

ОБОРОН **ЛОГИСТИКА**

КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

№2 (2018)

www.obl.ru

ТЕХНОЛОГИИ

АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ
ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА
УПРАВЛЕНИЯ АВИАЦИОННЫМИ
ПЕРЕВОЗКАМИ

СТР. 20

ТЕХНИКА

СПАРТА IV — ГАРАНТ ДОСТАВКИ
ГРУЗОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

СТР. 23

ПЕРСПЕКТИВА

СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ БАЗЫ
ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ

СТР. 41



ТЕМА НОМЕРА:

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК — ТЕРРИТОРИЯ НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

СТР. 08



МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



**21-26 августа 2018 г.
КВЦ «ПАТРИОТ»**

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ
ФОРУМ «АРМИЯ-2018»**

РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА — ЭТО НАШ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРИОРИТЕТ НА ВЕСЬ XXI ВЕК.

**Путин Владимир Владимирович,
Президент Российской Федерации**



«Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока остаётся национальным приоритетом. Один из трендов — формирование благоприятных условий для ведения бизнеса и привлечение инвестиций.

Чтобы у бизнеса была возможность быстро и дешево доставлять свою продукцию из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и назад, в другие регионы, на Дальнем Востоке прокладываются новые транспортные коридоры и наращиваются портовые мощности. Привлечение инвестиций позволит осуществить

комплексное развитие транспортной инфраструктуры, осуществить модернизацию морских и воздушных портов на Дальнем Востоке, развивать трансконтинентальные железнодорожные маршруты.

Уверен, что вместе мы достойно решим задачи по обеспечению устойчивого, сбалансированного, гармоничного роста Дальневосточного региона, добьемся его процветания, а результаты совместной работы бизнеса и государственных структур превратят Дальний Восток в важнейший логистический узел.»



УДАЛЕННЫЙ ОТ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ И МАЛОНАСЕЛЕННЫЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РЕГИОН С СУРОВЫМИ КЛИМАТИЧЕСКИМИ УСЛОВИЯМИ, ГРАНИЧАЩИЙ С ТРЕМЯ КРУПНЕЙШИМИ ДЕРЖАВАМИ МИРА, БЫЛ И ОСТАЕТСЯ В ЗОНЕ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. ЗАЩИТА НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ В ЭТОМ РЕГИОНЕ — НАША СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА.

**Шойгу Сергей Кужугетович,
Министр обороны
Российской Федерации**



08



11



18



20

06 ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

ТЕМА НОМЕРА

08 ДАЛЬНИЙ ВОСТОК — ТЕРРИТОРИЯ НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

09 МЫС НАЗИМОВА — ОПОРНАЯ ТОЧКА РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ

11 КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ

13 ЗАПСИБГАЗПРОМ — ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА КУРИЛЬСКИХ ОСТРОВАХ

МНЕНИЕ

15 К.А. СТЕПАНЬЯН, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПАО «СОВФРАХТ» ПО МОРСКИМ И РЕЧНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

16 С.В. КОСТЯН, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ООО «ГАРАНТ ИНТЕРМОДАЛ»

17 В.В. БАКАЕВ, СОВЕТНИК ПРЕЗИДЕНТА ПАО «ДВМП»

ОПЫТ

18 РЕАЛИЗАЦИЯ ПЕРВОГО ПРОЕКТА КОМПЛЕКСНОЙ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ АВИАПЕРЕВОЗКИ

ТЕХНОЛОГИИ

20 АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ АВИАЦИОННЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ (АЛИСА)

ТЕХНИКА

23 «СПАРТА IV» — ГАРАНТ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

28 «БЕЛЫЕ КОРАБЛИ» ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ

МАРШРУТЫ

26 ГЕОГРАФИЯ МАРШРУТОВ ГК «ОБОРОНЛОГИСТИКА»

23



30



33



38

**ПРОИЗВОДСТВО**

- 30** ПРОИЗВОДСТВО ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ИЗДЕЛИЙ
- 33** ПРОИЗВОДСТВО МЕБЕЛИ

ИНФРАСТРУКТУРА

- 36** ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ И ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ОТ КАЛИНИНГРАДА ДО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

