонг Ки, Грасси Ки. На этой недели нефть может достигнуть пляжей Флориды, сообщает 2 июня губернатор Флориды.

Также нефтяные сгустки достигли побережья Алабамы. Более того, введен запрет на рыбную ловлю в районе юго-западного побережья Флориды. Протяженность закрытых рыболовецких зон составляет 88.502 квадратные мили или 37% Мексиканского залива, передает Национальная администрация по океану и атмосфере.

Разлив нефти в Мексиканском заливе угрожает портам в штатах Алабама, Миссисипи и Флорида

Разлив нефти в Мексиканском заливе угрожает портам в штатах Алабама, Миссисипи и западной Флориде, передает 1 июня Journal of Commerce.

Согласно прогнозам Государственной Администрации по Океану и Атмосфере США, 3 июня разливающаяся в Мексиканском заливе нефть достигнет берегов штата Алабама. Согласно ранним прогнозам, 1 июня нефтяное пятно должно было достичь острова Dauphin Island.

Объявлена угроза распространения нефти в районе Паскагулы и Галфпорта (Миссисипи), западного побережья Алабамы и Пенсаколы (Флорида). Однако официальные представители не предвидят каких-либо проблем.

Береговая охрана США пообещала сохранить движение в районе распространения нефти, даже если потребуются производить очистку корпусов проходящих судов. Очистительные станции размещены по всему центральному побережью Мексиканского залива.

Власти Алабамы планировали установить боновые заграждения для блокирования входа (3 мили в ширину) в Бухту Мобил. Однако данная идея не имела успеха из-за того, что ветер и течения препятствовали установлению заграждения.

Вместо этого, на входе в Бухту Мобил установили три слоя боновых заграждений с каждой стороны судоходного канала для сбора нефти.

Разлив нефти нанес существенный ущерб штату Луизиана. 25 мая поступили первые данные о задержке танкера, требующего очистки при входе в устье реки Миссисипи.

Объявлена угроза распространения нефти в районе Паскагулы и Галфпорта (Миссисипи), западного побережья Алабамы и Пенсаколы (Флорида)

Как сообщают представители порта Мобил, разлив нефти не препятствует движению судов.

BP предпримет новую попытку остановить утечку в Мексиканском заливе

По состоянию на 30 мая, BP предпримет новую попытку остановить утечку нефти в Мексиканском заливе. Попытки заплombировать аварийную скважину потерпели неудачу, передает 30 мая Bloomberg.

26 мая для предотвращения дальнейшей утечки нефти BP начала операцию по заливу бурового раствора в аварийную скважину. Такой метод носит название «top kill».

Исполнительный директор Дуг Саттлс объявил, что очередная попытка остановить утечку нефти не увенчалась успехом. Однако BP предпримет новую попытку остановить утечку. Планируется, компания установит на аварийной скважине сдерживающий клапан - нижний соединительный узел водоотделяющей колонны.

Напомним, управляемая BP нефтедобывающая платформа, принадлежавшая компании Transocean после 36 часового пожара затонула 23 апреля в Мексиканском заливе в 40 милях к юго-востоку от устья реки Миссисипи.

Администрация президента США рассматривает все возможные планы по устранению экологической катастрофы в Мексиканском заливе, крупнейшей с 1989, когда произошло крушение танкера Exxon Valdez.

BP не дает точных прогнозов, когда удастся остановить утечку. Установка купола займет около 4-7 дней, и после чего компания установит противовыбросовое устройство, систему клапанов для остановки разлива нефти, передает Саттлс.

Купол присоединят к противовыбросовому устройству для частичной откачки нефти на поверхность. К тому же, BP планирует установить новый противовыбросовый превентор наверху прежнего. BP постарается использовать клапаны на новом превенторе для остановки утечки.

Продолжается бурение дополнительных скважин, завершение которых планируется на начало августа. На 28 мая пробурить осталось 6.000 футов.

Шесть органов штата Луизианы запросили у компании \$300 млн. для ликвидации последствий аварии.

По состоянию на 27 мая разлив нефти составлял 12.000-19.000 баррелей в день. Вчера завершились слушания по поводу гибели 11 рабочих в результате аварии на платформе в Мексиканском заливе.

На 28 мая акции BP упали на 5% до 494,8 пенсов на Лондонской фондовой бирже. После взрыва на нефтяной платформе акции упали на 25%. Днем

BP не дает точных прогнозов, когда удастся остановить утечку. Продолжается бурение дополнительных скважин, завершение которых планируется на начало августа

ранее акции компании увеличились на 5,9% после появления сообщений об успешности метода top kill.

Под водой нефть могла распространиться на 22 мили по направлению к Мобил, Алабама, как сообщают 27 мая исследователи на судне University of South Florida. Согласно первоначальным исследованиям судна Weatherbird II, высокие концентрации растворенных углеводородов наблюдаются на глубине 400 м (1.312 футов).



Окончание забастовки в ЮАР

Потребуется от 30 до 60 дней, чтобы восстановить работу портов в ЮАР. В результате забастовки сократились объемы экспорта металлов, вина и фруктов, передает 28 мая Bloomberg.

27 мая Южноафриканский профсоюз работников транспорта (South African Transport & Allied Workers Union) подписал соглашение с Transnet о повышении заработной платы на 11% и выплате разовых платежей в размере 1% от оклада. В результате сделки фонд заработной платы Transnet увеличился на 1 млрд. рандов (\$132,4 млн.), как сообщает компания.

