

ТРАНСТЕК-2012 — ОТ ПРОБЛЕМ К УСПЕХУ III МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО РАЗВИТИЮ ПОРТОВ И СУДОХОДСТВА

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 2–4 ОКТЯБРЯ 2012 ГОДА

Выставка и конференция «ТРАНСТЕК-2012» была направлена на продвижение национального и международного сотрудничества в таких областях, как развитие инфраструктуры морских, устьевых и речных портов, морского и речного транспорта, строительства и эксплуатации портового и государственного флота, инженерного проектирования. Организаторы мероприятий ЗАО «Транстех Нева Экзибишнс», ОАО «Ленэкспо», East West Exhibitions management Ltd. (EC), Dolphin Exhibitions Ltd. (UK).



За три дня конференции участники ТРАНСТЕК осветили множество аспектов деятельности портовой отрасли.

Крайне интересным было выступление **Дмитрия Сапова**, начальника Департамента гражданского судостроения, ОАО «ОСК». Он раскрыл результаты деятельности ОСК в области гражданского судостроения за 2011 год, рассказал об участии корпорации в шельфовых проектах, строительстве новых производственных мощностей на Дальнем Востоке и в Северо-Западном регионе РФ, перспективах российского рынка в области гражданского судостроения и предполагаемых путях повышения эффективности производства.

Развитие судоходства и обеспечение перевозок в Арктической зоне РФ красной нитью прошло через все доклады на конференции. Выступление генерального директора ЗАО «ЦНИИМФ» **Всеволода Пересыпкина** на тему «Состояние и перспективы судоходства в Арктическом бассейне России» задало этому тон. Одна из важнейших задач, влияющих на развитие добычи углеводородов на шельфе замерзающих морей России, — создание морской транспортной системы для вывоза добытой продукции. Этот тезис стал опорным в выступлениях представителей ФГУП «ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова».

Экономические расчеты показывают, что эффективность такой системы может быть обеспечена только при использовании в ней крупнотоннажных судов ледового плавания. Этот процесс затрудняется, из-за того что современные ледоколы не в состоянии надежно и безопасно проводить крупнотоннажные суда, так как их ширина корпуса меньше, чем у проводимых судов. В рамках выполнения научно-исследовательских работ по ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009—2016 годы» разработана концепция принципиально нового ледокола, который может прокладывать канал шириной 50 м и более. Особенностью предложенной конструкции ледокола является снижение ледового сопротивления на 30—40% по сравнению с гипотетическим традиционным ледоколом, который может создавать канал такой же ширины.

В настоящее время во ФГУП «ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова» проводятся комплексные исследования нового ледо-

кола в области гидромеханики, ледовой ходкости и управляемости, а также предельной прочности и долговечности основных узлов конструкции.

В современных транспортных системах, предназначенных для вывоза углеводородного сырья из районов добычи, расположенных на Крайнем Севере и Дальнем Востоке, а также транзитных высокоширотных рейсов через Северный Ледовитый океан, крайне важно соблюдать временной график движения судов.

Предполагаемое широкое использование крупнотоннажных судов при плавании в ледовых условиях требует решения целого ряда новых технических задач, среди которых одной из важнейших является обеспечение возможности движения таких судов в условиях сжатия льда. Результаты расчетов специалистов показывают, что сжатия приводят к существенному увеличению ледового сопротивления ныне существующих судов ледового плавания. Одним из перспективных способов проводки крупнотоннажных судов во льдах является проводка двумя ледоколами.

Информационное обеспечение морских транспортных процессов было подробно освещено представителями Мурманского государственного технического университета и Института проблем транспорта им. Н. С. Соломенко Российской академии наук.

По информации выступающих, общими недостатками современных систем управления МТП являются высокая доля участия человека в процедуре принятия решения и большая зависимость управления от психофизического состояния судоводителя. **Людмила Борисова**, доцент, к.т.н., и **Дмитрий Скорыходов**, профессор, д.т.н., предложили использовать кодовые методы на базе графов кодовых пересечений для представления информации и снижения влияния человеческого фактора в судоходстве.

Сергей Буянов, заместитель генерального директора по научной работе ЗАО «ЦНИИМФ», оценив результаты 2011 года в области международных морских перевозок, пришел к выводу, что год был отмечен в целом умеренными темпами роста объемов перевозок. Несмотря на постоянную угрозу второй волны мирового экономического кризиса, острые проблемы евро-

зоны и серьезные проблемы в экономиках целого ряда стран, международная морская торговля продолжала расти, хотя и неравномерно, в своих главных секторах. Правда, нефтеналивные перевозки во всем мире в 2011 году не увеличились (показали нулевой рост), но перевозки массовых сухогрузов возросли на 6%, а контейнерные — на 7% (при этом в Европе — на 4%, а в Азии — даже на 15%).

В выступлениях ряда участников было отмечено, что развитие мирового судоходства не могло не сказаться на работе ведущих морских портов в разных регионах мира. В десятке самых крупных портов мира в 2011 году оказались 8 китайских портов. Порты Китая уже долгое время демонстрируют высокую динамику роста и в мировом рейтинге занимают теперь почти весь пьедестал. В число 10 ведущих морских портов мира, кроме них, входит только Роттердам. Но если в портах Китая грузооборот вырос за год в среднем на 10%, то в Роттердаме — только на 1%. В Европе показатели роста портового грузооборота значительно различаются, в число 12 самых крупных портов Европы теперь входят 3 российских порта — Новороссийск, Приморск и Большой порт Санкт-Петербург. В 2011 году нефтяные порты Новороссийск и Приморск показали незначительное снижение перевалки наливных грузов. Можно заметить, что ведущие российские порты на Балтике (Приморск и Санкт-Петербург) по своему грузообороту являются абсолютными лидерами в Балтийском регионе.



Надо полагать, что в недалеком будущем (к 2015 году) в тройку самых крупных портов Балтийского моря войдет и порт Усть-Луга. Что касается контейнерного оборота, то здесь Петербург занимает пока 10-е место среди портов Европы.

В целом грузооборот морских портов России в 2011 году увеличился по сравнению с 2010 годом на 1,8% и составил 535,5 млн тонн, в том числе сухих грузов — 234,5 млн тонн (+10,8%), наливных — 301,0 млн тонн (-4,3%). Рост объемов перевалки сухих грузов через морские порты России обусловлен увеличением перевалки угля (+14,0%), грузов в контейнерах (+19,8%), зерна (+30,1%), руды (+30,9%), грузов на пароме (+5,1%) и др. В то же время сократились объемы перевалки черных металлов на 12,9% и лесных грузов на 7,9%. Перевалка наливных грузов уменьшилась на 4,3% за счет снижения объемов перевалки сырой нефти на 7,8%, перевалка нефтепродуктов увеличилась на 2,5%. На долю экспортных грузов приходится 76,5%, импортных — 8,4%, транзитных — 9,2%, каботажных — 5,9%.

Анализируя изменения объемов переработки грузов российскими портами за 10-летний период, участники конференции сделали следующий вывод: за этот период в

территориальном размещении морских портов произошли положительные сдвиги в результате строительства новых объектов и изменения географии грузопотоков, а грузооборот российских портов растет высокими темпами даже в условиях мирового финансового и экономического кризиса. Основная тенденция в росте грузооборота морских портов — опережающее развитие портов Северо-Западного бассейна. 90% российских грузов — это сырьевые и топливно-энергетические ресурсы, а доля российских грузов, обрабатываемых портами сопредельных стран, в общем объеме перевалки российских грузов сократилась до разумной величины, с позиции транспортной безопасности, и имеет тенденцию к дальнейшему снижению.

Для обеспечения быстрорастущей потребности российской экономики и внешней торговли в перевалке экспортно-импортных и каботажных грузов, а также грузов международного транзита на направлениях Восток-Запад и Север-Юг необходим дальнейший рост производственной мощности отечественных морских портов за счет строительства новых и реконструкции действующих перегрузочных комплексов (преимущественно специализированных).

Участники конференции особо отметили, что в последнее время остро встает вопрос безопасности, в частности безопасности плавания по внутренним водным путям (ВВП) России. Несмотря на принимаемые меры технического, административного и юридического характера, аварийность морского и речного флотов не снижается. Это обусловлено комплексом причин, причем одной из них является несовершенство навигационно-гидрографического обеспечения, в том числе и на ВВП, состояние которых не в полной мере удовлетворяет условиям эффективной эксплуатации водного транспорта.

Стремление судоходных компаний получить максимальную прибыль за счет роста скорости доставки грузов, обработки, а также снижения численности экипажей порождает ряд противоречий. Основными из них являются противоречия между необходимостью грузоперевозок водным транспортом и нехваткой судов для этого, а также неготовностью береговой инфраструктуры в сложившихся условиях, между необходимостью сокращения экипажа судна до минимума и возможностью эффективного выполнения им своих функциональных обязанностей, между ростом руководящих документов по обеспечению безопасности судоходства и увеличением числа аварий судов в прибрежной морской зоне и на ВВП.

Обширная программа выставки и конференции включала также круглый стол «Развитие судоходства по внутренним водным путям России», организатором которого выступал Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций. Во второй день конференции гостям было предложено принять участие в работе круглого стола «Навигационно-гидрографическое и поисково-спасательное обеспечение судоходства по внутренним путям России».

Ставшая традицией конференция и проводимая в ее рамках выставка объединили специалистов отрасли в желании выявить актуальные проблемы, найти наиболее приемлемые по всем параметрам решения, обменяться опытом и обсудить со своими зарубежными коллегами перспективы сотрудничества в настоящих экономических реалиях.

АЛЕКСАНДР БОГДАНОВ,
корреспондент журнала «Логистика»