

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня
является изданием Российской палаты
судоходства. На протяжении
долгих лет издание развивалось вместе
с отечественным судоходством.
Газета как орган Министерства морского
флота СССР и Министерства
речного флота РСФСР объективно и
своевременно освещала достижения
и проблемы отрасли. Даже в суровые
военные годы газета продолжала
оставаться на информационном
посту. Печать возобновлена в рамках
проекта «Российское судоходство».

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Указом Президиума
Верховного Совета
СССР за большой
вклад в развитие
и совершенствование
отрасли в 1982 году
газета «Водный
транспорт» награждена
орденом Трудового
Красного Знамени.



№11 (12968)

Выходит один раз в месяц
15 ноября 2016 года

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА, ЗАО «АЗОВО-ДОНСКОЕ ПАРОХОДСТВО», ГМУ ИМЕНИ АДМИРАЛА Ф.Ф. УШАКОВА

Пять катеров за двенадцать месяцев

«Озерная Верфь»
в 2016 году выполнила
заказ Госморречнадзора



ООО «Озерная Верфь» (Laku Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) в этом году поставила пять патрульных судов для территориальных управлений Госморречнадзора, тем самым выполнив требования подпрограммы «Государственный контроль и надзор» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» на 2016 год в полном объеме.

Стр. 4

Ходовые испытания «Кадоша» завершились успешно



Ходовые испытания дноуглубительного судна проекта TSHD1000 «Кадош» успешно завершились 6 ноября 2016 года.

Стр. 4



Флот будущего

Роботы-траки и киберсудоходство — будущее водного транспорта, которое зарождается уже сегодня. Ужесточение экологических требований и внедрение современных технологий становится одним из основных элементов конкурентной борьбы на рынке морского судоходства. Все большее значение приобретает внедрение альтернативных видов топлива.

Мировая судоходная отрасль вновь переживает кризис, который стал одним из самых тяжелых по своей длительности и глубине.

Наиболее сильно пострадал сектор контейнерных перевозок, который и так на протяжении 5 лет испытывал дисбаланс спроса и предложения.

По результатам анализа агентства Moody's, глобальный тоннаж контейнерных судов в прошлом 2015 году вырос на 8,6%, тогда как объем мировой торговли — только на 2,6%. Сейчас наблюдается беспрецедентное падение фрахтовых ставок на морские контейнерные перевозки. Не только небольшие компании, но и крупные игроки рынка заявляют об убытках и даже банкротстве.

Судовладельцы называют три основных причины, вызвавшие такое положение. Во-первых, после финансового кризиса 2008 года объем мировой торговли сократился, дальнейший экономический рост оказался слабым. На этом фоне усилились тенденции к локализации производства многонациональными компаниями. Вторая причина — избыток тоннажа.

Сейчас предложение на рынке существенно превышает спрос. Судостроительный бум был спровоцирован неумеренно оптимистичными прогнозами роста мировой торговли.

Третья причина — политика оказывает все большее влияние на экономику.

По данным, приведенным президентом Clarkson Research Мартином Стопфордом, в настоящее время наблюдается колоссальный избыток тоннажа при одновременном замедлении роста перевозок. Так, по прогнозам на конец 2016 года общий объем морских перевозок в мире вырастет всего лишь на 2%. В то же время, средняя потребность в тоннаже за период с 2006 по 2015 год оценивается в 65 млн тонн в год при среднем вводе тоннажа в 112 млн тонн в год. По прогнозам, в 2016 году будет сдано 103 млн тонн тоннажа, в 2017 году — 89 млн тонн. В условиях его переизбытка ожидается закрытие десятков судостроительных предприятий. Так, в 2009 году активно работали на мировом рынке 992 верфи, в 2016 году — лишь 423.

Перевозка грузов водным транспортом как отрасль экономики, конечно, никуда не исчез-

нет, поскольку в мире большая часть товаров не производится в месте их потребления. Еще на многие десятилетия морские перевозки останутся наиболее экономически эффективным способом доставки массовых грузов. Судоходство остается и наиболее экологически чистым транспортом. Так, например, согласно данным Международной морской организации (ИМО) судоходство уже сократило общее количество выбросов CO₂ более чем на 10% по сравнению с 2007 годом. Сегодня ужесточение экологических требований и внедрение современных технологий становится основным элементом конкурентной борьбы на судоходном рынке. Уже приняты решения по назначению районов контроля выбросов окислов серы и азота. Продолжается работа по введению мер по сокращению выбросов CO₂.

ФУТУРИСТИЧЕСКАЯ РЕАЛЬНОСТЬ

Иностранные компании достаточно быстро адаптируются к новым требованиям. Так, на контейнерном терминале компании ННЛА в морском порту Гамбурга уже полностью автоматизирован

процесс перевозки контейнеров от склада к STS-кранам и наоборот — траки даже не имеют кабины для водителя и делают все сами.

Автоматизация контейнерной логистики — не просто дань моде и некоторая оптимизация расходов, но и насущная необходимость для тех терминалов, которые намерены обрабатывать мега-контейнеровозы.

По словам исполнительного вице-президента классификационного общества DNV GL Ян-Олафа Пробста, в мировом судостроении наблюдается ситуация, когда общее количество судов практически не растет при том, что растет совокупный дедвейт, что свидетельствует об увеличении средней вместимости мирового торгового флота.

На помощь судоходству в этих условиях, помимо роста вместимости судов и создания новых альянсов, приходят новые технологии, позволяющие снизить издержки и упростить различные процессы. По мнению Мартина Стопфорда, трендом будущего станет организация компактных «умных» судоходных компаний, управляющих флотом и логистикой с применением новейших

спутниковых и информационных технологий, позволяющих автоматизировать и упростить шиппинговые операции и навигацию, организовать информирование менеджмента о происходящем в режиме реального времени. Также, по мнению эксперта, можно ожидать организации новых глобальных транспортных систем наподобие схем, используемых Amazon, Uber, UPS и др.

В то же время, автоматизация судоходства несет в себе и новые риски. Так, по мнению генерального секретаря Балтийского и Международного Морского совета (BIMCO) Ларса Роберта Педерсена, кибербезопасность судов на сегодняшний день обеспечена недостаточно. В частности, вопросы безопасности в этой сфере недостаточно прорабатываются на уровне проектирования судов, не прояснена ответственность за вопросы обеспечения кибербезопасности судна, наблюдается низкая защищенность судовых информационных систем от вирусных атак. При этом компьютерная автоматизация на большинстве судов уже стала нормой.

Начало, окончание на стр. 2