Напомним, 10 мая тысячи рабочих транспорта объявили забастовку Transnet, требуя повышения заработной платы. Из-за забастовки была нарушена работа железной дороги, нефтепроводов и портов.

Многие компании, включая Exxaro Resources, ArcelorMittal South Africa, и Xstrata, объявили о наступлении форс-мажорных обстоятельств и задержках в поставках металла и угля. Согласно Торгово-промышленной палате ЮАР, экономика страны понесла убытки на миллиарды рандов.

Как сообщает генеральный секретарь профсоюза Зензо Малангу, 28 мая многие члены профсоюза Satawu вернулись на рабочие места.

До окончания забастовки суда AP Moller-Maersk стояли на якоре в открытом море. Как сообщает представитель Фред Якобс, Maersk потребуется несколько недель, чтобы ликвидировать невыполненные заказы. Maersk и другие перевозчики взимают с экспортеров дополнительные платежи, чтобы доставить задержанные грузы.

Забастовка повлияла на поставки цитрусовых. Как сообщает министр сельского хозяйства Тина Джоматт-Петтерссон, ЮАР, занимающая второе место по экспорту цитрусовых после Испании, понесла убытки в размере 1 млрд. рандов.

Как сообщает генеральный секретарь профсоюза Зензо Малангу, 28 мая многие члены профсоюза Satawu вернулись на рабочие места

Обнаружена немецкая баржа с 10 тысячами снарядов в акватории пляжа в Балтийске

Немецкая баржа с 10 тысячами снарядов времен Великой Отечественной войны, недавно обнаруженная на дне Балтийского моря недалеко от Балтийска, лежит в акватории городского пляжа, сообщил РИА Новости в пятницу по телефону источник в администрации города, как сообщает 4 июня РИА Новости.

После обследования затопленного судна было подтверждено наличие на его борту взрывоопасных предметов.

"Баржа лежит на траверсе городского пляжа "Балка" в Балтийске на глубине примерно 17 метров, на расстоянии 1 мили от береговой черты. На ней находятся артиллерийские снаряды и фаустпатроны в водонепроницаемой упаковке", - сказал собеседник агентства.

Замдиректора департамента пожарно-спасательных сил, специальной пожарной охраны и сил гражданской обороны МЧС России Максим Владимиров сообщил РИА Новости в четверг, что МЧС планирует начать экспедицию по разминированию и утилизации взрывоопасных предметов ориентировочно 15 июня, она продлится, вероятнее всего, три года.

По словам Владимиров, первоначально будет разминирована верхняя палуба баржи, на которой находится значительное количество боеприпасов. Затем планируется обследовать внутренние помещения, в том числе с использованием подводных телеуправляемых аппаратов, и провести их разминирование.

После этого специалисты МЧС при помощи миноискателя обследуют прилегающую к судну часть морского дна. Извлеченные взрывоопасные предметы будут доставляться на берег и передаваться представителям администрации Калининградской области для уничтожения.

Работы на судне, затонувшего на глубине порядка 17-20 м, проведут специалисты Северо-Западного филиала аварийно-спасательной службы по проведению подводных работ специального назначения МЧС России, передает 3 июня РБК.

Как пояснили в МЧС, на дне Балтики в настоящее время находится очень много подобных объектов, все они были обнаружены несколько лет назад, их состояние постоянно отслеживается. В 2009г. аналогичные работы были проведены в Пионерском районе области. Тогда специалисты извлекли 117 единиц боеприпасов с затонувшей баржи.

МЧС планирует начать экспедицию по разминированию и утилизации взрывоопасных предметов ориентировочно 15 июня, она продлится, вероятнее всего, три года

ОАО «Совкомфлот» и ФГУП «Росморпорт» заключили Меморандум о сотрудничестве с финскими предприятиями

27 мая 2010 года в Лаппеенранте (Финляндия) ОАО «Совкомфлот» и ФГУП «Росморпорт» заключили Меморандум о Сотрудничестве с финскими предприятиями, специализирующимися на проектировании и строительстве ледокольно-спасательного флота. Официальная церемония подписания документа состоялась в рамках визита Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина в Финляндию.

С российской стороны Меморандум подписали руководители ОАО «Совкомфлот» и ФГУП «Росморпорт», с финской – руководители компании STX Finland Oy, Aker Arctic Technology Inc. и Southeast Trading Oy.

Предметом Меморандума является взаимодействие российских и финских компаний и предприятий по реализации пилотного проекта проектирования и строительства ледокола-спасателя нового поколения для ликвидации аварийных разливов нефти в акватории Финского залива, в том числе в ледовых условиях. Предполагается, что наряду с постоянной готовностью к реагированию на возникновение нештатных ситуаций эти суда будут обеспечивать выполнение и других функций, таких как спасание людей, буксировка и эскортное сопровождение транспортных судов и специальных плавсредств, ледокольная проводка и др.

Заместитель Министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский отметил в этой связи, что эксплуатация в составе российского вспомогательного флота в Финском заливе судна такого типа дополняет уже реализуемые морскими администрациями России и Финляндии мероприятия по защите морской среды в регионе Балтийского моря и будет способствовать решению системной задачи организации эффективного мониторинга, минимизации рисков и оперативного реагирования на чрезвычайные ситуации.

Генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк сказал: «Мы подходим к реализации данного проекта на базе принципов государственно-частного партнерства и на коммерческой основе. По согласованию с ФГУП «Росморпорт» Совкомфлот готов взять на себя организацию технического управления проектом и его финансирования, наблюдение за строительством судна, его дальнейшую эксплуатацию и технический менеджмент. Принимая во внимание перспективы развития российских энергетических проектов на континентальном шельфе арктических и дальневосточных морей и то значение, которое придается в современных условиях вопросам безопасности мореплавания и охраны окружающей среды, мы полагаем, что подобные суда могут быть востребованы в качестве одного из элементов комплексной системы обеспечения безопасности мореплавания не только на Балтике, но также в бассейнах Баренцева и Охотского морей».

Генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Игорь Русу отметил: «Тесная

Предметом Меморандума является взаимодействие российских и финских компаний и предприятий по реализации пилотного проекта ледокола-спасателя нового поколения для ликвидации аварийных разливов нефти в акватории Финского залива, в том числе в ледовых условиях

кооперация российских и финских компаний и предприятий, обладающих богатым опытом, на базе использования производственных мощностей судостроительных предприятий двух стран обеспечит организацию проектирования и строительства такого сложного судна в сжатые сроки. Выбор судостроительной верфи будет осуществлен на основе тендерных процедур, согласованных участниками этого проекта. При этом, приоритет будет отдаваться российско-финскому партнерству».

Первый заместитель Генерального директора ОАО «Совкомфлот» Евгений Амбросов подчеркнул, что судоходные и судостроительные предприятия Российской Федерации и Финляндии имеют многолетний опыт взаимовыгодного сотрудничества в реализации совместных инновационных проектов в судостроении, что позволило построить большое количество высокотехнологичных судов различного назначения, и прежде всего для работы в тяжелых условиях российских арктических морей. Совкомфлот предполагает при реализации проекта использовать накопленный опыт строительства и эксплуатации судов в сложных ледовых условиях Балтики, морей Дальнего Востока и Арктики. По результатам предварительной проработки участники соглашения считают возможным взять за основу вариант компоновки судна на базе инновационного проекта Aker Arctic и STX Finland, представляющего собой ледокол с ассиметричным корпусом, оснащенный тремя винторулевыми колонками суммарной мощностью 7,5 МВт. Конструкция судна дедвейтом около 1 450 тонн позволит эффективно разместить необходимое технологическое оборудование, в том числе для ликвидации аварийных последствий. Ледовые качества судна обеспечивают его хорошую ледопроемкость в сплошных, до 1,2 м. толщиной, и в торосистых льдах Финского залива, что подтверждено результатами ледовых модельных испытаний, проведенных компанией Aker Arctic Technology Inc. совместно с рабочей группой Минтранса России.

Пресс-служба ОАО "Совкомфлот"

1 млн. тонн грузов перевезен судами Волжского пароходства

1 млн. тонн грузов перевезен судами Волжского пароходства за первые два месяца грузовой навигации 2010 года, что на 32 % превышает показатели аналогичного периода прошлого года.

С 1 апреля по 1 июня на суда компании погружена 291 тыс. тонн металла - на 14% больше, чем за аналогичный период 2009 года, почти в два раза увеличены объемы погрузки серы – до 436 тыс. тонн.

Также выросли объемы перевозок строительных грузов грузовым флотом пароходства: из Северо-Западного региона перевезено 111 тыс. тонн щебня, что на 50% больше, чем в 2009 году.

По остальным видам грузов показатели остались на уровне прошлого год.

Пресс – служба ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство»

Рекордная загрузка для судов FESCO

25 мая 2010 года теплоход «Капитан Маслов» вышел из порта Нингбо (КНР) с 1434 ДФЭ на борту. Это рекордная загрузка для судов данного типа по сравнению с докризисным периодом.

Пал рекорд 2007 года. Учитывая загрузку судов линии FCDL (FESCO CHINA DIRECT LINE) в мае 2010 года и тенденции увеличения грузопотока по данному направлению, а также для обеспечения возросших потребностей рынка, Транспортная Группа FESCO вводит на китайском направлении дополнительное судно — теплоход «Капитан Лященко».

Ввиду того, что прогнозируется дальнейший рост грузоперевозок на китайском направлении, с 1 июля 2010 года возобновляет работу прямой сервис из портов Северного Китая – Ксинганг и Циндао с использованием теплохода FESCO Voyager (емкость 1060 ДФЭ).

FESCO

Возобновилось торговое судоходство по Калининградскому заливу

После длительного перерыва, связанного с отсутствием ранее урегулированного международного правового режима плавания иностранных судов в российской части залива, возобновилось торговое судоходство в Калининградском (Вислинском) заливе.

Разрешению имевшихся формальных трудностей способствовало подписание 1 сентября 2009 года в г. Сопот соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о судоходстве в Калининградском (Вислинском) заливе.

Практическая реализация достигнутых договоренностей началась в июне 2010 года, когда польский буксир “Vizon” доставил в польский морской порт Эльблонг баржу с российским углем, загруженную в морском порту Калининград.

ФГУП «Росморпорт»

НМТП построит терминал по перевалке мазута

Группа НМТП (LSE: NCSP; РТС и ММВБ: NMTP) сообщает о приобретении прав на дополнительные земельные участки под строительство терминала по перевалке мазута пропускной способностью 4 млн. тонн в год.