ИНФРАСТРУКТУРА

- 38** АО «ОБОРОНАВИАХРАН» — НОВОЕ ЗВЕНО В ГРУППЕ КОМПАНИЙ «ОБОРОНЛОГИСТИКА»

СОТРУДНИЧЕСТВО

- 41** СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ БАЗЫ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ
- 42** ПЕРЕВОЗКА ПРОЕКТНЫХ ГРУЗОВ
- 45** PRIORITY

46 IN THE FIRST PERSON**48 COVER STORY**

FAR EAST — TERRITORY OF NEW OPPORTUNITIES

FLEET

- 49** SPARTA IV — GUARANTEES CARGO DELIVERIES IN THE FAR EAST
- 50** FLEET OF OBORONLOGISTICS GROUP OF COMPANIES

Корпоративный журнал Группы компаний «Оборонлогистика»
 Адрес: 115172, Россия, г. Москва, ул. Гончарная, д. 28
 Телефон: +7 (499) 608-89-93
 факс +7 (499) 608-90-03
 Электронная почта: info@obl.ru





Уважаемые коллеги!

Рад приветствовать Вас на страницах очередного выпуска корпоративного журнала группы компаний «Оборонлогистика»!

По сложившейся традиции издание освещает основные направления деятельности компании и наиболее интересные проекты, а также темы, значимые для всех участников рынка транспортной логистики.

Так, темой этого номера является развитие транспортно-логистической инфраструктуры одного из драйверов российской экономики — Дальнего Востока, где открываются колоссальные перспективы и возможности для развития бизнеса.

Дальний Восток — стратегически важная территория для нашей страны. Здесь сосредоточены геополитические, экономические и военные интересы российского государства. А для бизнеса — это, прежде всего, территория новых возможностей. Это наглядно показывает успешный опыт компаний — резидентов Территорий опережающего развития и Свободного порта Владивосток, реализующих на Дальнем Востоке инвестиционные проекты на общую сумму более 3,7 триллиона рублей частных инвестиций.

При этом развитие транспортной инфраструктуры — это ключевая задача государства, без решения которой невозможно создать комфорт-

ЭФФЕКТИВНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СТРУКТУР И БИЗНЕСА СПОСОБСТВУЕТ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА.

ОСНОВОЙ ИНТЕГРАЦИИ ЯВЛЯЕТСЯ КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, КОТОРАЯ ПОЗВОЛИТ ПРЕВРАТИТЬ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В ВАЖНЕЙШИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ УЗЕЛ, СОЕДИНЯЮЩИЙ СТРАНЫ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА И ЕВРОПУ.

ные условия для ведения бизнеса, притока инвестиций и запуска новых производств.

В настоящее время экономический рост регионов Дальнего Востока (а темпы этого роста опережают средние показатели по стране) требует существенного увеличения пропускной способности автомобильных, железных дорог и морских портов, а также создания специальных логистических мощностей по стыковке различных видов транспорта.

Группа компаний «Оборонлогистика», работая в структуре Минобороны России, активно присутствует в дальневосточном регионе и ведет свою деятельность в сегментах транспортной и складской логистики, проектирования объектов военной и гражданской инфраструктуры, а также производства строительных материалов и конструкций с доставкой их на удаленные территории.

В городах Хабаровск, Уссурийск и Владивосток расположены складские и производственные базы «Оборонлогистики», оснащенные открытыми и закрытыми складами, подъездными автомобильными и железнодорожными путями, погрузочно-разгрузочной техникой и оказывающие полный комплекс услуг по хранению, перевалке и переработке грузов. Во Владивостоке наши объекты находятся в непосредственной близости к морскому порту.

Для решения специальных задач в интересах Минобороны России на Дальнем Востоке в 2016 году была со-

здана дочерняя структура «Оборонлогистики» — судоходная компания ООО «СК-Восток», которая успешно функционирует в административном центре Приморского края — г. Владивостоке.

По поручению Президента Российской Федерации специально для удовлетворения потребностей Минобороны России по гарантированной доставке грузов различного назначения на удаленные территории Дальнего Востока, включая Курильскую островную зону, в состав флота «Оборонлогистики» в 2018 году был введен новый универсальный сухогруз «СПАРТА IV» под флагом Российской Федерации.

Судно «СПАРТА IV» имеет дедевейт более 8 тыс. тонн и позволяет осуществлять перевозку контейнерных и генеральных грузов, включая опасные грузы различных классов, а также негабаритную технику и проектные грузы. Наличие у судна двух собственных погрузочных устройств грузоподъемностью по 55 тонн позволяет осуществлять доставку, погрузку и выгрузку грузов в портах Дальнего Востока, не имеющих собственной крановой механизации. В настоящее время судно работает на регулярной грузовой линии «ОБЛ Ориент Лайн», соединяющей порты Владивосток и Восточный с Магаданом.

Для эффективной работы на Дальнем Востоке наращивается собственный контейнерный парк судоходной компании «СК-Восток».

Особенностью работы Группы компаний «Оборонлогистика» в регионах Дальнего Востока является не только наличие своих логистических мощностей, но и формирование собственной грузовой базы, примером чего служит работа «350 Завода железобетонных изделий» в г. Владивосток (в структуре АО «1470 УМТО», дочерней компании «Оборонлогистики»).

Комплексные контракты на производство и доставку железобетонных изделий на остров Сахалин, п-ов Камчатка, острова Курильской гряды и в Магадан выполняются в интересах ОАО «Запсибгазпром», ООО «Регион» и других строительных организаций. Одним из крупнейших заказчиков продукции «350 Завода

вых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы).

«Оборонлогистика» намерена активно участвовать в развитии существующей и создании новой транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке, в том числе с целью обеспечения возможности перевалки грузов, поставляемых в страны Юго-Восточной Азии в рамках военно-технического сотрудничества, что позволит диверсифицировать каналы поставки российского вооружения и военной техники.

В этом заинтересованы крупнейшие производители российской продукции военного назначения и государственный посредник в обла-

Значительная удаленность Дальнего Востока от центральной части России, а также недостаточно развитая сеть наземных путей сообщения диктует необходимость развития воздушных авиаперевозок и необходимой для этого инфраструктуры.

В структуре холдинга «Оборонлогистика» в 2018 году учреждено дочернее общество ООО «ОБЛ-Сервис», специализирующееся на выполнении всестороннего обеспечения воздушных грузовых перевозок, особенно негабаритных и специальных грузов.

Только в первом полугодии 2018 г. силами ООО «ОБЛ-Сервис» выполнено восемнадцать операций по взлету-посадке судов типа Ан-124 «Руслан» на шестнадцати аэродромах, в том числе аэропортах Владивостока и Хабаровска.

Таким образом, Группа компаний «Оборонлогистика» уже сегодня активно участвует в экономике Дальнего Востока и намерена стать в регионе узнаваемым брендом — символом активного и успешного игрока рынка транспортно-логистических услуг!

Филатов Антон Вячеславович,
генеральный директор
ООО «Оборонлогистика»

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ДЛЯ БИЗНЕСА — ЭТО, ПРЕЖДЕ ВСЕГО, ТЕРРИТОРИЯ НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

ЖБИ» является компания «Русагро», активно развивающая свою деятельность на Дальнем Востоке.

В настоящее время растущие потребности внешнеторгового оборота России и обеспечение международного транзита через Дальний Восток привели к дефициту порто-

сти военно-технического сотрудничества — АО «Рособоронэкспорт» — ключевой заказчик транспортных услуг «Оборонлогистики».

Еще одним направлением стратегического развития для холдинга «Оборонлогистика» является работа на рынке грузовых авиаперевозок.

ГРУППА КОМПАНИЙ «ОБОРОНЛОГИСТИКА»



Оказание полного спектра транспортно-логистических услуг связанных с доставкой грузов военного и гражданского назначения (включая опасные и негабаритные) морским, воздушным, автомобильным и железнодорожным транспортом (включая мультимодальные перевозки)



Новороссийск

Организация осуществляет грузовые перевозки морским транспортом в акваториях Черного и Средиземного морей



Архангельск

Основной функцией дочерней компании является доставка грузов и пассажиров в Арктическую зону РФ



Санкт-Петербург

Основным направлением деятельности является осуществление морских перевозок в акватории Балтийского моря



Владивосток

Компания специализируется на осуществлении грузовых перевозок в Дальневосточном федеральном округе РФ



Специализируется на выполнении мультимодальных грузовых перевозок «под ключ» с возможностью отслеживания грузов в режиме реального времени. Приоритетным направлением деятельности являются воздушные перевозки



Профиль компании — предоставление комплекса транспортно-экспедиторских услуг по перевозке грузов автомобильным транспортом внутри Российской Федерации и за ее пределами



Москва, Московская обл., Ленинградская обл., Владимирская обл., Екатеринбург, Самара, Ростов-на-Дону, Энгельс, Мурманск, Чита, Хабаровск, Уссурийск, Владивосток

Предлагает полный комплекс услуг по ответственному хранению и обработке грузов, кросс-докингу, комплектации заказов, отправке и доставке грузов



АО «ОборонАвиаХран»

Московская область, р.п. Б. Вяземы

Индустриальный парк предоставляет условия для аренды, надежного хранения, размещения складов или производства на своей территории

г. Москва, ул. Гончарная, д. 28, тел. +7 (499) 608-89-93, info@obl.ru, www.obl.ru

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК — ТЕРРИТОРИЯ НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

ЗА ПОСЛЕДНИЕ 5 ЛЕТ ДОЛЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА В ОБЩЕРОССИЙСКОМ ОБЪЕМЕ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ УВЕЛИЧИЛАСЬ В 15 РАЗ — С 2% ДО 30%. ПО ИТОГАМ 2017 ГОДА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК СТАЛ ЛИДЕРОМ СРЕДИ РЕГИОНОВ РОССИИ ПО РОСТУ ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ. КРОМЕ ТОГО, РЕГИОН В ДВАТРИ РАЗА ОПЕРЕЖАЕТ ДРУГИЕ СУБЪЕКТЫ РФ ПО РЯДУ ВАЖНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ — ИНДЕКСУ РОСТА СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА, ПРОМЫШЛЕННОСТИ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРИРОСТУ ИНВЕСТИЦИЙ. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ, РЕСУРСНЫЙ, ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛЫ РЕГИОНА НАСТОЛЬКО ВЕЛИКИ, ЧТО РЯД ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ — В ИХ ЧИСЛЕ СУДОСТРОЕНИЕ И СУДОХОДСТВО — ПОЛУЧАЮТ МОЩНЫЙ ИМПУЛЬС ДЛЯ РОСТА.

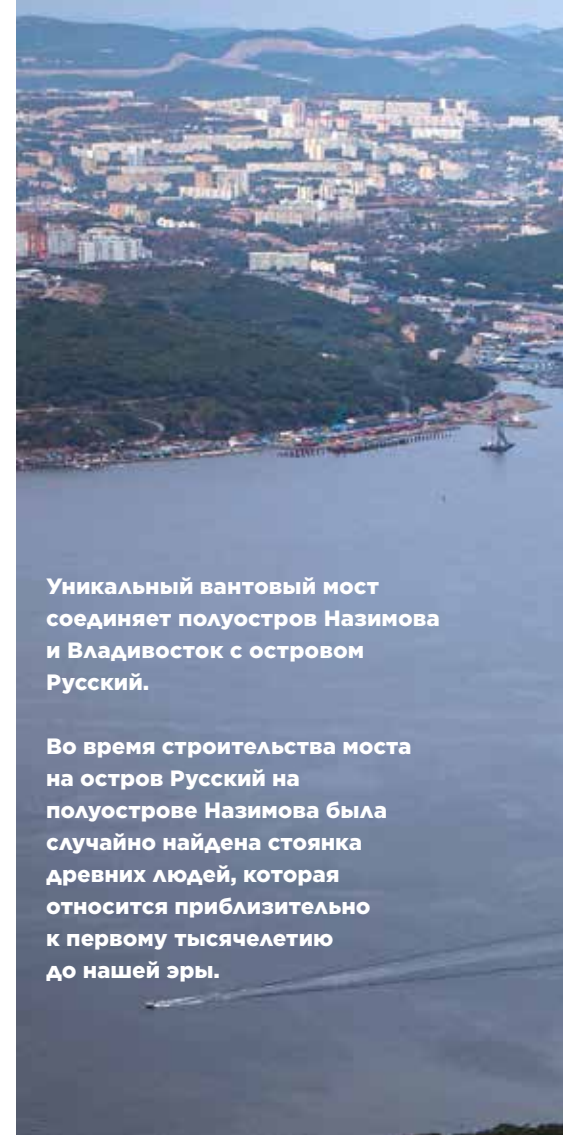
Особая роль портов Дальнего Востока для экономики как региона, так и страны в целом, обусловлена, прежде всего, географическим положением и транспортно-логистическими возможностями. Регион имеет широкий выход к морям Северного и Ледовитого океанов, морскую границу с США и Японией. Порты Тихоокеанского бассейна находятся вблизи быстро развивающихся стран региона АТР (Китая, Японии, Южной Кореи), с которыми Россия стремится укрепить торгово-экономические и политические связи. Через порты Дальнего Востока осуществляется транспортировка нефти, угля, алюминия, леса, рыбы и морепродуктов на экспорт и для внутренних нужд России. Грузы с территории России попадают через порты региона в более чем 25 стран мира.

На Дальневосточном бассейне расположены 22 российских морских порта. Владивосток, Находка, Восточный и другие порты Дальнего Востока — это современные хабы

с развитым рынком услуг морского снабжения на высоком международном уровне.

Однако растущие потребности внешнеторгового оборота России и обеспечение международного транзита через Дальний Восток привели к дефициту портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов. В 2017 году трафик в портах Дальнего Востока вырос на 25%, в большинстве из них также наблюдался существенный прирост перевалки грузов.

Для развития транзитных возможностей Дальнего Востока уже разработаны проекты международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2». Коридор «Приморье-1» связывает китайский Харбин, столицу провинции Хэйлуцзян, с российскими портами Владивосток, Находка и Восточный в Приморском крае. «Приморье-2» представляет собой маршрут от приграничного китайского города Хуньчунь до расположенных неподалеку рос-



Уникальный вантовый мост соединяет полуостров Назимова и Владивосток с островом Русский.

Во время строительства моста на остров Русский на полуострове Назимова была случайно найдена стоянка древних людей, которая относится приблизительно к первому тысячелетию до нашей эры.

сийских портов Посыет и Зарубино. Согласно «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года», разработанной ФГУП «Росморпорт» по поручению Минтранса РФ, с 2015 до 2025 года мощности портов Дальневосточного бассейна должны вырасти практически на 40% и составить более 340 млн.тонн.

В течение ближайших 10–12 лет, как ожидается, Дальний Восток может стать ключевым регионом для российского судоходства и полноправным участником международного рынка транзитных перевозок в Азии.

«Оборонлогистика» намерена активно участвовать в развитии существующей и создании новой транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке, в том числе для развития направления перевалки грузов, поставляемых в страны Юго-Восточной Азии в рамках военно-технического сотрудничества, что позволит диверсифицировать каналы поставки российского вооружения и военной техники.



МЫС НАЗИМОВА — ОПОРНАЯ ТОЧКА РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ

ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ПОРТЫ НА ПРОТЯЖЕНИИ ПОСЛЕДНИХ НЕСКОЛЬКИХ ЛЕТ ДЕМОСТРИРУЮТ УВЕРЕННЫЙ РОСТ КАК В ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНОМ, ТАК И В КАБОТАЖНОМ СООБЩЕНИЯХ. НА ФОНЕ РОСТА ГРУЗОПОТОКА СЛОЖИЛСЯ ДЕФИЦИТ ПЕРЕВАЛОЧНЫХ МОЩНОСТЕЙ В ПОРТАХ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА, И В ЦