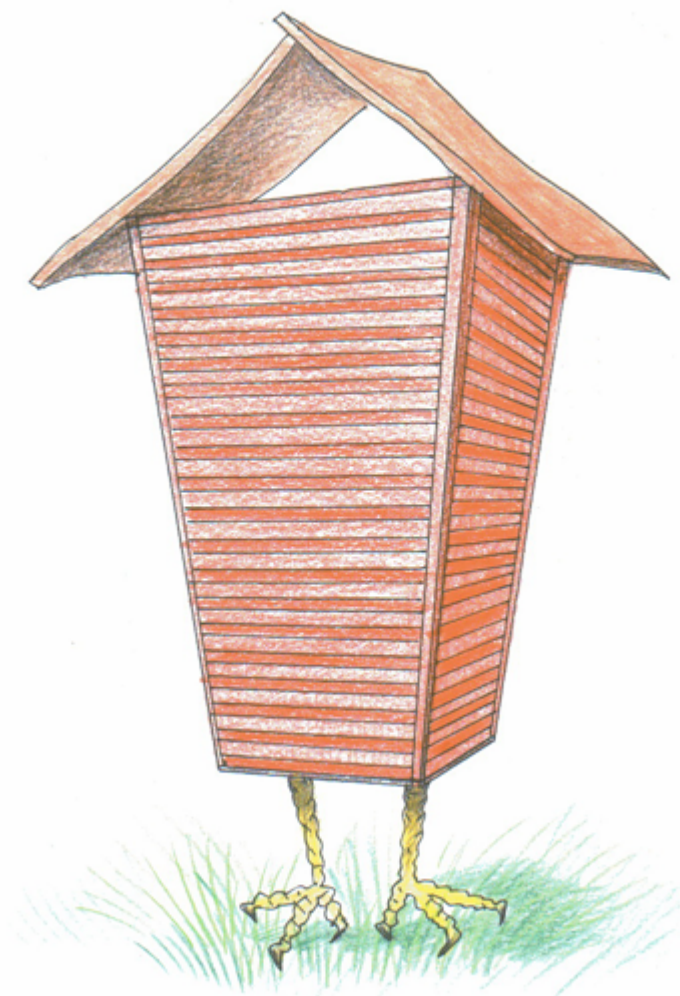


КОНТЕЙНЕРНЫЙ БИЗНЕС

БЮЛЛЕТЕНЬ



**ПЕРЕВОЗКИ
ТРАНСПОРТ
ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЫ**

14 – 30 июня 2012

Перевозки 4–7

- Рост грузооборота Группы НМТП за первые пять месяцев 2012 года опережает темпы роста отрасли на 15%
- ОАО «НЗТ» снизит тарифы на перевалку зерна
- Экспорт зерна в контейнерах
- Отправка грузов в Петропавловск-Камчатский
- Станция Ванино открыта для работы с контейнерами
- Логистика: демпинг на рынке повлиял на кадровый дефицит
- Не хлебом единым
- Кому нужны большие проблемы маленького человека?
- Доля электронных документов при отправлениях порожних вагонов из Латвии в Россию превысила 50%

Транспорт..... 10–24

- Состоялось годовое общее собрание акционеров ОАО «Восточный Порт»
- Управляющим директором ОАО «Восточный Порт» назначен Анатолий Лазарев
- «Русская тройка направит на выплату дивидендов 25% чистой прибыли
- ООО «Карготек РУС» представляет новый вилочный погрузчик Kalmar DCE80-6LB
- «Восточный Порт» делает заявление
- Выгоды от признания
- Приоритеты развития транспортной инфраструктуры Поморья
- «Задача — отобрать реальные проекты МТУ и их реализовать»
- Ильичевский порт развивает транспортную инфраструктуру
- Международная конференция MAXConference
- Недоинвестирование в железнодорожную инфраструктуру может стать сдерживающим фактором для перевозки грузов энерго-сырьевого сектора России
- Под эгидой ОПЖТ вагоностроители обсудили производственные вопросы
- Повышение качества и стандарт IRIS
- Россия поднялась на второе место в рейтинге важнейших внешнеторговых партнеров порта Гамбурга
- Германо–российская конференция по вопросам логистики

Грузовладельцы 27–31

- «Северсталь» продлевает соглашение с HYUNDAI-KIA
- Новое производство корпорации ТехноНИКОЛЬ
- Проекты производства строительных материалов
- В Кировскую область инвестируют более 25 миллиардов рублей
- ВТО снимает стружку

Более 20 лет
успешной работы в
контейнерном бизнесе



Железнодорожные контейнерные терминалы:

- прием и отправление грузов в 20-ти и 40-ка футовых контейнерах с собственных контейнерных терминалов в Москве (терминал «Экодор») и в городе Подольске Московской области (терминал «Подольск»)
- полный комплекс услуг по терминальной обработке грузов, прибывающих и отправляемых в контейнерах
- прием, обработка, отправление организованных формирований (в т.ч. полносоставных контейнерных поездов) по расписанию

Услуги контейнерного депо:

- терминальная обработка порожних контейнеров
- хранение, ремонт и проведение освидетельствования 20-ти и 40-ка футовых контейнеров в собственном контейнерном депо, расположенном на терминале «Подольск»

Комплексные услуги:

- транспортно – экспедиторская деятельность
- собственный парк контейнеровозов
- складские услуги
- надежные партнерские отношения с ведущими российскими и мировыми компаниями, работающими на рынке контейнерных перевозок

Таможенные услуги и ВЭД:

- прием и отправление внешнеторговых грузов в крупнотоннажных контейнерах
- услуги СВХ и таможенных брокеров



129343, г. Москва, пр-д Серебрякова, д. 2, стр.1
<http://www.ecodor.ru>
e-mail: info@ecodor.ru
тел.: +7 (499) 187-78-18, 187-78-27
факс: +7 (499) 187-78-22

РОСТ ГРУЗОБОРОТА ГРУППЫ НМТП ЗА ПЕРВЫЕ ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2012 ГОДА ОПЕРЕЖАЕТ ТЕМПЫ РОСТА ОТРАСЛИ

Группа НМТП публикует консолидированные операционные результаты за 5 месяцев 2012 года.

Суммарный грузооборот Группы НМТП в указанный период 2012 года составил 68,4 млн тонн, что на 3,9 млн тонн больше того же показателя 2011 года. Рост грузооборота Группы в январе-мае составил 6% на фоне среднеотраслевого значения этого показателя 5,2%.

Перевалка наливных грузов Группой НМТП за первые 5 месяцев 2012 года увеличилась на 1,4 млн тонн, или на 2,5% по отношению к объемам соответствующего периода 2011 года на фоне снижения объемов перевалки наливных грузов (-2,0%) и сырой нефти (-4,8%) по всем портам России.

Суммарный объем перевалки Группой сырой нефти в январе-мае 2012 года составил 47,9 млн тонн, что на 1,8% превышает показатели 2011 года. Рост объемов перевалки нефти Группой произошел за счет увеличения перевалки нефти ООО «Приморский торговый порт» на 1,1 млн тонн или 3,7%.

Рост объемов перевалки нефтепродуктов по Группе составил 3,6% или 0,3 млн тонн (против +1,7% по всем морским портам России). Общий объем перевалки нефтепродуктов за отчетный период составил 7,8 млн тонн, из которых 2,3 млн тонн пришлось на перевалку дизельного топлива ООО «Приморский торговый порт».

Объем переваленного зерна за первые 5 месяцев 2012 года составил 3,6 млн тонн.

В сегменте навалочных грузов также отмечен кратный рост перевалки цемента: объем за 5 месяцев 2012 года составил 102,5 тыс. тонн против 17,6 тыс. тонн за тот же период 2011 года.

Рост объемов перевалки генеральных грузов за 5 месяцев 2012 года составил 18,1% или 0,7 млн тонн. Рост в основном обеспечен увеличением объемов перевалки черных металлов на 0,8 млн тонн (+26,2% против суммарных +13,3% по морским портам России), лесных грузов на 24 тыс. тонн (9,1%) и прочих грузов на 32 тыс. тонн, что более чем компенсировало снижение перевалки цветных металлов (-25 тыс. тонн) и скоропортящихся грузов (-104 тыс. тонн).

Сегмент контейнеров показывает стабильные объемы перевалки: 262 тыс. TEU за 5 месяцев 2012 года против 267 тыс. TEU за тот же период 2011 года. Незначительное снижение объемов на терминале БСК (— 6 тыс. TEU) произошло на фоне роста объемов новороссийских терминалов.

(Пресс-служба компании)

ОАО «НЗТ» СНИЗИТ ТАРИФЫ НА ПЕРЕВАЛКУ ЗЕРНА

Группа НМТП сообщает о том, что с 1 июля 2012 года ОАО «Новороссийский зерновой терминал» снижает тарифы на перевалку зерновых. Скидка будет достигать 30 рублей за 1 тонну груза.

Временный генеральный директор ОАО «НМТП» Радо Антолович отметил: «Нашей команде удалось снизить тарифы ОАО «НЗТ» за счет оптимизации производственных процессов. Надеемся, что эта мера будет способствовать повышению конкурентоспособности российского зерна и укреплению его позиций на зарубежных рынках. В перспективе это приведет к росту грузопотока и положительно скажется на бизнесе Группы НМТП».

(Пресс-служба компании)

ЭКСПОРТ ЗЕРНА В КОНТЕЙНЕРАХ

«Азово-Донская Логистическая Компания» запускает сервис по экспорту зерна из России в контейнерах в Турцию. Зерно затаривается в контейнеры при помощи зернопушек на складах АДЛК.

Стоимость подобной перевозки для клиента на 15-20% ниже стоимости традиционного способа перевозки навалом. Так же в контейнерах могут перевозиться горох, лен, шрот и другая сельхозпродукция.

(Пресс-центр компании)

СТАНЦИЯ ВАНИНО ОТКРЫТА ДЛЯ РАБОТЫ С КОНТЕЙНЕРАМИ

Железнодорожная станция Ванино ДВЖД открыта для выполнения грузовых операций с крупнотоннажными контейнерами по параграфам 8н и 10н Тарифного руководства № 4.

Приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор) № 211 «Об открытии железнодорожных станций на Дальневосточной железной дороге – филиале ОАО «РЖД» вступил в силу с 21 июня 2012 г.

Согласно приказу станция открыта для выполнения грузовых операций с контейнерами по параграфам 8н (прием и выдача грузов в универсальных контейнерах массой брутто 20 и 24 т на подъездных путях) и 10н (прием и выдача грузов в универсальных контейнерах массой брутто 24 (30) и 30 т на подъездных путях) Тарифного руководства № 4. Литера «Н» обозначает, что

работа с объектами производится на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих ОАО «Порт Ванино».

Открытие станции Ванино расширяет возможности грузовладельцев по приему и отправке контейнеров, местные грузополучатели теперь могут получить груз непосредственно в Ванино.

Грузовые операции осуществляются на контейнерном терминале ОАО «Порт Ванино». Дополнительно к основным операциям с контейнерами порт оказывает следующие услуги: перегрузку грузов из контейнеров в автомашины, ж/д вагоны и обратные операции, перетарировку грузов по варианту контейнер-контейнер.

(Пресс-служба компании)

ОТПРАВКА ГРУЗОВ В ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ

ОАО «Порт Ванино» уведомляет о возможности перевозки генеральных грузов, автотехники, спецтехники и контейнеров по маршруту порт Ванино – порт Петропавловск-Камчатский. Оператором сервиса выступает ООО «Северо-восточное морское пароходство», входящее в группу компаний «Транзит-ДВ». Перевозки осуществляются на т/х «Солнце Востока» (дедвейт 13.593 т, флаг РФ).

(Пресс-служба компании)

ЛОГИСТИКА: ДЕМПИНГ НА РЫНКЕ ПОВЛИЯЛ НА КАДРОВЫЙ ДЕФИЦИТ

На сегодняшний день в Приморье из-за политики некоторых небольших логистических компаний начала прослеживаться существенная нехватка квалифицированных специалистов. Особенно остро подобную ситуацию можно наблюдать в направлении сборных грузов.

Специалисты группы транспортных компаний «Восток» склонны считать, что нехватка квалифицированных логистов – это не следствие системы образования и роста региональной экономики, скорее, причина в позиции работодателей, не сильно озабоченных эффективным решением транспортных проблем своих клиентов. Реалии таковы, что для небольших логистических компаний одним из единственных способов существования остается демпинг. Однако невозможно снизить стоимость услуги, и при этом оставить качество на должном уровне. В первую очередь такие организации начинают экономить на персонале. В итоге потребители не получают достойный сервис и услугу, а грамотные специ-

алисты переориентируются и уходят в смежные направления.

«Владивосток как крупный логистический центр имеет хорошие перспективы, однако помимо экономической и инфраструктурной составляющих нужно наращивать еще и интеллектуальную. Создание федерального университета, по моему мнению, отчасти решит эту проблему. Однако подготовка специалистов должна развивать еще и практические навыки, которые за партией не получишь, но логистические компании, ориентированные только на демпинг, не станут обучать сотрудника выполнять услугу на принципиально качественном уровне», – рассказал Денис Павлов, генеральный директор группы транспортных компаний «Восток».

Специальность «Логистика» появилась в дальневосточных вузах относительно недавно. Однако эксперты отмечают, что специалистов готовят в основном общего профиля, а не с четкой профессиональной ориентацией. Именно поэтому большинство логистических компаний, которые профессионализм ставят в приоритет, решают проблему дефицита специалистов путем создания внутренней системы обучения.

(Пресс-центр группы транспортных компаний "Восток")

НЕ ХЛЕБОМ ЕДИНЫМ

Донские порты сделали ставку на контейнеры и тарно-штучные грузы вдобавок к зерну и прочим насыпным грузам.

В этом году донские порты сработали существенно лучше, чем в прошлом. Сказалась отмена запрета на экспорт зерна, а также активное развитие некоторыми портами контейнерного грузооборота.

За 2 месяца навигации (апрель — май) грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» увеличился почти на 12%, однако немного не дотянул до показателей 2010 года. Тогда, как и в этом году, не действовало зерновое эмбарго.

Опрошенные N руководители стивидорных компаний подтвердили, что в этом году сработали лучше, чем в прошлом.

— В текущем году в ОАО «Азовский морской порт» к 20 июня была перевалена 501 тыс. тонн грузов (рост более 35%. — N), причем объем обработанного груза был бы большим, если бы не тяжелая ледовая обстановка, сложившаяся в начале года, — заявил N член совета директоров ОАО «Азовский морской порт» Владимир Волков. — В 2011 же году за первые 6 месяцев было перевалено лишь 370 тысяч тонн.

По его словам, в текущем году усилия предприятия были направлены на привлечение дополнительных объемов грузов в контейнерах, благодаря чему удалось добиться годового роста объема переваленных контейнеров на 305%. В настоящий момент контейнерный терминал Азовского морского порта, по собственным данным, по объему перевалки занимает 23-е место из 51 среди контейнерных терминалов России.

— В дальнейшем стратегическим вектором развития порта будет переориентация на грузы в контейнерах, поскольку именно перевозка грузов в контейнерах является самым современным, экологичным и универсальным форматом грузоперевозок, — отмечает г-н Волков.

— Контейнерные потоки в портах выделены в отдельные терминалы, — поясняет Анатолий Колобков, гендиректор Северо-Кавказского филиала ОАО «ТрансКонтейнер». — На железной дороге контейнерные перевозки также в приоритете. Контейнерный поезд идет с отдельным слежением. Форс-мажоры нас касаются, но не в такой степени, как зерновых или наливных грузов.

На сайте ГК «Азово-Донское пароходство» отмечается, что в настоящее время приоритетом развития логистического направления группы при обслуживании импортных грузопотоков также являются контейнерные перевозки. Итоги полугодия в компании подведут в июле. Замгендиректора компании по PR и рекламе Надежда Каграманян говорит, что сейчас динамика и структура грузопотока примерно на уровне 2011 года. В первом полугодии прошлого года Ростовский универсальный порт перевалил 777 тыс. тонн, Усть-Донецкий — 515 тыс. тонн.

Кроме того, донские порты продолжают активно работать с традиционными насыпными грузами (уголь, зерно, металлолом). Например, Азовский морской порт планирует во втором полугодии перевалить около 500 тыс. тонн различных зерновых культур, если в текущем году не будет введено эмбарго.

Перевалка в ОАО «Ростовский порт», по словам его гендиректора Дениса Орлова, в первом полугодии выросла до 700 тыс. т, или на 26,6%, по сравнению с I полугодием 2011 года.

— Первый квартал был достаточно сложным из-за сильных морозов, — объясняет Денис Орлов. — Если бы не погодные условия, мы перегрузили бы больше.

По его словам, в 2011–2012 годах значительно возрос объем импорта тарно-штучного груза в биг-бэгах по 1,5 тонны. Это цемент, кальцид, сода, шпатлевка, прочие сухие строительные смеси, минеральные грузы и т. д.

На СКЖД в мае 2012 года также возросла переработка экспортно-импортных грузов, следующих через припортовые станции маги-

страли, — на 3,7%. Больше всего (на 20%) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличилась переработка грузов в порту Ростов (ст. Кизитеринка), сообщила пресс-служба СКЖД. В мае там выгружено больше всего каменного угля, цемента, строительных грузов.

Однако стивидоры отмечают, что чаще всего перевалка из порта происходит на автомобильный транспорт.

— Практически все компании, сотрудничающие с нами, занимаются мультимодальными перевозками, — говорит Денис Орлов. — Сейчас наметилась достаточно серьезная тенденция в сторону увеличения объема автомобильных перевозок. Инвентарный парк у «РЖД» отсутствует, вагоны принадлежат частным компаниям, и в связи с этим возникает все больше проблем с доставкой грузов ж.-д. транспортом.

(Юлия Полякова, Татьяна Дудник, Егор Грицуков, газета «Город N», <http://gorodn.ru>)

КОМУ НУЖНЫ БОЛЬШИЕ ПРОБЛЕМЫ МАЛЕНЬКОГО ЧЕЛОВЕКА?

Сейчас массового оттока из северных районов вроде как не наблюдается, но немало людей все-таки покидает «севера». Причины разные: кто-то болеет и нужна постоянная квалифицированная помощь медиков, кто-то вышел на пенсию, кто-то решил переехать в места с более теплым климатом. «И в чем тут проблема?» - спросит читатель. Бери контейнер и отправляй самые ценные вещи на «материк». Раньше так и было, но в последние годы с этим большие проблемы, которые простым людям не решить.

Еще в марте в коммерческий отдел Зеленомысского речного порта обратилась женщина из Билибинского района Чукотки. Ее интересовал вопрос, как отправить домашние вещи в центральные районы России. На тот момент в порту не было ни одного документа по этому поводу. Последовали обращения в Ленское объединенное речное пароходство, но и там однозначного ответа не услышали. Выяснилось, что работу с контейнерами населения возьмет на себя какое-то новое логистическое предприятие, а ЛОРП выступает лишь в качестве перевозчика.

Март, апрель, май пролетели. Вопросом отправки контейнеров стали интересоваться жители Зырянки и Черского. Но ни одного документа, касающегося перевозок домашних вещей так в Нижнеколымский район и не пришло.

Администрация района через газету «Колымская правда» обратилась к населению с просьбой

сообщить, кто планирует отправить контейнеры до Якутска – Осетрово и далее по железной дороге. Собранная информация была передана в министерство транспорта республики.

Люди хотят отправить, в основном, трех или пятитонные контейнеры, причем, часть этих контейнеров находится в частной собственности граждан. Это же очень удобно: загрузил вещи в контейнер, оплатил транспортные расходы, сдал на Зеленом Мысе, а получил через пару-тройку месяцев уже по месту нового жительства – где-нибудь на орловщине или рязанщине. Но это, оказывается, несбыточная мечта!

15 июня в Зеленомысский речной порт пришел долгожданный документ о перевозке домашних вещей. Он озаглавлен «Технология совместной работы ООО «КЦ Сахатранслогистик» и ОАО «ЛОРП». Согласно этого документа схема перевозок домашних вещей выглядит следующим образом. Трех или пятитонный контейнер отправить из арктических районов можно, но только до Якутска. А далее ваш скарб вместе с грузом других отправителей погрузят в 20-футовый контейнер ОАО «ТрансКонтейнер» с последующей перевозкой в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Соответственно, владелец груза должен подать заявку на перевозку в отдел контейнерных перевозок ОАО «ЛОРП» и в отдел перевозок Якутского филиала ООО «КЦ Сахатранслогистик». Представитель «Сахатранслогистика» встречает контейнер в Якутском речном порту, перегружает на склад. Далее формирует мелкие партии груза от 1-2-3 отправителей и грузит их в большегрузный контейнер для последующей отправки.

Но почему нельзя отправить маленький контейнер прямо из Зеленого Мыса и до места назначения? Ответ содержится в «Технологии совместной работы...». В документе говорится, что ОАО «Российские железные дороги» передает свой подвижной состав другим собственникам, а те не имеют возможности предоставлять вагоны для перевозки контейнеров-ящиков (имеются в виду те самые трех и пятитонные контейнеры).

...Интересно, в советское время логистических фирм не было, но ведь все участники перевозок старались работать во взаимодействии. Сейчас у нас рыночная экономика, и с каждым годом множится число транспортных предприятий, но почему они играют только по своим правилам? Где забота о Человеке?

А если у вас есть свой личный контейнер, то, получается деньги потрачены зря... А ведь когда-то контейнеры были дефицитом. Людей фактически вынуждали покупать поломанные контейнеры, ремонтировать их – и вот такой финал.

(Алексей Курило, ИА «SakhaNews», www.Isn.ru)

ДОЛЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ДОКУМЕНТОВ ПРИ ОТПРАВКАХ ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ ИЗ ЛАТВИИ В РОССИЮ ПРЕВЫСИЛА 50%

Специалисты «ИнтэлЛекс» получили результаты первого внедрения электронной цифровой подписи (ЭЦП) при оформлении международных грузоперевозок по железной дороге в рамках СМГС. По итогам двух месяцев работы 51% порожних вагонов, следующих из Латвии в Россию, оформляется по безбумажной технологии.

Электронный документооборот в железнодорожном сообщении Россия—Латвия начал функционирование 23 апреля 2012 года. Уже в первый месяц эксплуатации 42,7% накладных, оформляемых на порожние приватные вагоны, сопровождалось ЭЦП. По итогам мая доля таких вагонов достигла 51%.

На данный момент сопровождение накладных ЭЦП осуществляется в одностороннем порядке — только для отправки порожних вагонов из Латвии в Россию.

С российской стороны накладные оформляются в системе ЭТРАН ОАО «РЖД». С латвийской стороны — в автоматизированной системе Государственного акционерного общества «Latvijas dzelzceļš», осуществляющего железнодорожные перевозки в Латвии. При оформлении железнодорожных накладных системы взаимодействуют при помощи буферной зоны.

Это уже не первый проект компании «ИнтэлЛекс» связанный с трансграничным обменом данными. С января 2012 года в двустороннем режиме функционирует документооборот в грузовом сообщении Россия-Финляндия.

Однако проекты нельзя назвать аналогичными. В отличие от Финляндии, отправки порожних вагонов в Россию регламентированы СМГС. Другой тип соглашения определяет различия регламентирующих документов, договоров, правил оформления грузоперевозок и типографских бланков, принятых в разных странах.

Латвия стала первой страной в рамках соглашения СМГС, с которой запланировано внедрение безбумажного оформления железнодорожных накладных на порожние вагоны. На данный момент ведутся работы в рамках рабочей группы ОАО «РЖД» и Белорусских железных дорог. Сопровождение по итогам опытной эксплуатации проекта планируется провести в первом полугодии 2012 года.

Кроме того, в ближайшей перспективе эксперимент по организации безбумажного документооборота может быть распространен на перевозки в направлении остальных стран Балтии, а также Казахстана и Киргизии.

(Пресс-служба компании)

«Без рекламы произойдет самое ужасное —
не произойдет ничего»

Том Бискарди



Условия размещения рекламы в журнале «Контейнерный бизнес»

Наименование	Стоимость
Одна полоса	22.000 рублей
Полполосы	12.000 рублей
Четверть полосы	7.000 рублей
Статья (одна - две полосы)	22.000 рублей полоса
Статья (более двух полос)	20.000 рублей полоса
Спецместа	от 25.000 до 40.000 рублей за полосу
<i>Подготовка статьи</i>	<i>от 6.000 рублей за полосу</i>
<i>Создание модуля</i>	<i>от 6.000 рублей</i>

Условия размещения рекламы в бюллетене «Контейнерный бизнес»

Наименование	Стоимость
Одна полоса	10.000 рублей
Полполосы	6.000 рублей
Статья	10.000 рублей полоса
Спецместа	от 12.000 до 15.000 рублей за полосу
<i>Подготовка статьи</i>	<i>от 6.000 рублей за полосу</i>
<i>Создание модуля</i>	<i>от 6.000 рублей</i>

ЛОГИСТИКА & АРХИТЕКТУРА ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК

1 Международная Конференция



EuroAsian Logistic Association

SUPPLY CHAIN DESIGN & LOGISTICS

1st International Conference



September, 24 - 26, 2012

Renaissance Hotel, Moscow

Цель Конференции:

Анализ и обмен международным опытом в архитектуре цепей поставок и логистике включая региональное производство и логистические кластеры.

Рассмотреть методы улучшения качества & эффективности глобальных, локальных и региональных цепей поставок и логистических сетей, связывающих Россию в рамках членства в ВТО.

Обеспечить всесторонний краткий обзор управления цепями поставок и логистики как одной из наиболее важных и растущих дисциплин в бизнесе через высокий уровень спикеров, модераторов и участников из России & СНГ, стран БРИК, Европы, МЕА и США, государственные и финансовые структуры, ведущие отрасли промышленности, крупнейшие транспортные & логистические компании, торговлю & юридический сервис и другие.

REGIONAL FOCUS DAY - 24th September 2012 (Kaluga region)

- VOLKSWAGEN with focus on JIT Industrial Supplier & Service Park
- VOLVO with focus on Trucking in Russia

Conference purpose:

Analysis and exchange of international experiences in supply chain design and logistics including regional manufacturing and logistics clusters.

Methods to improve quality & efficiency of global, domestic and regional supply chain and logistics networks interconnecting Russia along with WTO membership.

Via the high level of speakers, panelists, moderators and participants from Russia & CIS, BRICS, Europe, MEA, and USA, from government, finance, leading Industries, the largest transport & logistics companies, trade & legal services and others, aim is to provide a comprehensive overview of supply chain management and logistics as one of the most important and growing disciplines in business.

DLA Piper, DHL, Ford (Sollers), Chrysler-Fiat, Volkswagen/Audi/Skoda, Maersk, CMA-CGM, Kuehne&Nagel, Hellmann, Gefco, Itella, RZD Logistics, TransContainer, Scania, Raiffeisen, Apparel, Asstra Associated Traffic AG, Spar, Procter&Gamble, Nestle, Volvo, McDonalds, General Electric, Kraft, Kellogs, UPS, Fedex, Fesco, IFC etc.

Strategic Partner



Supported by



Strategic Media Partner



Контакт в России:

+7 (499) 788 1631; + 7 (495) 670 4166
e-mail: contact@eala.ru; tityukhina@eala.ru

Contact in Europe:

+ 43 662 632 838 0; + 43 662 632 838 38
e-mail: ernst.schmied@cvi-group.com

СОСТОЯЛОСЬ ГОДОВОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ОАО «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ»

21 июня в поселке Врангель (Приморский край), состоялось годовое общее собрание акционеров (ГОСА) ОАО «Восточный Порт».

В ходе собрания акционеры утвердили годовой отчет и бухгалтерский баланс Общества за 2011 год, в том числе отчет о прибылях и убытках. Избрали членов ревизионной комиссии, утвердили аудитора Общества на 2012 год. Избрали состав Совета директоров, в который вошли: В.С.Гнездилов, С.Е.Волкова, А.В.Данилов, А.О.Локшин, Д.Э.Сиомаш, А.В.Слесарев, П.В.Ямов.

За отчетный период чистая прибыль Общества возросла на 52,5% по сравнению с 2010 годом и составила 375,7 млн руб. Выручка от реализации услуг Общества составила 2345,7 млн руб., что на 15,6% превышает аналогичный показатель предыдущего отчетного года. Показатель EBITDA составил 691,6 млн руб. против 338,8 млн руб. годом ранее.

По итогам работы ОАО «Восточный Порт» в 2011 году было принято решение выплатить дивиденды в размере 65 руб. 76 коп. на одну привилегированную конвертируемую именную акцию Общества. На обыкновенные именные акции Общества дивиденды решено не начислять и не выплачивать. Общая сумма, направленная на выплату дивидендов по итогам 2011 года, составит 24,2 млн руб.

Помимо выплаты дивидендов акционеры решили направить часть прибыли на капитальные вложения - 225,4 млн руб., в резервный фонд - 18,7 млн руб. и на покрытие убытков прошлых лет - 107,2 млн руб. Все инвестиционные проекты заявленные Руководством Управляющей организации и акционерами компании, будут претворены в жизнь.

Уставной капитал ОАО «Восточный Порт» составляет 623 млн 605 тыс. руб. Он разделен на 2 млн 125 тыс. 462 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 250 руб. и на 368 тыс. 958 конвертируемых именных привилегированных акций номинальной стоимостью 250 руб. Основной акционер ОАО «Восточный Порт» - «Истерн Стивидоринг Холдингз Лимитед» - 74,57% акций. Также акциями владеют ООО «Танси» - 19,99% акций, физические и юридические лица - 5,44% акций.

(Пресс-служба компании)

УПРАВЛЯЮЩИМ ДИРЕКТОРОМ ОАО «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» НАЗНАЧЕН АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ

29 июня 2012 года управляющим директором ОАО «Восточный Порт» назначен Анатолий Лазарев.

Возглавлявший предприятие с января 2005 года Сергей Кушнарев назначен консультантом Генерального директора ООО «Управляющая портовая компания» (г.Москва).

Анатолию Лазареву предстоит решать стратегические задачи, связанные с дальнейшим развитием портовой инфраструктуры и наращиванием грузовой базы порта. Одним из важнейших этапов развития компании - станет строительство третьей очереди Угольного комплекса.

Анатолий Лазарев родился 08.12.1974 года в Донецкой области. В 1997 году закончил Дальневосточную Государственную академию им. адм. Г.И.Невельского по специальности «Организация перевозок и управление на морском транспорте». Трудовой путь начал стивидором в Находкинском морском торговом порту, работал заместителем начальника ППК-1 НМТП по эксплуатации, первым заместителем директора ЗАО «Морской порт Благовещенск», с августа 2010 года директор по производству ОАО «Восточный Порт».

По словам Анатолия Лазарева, в должности управляющего директора ОАО «Восточный Порт» его предшественник сделал многое для эффективного развития предприятия. «Сергей Кушнарев является опытным и авторитетным профессионалом, отдавшим 34 года портовому делу, — подчеркнул Лазарев. — За годы его работы в Восточном, порт укрепил позиции ведущего предприятия морского транспорта дальневосточного региона, играющего существенную роль в социальной и экономической жизни Приморья. Наша команда, будет и далее делать все, чтобы ОАО «Восточный Порт» оставался лидирующим предприятием Дальнего Востока».

(Пресс-служба компании)

«РУССКАЯ ТРОЙКА» НАПРАВИТ НА ВЫПЛАТУ ДИВИДЕНДОВ 25% ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ

Годовое общее собрание акционеров ЗАО «Русская тройка» приняло решение направить на выплату дивидендов 25% чистой прибыли за 2011 год. На одну обыкновенную акцию будет выплачено 38,17 руб. Чистая прибыль Компании за 2011 год составила 144,14 млн рублей, объем перевозок - 104.660 ДФЭ.

По решению собрания акционеров в резервный фонд направлено 12,95 млн руб., нераспределенная прибыль составила 95,16 млн руб.

Кроме того, собрание акционеров утвердило годовой отчет ЗАО «Русская тройка» за 2011 год, бухгалтерскую отчетность, отчет о прибылях и убытках, состав ревизионной комиссии, аудитора Компании и избрало Совет директоров на 2012 год.

В Совет директоров ЗАО «Русская тройка» вошли:

Ильичев Павел Дмитриевич — заместитель начальника Департамента корпоративных финансов ОАО «Российские железные дороги»;

Новожилов Юрий Викторович — исполнительный директор НПФ «Благосостояние»;

Новосельская Анна Анатольевна — начальник отдела подготовки поручений представителям ОАО «Российские железные дороги» в органах управления дочерних и зависимых обществ;

Гром Алексей Николаевич — первый вице-президент Транспортной группы FESCO;

Костян Сергей Васильевич — вице-президент Транспортной группы FESCO по линейно-логистическому дивизиону;

Григоренко Сергей Викторович — исполнительный директор ООО «ФЕСКО интегрированный транспорт».

(Пресс-служба компании)

ООО «КАРГОТЕК РУС» ПРЕДСТАВЛЯЕТ НОВЫЙ ВИЛОЧНЫЙ ПОГРУЗЧИК KALMAR DCE80-6LB

Данная модель 8-тонного погрузчика Kalmar впервые поставлена в Россию в соответствии с заказом клиента — терминального оператора, ООО «Конквест». Особенностью вилочного погрузчика Kalmar DCE80-6LB является возможность проведения работ по загрузке и разгрузке контейнеров с весом одного погрузочного места до 8 тонн.



Конструкция вилочного погрузчика Kalmar DCE80-6LB вобрала в себя последние технологические разработки KALMAR такие, как, например, хорошо зарекомендовавшая себя усиленная металлоконструкция, электронная система управления, экономичный силовой пакет.

Вилочный погрузчик Kalmar DCE80-6LB отличаются также: хорошая видимость из кабины водителя, звукоизоляция, эргономичное рабочее место, высокая скорость и плавность рабочих движений.

В соответствии с требованиями заказчика, вилочный погрузчик Kalmar DCE80-6LB может быть оснащен дополнительными опциями и грузо-



захватными приспособлениями, например: штыревыми захватами, захватами для кип и рулонов.

«В июне этого года терминал «Конквест» стал обладателем единственного в Санкт-Петербурге вилочного 8-тонного погрузчика Kalmar, способного заезжать в контейнер, что существенно ускорит перегрузочный процесс, — комментирует Генеральный директор ООО «Конквест» Гудсков Александр Юрьевич. — Приобретение этого погрузчика позволит нам осуществлять перетарку грузов в/из контейнеров, растарку тентованных грузовых автомобилей с минимальными временными затратами, что, в конечном итоге, значительно расширит возможности терминала и повысит его грузооборот».

«Эта поставка является продолжением плодотворного сотрудничества между нашими компаниями. Терминал компании «Конквест» оснащен целым парком оборудования Kalmar. Спектр применения вилочного погрузчика Kalmar DCE80-6LB достаточно широк. Помимо применения в портах, терминалах, интермодальных транспортных узлах, распределительных центрах, промышленных предприятиях, Kalmar DCE80-6LB может быть использован при обработке таких грузов, как: пиломатериалы, бумага, металл, кипы целлюлозы. Своей ежедневной деятельностью мы доказываем, что технологическое лидерство Cargotec строится на тесном сотрудничестве с заказчиком. Мы со всей ответственностью заявляем, что компания Cargotec помогает клиентам повысить эффективность грузопереработки, — заявляет Тери Паюнен, Генеральный директор ООО «Карготек РУС».

(Пресс-служба компании)

ОАО «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» ДЕЛАЕТ ЗАЯВЛЕНИЕ

ОАО «Восточный Порт» делает заявление в связи с ложной информацией, распространенной в региональных СМИ через официальный сайт профсоюзного объединения Конфедерация труда России.

ОАО «Восточный Порт» решительно опровергает информацию о привлечении к администра-

тивной ответственности управляющего директора ОАО «Восточный Порт» Сергея Кушнарева по итогам проверки, проведенной Госинспекцией труда Приморского края. Никаких серьезных претензий к ОАО «Восточный Порт» Госинспекцией труда на сегодняшний день не предъявлено.

Никакого отношения к действиям сотрудников МВД и обыскам в офисе первичной профсоюзной организации Российского профсоюза докеров (РПД) стивидорная компания ОАО «Восточный Порт» не имеет.

Подчеркиваем, что ОАО «Восточный Порт», являясь крупнейшим морским грузообрабатывающим предприятием Приморского края с 38-летней историей развития, с большим вниманием относится к условиям труда и отдыха своих работников. Мы уважительно относимся к профсоюзным объединениям и профсоюзной деятельности в целом. Более того, руководство ОАО «Восточный Порт» всецело поддерживает большинство начинаний и социальных инициатив профсоюзных организаций порта. Примером этого является социально ориентированный коллективный договор, действующий в настоящее время в ОАО «Восточный Порт».

Вот почему нас огорчают многочисленные перепечатки в региональных СМИ односторонних заявлений отдельных профсоюзных деятелей, которые в силу своих корыстных интересов стремятся внести хаос в слаженную работу порта.

ОАО «Восточный Порт» всегда открыто для общения с журналистами и призывает к объективности в подаче любой информации.

(Пресс-служба компании)

ВЫГОДЫ ОТ ПРИЗНАНИЯ

Инвестиционно-аналитическая компания «АТОН» признала ОАО «ТрансКонтейнер» лидером по качеству корпоративного управления среди российских операторских компаний.

Как рассказал «Гудку» аналитик «АТОНа» Никита Мельников, его компания подготовила свой анализ транспортного рынка.

«Восстановление операционных и финансовых показателей оказалось более быстрым, чем мы ожидали, – отметил Никита Мельников. – В 2009 году ОАО «ТрансКонтейнер» пострадало от финансового кризиса. Объем контейнерных перевозок сократился на 22% по сравнению с 2008 годом. Впрочем, уже в 2011 году их объем превзошел докризисный уровень. Несмотря на усиление конкуренции компания воспользовалась ростом рынка и расширила свое присутствие в высокорентабельных сегментах, таких как контейнеризированный импорт».

В отчете была повышена теоретическая цена государственных депозитарных расписок ОАО «ТрансКонтейнер», рассчитанная на 12 месяцев

методом дисконтированных денежных потоков, с 8,00 до 11,00 USD. Ввиду этого изменяется рекомендация для владельцев данных ценных бумаг с «Продажа» на «Держать». Изменение инвестиционного мнения «АТОНа» обусловлено обогнавшим ожидания восстановлением операционных и финансовых показателей компании во второй половине 2011 года. Тем не менее компания считает, что рынок переоценивает вероятность быстрой приватизации государственной доли в ОАО «ТрансКонтейнер».

Важнейшим фактором динамики акций компании являются ожидания приватизации. Умеренная волатильность (изменчивость курса на биржах) акций свидетельствует о том, что инвесторы рассчитывают выиграть от выкупа долей миноритарных акционеров после приватизации.

«Дивиденды, вероятно, останутся низкими и вряд ли подтолкнут вверх цену на акции, – говорит Никита Мельников. – Политика компании предполагает выплату дивидендов в размере 10% чистой прибыли. Планируется сохранить данную политику до 2014 года, так как в 2013 году придется рефинансировать облигации».

Директор по фондовому рынку и работе с инвесторами «ТрансКонтейнера» Андрей Жемчугов напомнил, что развитию корпоративного управления всегда уделялось большое внимание. Уже через год с момента создания компания начала подготовку отчетности по международному стандарту финансовой отчетности (МСФО), менее чем через два года в состав совета директоров вошли представители миноритарных акционеров и независимые директора. Были сформированы комитеты совета директоров по аудиту, по стратегии и по кадрам и вознаграждениям, принят целый ряд внутренних документов, направленных на повышение прозрачности деятельности компании и внедрение передовых практик управления.

«Размещение акций на биржах в Лондоне и Москве в ноябре 2010 года дало дополнительный импульс развитию корпоративного управления – статистически доказана прямая зависимость между уровнем корпоративного управления в компании и динамикой котировок акций, – отметил он. – Соответственно, прозрачность и предсказуемость действий компании оборачивается дополнительными доходами для ее акционеров. Сегодня ОАО «ТрансКонтейнер» является единственной компанией в железнодорожной отрасли, которая публикует отчетность по МСФО в ежеквартальном режиме. Были сокращены сроки выхода отчетности, расширен перечень публикуемых операционных показателей, внедрена система управления на основании ключевых показателей эффективности».

Начальник департамента управления дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД» Алексей Давыдов отметил, что признание инвестиционным сообществом ОАО «ТрансКонтейнер» лидером по качеству корпоративного

управления в транспортном секторе является одним из важнейших результатов работы совета директоров и менеджмента компании. «Установлены новые стандарты корпоративного управления, что позволило «дочке» холдинга обогнать компанию Globaltrans, которая долго удерживала лидерство в данной сфере», – уточнил он.

(Леонид Григорьев, «Гудок», <http://www.gudok.ru>)

ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОМОРЬЯ

Совещание «Развитие транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа» прошло в Санкт-Петербурге при участии полпреда Президента РФ по Северо-Западному федеральному округу Николая Винниченко и министра транспорта РФ Максима Соколова. Губернатор Игорь Орлов рассказал о ситуации в дорожно-транспортном комплексе и планах по развитию транспортной инфраструктуры Архангельской области.

Одним из основных направлений развития логистики в масштабах области губернатор назвал расширение региональной сети автомобильных дорог. Сегодня недостаток надежных широтных маршрутов обуславливает перепробег автотранспорта, что существенно увеличивает размер транспортной составляющей в себестоимости продукции местных предприятий. Примером повышения эффективности дорожной сети Игорь Орлов назвал создание удобных транзитных направлений грузопотока через Архангельскую область, также обеспечивающих комплексное развитие и соседних территорий — Карелии, Коми, Вологодской области.

— Не менее важно завершить присоединение к сети федеральных магистралей и крупных региональных городов Онеги, Мезени, Нарьян-Мара, — подчеркнул Игорь Орлов.

Один из главных факторов, сдерживающих развитие дорожной сети региона, — дефицит финансирования отрасли. Существующий объем средств областного дорожного фонда покрывает потребность всего на 30 процентов. В связи

с этим региональное правительство планирует при поддержке Минтранса РФ использовать возможность привлечения на условиях софинансирования федеральных средств для завершения приоритетных проектов развития сети автомобильных дорог.

Абсолютными приоритетами на ближайшую перспективу Игорь Орлов назвал строительство асфальтированной дороги Архангельск — Онега (продление трассы М8) и реконструкцию участка автотрассы Брин-Наволоки — Плесецк (в рамках развития космодрома Плесецк) с последующей передачей автомагистралей Плесецк — Каргополь и Архангельск — Онега в федеральную собственность.

На совещании была также затронута тема развития железнодорожного транспорта. Здесь в числе основных задач губернатор обозначил реконструкцию подъемной части железнодорожного моста через Северную Двину, пассажирского вокзала Котласа и завершение электрификации железнодорожного участка Архангельск — Обозерская. Со своей стороны, в целях развития железнодорожной инфраструктуры Архангельская область готова участвовать в финансировании прилегающих к объектам ОАО «РЖД» сооружений привокзальной инфраструктуры.

Глава региона отметил важную роль морского транспорта во внешнеэкономических связях и обслуживании прибрежных районов и островов Арктики. Большое значение в этой цепочке имеет Архангельский морской торговый порт — старейший порт России.

— Для повышения конкурентоспособности порта необходимо содействие со стороны Минтранса РФ по снижению или исключению взимания ледокольного сбора в порту Архангельск, а также созданию новой портовой инфраструктуры — глубоководного района около острова Мудьюг, что сформирует крупный перевалочный узел и позволит активнее развивать нефтегазовые проекты, — подчеркнул Игорь Орлов.

Анализируя ситуацию в воздушном транспорте, губернатор акцентировал внимание на особом значении для региона малой авиации и внутрирегиональных перевозок, так как из-

ACTIW

Автоматическая погрузка пиломатериалов, труб, длинномеров массой до 30 тонн в контейнеры и автофургоны за 2 минуты!!!

Представительство компании Actiw Oy в России ООО "Армада"
Россия, Санкт-Петербург, Набережная реки Смоленки, 19-21, литер В
Тел.: +7 812 309 11 46
Факс: +7 812 968 01 75
Моб. тел.: +7 921 3838 515
E-mail: armadaspb1@mail.ru, armadassb@mail.ru
www.actiw.ru
www.armadaspb.ru

ACTIW LOADPLATE

за сложных климатических условий у многих районов области нет другого круглогодичного транспортного сообщения. Малая авиация, по словам главы региона, способна дать новый импульс развитию транспортной и туристической отрасли Поморья.

По мнению Игоря Орлова, перспективным шагом по развитию воздушного сообщения в регионе станет реализация проекта по созданию единого предприятия для управления аэропортовой деятельностью.

Губернатор отдельно остановился на планах по повышению транспортной доступности Соловецкого архипелага. По предложению Минтранса РФ Архангельская область готовит документы для включения в федеральную целевую программу проект по реконструкции аэропортового комплекса на Соловках.

(Пресс-служба Губернатора и Правительства Архангельской области)

«ЗАДАЧА – ОТОБРАТЬ РЕАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ МТУ И ИХ РЕАЛИЗОВАТЬ»

Мурманский незамерзающий глубоководный порт, имея серьезный потенциал для развития, на протяжении нескольких лет живет в ожидании прихода новых инвесторов и реализации новых инфраструктурных проектов. О том, когда в Мурманской области начнется строительство и модернизация морских терминалов в интервью ИАА «ПортНьюс» рассказывает первый вице-губернатор региона Алексей Тюкавин.

— Алексей Михайлович, расскажите, пожалуйста, на каком этапе находится реализация проекта «Мурманский транспортный узел» (МТУ)?

— Сегодня основная работа по проекту МТУ сосредоточена в основном на проектировании и последующем строительстве нового морского терминала по перевалке угля на западном берегу Кольского залива в районе реки Лавна, а также объектов федеральной собственности – это новая железнодорожная ветка общего пользования от станции Выходной до новой станции Лавна. По угольному терминалу сформирован пул инвесторов, проект строительства железнодорожной ветки включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010-2015г.г.», то есть на его реализацию предусмотрено государственное финансирование.