Договор передачи прав субаренды земельных участков общей площадью 10,62 га, расположенных на территории грузового двора железнодорожной станции Новороссийск, подписан 21.05.2010 между Северо-Кавказской железной дорогой – филиалом ОАО «Российские железные дороги» и ООО «Новороссийский мазутный терминал» (ООО «НМТ») - компанией-оператором проекта, 50% уставного капитала которой принадлежит ОАО «НМТП». В соответствии с договором ООО «НМТ» приобрело право владения и пользования земельными участками для строительства и эксплуатации мазутного терминала на срок более 40 лет.

Комментируя данное событие, Председатель Совета директоров ОАО «НМТП» Александр Анатольевич Пономаренко отметил: «Строительство мазутного терминала пропускной способностью 4 млн. тонн в год является одним из приоритетных проектов Группы НМТП. В апреле текущего года мы подписали договор генерального подряда и начали работы по подготовке территории для строительства. На сегодняшний день ООО «НМТ» имеет в распоряжении достаточные площади для размещения всех объектов инфраструктуры нового терминала. В ближайшее время генеральный подрядчик приступает к выполнению нулевого цикла по основным объектам строительства, что позволяет говорить о начале активной инвестиционной фазы реализации этого масштабного проекта».

Общие инвестиции в проект строительства мазутного терминала оцениваются в 5 млрд. рублей, финансирование которых осуществляется учредителями ООО «НМТ» на паритетных началах. Для обеспечения перевалки нефтепродуктов на морские суда ОАО «НМТП» дополнительно проводит реконструкцию и модернизацию причалов Пристаней №4.

Проект предусматривает строительство резервуарного парка вместимостью 82000 м³, двух железнодорожных эстакад слива нефтепродуктов на 60 и 48 железнодорожных цистерн, технологических трубопроводов и других производственных объектов. Использование современных технологий приема нефтепродуктов с железнодорожного транспорта, хранения и отгрузки на суда не только исключает обводнение нефтепродуктов, но и гарантирует высокий уровень экологической и промышленной безопасности.

ОАО «НМТП»

Строительство мазутного терминала пропускной способностью 4 млн. тонн в год является одним из приоритетных проектов Группы НМТП

Порты

Начальник Ильичевского порта подал в отставку

2 июня 2010 начальник Ильичевского морского торгового порта Геннадий Скворцов подал в отставку по собственному желанию.

Причиной увольнения Скворцова министр транспорта и связи Иосиф Винский назвал неэффективное управление портом, как сообщает украинское информационное агентство Репортёр.

«Украина чуть-чуть не потеряла контроль над этим портом. Фактически на территории порта осталось 20% земли, которая принадлежит порту, остальная роздана в совместную деятельность», - отметил министр.

Иосиф Винский сообщил, что в настоящее время степень изношенности основных фондов Ильичевского порта превысила 80%.

Исполняющим обязанности руководителя предприятия назначен коммерческий директор Ильичевского морского рыбного порта Константин Лавриненко, как сообщает агентство «Интерфакс-Украина», ссылаясь на главу профсоюзного комитета ИМТП Сергея Брызгалова.

При этом Геннадий Скворцов намерен продолжить работу на предприятии в качестве заместителя директора.

В мае 2010 грузооборот Ильичевского порта составил 1052 тыс. т, за пять месяцев 2010г. – 6836 тыс.т.

При этом по сравнению с предыдущим годом, грузооборот ИМТП за май текущего года уменьшился на 29,2%, за 5 месяцев текущего года по сравнению с аналогичным периодом 2009г. грузооборот ниже на 4,3%.

В настоящее время степень изношенности основных фондов Ильичевского порта превысила 80%

ВМТП принял под обработку первое в этой арктической навигации судно

Владивостокский морской торговый порт принял под обработку первое в этой арктической навигации судно, которое доставит в порты Чукотского автономного округа 3,5 тыс. тонн генеральных и контейнерных грузов.

Как сообщил руководитель коммерческой дирекции ОАО «ВМТП» Дмитрий Домрачев, в этом году перевалка грузов Чукотско-Арктического завоза началась на месяц раньше, чем в прошлом. Судно доставит на Чукотку стройматериалы и грузы снабжения. В ближайшее время в этот регион также планируется отправка техники, ГСМ, товаров народного потребления. Сейчас идет накопление последующих партий груза.

Обслуживать линию будет судно грузоместимостью в 600 TEU. За навигационный период планируется 6-7 рейсов

Помимо трамповых судов, чья отправка корректируется по мере концентрации груза, в первой декаде июня начнет работать линейный сервис «Владивосток - Анадырь - Владивосток». Обслуживать линию будет судно грузоместимостью в 600 TEU. За навигационный период планируется 6-7 рейсов.

Дмитрий Домрачев отметил, что накопление грузов в порту идет без ограничений. Достаточное количество открытых складских площадей, современное перегрузочное оборудование и высококвалифицированный состав специалистов порта позволяют быть уверенным в качественной доставке грузов Северного завоза точно в срок.

ОАО «ВМТП»

ВМТП обработал партию вагонов метро

Партия вагонов, состоящая из 16 единиц подвижного состава общим весом в 592 тонны, была обработана во Владивостокском морском торговом порту. Вагоны южнокорейского производства предназначены для строящегося метро в казахском городе Алма-Ата.

Вес одного вагона 37 тонн, длина 15 м, ширина 2,6 м, высота 3,6 м. Разгрузка велась порталным краном «Gottwald» грузоподъемностью 63 тонны. В процессе использовалась специальная грузоподъемная рама, изготовленная производителем электропоезда для проведения грузовых операций с вагонами метро.

Как сообщил руководитель коммерческой дирекции ОАО «ВМТП» Дмитрий Домрачев, сегодняшнее техническое оснащение ВМТП позволяет гарантировать высокое качество погрузочно-разгрузочных работ с различными видами грузов. Например, компания обладает уникальной для портов Дальнего Востока возможностью одновременного подъема груза, массой до 200 тонн с использованием береговых кранов.

ОАО «ВМТП»

«Красное Сормово» построит танкер дедвейтом свыше 7 тыс. тонн

«Красное Сормово», входящий в Группу МНП, и Управление «Туркменские морские и речные линии» («Туркмендениздеряёллары», Туркменистан) подписали контракт на строительство нефтеналивного танкера класса «река-море», дедвейтом свыше семи тысяч тонн. В апреле текущего года сормовский завод выиграл тендер на поставку нефтеналивного танкера.

Судно нового проекта имеет усиленную морскую функцию, увеличенный в морских условиях дедвейт и повышенную вместимость грузовых танков при сохранении идентичных возможностей в реке. Особенностью танкеров данного проекта является использование в качестве единых средств движения и управления полноповоротных винто-рулевых колонок, применение погружных насосов, полное отсутствие набора в грузовых танках.

Танкеру присвоен дополнительный знак в символе класса – Эко Проект, он свидетельствует о том, что уже на стадии проектирования к данному судну применены дополнительные требования по предотвращению загрязнения в аварийных случаях, а также учтены все специальные требования и экологические ограничения мировых нефтяных компаний. Подобные экологически безопасные суда пользуются большим доверием со стороны грузовладельцев, морской администрации, портовых властей.

Для «Туркмендениздеряёллары» на Красном Сормово уже были построены два танкера, первый танкер «Sumbag» был передан заказчику в августе 2009 года, второе судно «Nazar» - в октябре 2009 года.

ОАО "Завод"Красное Сормово"

Судно нового проекта имеет усиленную морскую функцию, увеличенный в морских условиях дедвейт и повышенную вместимость грузовых танков

Два танкера для компании Sommet Finance

Завод «Красное Сормово», входящий в Группу МНП, и компания Sommet Finance подписали контракт на строительство двух нефтеналивных танкеров класса «река-море», дедвейтом свыше семи тысяч тонн.

Строительство танкеров будет профинансировано ЮнитКредит Банком. Поручителем кредита выступит Группа МНП.

«12 мая мы подписали контракт с компанией Sommet Finance на строительство двух танкеров, передача которых запланирована на ноябрь 2010 и май 2011 годов. Заказчик для нас новый, но мы приятно удивлены его оперативностью и профессионализмом в предконтрактной работе, а также порадованы условию заказчика о сдаче первого судна уже в текущем году, так как это безусловное свидетельство потенциала и гарантированной востребованности танкеров данного класса на рынке. По-прежнему считаю главной задачей менеджмента МНП необходимую контрактацию,

Увеличена на 30 % производительность грузового комплекса

максимально обеспечивающую загрузку предприятия. И то, что сейчас мы довольно эффективно подписываем контракты, это результат серьезной и продолжительной работы», - отметил генеральный директор Группы МНП Вадим Малов.

**танкеров и
проведены ряд
других
модификаций**

Самоходные нефтеналивные суда с 12-ю грузовыми и 2-мя отстойными танками предназначены для перевозки сырой нефти, газового конденсата, нефтепродуктов (в том числе бензина технологического) с температурой вспышки паров с воздухом ниже 60 градусов С и с максимальной плотностью перевозимых грузов 0,99 т/м³ с обеспечением подогрева. Возможна перевозка трех сортов груза в одном рейсе.

По словам директора по судостроению Группы МНП Андрея Иванова: «На танкерах, которые заказала группа Sommet Finance, нами согласована реализация нескольких существенных для заказчика опций, в их числе увеличенная на 30 % производительность грузового комплекса и ряд других модификаций, что оптимизирует по времени операционный цикл и, позволит сократить сроки окупаемости инвестиций. Среди прочего - расширилась номенклатура перевозимых грузов. Кроме того, в ходе обсуждения была достигнута договоренность о возможности осуществления других инновационных предложений заказчика с учетом его индивидуальных требований и пожеланий».

ОАО "Завод"Красное Сормоово"

Верфь "Хуа Ся" спустила на воду сухогрузное судно

Верфь "Хуа Ся" (г.Ухань, провинция Хубэй, Китай) спустила на воду второе многоцелевое сухогрузное судно дедвейтом 6125/5185 тонн.

Название судна - "UCF-2" (строительный номер RU-WH02).

Заказчик - "Объединенный грузовой флот" (президент Юрий Лебедев, вице-президент Сергей Лоханкин).

Проект RSD18 разработан Морским Инженерным Бюро.

Наблюдение осуществляет Нижегородский филиал Российского морского регистра судоходства (директор Владимир Гадалов).

Суда относятся по классификации, принятой в Бюро, к "азовским пятитысячникам", т.е. к классу азовско-каспийских "коастеров", которые имеют для характеристической в российских портах Азовского моря и портах Каспия (Астрахань, Нека) осадок 4,20-4,50 м, грузоподъемность около 5000 т с возможностью работы через Волго-Донской судоходный канал.