Сейчас в тех поселках и населенных пунктах Мурманской области, где планируется проложить железную дорогу и построить угольный терминал Лавна, проходит серия общественных слушаний и обсуждений. В целом, население региона позитивно воспринимает проект. Вместе с тем, есть серьезные вопросы у жителей поселка Молочный, где железная дорога запланирована

на вблизи жилых построек. Хотя общественные слушания носят рекомендательный характер, нам не хотелось бы входить в проект с возражениями местных жителей. Поэтому мы вместе с проектировщиками дороги рассматриваем возникающие вопросы и обсуждаем их на встречах с жителями поселка и местными депутатами. Надеюсь, что нам удастся найти компромиссные решения.

— Когда Вы ожидаете получить согласованный проект?

— ФГУ «Ространсмодернизация», которое является государственным заказчиком проекта МТУ, осенью 2012 года планирует вывести железнодорожную составляющую проекта на Главгосэкспертизу. К этому моменту Ространсмодернизация, Правительство Мурманской области и частные инвесторы порта Лавна должна подписать инвестиционное соглашение, проект которого уже подготовлен. Однако до окончательного решения всех вопросов по земле и энергетике в Лавне, частные инвесторы не готовы подписывать соглашение. Мы будем оказывать активное содействие частным инвесторам в решении этих вопросов с тем, чтобы к осени подписание инвестиционного соглашения состоялось.

Если осенью 2012 года инвестиционное соглашение будет подписано и проект пройдет Главгосэкспертизу, то в 2013 году у нас будет шанс начать строительство как железной дороги, так и объектов угольного терминала на западном берегу Кольского залива.

— Недавно проходила информация о возможном пересмотре параметров проекта МТУ?

— У Правительства области и у Минтранса России, есть понимание, что изначальный проект МТУ – это, в чем-то, «замки на песке». То есть, в нем есть вещи разумные, реальные, а есть такие, которые придуманы, чтобы картинка на презентации лучше выглядела. Наша задача сейчас отобрать реальные проекты и попытаться их реализовать.

— Вы лично, какие из них рассматриваете как реальные?

— Самый реальный проект – это угольный терминал на западном берегу Кольского залива. Второй реальный проект, менее разрекламированный в привязке к МТУ, но, тем не менее, строящийся – это терминал компании «Норильский никель» в Мурманске. Этот проект не предусматривает создания новых объектов государственной инфраструктуры, он строится только за счет частных инвестиций и направлен на создание частных объектов транспортной инфраструктуры. «Норникель» завершает строительство первой очереди морского терминала, мощностью 700 тыс. тонн грузов в год. Ввод второй очереди проекта, если инвестор примет окончательное

решение в этом году, предусмотрен в конце 2013 года. Тогда терминал сможет обрабатывать до 1,5 млн тонн генеральных грузов в год.

— Есть ли, на Ваш взгляд, перспективы развития действующего ОАО «Мурманский морской торговый порт» (ММТП)?

— Этот вопрос пока открыт. Новый собственник порта – угольная компания СУЭК пока не выходила на Правительство Мурманской области с обсуждением этого вопроса.

Развитие ММТП - тема не простая. Правительство области на перспективу не видит угольный порт в черте города. Напомню, что проект комплексного развития МТУ как раз и предполагал перенос угольных мощностей на западный берег Кольского залива, то есть, за пределы города Мурманск.

Минтранс России предлагает развивать порт не только на западном, но и на восточном побережье залива. Мы согласны с этой позицией, но предлагаем угольные мощности постепенно выносить из черты города, а на их месте предусмотреть создание, например, нового контейнерного терминала, который в проекте МТУ планировался севернее.

С другой стороны, понять новых собственников ММТП не сложно. Они только что вложили значительные средства в приобретение портового актива и наверняка захотят их сначала «отработать». Однако без дополнительных инвестиций им все равно не обойтись. Требуют серьезных

вложений причалы и складские площади порта, железнодорожники давно настаивают на строительстве в порту современных комплексов по разгрузке вагонов, позволяющих исключить их массовое повреждение. Перспектив инвестициям по развитию угольных мощностей в порту на восточном берегу, на мой взгляд, нет. Уверен, что весь уголь и другие навалочные грузы надо в будущем переводить на западный берег, тем более, что акционеры угольного проекта Лавна, по нашей информации, готовы рассматривать возможность принять соинвесторами в их проект и другие компании. Тогда в Лавне можно будет строить терминалы грузооборотом не 18 млн. тонн в год, а больше. Тем более, что мощности по железнодорожным подходам спроектированы с учетом развития нового порта - минимум на 28 млн тонн в год.

Этот вопрос находится в стадии обсуждения, подчеркну, речь об изменении существующего проекта МТУ пока не идет. Мы только оцениваем этот проект.

— Каков Ваш взгляд на работу рейдового перевалочного комплекса «Белокаменка» на акватории Мурманского порта?

— С точки зрения правительства Мурманской области, конечно же, лучше иметь береговой терминал, создающий наиболее безопасные условия перевалки нефти, большее количество рабочих мест и т.д. С другой стороны, если пла-

InterPORT МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА
ПОРТОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ

СТРОИТЕЛЬСТВО и
ЭКСПЛУАТАЦИЯ



7→9
ноября
2012

МОСКВА
ЦВК
«Экспоцентр»



ПОРТОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ :

СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНФРАСТРУКТУРА

- Морские и речные порты: проектирование, строительство, реконструкция
- Гидросооружения
- Береговая инфраструктура морских и речных паромных комплексов
- Портовый сервис

ЛОГИСТИКА

- Транспортная логистика
- Интермодальные и мультимодальные перевозки
- Системы безопасности транспортировки и хранения грузов

При поддержке



Генеральный
информационный
партнер



Официальный
интернет-партнер



**В РАМКАХ ВЫСТАВКИ СОСТОИТСЯ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

→ www.restec.ru/interport



Тел: (812) 320-80-94,
E-mail: port@restec.ru

вучий терминал «Белокаменка» востребован для перевалки определенного количества нефти, имеет все разрешения и регулярно подтверждает возможность безопасной эксплуатации объекта, то мы не в праве препятствовать работе рейдового перевалочного комплекса. Тем более, что другого нефтяного терминала для перевалки на экспорт арктической нефти в порту сейчас нет. В ближайшее время можно ожидать роста объемов перевалки через Мурманский порт нефти с арктических месторождений ОАО «Роснефть», ОАО «ЛУКОЙЛ», ООО «Газпром добыча шельф». Видимо в расчете на это, а также для удовлетворения растущего спроса на перевалку нефтепродуктов, в том числе для бункеровки большого количества заходящих в порт Мурманск судов, конце мая ОАО «Мурманское морское пароходство» установило на рейде порта Мурманск свой танкер «Натали» грузоподъемностью 143 тыс. тонн. Поэтому сегодня, на мой взгляд, проект строительства берегового терминала для перевалки нефти и нефтепродуктов, на мой взгляд, не потерял свою актуальность.

— Продвигается ли проект строительства пассажирского порта в Мурманске?

— В городе уже на протяжении десятилетий рассматривают возможность создания морской набережной и развития морского пассажирского терминала. Особую актуальность этот проект получил сейчас, когда мы приступили к подготовке столетия Мурманска (юбилей город отметит в 2016 году). В 2011 году вышел указ Президента и соответствующее распоряжение Правительства Российской Федерации. На подготовку к юбилею предусмотрено выделение почти 7,5 млрд. рублей из федерального, регионального и городского бюджетов, а также частных инвестиций. Стоит отметить, частные инвесторы уже проявили интерес к проекту в целом, а по отдельным его частям уже есть декларации о намерениях.

Вместе с тем, сделанные ранее предпроектные проработки, на наш взгляд, опять грешат «глобализмом» и, очевидно, ведут к долгострою в центре города, чего мы не хотим допустить. С другой стороны, существует самостоятельный проект реконструкции здания Морского вокзала, который уже согласован по линии Минтранса России и ФГУП «Росморпорт». Этот проект, однако, изначально не был рассчитан на развитие морского туризма в городе Мурманске, а разрабатывался под текущие нужды Росморпорта. Есть также интересный проект развития Мурманского железнодорожного вокзала с созданием единого современного комплекса из двух вокзалов: железнодорожного и автомобильного. Поэтому наша задача сейчас увязать все имеющиеся реальные проекты между собой и внести в них необходимые коррективы с учетом задач, поставленных уже начавшейся

подготовкой к празднованию 100-летия города Мурманска. Для этого нам важно незамедлительно собрать все заинтересованные стороны и потенциальных инвесторов, и обозначить для них наши предложения.

Со сменой федерального и регионального правительств меняется оргкомитет по подготовке к 100-летию Мурманска. Мы с городскими властями уже договорились, что будем внимательно анализировать существующее распоряжение Правительства РФ с целью исключения из него мероприятий с излишним глобализмом и сохранения всего, что принесет реальную пользу и улучшит жизнь и внешний облик города.

— Может, есть смысл в создании единой управляющей компании, тогда планы государства и инвесторов в части развития портовых объектов будут гармонизированы?

— Тема по созданию управляющей компании для того, чтобы объединить государство, регион и инвесторов уже прозвучала. Скорее всего, будем двигаться в этом направлении.

Тем более, что настал момент задуматься о дальнейших перспективах существования управляющей компании по проекту МТУ. Кроме того, нам надо создавать управляющую компанию по развитию портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ). Не исключаю, что со временем появится решение, как объединить их всех в одну историю.

*(Надежда Мальшьева,
ИИА «ПортНьюс», <http://portnews.ru>)*

ИЛЬИЧЕВСКИЙ ПОРТ РАЗВИВАЕТ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

ГП «Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта «ЧерноморНИИпроект» разработал предпроектные предложения по развитию автомобильной и железнодорожной инфраструктуры Ильичевского порта с учетом перспективного грузооборота на период до 2025 года.

Принятые проектные решения предполагают строительство новых и реконструкцию существующих внутривортовых и внепортовых дорог в ИМТП. С учетом реконструкции существующих и строительства новых перегрузочных комплексов порт сможет увеличить пропускную способность с сегодняшних 30 млн тонн до 55 млн тонн грузов в год. Также специалисты института подтвердили, указанную в Программе развития порта, необходимость осуществления дноуглубительных работ на подходном канале и у причалов порта до 17 метров.

На данный момент руководство порта ведет переговоры с потенциальными инвесторами для реализации данных проектов согласно «Программе развития порта». В частности, компания «Саншайн Терминал», созданная по инициативе

компаний «Cargill» и RISOIL S. A. обратилась к ИМТП с предложением строительства нового зернового терминала с объемом годовой грузо-переработки в 4,5 млн тонн. ПАО «Ильичевский масложиркомбинат» также направил предложение по строительству, на принадлежащей им территории, терминала по перевалке зерна мощностью 5 млн тонн в год.

«Ильичевский морской торговый порт открыт для предложений украинских и иностранных инвесторов. Сегодня мы рассматриваем ряд новых проектов, которые будут выгодны предприятию и государству, но для их качественной реализации необходима готовность, прежде всего, инфраструктурная. Институт «ЧерноморНИИпроект» на протяжении всей истории Ильичевского порта выступал в роли генерального проектировщика и отлично знает наши возможности и потенциал. Поэтому изыскания института станут основой для реализации всей Программы развития Ильичевского порта», - заявил начальник порта Александр Григорашенко.

Планируется, что в ближайшее время администрация ИМТП совместно с инвесторами, «Укрзалізницею» и органами местного самоуправления разработает комплексную Программу развития внешней железнодорожной и автомобильной инфраструктуры для включения в Генеральный план развития Ильичевска.

Напомним, в 2005 году институт разработал «Генеральный план перспективного развития Ильичевского морского торгового порта на период до 2020 года». Данный Генеральный план стал основой для разработки Программы развития ГП «ИМТП» до 2015 года, которая была утверждена приказом Министерства транспорта и связи Украины от 03.04.2009г. №367.

(Пресс-служба компании)

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ MAXCONFERENCE

19-20 июня 2012 года состоялась международная конференция "Развитие железнодорожной инфраструктуры для перевозок грузов добывающей и перерабатывающей промышленности: финансово-правовые аспекты".

В мероприятии приняли участие более 100 экспертов: представители горно-металлургических, нефтяных, нефтеперерабатывающих, нефтехимических компаний, финансово-кредитных организаций, федеральных и региональных органов власти, администраций железных дорог России и стран ближнего зарубежья, операторы вагонного парка, а также аналитики и корреспонденты ведущих отраслевых и федеральных СМИ.

Конференция организована компанией MAXConference при поддержке Института экономики и развития транспорта.

В ходе сессии «Стратегия развития ОАО «РЖД» и реализация экономических проектов, перспективные направления развития и прогнозы перевозок железнодорожным транспортом» 19 июня генеральный директор ОАО "ИЭРТ" Федор Пехтерев сообщил, что с учетом динамики роста объемов перевозок и сохранения тренда финансирования развития инфраструктуры протяженность "узких мест" на сети железных дорог может возрасти до 14,5 тыс. км к 2015 году и до 19,2 тыс. км – к 2020 году. "Эти показатели станут серьезным ограничителем для пропуска перспективных грузопотоков, в том числе энерго-сырьевого комплекса России", - подчеркнул Федор Пехтерев.

В ходе конференции также было отмечено, что только силами ОАО "РЖД", без участия государства и других заинтересованных инвесторов проблему развития железнодорожной инфраструктуры не решить.

Продолжая тему реализации экономических проектов, заместитель начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО "РЖД" Владимир Максимушкин заявил: «Ожидаемое финансирование подпрограммы "Железнодорожный транспорт" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)" оценивается в 2,1 трлн руб. вместо 4,1 трлн руб. Таким образом, по его словам, за 2010–2015 гг. дефицит финансирования подпрограммы превысит 2 трлн руб. или 48,4% предусмотренных средств». При этом представитель РЖД отметил, что механизмы финансирования развития, предусмотренные Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года и ФЦП, фактически не были задействованы.

От лица грузоотправителей выступили металлургические и нефтяные компании. Предприятия не готовы к долгосрочному планированию перевозок своей продукции из-за ограниченности общеэкономических горизонтов планирования и малопредсказуемых колебаний спроса на производимую продукцию. Об этом сообщил советник генерального директора, начальник управления по транспорту ОАО "Северсталь" Сергей Нарышкин в ходе сессии конференции «Грузовая база как основа инфраструктурных проектов». "Мы готовы сделать прогноз по предприятию, но только на год, максимум – на два. Однако делать это до 2030 г., как это предлагается сейчас, – это несерьезно".

По мнению представителей крупнейших компаний-грузоотправителей, подобной работой должно заниматься Минэкономразвития, учитывая при этом пропускные способности транспортной инфраструктуры и закладывая средства на ее модернизацию.

Представители ИЭРТ, En+ Group, РУСАЛА, Внешэкономбанка, Байкальской горной компании, Межрегиональной Компании «Белкомур»,

Первой инфраструктурной компании в ходе активной дискуссии «Инвестиционно-транспортные проекты. Проблемы окупаемости и эффективной эксплуатации созданной железнодорожной инфраструктуры» обсудили механизмы и источники финансирования инфраструктурных проектов, проблемы функционирования и содержания новой железнодорожной линии, баланс интересов при строительстве объектов железнодорожной инфраструктуры, проблемы окупаемости проектов, а также роль региональных органов власти в развитии железнодорожной инфраструктуры.

В дискуссии, посвященной особенностям финансирования инвестпрограммы ОАО «РЖД» за счет грузовладельцев, операторов железнодорожного подвижного состава приняли участие представители Департамента инвестиционной деятельности РЖД, Газпромбанка, Рубикона, Управления транспортной логистики дивизиона «Северсталь Российская Сталь», Корпорации развития Красноярского края, Freshfields Bruckhaus Deringer и др.

20 июня на вопросы участников сессии «Перспективы развития транспортной инфраструктуры портов и железнодорожных подходов к ним» отвечали представители Росморпорта, Ленгипротранса, Северо-Западного и Южного управлений Росжелдора, Министерства энергетики, Дирекции государственного заказчика программ развития морского транспорта.

В завершающей сессии «Перспективные проекты развития железнодорожной инфраструктуры в странах ближнего и дальнего зарубежья» выступили с обзорными докладами представители Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Литовских железных дорог, Казахстан Темір Жолы и Морстройтехнологии.

Насыщенная программа мероприятия MAXConference позволила всем участникам открыто обсудить существующие проблемы и перспективы развития отрасли.

(Пресс-служба MAXConference)

НЕДОИНВЕСТИРОВАНИЕ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ МОЖЕТ СТАТЬ СДЕРЖИВАЮЩИМ ФАКТОРОМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЭНЕРГО-СЫРЬЕВОГО СЕКТОРА РОССИИ

19-20 июня в Москве прошла конференция «Развитие железнодорожной инфраструктуры для перевозок грузов добывающей и перерабатывающей промышленности: финансово-правовые аспекты». Мероприятие организовано компанией MAXConference при поддержке Института экономики и развития транспорта (ИЭРТ) – дочернего общества ОАО «РЖД». В конференции

принимают участие представители транспортно-го сообщества, науки, органов государственной власти, грузовладельцы.

Как отметил 19 июня в своем докладе генеральный директор ОАО «ИЭРТ» Федор Пехтерев, железнодорожный транспорт в России в настоящее время испытывает серьезный дефицит пропускных способностей инфраструктуры. По состоянию на 1 января 2012 года общая протяженность так называемых узких мест на сети железных дорог ОАО «РЖД» достигла 7,6 тыс. км, что соответствует 8,9% эксплуатационной длины. При этом, в основном, они находятся на главных направлениях сети, где выполняется практически 80% грузооборота, в том числе перевозки грузов энерго-сырьевого комплекса.

По итогам 2011 года объемы погрузки грузов по сети ОАО «РЖД» увеличились на 3% относительно показателя предыдущего года и достигли уровня 1241,5 млн тонн. В структуре объемов погрузки преобладали энерго-сырьевые грузы – более 66% (уголь, руда, нефтегрузы, лесные грузы и другие).

По словам Федора Пехтерева, рост объемов перевозок грузов в 2011 году наблюдался практически на всех направлениях сети железных дорог, при этом в период с 2007 по 2011 годы в размерах грузопотоков по основным железнодорожным сечениям сети ОАО «РЖД» наблюдались неоднородные изменения. Если в Европейской части России и на выходах из Кузбасса на Запад практически на всех сечениях не был достигнут докризисный уровень загрузки сети, то на Восточном полигоне страны, несмотря на влияние финансово-экономического кризиса, отмечался подъем грузовых перевозок. При этом наибольшее увеличение в 2011 году наблюдалось на подходах к Ванино-Совгаванскому транспортному узлу (+11% к уровню 2010 года), в основном, за счет роста экспортных перевозок угля. На подходах к Приморскому краю прирост объемов перевозок грузов в 2011 году по сравнению с уровнем предыдущего года составил 6%, главным образом, за счет увеличения объемов экспорта России в страны АТР через морские порты Приморья.

Глава ОАО «ИЭРТ» отметил, что с учетом динамики роста объемов перевозок и сохранения тренда финансирования развития инфраструктуры протяженность «узких мест» на сети железных дорог может возрасти до 14,5 тыс. км к 2015 году и до 19,2 тыс. км – к 2020 году.

«Эти показатели станут серьезным ограничителем для пропуска перспективных грузопотоков, в том числе энерго-сырьевого комплекса России», - подчеркнул Федор Пехтерев.

Недостаточное финансирование проектов развития железнодорожной инфраструктуры вызвано, прежде всего, отсутствием инвестиционной составляющей, а также проводимой политикой по сдерживанию тарифов ОАО «РЖД». Однако за счет оптимизации инвестиционной политики и реализации мероприятий по реформированию отрасли компания продолжала раз-

витие железнодорожной инфраструктуры. За этот период осуществлялась модернизация инфраструктуры для вывоза угля из Кузбасса, развитие участка Карымская – Забайкальск, модернизация Транссибирской магистрали, усиление подходов к порту Усть-Луга и другие проекты. В 2008-2012 годах ОАО "РЖД" инвестирует почти 1,2 трлн рублей (в ценах соответствующих лет без НДС) в модернизацию и развитие сети железных дорог. В дополнение к этому за счет средств федерального бюджета будет осуществлено строительство Олимпийских объектов.

Федор Пехтерев напомнил, что 26 марта 2012 года научно-техническим советом ОАО "РЖД" была одобрена разработанная институтом "Генеральная схема развития сети железных дорог ОАО "РЖД" на 2015 и 2020 годы". В ней определены прогнозные объемы грузовых и пассажирских перевозок, а также организационно-технические мероприятия, направленные на интенсификацию работы сети железных дорог.

Объемы погрузки грузов по сети ОАО "РЖД" по минимальному варианту на 2015 год определены в Генсхеме в размере 1370 млн тонн, грузооборот – 2380 млрд т-км, на 2020 год – соответственно 1590 млн тонн и 2702 млрд т-км. По максимальному варианту на 2015 год объемы погрузки грузов определены в размере 1493,4 млн тонн, грузооборот – 2588 млрд т-км, на 2020 год – соответственно 1737,7 млн тонн и 2978 млрд т-км.

Суммарная потребность в инвестициях на развитие и обновление инфраструктуры и парка тягового подвижного состава до 2020 года составляет 4,14 трлн рублей (в ценах 2011 года).

В ходе конференции также было отмечено, что только силами ОАО "РЖД", без участия государства и других заинтересованных инвесторов проблему развития железнодорожной инфраструктуры не решить.

Прежде всего, крупнейшим инвестором в инфраструктуру должно быть государство. Государственные инвестиции должны занимать определяющее место в развитии инфраструктуры, что соответствует международной практике. При этом для осуществления сбалансированного и взаимоувязанного развития инфраструктуры смежных видов транспорта финансирование мероприятий необходимо осуществлять в рамках реализации комплексных проектов социально-экономического развития округов.

Финансирование проектов с большими сроками окупаемости – это объективная государственная задача, так как ключевым экономическим результатом развития железнодорожной инфраструктуры в масштабах экономики страны будет полученный мультипликативный эффект, вызванный ростом производства и соответствующими дополнительными налоговыми поступлениями в бюджет Российской Федерации.

(Пресс-центр ОАО «РЖД»)

ЗАО «СИ ЛОДЖИСТИКС»

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ.
14-ТИ ЛЕТНИЙ ОПЫТ ЭКСПЕДИРОВАНИЯ ПРОДУКЦИИ ЛПК**



- Консультирование участников внешнеэкономической деятельности по всем вопросам в области организации перевозок;
- Организация международных перевозок всеми видами транспорта, включая морской, железнодорожный и автомобильный;
- Обеспечение своевременной подачи транспортных средств и контейнеров под погрузку на складе отправителя;
- Организация складских операций на терминалах Санкт-Петербурга, включая переработку и затарку в контейнеры следующей продукции ЛПК:
 - Бумага в рулонах (диаметром до 1300 мм массой до 1800 кг);
 - Целлюлоза в кипах (в т.ч. непакетированная);
 - Пиломатериалы обрезные в пакетах (длиной до 6000 мм)
 - Фанера в пачках (длиной стороны до 2700 мм);
- Организация и выполнение всех сопутствующих операций, включая страхование, сорвейерские услуги, информационное сопровождение перевозок и т.д.

ТЕЛ. +7 (812) 702 08 70 E-MAIL: SALES@SEALOG.RU WWW.SEALOG.RU

ПОД ЭГИДОЙ ОПЖТ ВАГОНОСТРОИТЕЛИ ОБСУДИЛИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ВОПРОСЫ

21-22 июня состоялось выездное заседание Комитета по координации производителей грузовых вагонов и их компонентов Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники».

Заседание провел Председатель Комитета Сергей Калетин. В работе приняли участие представители ОАО «РЖД», крупнейших вагоностроительных заводов и заводов по производству комплектующих, вагоноремонтных компаний, операторов грузового состава, металлургических предприятий, научных и исследовательских организаций.

Основной целью заседания, прошедшего на базе ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод», стало рассмотрение актуальных вопросов инновационного вагоностроения и перспективных разработок для внедрения на железных дорогах России.

Участники заслушали доклад ВНИИЖТ о ходе разработки межгосударственного стандарта «Автосцепка СА-3 и ее детали. Конструкция и размеры». Планируется, что редакция ГОСТа будет рассмотрена в первом чтении на очередном заседании Комитета ОПЖТ осенью.

На заседании рассмотрели вопросы инновации полувагона 12-9085, результаты эксплуатации колодок ФРИТЕКС-Контакт на грузовых полувагонах ОАО «ПГК», а также вопросы сервисного обслуживания и оборота буксовых узлов кассетного типа в системе ремонта и эксплуатации вагонов с повышенными межремонтными пробегами. Обсудив предложения по внесению изменений в «Регламент рекламационно-презентационной работы в вагонном хозяйстве железных дорог РФ», участники заседания решили создать согласительную группу для доработки документа. К работе будут привлечены представители ОАО «ХК СДС-МАШ», ОАО «ВРК-2», ОАО «ВГК», ЦДИ ОАО «РЖД» и ОАО «ВНИИЖТ».

По итогам заседания принято решение о необходимости разработки и направления в Министерство транспорта России предложений по корректировке действующего «Положения о системе ремонта и технического обслуживания грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении». По мнению экспертов, необходимо пересмотреть разделы, касающиеся сроков межремонтной эксплуатации грузовых вагонов и программного обеспечения информационных систем железнодорожных администраций. Эта работа будет вестись совместно с ВНИИЖТ.

Совместно с ОАО «ПГК» и ОАО «ВГК» планируется разработать и направить в Минтранс России предложения по упорядочению системы разработки согласования ремонтных и эксплуатационных документов на грузовые вагоны, их

узлы и составные части с приведением ее в соответствие с действующими межгосударственными стандартами. Кроме того, будут разработаны предложения по установлению порядка передачи ремонтных и эксплуатационных документов приобретателям грузовых вагонов, их узлов, деталей и составных частей, а также организациям по их ремонту и эксплуатации.

Участниками также принято решение о необходимости выйти с инициативой разработки на базе действующих ГОСТов межгосударственного стандарта «Железнодорожный транспорт. Продукция производственно-технического назначения. Порядок разработки и постановки на производство».

(Пресс-служба НП «Объединение производителей железнодорожной техники»)

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА И СТАНДАРТ IRIS

24-25 мая 2012 года в Санкт-Петербурге Ассоциация по сертификации «Русский Регистр» при поддержке ОАО «РЖД», НП «ОПЖТ» и Центра менеджмента IRIS провела Международную практическую конференцию «Повышение качества и безопасности продукции, поставляемой для нужд железнодорожной промышленности. Инновационный стандарт для железнодорожной промышленности – IRIS».

Соорганизаторами конференции выступили: Совет по аккредитации Российского союза промышленников и предпринимателей и Санкт-Петербургская торгово-промышленная палата.

К выступлению и участию в дискуссиях конференции были представители федеральной и региональной власти, Центра менеджмента IRIS, представители железных дорог России и Украины, руководители предприятий транспортного машиностроения России и стран СНГ.

В рамках мероприятия обсуждались вопросы управления поставщиками, повышение качества и безопасности продукции, поставляемой для нужд железнодорожной промышленности на территории Российской Федерации и стран СНГ; разработка, внедрение, постоянное улучшение и сертификация системы менеджмента бизнеса в железнодорожной промышленности в соответствии с требованиями стандарта IRIS; практические аспекты внедрения систем менеджмента бизнеса, основные проблемные области и варианты их решения с учетом передового международного опыта и др.

Актуальность конференции связана с повышением значимости роли поставщиков с точки зрения качества и безопасности продукции, поставляемой для нужд железнодорожной промышленности с учетом Распоряжения РЖД 1943р от 17 сентября 2009 г. об утверждении основных направлений политики ОАО «РЖД» в области стратегического управления качеством

продукции, потребляемой ОАО «РЖД».

Конференцию торжественно открыл Валентин Александрович Гапанович, старший вице-президент ОАО «РЖД». С торжественным словом по случаю открытия также выступили Аркадий Владимирович Владимирцев, генеральный директор Ассоциации по сертификации «Русский Регистр», и Сергей Валентинович Палкин, вице-президент, член Наблюдательного совета НП «ОПЖТ».

На Пленарном заседании, проходящем под девизом «IRIS: ориентир для железнодорожной промышленности» выступили:

- Олег Альфредович Сеньковский, первый заместитель начальника, Центр технического аудита ОАО «РЖД», с докладом «Стандарт IRIS-важнейшая составляющая преобразований российской железнодорожной промышленности»

- Бернард Кауфманн (Bernard Kaufmann), генеральный менеджер Центра менеджмента IRIS, с докладом «Статус и преимущества IRIS (Status and benefits from IRIS)»

- Бочкарева Екатерина Павловна, руководитель программы по сертификации IRIS, аудитор IRIS, Ассоциация по сертификации «Русский Регистр», с докладом «Управление поставщиками ж/д промышленности. Роль органа по сертификации».

Все выступающие отмечали преимущества от внедрения системы на основе требований стандарта IRIS, а также сложности, которыми этот процесс сопровождается. Бернард Кауфманн подробно рассказал о самом стандарте, его статусе, продемонстрировал графики по странам (количество сертификатов), о портале IRIS, а также о преимуществах IRIS, о программе IRIS Audit-Tool. Audit-Tool – это программный продукт, разработанный группой IRIS Европейской ассоциации железнодорожной промышленности UNIFE. IRIS Audit-Tool используется для записи и оценки данных по аудитам, а также для автоматизированного формирования стандартизированных отчетов по аудитам на соответствие требованиям международного стандарта железнодорожной промышленности IRIS, позволяет видеть текущую ситуацию.

Екатерина Бочкарева в своем выступлении остановилась на проблемах, связанных с поставщиками в ж/д промышленности, которые позволяет преодолеть международный стандарт в железнодорожной промышленности, а также рассказала о сертификации на соответствие требованиям IRIS. Ассоциация по сертификации «Русский Регистр» является единственным национальным органом по сертификации, осуществляющим сертификационные проверки на соответствие требованиям IRIS.

Также в первый день работы конференции состоялись две секции, на которых прозвучали доклады о развитии поставщиков с помощью IRIS и о практических аспектах разработки, внедрения и сертификации систем менеджмента бизнеса

(СМБ) на основании требований стандарта IRIS. Среди докладчиков были представители таких предприятий как ГУП «Петербургский Метрополитен», ОАО «Ижевский радиозавод» (первый завод в России, получивший сертификат IRIS), ООО «Уральские локомотивы» и пр.

На секции, посвященной опыту разработки, внедрения и сертификации СМБ на соответствие требованиям IRIS, выступающие и эксперты сошлись во мнении, что локомотивом развития отрасли может стать внедрение требований IRIS в промышленность. IRIS на сегодняшний день – цельная, интегрированная система, и применение его требований позволит решить ряд важнейших проблем отрасли.

В перерыве между выступлениями состоялась пресс-конференция, в ходе которой на вопросы журналистов ответили А.В. Владимирцев, С.В. Палкин и Б. Кауфманн. Преимущественно журналистов волновали вопросы о ситуации в России, возможностях, которые отрываются для российских предприятий в связи с сертификацией по данному стандарту, и проблемах, которые возникают при этом. Аркадий Владимирович Владимирцев, отвечая на вопросы о сертификации по данному стандарту, сказал, что «многие предприятия на сегодняшний день еще не определились, некоторые уже находятся в стадии сертификации. Как правило, для принятия решения проводятся тендеры, в которых участвуют все органы по сертификации. Мотивация для выбора органа часто следующая: помимо наличия у органа национальных и международных аккредитаций, деловой репутации, важна возможность проведения аудита на родном понятном языке. Часто организациям требуются сертификаты по нескольким стандартам. И «Русский Регистр» предлагает своим клиентам такую возможность (почти по 20 программам сертификации систем менеджмента). Приятно отмечать, - добавил А.В. Владимирцев, - что среди предприятий постепенно происходит осознание необходимости сертификации системы менеджмента качества (СМК). Они понимают, что эта работа является инструментом непрерывного улучшения. Наши эксперты много лет работают в данной области, и, конечно, мы видим результаты».

Говоря о сложностях и непосредственно по отношению к сертификации на требования стандарта IRIS, А.В. Владимирцев отметил, что «есть проблемные зоны, например, сейчас многие предприятия, которые говорятся к сертификации, не имеют актуальных версий стандартов, зачастую у них нет и хороших переводов международных стандартов. У Русского Регистра такие переводы есть, потому что мы занимаемся этим профессионально. Е.П. Бочкарева, в своем выступлении говорила о сертификации по требованиям стандарта IRIS, у нее есть вся самая актуальная информация, потому что эксперт общается непосредственно с разработчиками в Брюсселе в

режиме он-лайн. Эта конференция первая. Мы надеемся, что в будущем конференция станет ежегодной значимой площадкой для представителей предприятий транспортного машиностроения России и СНГ, железных дорог России, Казахстана, Украины и Белоруссии и специалистов по внедрению и сертификации IRIS.».

С.В. Палкин, отвечая на вопросы журналистов, еще раз подчеркнул, что с 2015 года ОАО «РЖД» переходит в основном на приобретение продукции у сертифицированных поставщиков. «У нас в стране большая беда, сказал Сергей Валентинович, - с принятием решений. У нас глубоко монополизированная экономика. Монополии и качество – вещи несовместимые. Чтобы иметь большой экспортный потенциал, свободно интегрироваться в мировую экономику, нужно обладать высоким качеством. Без качества тут делать нечего. Чтобы интегрироваться, нужно внедрять у себя лучшие мировые практики и добиваться высокого качества. Двигателем является конкуренция. Где нет конкуренции, нет и стремления выжить. В этих условиях руководство ОАО «РЖД» приняло такое решение. ОАО «РЖД» в роли потребителя говорит: «Хочу приобретать высококачественную продукцию. Такое качество обеспечивает СМК, построенная на принципах и требованиях IRIS. Внедряйте требования IRIS, и я буду уверен в вашем качестве». В дальнейшем, я думаю, экономика будет демонополизироваться, и появятся реальные экономические стимулы, которые должны быть. Но «неприобретение» продукции на сегодняшний день для многих предприятий – существенный мотивирующий фактор. Вы слышали, что О.А. Сеньковский в своем докладе называл цифру более 100 млн. евро. Это объем закупок ОАО «РЖД». Сейчас в промышленном секторе ж/д около 500 предприятий, которые непосредственно работают только на ж/д. Это огромное количество предприятий. И мы считаем, что стандарт IRIS поможет им подняться на новый уровень. Тогда мы сможем и экономику страны вывести на новую ступень развития».

Второй день конференции также был посвящен преимущественно практическим аспектам внедрения систем на основании требований IRIS, состоялись дискуссии, обмен мнениями. Участники конференции обсуждали практические аспекты внедрения требований стандарта IRIS на предприятиях железнодорожной промышленности, особенности и сложности внедрения таких систем менеджмента на российских предприятиях, построение процессной модели СМБ предприятий, методы менеджмента и инжиниринга качества в СМБ применительно к предприятиям железнодорожной промышленности.

В завершении выступила Е.П. Бочкарева, подводя итоги работы конференции. Участникам была предложена резолюция конференции.

Всего в работе конференции участвовало бо-

лее 100 делегатов. Следующая конференция по данной тематике планируется весной 2013 года.

(«Русский Регистр»)

РОССИЯ ПОДНЯЛАСЬ НА ВТОРОЕ МЕСТО В РЕЙТИНГЕ ВАЖНЕЙШИХ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ПАРТНЕРОВ ПОРТА ГАМБУРГА

В 2011 году Россия поднялась на второе место в рейтинге важнейших внешнеторговых партнеров Гамбургского порта, обогнав Сингапур, но уступив Азии, которая, несмотря на менее впечатляющие показатели роста (+8,8% до 5,2 млн TEU), по данным Гамбургского общества содействия развития экономики (HWF), еще долго будет оставаться основным партнером Гамбурга по контейнеризированной морской торговле. По итогам прошедшего года Гамбург переработал 596 тыс. TEU российских грузов, что на 35,7% больше, чем в 2010 году.

Благодаря торговым отношениям именно с Россией Гамбург достиг таких значительных показателей грузооборота. Годовой баланс грузового трафика составил более 132 млн товаров различной номенклатуры. Таким образом, контейнерооборот порта Гамбург в 2011 году в процентном соотношении увеличился на 9%.

В связи со столь активным ростом контейнерной перевалки порт Гамбурга по-прежнему занимает вторую позицию среди западных контейнерных портов, обогнав Антверпен. По заявлению представителя управления Hafen Hamburg Marketing e.V., грузооборот этого ганзейского города в 2012 году также увеличится и будет удерживать положительный показатель, а дальнейший рост грузооборота российских портов и логистических центров обеспечат планируемое вступление России в ВТО и продолжение курса реформ вновь избранным президентом Владимиром Путиным.

«Мы на верном пути и уже смогли отвоевать заметную долю рынка. Это демонстрирует конкурентоспособность Гамбургского порта», - говорит г-н Йенс Мейер, управляющий Администрации порта Гамбург, - «Учитывая объем контейнерооборота и рыночные доли портов Северной Европы, Гамбургский порт уже преодолел прогнозы Международного института морских перевозок и логистики от 2010 года».

Значительное внимание Гамбург уделяет динамично развивающемуся российскому направлению. Согласно данным «Германского экономического журнала» еженедельно Гамбургский порт предлагает 21 рейс в российские порты. Узловые фидерные линейные службы работают по направлениям Гамбург – Санкт-Петербург – Гамбург – Бремерхафен – Гамбург. Наталья Капкаева, представитель ННМ в Санкт-Петербурге озвучила свои ожидания дальнейшего роста грузового трафика между Гамбургом и Россией: «Предстоящее

в июле 2012 года вступление России в ВТО еще более усилит экономику Российской Федерации. Мы ожидаем, что в этом году российские порты и логистические компании продолжат наращивать показатели и будут транспортировать дополнительные объемы грузов через Гамбург».

«Для российских экспортных и импортных грузов Гамбург, как и прежде, представляет собой главный пропускной пункт на растущие мировые и европейские рынки. Гамбургский порт является основным транзитным портом Германии, обрабатывающим контейнерные грузы, поступающие из стран Дальнего Востока и Азии, и направляемые в эти регионы. Также важнейшей особенностью порта Гамбурга является быстрый и удобный доступ ко всему Балтийскому региону через Кильский канал и надежные маршруты водного и наземного транспорта, соединяющие Гамбург с внутренними районами Центральной и Восточной Европы. Однако Гамбург – это не только важный транзитный центр. Это крупнейший промышленный и торговый регион Германии является пунктом назначения или производства почти трети всех поступающих и отправляемых грузов, намного превосходя в этом отношении другие северные районы Германии» - комментирует Любовь Мох, эксперт в области ВЭД, Генеральный директор LUNO Export & Logistic Services GmbH.

(Пресс-служба группы компаний LUNO)

ГЕРМАНО-РОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОПРОСАМ ЛОГИСТИКИ

Более 200 экспертов приняли участие во 2-ой Германно-российской конференции по вопросам логистики, которая прошла 18 и 19 июня 2012 г. в Москве в отеле Ritz Carlton.

В России понятие логистики подразумевает преимущественно основные функции транспортировки, обработки, хранения – с четким акцентом на транспортировку. Однако во время конференции многие участники согласились с тем, что понятие логистики в России необходимо расширять. Подобный подход успешно реализован в других европейских странах. Но для начала приоритетным направлением должно стать своевременное решение основных задач в сфере логистики.

Выход на рынок для западноевропейских компаний окупается уже сейчас. Герд Ленга, генеральный управля-

ющий группы «Кнауф СНГ», сообщил удивительные факты: российский рынок логистики является вторым по величине в Европе после Германии. В экономике Россия развивает средний класс значительно активнее по сравнению с другими странами БРИК. За счет этого возникает спрос на товары и услуги, что, в свою очередь, движет экономику вперед. Кроме того, бюджетный дефицит России с заметным превосходством является самым низким среди стран БРИК, а обороты западных компаний в России в пять – восемь раз выше, чем в Китае или Индии. Герд Ленга сделал следующий вывод: Россия представляет собой гигантский рынок с хорошими перспективами. В том же ключе выступили посол ФРГ Ульрих Бранденбург и глава Российско-германской внешнеторговой палаты (ВТП) Михаэль Хармс, которые предложили заинтересованным немецким компаниям конкретную поддержку от имени своих организаций и их объединений.

На встрече были представлены многочисленные конкретные примеры удачных вложений капитала, включая примеры компаний Knauf, MAN Truck and Bus и BASF. Роман Платонов и Денис Фанельса из компании BASF представили две объединенные цепочки поставок в России для разных видов продукции, но с соизмеримым опытом. По их мнению, для тех, кто хотел бы развиваться от технического центра до системного интегратора и регионального хаба, включая оптимизацию расходов и повышение эффективности, необходима полная финансовая интеграция, всего одна ИТ-система, местные партнеры, местный персонал и эффективные сети для обмена информацией и опытом, впрочем, не только в России.

Татьяна Любимова из DHL Global Mail и Михаэль Печке из Arvato подтвердили такую оценку с пози-



ООО «Рифер-Сервис»
Ремонт и техническое обслуживание морских рефрижераторных контейнеров

«Мы знаем рефы от А до Я»

- Продажа морских рефрижераторных контейнеров,
- Сервис, пред- и послепродажная подготовка рефконтейнеров,
- Ремонт, гарантийное обслуживание холодильных машин контейнеров.

Телефон: +7(495) 649-49-88
Моб.тел. +7(963) 750-48-88
Адрес: Москва, Открытое ш. 14 Б
Эл. почта: reefer-service@mail.ru
Сайт: www.reefer-service.ru

12 лет успешного надежного ремонта

ции предоставляющих услуги логистики компаний. Они пояснили национальную специфику рынка услуг B2C (взаимодействие бизнеса и потребителя) в России: в настоящее время его объем значительно ниже, чем в Западной Европе, наличные расчеты преобладают над кредитными картами, а также большой потенциал для развития бизнеса в ближайшие пять – десять лет.

Кирилл Власов, член совета директоров STS Logistics, и председатель московской региональной группы BVL, управляющий Группы компаний LUNO Мирко Новак с благодарностью приняли предложение концерна BASF: «В России в настоящее время зарегистрировано свыше 50 объединений в сфере логистики. Однако ни в одном из них невозможно найти авторитетных экспертов по вопросам промышленности, торговли и услуг, представителей обеих сторон рынка и экспертов в этой области, которые работают в российских и немецких компаниях». Национальная Ассоциация Логистов Германии (BVL) намерена устранить этот пробел.

Власов также обязался в дополнение к представительской работе STS Logistics на общественных началах заниматься развитием стандартов в сфере логистики для разных компаний, совершенствовать процессы таможенного оформления и логистическую инфраструктуру. Представители многих компаний предложили и поддержали создание промышленной группы со стороны государства, целевую оптимизацию инфраструктуры и адаптацию таможенных процедур к европейскому опыту.

Важной темой конференции стало сотрудничество с российской компанией РЖД, представленной в лице ее вице-президента Салмана Бабаева: в распределении по видам транспорта в России 85% товарных потоков приходится на железнодорожные перевозки, и только 15% – на другие виды транспорта. И все это при низкой плотности железнодорожной сети, снижении продуктивности вагонов с годами и средней скорости перевозок на уровне 15 км в час. Для сравнения: в Германии 20% товаров перевозится по железной дороге и 80% – другими видами транспорта – при высокой плотности железнодорожной сети, растущей продуктивности вагонов и средней скорости перевозок на уровне 45 км в час.

Профессор Александр Колик из Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) добавил, что в европейской части России существует развитая сеть автомобильных дорог, и что автомобильный транспорт может конкурировать с железнодорожным транспортом. Однако в центральной и восточной части страны, по его словам, фактически отсутствует альтернатива железнодорожному транспорту.

Доктор Карл-Фридрих Рауш, глава отдела транспорта и логистики Deutsche Bahn, предста-

вил вполне положительный опыт. На примере завода «Фольксваген Калуга» и железнодорожного коридора из Китая в Европу он продемонстрировал проекты, которые успешно разрабатывались совместными усилиями и недавно были продуктивно введены в действие.

Заместитель председателя правления BLG Logistics Group Манфред Кур смог впечатляюще это подтвердить, особенно качество сотрудничества с партнерами по совместному предприятию в России, невзирая на все предубеждения. Совместно с российским партнером Fesco автодетали поставляются в Калининград, Санкт-Петербург, Москву, Алабугу, Нижний Новгород и Владивосток, а обратно оттуда перевозятся готовые автомобили производителей различных марок с общей производственной мощностью в размере 3,15 млн транспортных средств по организованным компаниями цепочкам поставок.

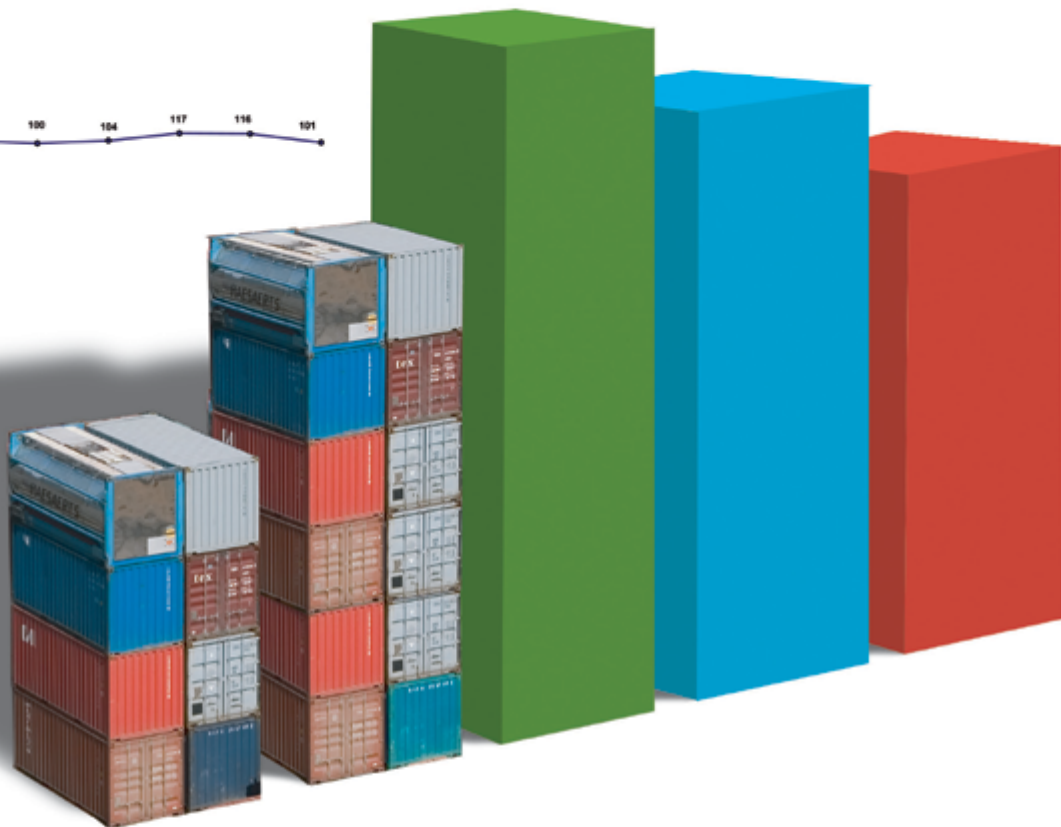
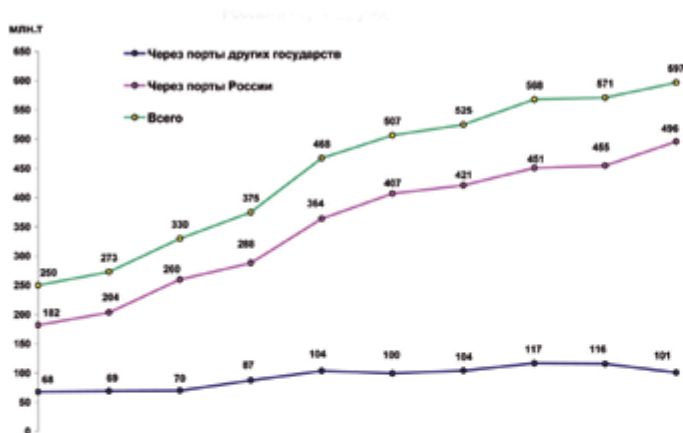
Парламентский статс-секретарь и координатор логистики федерального правительства Германии Андреас Шойер подчеркнул важность сотрудничества между странами, совместного опыта из недавнего прошлого, а также полученных на практике результатов. Он назвал Россию не только важнейшим экономическим партнером, но и перевалочным пунктом между Европой и Азией. С помощью футбольной метафоры он в шутку подчеркнул, что сидящий рядом с ним за трибуной датчанин Ларс Химмер, генеральный директор компании MAN Truck and Bus в России, наверняка управлял немецким промышленным флагманом иначе, чем сборная Дании в последнем матче против немцев: закрытая передача в последнем тайме. Только с идеями и качеством ведущих игроков можно достигнуть хороших результатов во всем мире. Химмер очень легко возразил с помощью цифр, данных и фактов по поводу развития и успехов «своей» компании в России, вызвав всеобщий интерес и заслуженные аплодисменты.

Михаил Брячак, недавно избранный первым заместителем председателя Комитета Государственной Думы по транспорту, подчеркнул важность Германии в качестве партнера для укрепления и дальнейшего развития логистической системы в России: для импорта, экспорта и транзита, для интеграции в мировые товарные потоки. И для вступления России во Всемирную торговую организацию (ВТО).

Андреас Шойер и Михаил Брячак поблагодарили BVL за активное участие и организацию данной конференции. По их словам, они будут рады присутствовать на следующей встрече в Берлине, которая пройдет с 17 по 19 октября, в рамках двадцать девятого Международного германского логистического конгресса. Россияне уже твердо запланировали участие своей делегации в этом конгрессе. Взаимный обмен опытом в сфере логистики будет продолжаться.

(Пресс-служба группы компаний LUNO)

Динамика объемов перевалки российских грузов через морские порты России и порты других государств



Предоставление информационно-аналитических материалов о перевозках грузов морским и речным транспортом России.

По морскому транспорту:

- обзоры перевозок грузов через морские порты России, Украины и стран Балтии;
- сведения о перевозках грузов через морские порты России по видам перевозок и укрупненной номенклатуре (в целом по отрасли и по регионам);
- сведения о перевалке крупнотоннажных контейнеров в морских портах России;
- анализ перевозок основных внешнеторговых грузов.

По речному транспорту.

- обзоры перевозок грузов речным транспортом России;
- анализ грузопотоков по внутренним водным путям.

Накопленная база данных позволяет проводить исследования и разрабатывать аналитические материалы, необходимые для выработки своевременных рекомендаций участникам транспортного процесса, способствующих слаженности их работы и достижения желаемых результатов.

Наши специалисты в кратчайшие сроки подготовят необходимую справочную информацию.

ЗАО «Морцентр-ТЭК» является надежным партнером и руководствуется такими принципами, как оперативность, достоверность, полнота и качество выполняемых услуг.

ЗАО «Морцентр-ТЭК»
109028, Россия, г. Москва,
Хохловский пер., дом 13, стр. 1
Телефон: (495) 933-88-36
Факс: (495) 937-75-67
эл. почта: Info@morcenter.ru
Web: <http://www.transrussia.net>

Организаторы

БИЗНЕС-ФОРУМ

**ПРОМЫШЛЕННЫЕ
ГРУЗЫ**

Металл Эксперт

Международная конференция Фрахт и Порты Балтийского бассейна



**26-28 сентября 2012, Парк Инн Прибалтийская
Санкт-Петербург, Россия**

Ключевые вопросы:

- Балтийское море как основной торговый маршрут для экспорта российской нефти и нефтепродуктов
- Производство сланцевой нефти (сланцевого масла) в США и его влияние на рынок танкеров и на местную торговлю на Балтике
- Мировой рынок контейнерной перевозки и обзор Балтийского региона (сети контейнерных линий; терминалы и порты)
- Состояние мирового фрахтового рынка навалочных сухогрузов и Балтийское море в фокусе – ожидания и прогнозы развития за период 2012/13
- Международный рынок леса: общий обзор, структура и тенденции отрасли
- Динамика морской торговли: возможное увеличение и снижение объемов грузопотоков
- Порты и развитие портовой инфраструктуры в регионе Балтийского моря

www.b-forum.ru

+38 056 794 33 94 conf@b-forum.ru +7 495 775 60 55

«СЕВЕРСТАЛЬ» ПРОДЛЕВАЕТ СОГЛАШЕНИЕ С HYUNDAI-KIA

ОАО «Северсталь», одна из ведущих в мире вертикально-интегрированных сталелитейных и горнодобывающих компаний, продлевает долгосрочное соглашение с компанией HYUNDAI-KIA.

Новое соглашение на поставку металлопроката Череповецкого металлургического комбината (входит в состав дивизиона «Северсталь Российская сталь») компании Hyundai, собирающей автомобили на заводе ООО «Хендэ мотор мануфактуринг рус» в Санкт-Петербурге, действует до конца 2012 года.

В 2012 году ЧерМК планирует поставить порядка 15.000 т автолиста для компании HYUNDAI-KIA, что более чем в 2 раза превосходит объемы, поставленные в 2011 году.

«Автолист ЧерМК используется при изготовлении лицевых и нелицевых деталей кузовов автомобилей всех моделей, производимых HYUNDAI-KIA в России: Solaris Sedan, Solaris HB, Kia Rio Sedan, Kia Rio HB, - говорит директор по маркетингу и продажам дивизиона «Северсталь Российская сталь» Дмитрий Горошков. - Уже сейчас «Северсталь» поставляет холоднокатаный металлопрокат для изготовления лицевой детали автомобиля Hyundai Solaris. В июле-августе мы планируем поставить пробные партии автолиста для производства лицевой детали автомобиля Kia Rio».

Кроме того, металлопрокат комбината используется для производства автомобилей марок Volkswagen, Renault, локализовавших свои производства в России.

(Пресс-служба компании)

НОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО КОРПОРАЦИИ ТЕХНОНИКОЛЬ

Корпорация ТехноНИКОЛЬ открыла в городе Юрга Кемеровской области новое производство по выпуску экструзионного пенополистирола под маркой XPS CARBON. Его мощность составит 300 тыс. кубических метров готовой продукции в год (планируется, что общий объем производства XPS всех производителей в 2012 году в России составит порядка 3,3 млн куб. м.). После запуска новых мощностей компания рассчитывает увеличить свою долю на рынке полимерной изоляции на 15%. Общая сумма инвестиций в проект составила порядка 450 млн рублей.

Технологическая линия по производству материалов под маркой XPS CARBON была создана за 11 месяцев с использованием современного оборудования немецкой компании Krauss Maffei Berstorff. Она будет выпускать изделия четырех основных типов: ТехноНИКОЛЬ XPS 30-280 CARBON Стандарт, ТехноНИКОЛЬ XPS 35-300

CARBON, XPS CARBON 45-500 и XPS CARBON Клин. Планируемая география поставок включает в себя регионы Западной, Центральной и Восточной Сибири.

«Мы сделали ставку на улучшение свойств продукции и обеспечение высокого сервиса при заказе нашей теплоизоляции, – комментирует операционный директор СБЕ «Полимерная изоляция» Корпорации ТехноНИКОЛЬ Василий Ткачев. – Запуск новых мощностей позволит нам существенно оптимизировать логистику нашей продукции в регионе. Мы сможем укрепить наши лидерские позиции на сибирском рынке за счет поставок инновационных материалов крупнейшим строительным организациям Сибири на самых выгодных условиях».

XPS CARBON – это экструзионный пенополистирол с наночастицами углерода, превосходящий по теплотехническим и прочностным параметрам большинство аналогичных материалов как на российском, так и на европейском рынках. Он предназначен для использования в промышленно-гражданском строительстве и используется в системах утепления кровель, фасадов, фундаментов и промышленных полов. Ранее производство XPS CARBON было налажено на заводах ТехноНИКОЛЬ в Рязани, Башкирии и Минеральных водах. До конца года планируется выпустить более 400 тыс. кубометров нового материала.

(Пресс-служба компании)

ПРОЕКТЫ ПРОИЗВОДСТВА СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

В Карачаево-Черкесской Республике планируется строительство нового цементного завода

Вблизи станицы Исправной Карачаево-Черкесской Республики (КЧР) планируется создание кластера по производству широкого спектра строительных материалов, - сообщил на встрече с главой республики Рашидом Темрезовым начальник Управления по недропользованию КЧР Юрий Карнаух. Ядром такого кластера должен стать крупный цементный завод. Выставить на аукцион месторождения цементного сырья и гипса на Исправненской площади намечено в 2013 году.

В настоящее время на месторождении за счет средств федерального бюджета ведутся геологоразведочные работы. Залогом успешной реализации проекта также является близкое расположение ранее разведанных месторождений каменного угля, огнеупорных глин, фарфорового камня, облицовочных и декоративных камней, базальта для минерального волокна. Тем не менее, для строительства кластера потребуется проложить железнодорожную ветку по правому берегу реки Большой Зеленчук протяженностью 55 км.

Второй кластер начинает складываться вблизи с.Курджиново на базе имеющихся поблизости месторождений цементного сырья, каменного угля, гипса, серпентинита, облицовочных камней. В состав кластера могут войти горно-химический комбинат по глубокой переработке серпентинита, цементный, гипсовый, камнерезный и дробильно-сортировочный заводы. Для вывоза готовой продукции потребуется проложить железнодорожную ветку Шедок-Курджиново по трассе ранее существующей «узкоколейки».

Салаватстекло построит завод листового стекла в Ростовской области

Председатель совета директоров ОАО "Салаватстекло" Радик Султанов на встрече с губернатором Ростовской области Василием Голубевым в рамках Петербургского международного экономического форума-2012 заявил о намерении компании построить на территории Ростовской области завод по производству листового стекла.

"Помощь региональных властей, в частности, необходима компании при решении вопросов предоставления земельного участка под строительство завода", - говорится в сообщении пресс-службы губернатора.

Ростовский Гардиан выпустит первое стекло в августе 2012 года

Крупнейший мировой производитель стекла – Guardian – заявил о сроках выпуска первой партии своей продукции в Ростовской области. В мае 2011 года началось строительство стекольного завода «Гардиан Стекло Ростов» в городе Красный Сулин Ростовской области. Завод, в строительство которого инвестируется 220 млн долларов, станет крупнейшим и самым современным предприятием корпорации Гардиан. Планируемая производственная мощность составит 900 тонн флоат-стекла в сутки. Также завод будет оснащен установкой по производству стекла с высокотехнологичными покрытиями. Ожидаемая дата выпуска первой партии стекла в августе 2012, стекла с покрытием - апрель 2013.

Это уже второй российский проект Гардиан Индастриз, ставший девятым европейским. Первый отечественный завод корпорации – «Гардиан Стекло Рязань» – был запущен в эксплуатацию в августе 2008 г. Теперь предприятие производит 800 тонн готовой продукции в сутки. В его строительство было инвестировано более 200 млн евро.

Маслянинский кирпичный завод в Новосибирской области увеличит мощность до 100 млн кирпичей в год

ЗАО фирма «Кирпичный завод» (МКЗ) достигло договоренности с Сибирским банком Сбербанка России об открытии кредитной линии. Предприятие планирует направить средства на

расширение производства и закупку нового оборудования. После проведения этих мероприятий мощность завода возрастет более чем в два раза.

Как сообщил заместитель председателя Сибирского банка Евгений Лобов, сделка находится в стадии оформления. Сумма кредита составит от 300 до 500 млн рублей.

Завод расположен в 180 км от Новосибирска и в значительном удалении от железной дороги, поэтому основная доставка продукции осуществляется автотранспортом. Автопарк предприятия насчитывает 17 грузовых единиц. По данным представителей завода, в 2011 году расходы на транспортировку составляли 1 рубль на единицу продукции.

Волма построит в Оренбурге завод сухих строительных смесей и пазогребневых блоков

19 июня запущено дробильное производство гипсового камня на «Волма-Оренбург». В церемонии принял участие губернатор Оренбургской области Юрий Берг. Это событие стало очередным шагом реализации подписанного осенью прошлого года Соглашения о социально-экономическом партнерстве между администрацией Оренбургской области и корпорацией «Волма».

В 2010 году Дубенский гипсовый рудник (ныне «Волма-Оренбург»), простаивавший 5 лет, был восстановлен и начал поставлять гипсовый камень для собственных нужд «Волма», а также на Новотроицкий цементный завод.

По словам председателя Совета директоров Корпорации «ВОЛМА» Юрия Гончарова, запасы гипса на Дубиновском руднике по АВС-1 составляют 18 млн тонн, при нормальной эксплуатации этих залежей хватит на 40 лет, а в категории АВС-2, по расчетам специалистов, 40 млн тонн.

В дальнейшем в соответствии с соглашением «Волма-Оренбург» будет выпускать до 120 тыс. тонн сухих смесей и около 480.000 м² пазогребневых плит в год, а также поставлять гипс и гипсовый камень в соседние области и возможно Казахстан.

На данный момент вложения «Волма» в модернизацию и инфраструктуру рудника уже составили 207 млн руб. Строительство производственного комплекса еще потребует инвестиций 928 млн руб.

В Оренбургской области запущено новое производство щебня

19 июня в Оренбургской области введен в эксплуатацию ООО «Медногорский щебень» (г.Медногорск). В церемонии принял участие губернатор области Юрий Берг.

Производственная мощность предприятия ООО «Медногорский щебень» составляет 5 миллионов тонн готовой продукции – строительного щебня в год. Запасы месторождения позволяют

вести разработку открытым способом на протяжении более 80 лет.

В настоящий момент на производстве заняты более 300 человек. В следующем году планируется удвоить их число за счет расширения транспортных мощностей предприятия. После выхода завода на полную мощность численность работников планируется довести до 900 человек.

(СМПРО, <http://www.cmprou.ru>)

В КИРОВСКУЮ ОБЛАСТЬ ИНВЕСТИРУЮТ БОЛЕЕ 25 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

Во время экономического кризиса 2008-2010 годов в стране и области множество известных бизнесменов и чиновников часто говорили о необходимости качественного экономического прорыва. В большинстве случаев такой «прорыв» ассоциировался с внедрением инноваций, с созданием новых высокотехнологичных, наукоемких производств. С наступлением экономической стабильности, как грибы после дождя, в СМИ стала появляться информация от крупных местных и федеральных компаний о достаточно амбициозных планах открыть и расширить свое производство в Кировской области. О необходимости инвестирования часто говорит и глава региона Никита Белых, и глава города Кирова Владимир Быков. Уже сейчас есть инвестпроекты, которые могут быть реализованы в светлом будущем.

Одним из самых ярких инвестпроектов стало решение компании «ИКЕА» построить в многострадальном Вятско-Полянском районе свою фабрику по производству стульев. Напомним, ранее «ИКЕА» уже была представлена в Кировской области компанией «Домостроитель» (г. Вятские Поляны), которую приобрела еще в 2009 году. Объем инвестиций в новую фабрику составляет более миллиарда рублей. Если планам суждено сбыться, то уже в следующем году Вятско-Полянский район получит более 1000 рабочих мест. Стоимость инвестпроекта — 1,3 миллиарда рублей.

Не менее амбициозными на этом фоне выглядят планы концерна ПВО «Алмаз-Антей». Через два года, в 2014 году, «Алмаз-Антей» планирует открыть в Кировской области новое предприятие по выпуску ракетных комплексов С-400, которое будет построено на площадке уже функционирующего завода «Авитек». Примечательно, что при создании предприятия мощности старого завода использоваться не будут. По оценкам, такой инвестпроект привлечет в регион около 10 млрд рублей и создаст 1500 рабочих мест. Стоит отметить, что это самое крупное вливание структур в Кировскую область за все постперестроечное время.

Еще одним заметным событием можно назвать заход в область корпорации «Роснано». И, надо сказать, очень кстати. Жители Кирова с самого

момента основания госкорпорации и по сей день сомневались, если не в самом существовании компании, то в эффективности ее деятельности. Всего из нашей области корпорации было представлено пять проектов, из которых был выбран только один — по производству вакцин и генно-инженерных препаратов с наноносителями. Инвестиции в проект составят около 4 млрд рублей.

Финансировать проект будет как ОАО «Роснано», так и группа компаний «Эпидбиомед». Строительство завода начнется уже в 2012 году в поселке Левинцы Оричевского района, а запуск производства запланирован на начало 2014 года. Кстате говоря, структура, управляемая Анатолием Чубайсом, обещает создать на новом заводе 300 рабочих мест, что является довольно внушительной цифрой для такого поселка, как Левинцы, население которого составляет 2,5 тысячи человек.

Местные компании не намного отстают от федеральных в деле внедрения инноваций. Так например, холдинг «Дороничи» инвестирует 470 млн рублей в проект «Комбинат готовых блюд». Новое предприятие будет изготавливать экологичные готовые блюда для диетического, детского и реабилитационного питания. Оборудование для комбината предоставит бельгийский партнер — компания Deliva. В апреле 2012 года к софинансированию проекта подключился «Сбербанк», открыв кредитную линию на 195 млн рублей, чтобы завершить реализацию к началу 2013 года.

Вообще, «Дороничи» в последнее время просто изобилует амбициозными идеями. Так например, при использовании банковских ресурсов ведется строительство сыродельного завода на базе бывшего ОАО «Силикат» в поселке Стрижи. Надо отметить, что организаторы хотят построить самый крупный в России сыродельный завод, а в последствии даже вывести новый бренд на международный уровень.

«Нововятский лыжный комбинат» реализует проект стоимостью почти 2 млрд рублей по реконструкции цеха ДСП для выпуска плит из низкосортной древесины, который по заявлениям руководства не имеет аналогов ни в России, ни в мире. Тем временем, «Галополимер» запускает производство перекиси водорода и фторопластов в Кирово-Чепецке, выделяя на эти цели чуть меньше 2 млрд рублей. Кроме того, до 2015 обещают все же осуществить запуск завода по производству препаратов крови «Росплазма», вложив в него еще 5 млрд рублей (это не считая тех 7 миллиардов, потраченных неизвестно на что).

Если верить всем заявленным планам, то в ближайшие пять лет Кировская область получит более 25 млрд рублей вложенных в инновационное производство, что звучит более чем оптимистично. Согласно анализу Правительства Кировской области, с января по апрель 2012 года освоено уже более 5 миллиардов рублей, инве-

стированных в область, что в полтора раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

*(Михаил Горбов, «Город Киров»,
http://www.gorodkirov.ru)*

ВТО СНИМАЕТ СТРУЖКУ

Лесоперерабатывающая отрасль России, существенно образом представленная производителями Северо-Запада, до сих пор медленно восстанавливается после кризиса. В среднем в 2011 году лесопереработка по всем сегментам в Ленобласти выросла на 20%.

Но это восстановление может существенно замедлиться конкуренцией с зарубежными производителями после вступления России в ВТО, ввозные пошлины для которых на ряд продукции будут снижены не менее чем на 10%. Серьезная конкуренция ждет те российские компании, которые реализуют масштабные инвестпрограммы, сроки окупаемости которых в пределах десяти лет.

Объем переработки древесины в 2011 году в Ленобласти составил 5,2 млн кубометров, что на 22% больше, чем в 2010 году (4,2 млн кубометров). В том числе было заготовлено 7,4 млн кубометров древесины (рост 21% к 2010 году), на 25% выросло производство бумаги — до 1,2 млн тонн, на 7% выросло производство химтермомассы — до 202 тыс. тонн, на 9% увеличилось производство гофрокартона — до 247 млн кв. м, на 10% — пиломатериалов (до 940 тыс. кубометров). С начала этого года объем производства в целлюлозно-бумажном производстве и издательской и полиграфической деятельности составил 29,1%, что обусловлено увеличением выпуска бумаги (82,4 тыс. тонн) на 5,5%, картона (75,3 тыс. тонн) на 27,7%, целлюлозы (122,4 тыс. тонн) на 18%.

По словам председателя комитета по природным ресурсам Ленинградской области Алексея Эглита, для того чтобы так называемый "кругляк" или пиловочник не вывозился за границу, в области обеспечены мощности для его переработки. "Сегодня в регионе перерабатывается около 4,5 млн кубометров пиловочника, что превышает ежегодно заготавливаемые объемы. Поэтому предприятия даже закупают сырье в соседних субъектах", — говорит Алексей Эглит.

В комитете по природным ресурсам правительства Ленинградской области констатируют, что объем переработки древесины в области растет в среднем на 20% в год в связи с наращиванием объемов действующих производств, таких как предприятие ООО "ММ-Ефимовский" и других. Среди крупнейших лесоперерабатывающих предприятий Ленобласти ООО "Свирь Тимбер", ООО "ММ-Ефимовский", ЗАО "СП "Экурус" (лесопиление), ЗАО "Интернешнл Пейпер", ОАО "Сясьский ЦБК", ООО "Выборгская лесопромышленная корпорация" (целлюлозно-бумажное

производство), ООО "Завод "Невский ламинат" (производство ДСтП, ЛДСтП), ООО "Выборгская лесопромышленная корпорация" (производство пеллет), ОАО "Лесплитинвест" (производство МДФ), а также ООО "Сведвуд Тихвин", ОАО "Приозерский ДФЗ" (производство мебели).

Медленное восстановление

"В 2011 году филиалы группы "Илим" (предприятия в Сибири и на Северо-Западе России) выпустили 2 млн 602 тыс. тонн продукции ЦБП. По сравнению с 2010 годом рост производства составил 4 процента, — говорит Артем Савко, директор по информации и общественным связям группы "Илим". — В том числе товарной целлюлозы произведен 1 млн 614 тыс. тонн, что на 3 процента превышает показатели предыдущего периода. На 2 процента увеличились объемы производства товарного тарного картона — до 714 тыс. тонн. Производство бумаги достигло 224 тыс. тонн, на 13,5 процента больше, чем в 2010 году". В первом квартале 2012 года филиал группы в Коряжме (Архангельская область) выпустил более 273 тыс. тонн целлюлозно-бумажной продукции (на 2% больше, чем в первом квартале 2011 года), филиалы группы в Братске и Усть-Илимске (Иркутская область) выпустили 363 тыс. тонн целлюлозно-бумажной продукции, что примерно соответствует уровню прошлого года. Артем Савко говорит, что на российском рынке продукции ЦБП ситуация несколько улучшилась по сравнению с четвертым кварталом 2011 года. "В ближайшем будущем она будет зависеть от общей обстановки в стране. Особенно от нее зависим картон — второй по значимости для компании продукт. Если говорить о внешних рынках, то, согласно прогнозу, сделанному нашими маркетологами, цены на все виды продукции компании должны медленно восстанавливаться. Однако в ближайшее время они все равно не достигнут значений 2011 года. Мы надеемся на восстановление цен в Китае — это, безусловно, может нам помочь", — рассказывает Артем Савко.

Лесопильный сектор и деревообработка в России восстанавливаются более высокими темпами, чем в Европе. "По отношению к 2010 году рост объемов производства пиломатериалов в 2011 году составил около 6,5 процента при общем объеме около 20 млн кубометров, — отмечает Святослав Бычков, директор по внешним коммуникациям Ilim Timber Industry (владеет лесопильными заводами в Сибири и в Германии). — Происходит это за счет более высокой загрузки мощностей, в том числе построенных в последние 2-3 года. Экспорт продолжает доминировать над внутренним рынком, что возможно при относительно низкой стоимости пиловочника в регионе. Сдерживающим фактором для развития лесопиления являются высокие транспортные тарифы и неразвитость инфраструктуры".

Обезопаситься

Около двух третей всей целлюлозы и картона России производят на Северо-Западе, их доля — более 50%. "Большинство компаний-лидеров расположено именно на Северо-Западе России, — говорит представитель пресс-службы Архангельского целлюлозно-бумажного комбината (АЦБК) Милена Авада. — Это семь производителей целлюлозы, входящих в десятку лидеров по России, и шесть из десяти крупнейших производителей бумаги. Котласский целлюлозно-бумажный комбинат, Архангельский целлюлозно-бумажный комбинат, "Монди Бизнес Пейпа", Сыктывкарский ЛПК, Кондопожский и Светогорский комбинаты". Ссылаясь на данные Министерства экономического развития России, госпожа Авада говорит, что увеличение производства промышленного производства в 2011 году в целом составило 4,7%, а по направлению "обработка древесины и производство изделий из дерева" — на 4% к 2010 году. "При этом рост в целлюлозно-бумажном комплексе составил 4,4 процента и произошел главным образом за счет сегмента гофрокартона и упаковки из него (на 4,5 процента) и тарного картона (на 5,2 процента)", — говорит она. На АЦБК считают, что в целом динамика производства в целлюлозно-бумажной промышленности свидетельствует о том, что тенденция спада в отрасли преодолена, наблюдается процесс восстановления объемов производства, сопровождающийся усилением конкурентной борьбы между производителями.

"Экономический рост в России определяется высокими мировыми ценами на нефть. Поэтому существует высокая степень риска наступления кризиса в экономике страны в случае обвала мировых цен, — рассказывает Милена Авада. — Для снижения влияния экономического кризиса на деятельность лесозаготовительных предприятий АЦБК совместно с основным поставщиком лесосырья ООО ПКП "Титан" разработал план мероприятий по стабилизации объемов поставок древесного сырья. АЦБК в 2012 году инвестирует средства в лесозаготовительные предприятия группы ООО ПКП "Титан" в форме долгосрочных займов на реализацию инвестиционных программ леспромхозов, которые позволят вести круглогодичную заготовку и вывозку древесины".

Инвестиционные риски

Но основной проблемой почти все участники лесоперерабатывающего сектора считают влияние на отрасль вступление России в ВТО. "Сегодня практически весь пиловочник перерабатывается на российских предприятиях, но с вступлением в ВТО возможно увеличение доли экспортных поставок — в первую очередь в Финляндию. В долгосрочной перспективе это повлечет расширение лесозаготовки, но на ко-

ротком отрезке может вызвать рост цен на пиловочник в России и его дефицит", — опасается Святослав Бычков. Артем Савко добавляет, что при вступлении в ВТО предполагается снижение ввозной таможенной пошлины на ряд позиций с 15 до 5%, в том числе на мелованную бумагу. "Такое развитие событий при наличии избыточных мощностей по производству этой продукции в Европе (около 1 млн тонн) может привести к препятствиям в завоевании доли внутреннего рынка и к увеличению сроков окупаемости реализованных в России инвестиционных проектов. Соответственно, это может осложнить ситуацию для тех компаний, которые уже ведут строительство, и для тех, кто планирует это сделать в ближайшее время", — рассуждает он. Он считает, что вступление России в ВТО в долгосрочной перспективе может положительно повлиять на ситуацию на внутреннем рынке, но будет важно поддержать те компании, которые уже инвестировали значительные средства в создание на территории России новых конкурентных отечественных производств продукции с высокой добавленной стоимостью или собираются это сделать в ближайшее время. "Наша отрасль очень капиталоемкая, а сроки окупаемости проектов превышают 8-10 лет, поэтому снижение пошлин без переходного периода может серьезно ударить по внутренним производителям новых видов продукции, которые только начинают выход на рынок", — говорит он.

В Ленобласти реализуются два инвестиционных проекта, включенных Минпромторгом России в перечень приоритетных: организация производства белой химико-термомеханической массы мощностью 200 тыс. тонн в год, реализуемого ЗАО "Интернешнл Пейпер", и лесопильное производство мощностью 338 тыс. кубометров в год, реализуемое ООО "ММ-Ефимовский". Помимо этого на согласовании для включения в этот перечень приоритетных инвестиционных проектов находится концепция ООО "Выборгская лесопромышленная корпорация" для реализации инвестиционного проекта "Создание лесоперерабатывающего комплекса по производству древесных гранул (пеллет) мощностью 1 млн тонн в год в Выборгском районе Ленобласти".

По мнению Милены Авады, вступление России в ВТО летом 2012 года дает дополнительные возможности зарубежным поставщикам, но усложнит положение отечественных целлюлозно-бумажных комбинатов. "Отрасль в сегменте производства целлюлозы за последнее десятилетие стала высоко консолидирована, менее — в сегменте производства картона, бумаги. Со вступлением России в ВТО ожидается дополнительное выбытие мощностей", — говорит она.

*(Ирина Бычина, «Коммерсант»,
<http://www.kommersant.ru>)*

*«Если вас не заметили, вы остаётесь ни с чем.
Вам нужно чтобы вас заметили, но без криков и обмана»*

Лео Бернетт



**График выхода журнала «Контейнерный бизнес»
в 2012 году**

Апрель	Июнь	Сентябрь	Декабрь
--------	------	----------	---------

**График выхода бюллетеня «Контейнерный бизнес»
в 2012 году**

14 февраля	28 февраля	15 марта	29 марта
16 апреля	30 апреля	15 мая	29 мая
14 июня	28 июня	16 августа	30 августа
13 сентября	27 сентября	15 октября	29 октября
15 ноября	29 ноября	13 декабря	27 декабря

Телефон: +7 (812) 969-66-00
Эл. почта: editor@transteka.ru
www.containerbusiness.ru

“Контейнерный бизнес. Бюллетень” является приложением и неотъемлемой частью журнала “Контейнерный бизнес”
Издание зарегистрировано Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства
в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.
Свидетельство о регистрации ПИ №ФС77-21131 от 8 июня 2005 г.

Учредитель: Нильский Н. Н.
Издатель: ООО «КБЖ»
Директор: Цыркунова С.П.