Судно спроектировано по требованиям класса Российского морского Регистра судоходства КМ ЛУ1 II А3.

Длина габаритная 123,17 м, длина между перпендикулярами 118,6 м, ширина 16,5 м, высота борта 5,50 м.

Дедвейт проекта RSD18 при осадке в море 4,20 м составляет 5185 тонн, при осадке 3,60 м в реке - 3930 тонн, на максимальную осадку 4,67 м в море 6125 тонн.

Вместимость трех "ящичных" трюмов 8595 куб.м. Контейнеровместимость - 240 TEU, из них на крышках люков - 60 TEU. Допускаемая нагрузка на второе дно - 7,5 тонн на кв. м. Высота комингсов люков - 3,5 м. Степень раскрытия люков - 77% от ширины судна.

Корпус судна спроектирован на 24-летний срок службы. Высота двойного дна 1000 м, ширина бортовых цистерн 1900 мм.

При необходимости судно сможет работать на пониженных осадках в реке 3,20-3,40 м. При осадке 3,40 м в пресной воде дедвейт составляет 3530 тонн, что позволяет считать судно в реке неким современным аналогом сухогрузных судов типа "Омский".

Люковые закрытия "съемного" типа (с козловым краном). Экипаж - 12 человек (14 мест).

Объем балластных танков - 2485 куб. м.

Автономность - 20 суток в море, 15 суток - в реке.

Скорость эксплуатационная - 10,0 узлов. Мощность главных двигателей (среднеоборотные дизеля китайского производства фирмы "W-CXZ" (Китай) по лицензии "MAN B&W") - 2 по 1120 кВт.

Главные двигатели работают на винты фиксированного шага диаметром 2,60 м на топливе вязкостью до 180 сСт.

Мощность подруливающего устройства - 120 кВт. В состав судовой электростанции входят три дизель - генератора китайского производства по 160 кВт каждый, а также аварийный дизель-генератор мощностью 80 кВт.

Суда проекта RSD18 предназначены для смешанных (река-море) и морских перевозок генеральных, навалочных, зерновых, лесных и крупногабаритных грузов, контейнеров международного стандарта, угля и опасных грузов классов 1, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9.

Параметры судна обеспечивают работу через Волго-Балтийский путь и Волго-Донской судоходный канал, для эксплуатации в Азовском и Каспийском морях зимой ледовая категория ЛУ1.

Головное судно серии "UCF-1" (строительный номер RU-WH01) было заложено 20.04.07, спущено на воду - 07.10.09.

Второе судно серии "UCF-2" (строительный номер RU-WH02) было заложено 20.04.07, спущено на воду - 29.05.10.

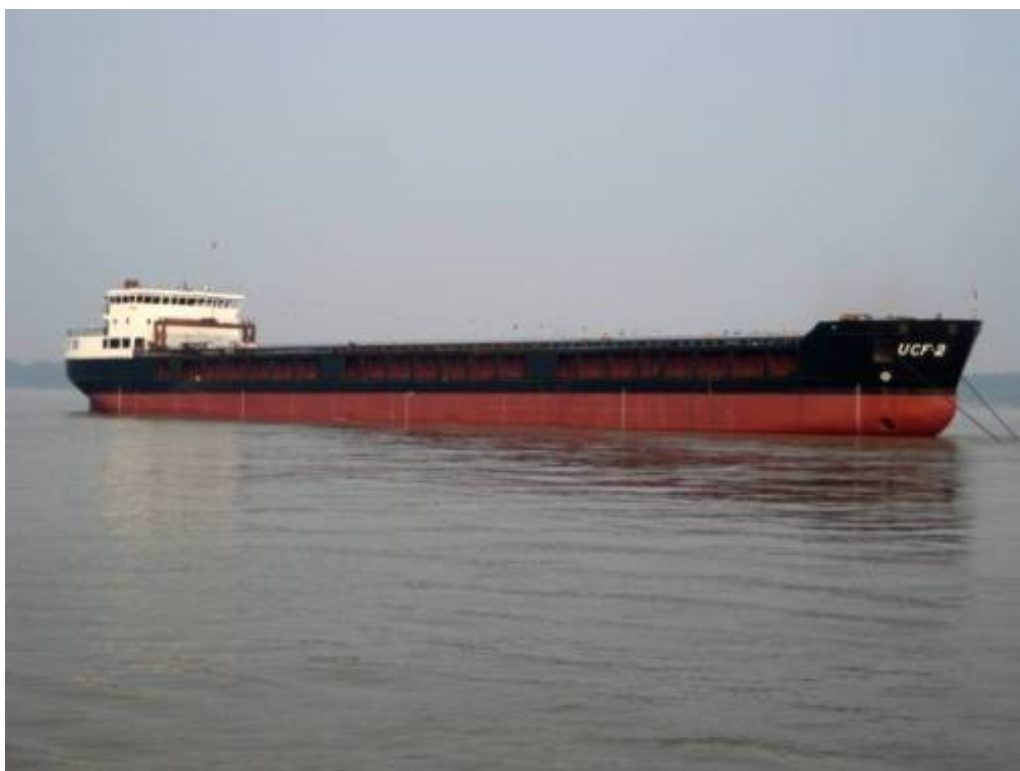
Третье судно серии "UCF-3" (строительный номер RU-WH03) было заложено 15.06.07.

Четвертое судно серии "UCF-4" (строительный номер RU-WH04) было

заложено 15.06.07.

Предполагается, что после спуска суда с номерами RU-WH03 и RU-WH04 будут переведены на достройку на верфь "Hengyu" (Нингбо, остров Джоушан, Китай), где 8 мая 2010 года прошла торжественная церемония начала резки металла еще одного корпуса многоцелевого сухогрузного судна проекта RSD18.

Морское Инженерное Бюро



Закладка сухогрузного судна "Волга макс" класса

На Окской судовой верфи (директор Владимир Куликов) состоялась закладка второго сухогрузного судна проекта RSD44 дедевейтом в реке около 5440 тонн "Волга макс" класса.

Всего в новой серии, предназначенной для замены основы сегодняшнего речного сухогрузного флота - "Волго-Донов" и "Волжских", предполагается построить на первом этапе 10 судов.

Серия строится для ОАО "Волжское пароходство" (директор Александр Шишкин). Окская судовой верфь и Волжское пароходство, а также управляющая компания "Управление транспортными активами", Северо-Западное пароходство, морские порты Санкт-Петербург, Туапсе и Таганрог, ВФ-Танкер, Невский судостроительно-судоремонтный завод, и ряд других активов входят в состав транспортного холдинга Universal Cargo Logistics Holding.

В постройке судов проекта RSD44 принимает участие Невский

судостроительно-судоремонтный завод, где в настоящее время изготавливаются секции для средней части корпусов (см. фотографию).

Финансирование строительства серии осуществляется лизинговой компанией "ВЭБ-лизинг".

Проект RSD44 разработан Морским Инженерным Бюро.

Класс Российского Речного Регистра - О-ПР 2,0 (лед 20) А.

Новые сухогрузные суда проекта RSD44 "Волга макс" класса (длина по КВЛ 138,9 м, ширина 16,5 м, высота борта 5,0 м, высота комингса 2,20 м) предназначены для перевозки по внутренним водным путям Российской Федерации генеральных, навалочных, лесных и крупногабаритных грузов, зерна, пиломатериалов, калийных и минеральных удобрений, серы, угля, бумаги, строительных материалов, металлопродукции, а также до 140 контейнеров. Дедвейт судна при осадке 3,60 м в реке - около 5440 тонн, при осадке 3,53 м в море - 5460 тонн. Объем грузового трюма - 7090 куб. м.

Эксплуатация судов предусматривается также по Волго-Донскому судоходному каналу (ВДСК), Волго-Балтийскому каналу, в Азовском море до порта Кавказ и в Финском заливе. Проход под Невскими мостами в районе Санкт - Петербурга и под Ростовским железнодорожным мостом (г. Ростов-на-Дону) предполагается осуществлять без их разводки (максимальный надводный габарит при проходе под мостами 5,4 м).

Габариты проекта RSD44 (габаритная длина 139,99 м, габаритная ширина 16,80 м) позволяют обеспечить эксплуатацию судов через ВДСК, в том числе через "старую" ветку Кочетовского шлюза без режима "спецпроводки".

Двойное дно и двойные борта по всей длине "ящичных" грузовых трюмов (размеры трюмов: трюм N1 37,8 м x 13,2 x 6,22 м, трюм N2 49,8 м x 13,2 x 6,22 м) и топливных, масляных и сточных цистерн позволяют обеспечить удобство погрузки и выгрузки груза, высокую эксплуатационную надежность судна, а также гарантируют защиту окружающей среды и снижение рисков, связанных с загрязнением окружающей среды в районе эксплуатации судна.

Пропульсивная установка состоит из двух полноповоротных винто-рулевых колонок, объединяющих свойства движителей и средств управления в едином комплексе, что позволяет существенно улучшить маневренные качества судна в стесненных речных условиях. На судне установлено два среднеоборотных дизеля, каждый мощностью по 1200 кВт, работающих на тяжелом топливе.

Форма корпуса судов, выполненная максимально технологичной для обеспечения низкой стоимости корпусных работ, в то же время является достаточно мореходной и оптимальной по расходу топлива для заданных условий работы в речном классе О-ПР, обеспечивающей эксплуатационную скорость 10,5 узлов.

Для обеспечения достаточного обзора водной поверхности с места

управления судном, рулевая рубка располагается в носовой оконечности судна.

Суда оборудованы носовым подруливающим устройством типа "винт в трубе" мощностью 120 кВт, позволяющим свободно проходить узкие участки рек с малыми радиусами поворота.

В связи с необходимостью обеспечения возможности прохода судов под Невскими мостами и Ростовским железнодорожным мостом без их разводки, предусмотрены одноярусные жилые рубки в кормовой части судов.

На судах предусмотрены все необходимые условия для комфортного пребывания экипажа на борту, включая развитую систему климат-контроля, применение антивибрационных и противошумовых покрытий внутри помещений.

Экипаж - 9 человек, капитан и старший механик размещаются в блок-каютах, остальные в одноместных каютах.

Предъявляемый рынком спрос на транспортные услуги внутреннего водного транспорта через 5-10 лет невозможно будет удовлетворить в связи с быстрым старением и перспективой списания флота. Железная дорога также не справится с ростом спроса на транспортном рынке, поскольку уже сейчас работает на пределе провозной способности. В этой связи особую актуальность приобретает проблема обновления речного сухогрузного флота путем строительства новых речных судов "Волга макс" класса для замены судов типа "Волго-Дон", "Волжский" (всего на ВВП России имеется 161 такое судно, причем суда пр. 507Б имеют средний возраст около 37 лет, пр. 1565 - 33 года, пр. 05074М - 22 года).

Дедвейт судна пр. RSD44 при осадке 3,60 м в реке выше, чем у наиболее новых из существующих судов типа "Волжский" (пр. 05074М) на 6 %.

Надводный габарит в балласте предлагаемого судна составляет всего 5,4 м (в грузу еще меньше), что позволит ему, в отличие от "Волжского", проходить под мостами через реку Неву и под Ростовским железнодорожным мостом без их разводки. В результате судно будет экономить время на ожидание очереди в разводку мостов, которое составляет до 20 суток за навигацию.

Объем грузовых трюмов проекта RSD44 на 21% больше, чем у "Волжского", что позволит ему не только перевозить крупногабаритные грузы, но и значительно увеличить загрузку при перевозке "легких" грузов - ячменя, семян подсолнечника, хлопка, металлолома и труб большого диаметра и т. д.

При одинаковой длине и ширине, сухогрузное судно пр. RSD44 имеет меньшую высоту борта, в результате чего его модуль на 8% меньше, чем у судов типа "Волжский", что позволит сэкономить до 8 % суммарных затрат на портовые и навигационные сборы.

Таким образом, судно проекта RSD44, к серийной постройке которого приступила Окская судостроительная верфь, представляет собой уникальный инженерный комплекс, сочетающий оптимальные для внутренних водных путей габариты

с современным оборудованием и навигационной техникой, имеющий значительные преимущества по сравнению с существующими аналогами.

Первое судно проекта RSD44 было заложено 24.02.10.

Второе судно проекта RSD44 было заложено 27.04.10.

Морское Инженерное Бюро

Красноярская судостроительная верфь выпустила первый контейнер

Красноярская судостроительная верфь выпустила первый контейнер грузоподъемностью в 30 тонн. Заказчиком новой для верфи продукции выступает ОАО «ГМК «Норильский никель».

В мае текущего года предприятием была разработана и утверждена вся рабочая конструкторская документация по производству морских контейнеров, и уже к 1 июня первый контейнер сошел с конвейера. Таким образом, Компания «Норильский никель» полностью замкнула цикл производства, упаковки и доставки своей продукции.

В этом году Красноярская судостроительная верфь должна выпустить 150 контейнеров. «Потребность ГМК «Норильский никель» в данных контейнерах составляет 2 тысяч штук, - рассказывает генеральный директор ОАО «Красноярская судостроительная верфь» Владимир Стыврин. - Сегодня наше предприятие имеет все производственные мощности, необходимые для выполнения подобных заказов».

Данный проект рассчитан на 2 года, в планах предприятия выпускать по 1000 контейнеров в год.

Кроме этого, Норильскому никелю также необходимы морские контейнеры для перевалки грузов в море, на плаву. К их производству Красноярская судостроительная верфь должна подготовиться к концу текущего года.

Пресс-служба ОАО "ЕРП"

«Палмали» подписала Меморандум на покупку двух танкеров

Группа компаний «Палмали» подписала Меморандум на покупку двух танкеров класса «Афрамекс» дедвейтом 107 400 тонн каждый. Первый танкер будет передан заказчику с судостроительной верфи Цунеиши, Япония в конце июля 2010 года. Второй танкер планируется передать заказчику с этой же судостроительной верфи в сентябре текущего года. Группа компаний «Палмали» принимает оба танкера для обеспечения долгосрочных контрактов по перевозке сырой нефти и нефтепродуктов из портов Черного и Средиземного морей.

Palmali

Disclaimer

1. Настоящее издание «Морской Бюллетень – Совфрахт» (далее – бюллетень) предназначено исключительно для информационных целей, и информация, содержащаяся в нём, ни при каких обстоятельствах не должна использоваться или рассматриваться как оферта или приглашение делать оферты в соответствии со ст. 437 ГК РФ. Несмотря на то, что достоверность и надежность представленных сведений была проверена с максимальной тщательностью, «Морской Бюллетень – Совфрахт» не даёт никаких прямых или косвенных гарантий в отношении достоверности и полноты предоставляемой им информации.

«Морской Бюллетень – Совфрахт» не несет ответственность за любые прямые или косвенные убытки от использования настоящего бюллетеня или содержащейся в нём информации.

2. Некоторые ссылки, размещаемые в бюллетене, ведут к ресурсам, расположенным на сторонних сайтах. «Морской Бюллетень – Совфрахт» не несет ответственность за содержание данных сайтов.

3. За рекламу, размещаемую в Бюллетене, несёт ответственность только рекламодатель. «Морской Бюллетень – Совфрахт» не несет ответственность за возможные последствия (включая любые убытки), возникшие в результате каких-либо отношений с рекламодателем.

4. Любые торговые марки, знаки и названия товаров, служб и организаций, права на дизайн, авторские и смежные права, которые упоминаются, используются или цитируются на страницах издания «Морской Бюллетень – Совфрахт», принадлежат их законным владельцам.

Все права на «Морской Бюллетень – Совфрахт» принадлежат ООО «Совфрахт Шиппинг», и содержащаяся в нем информация не может воспроизводиться или распространяться без прямой ссылки на первоисточник.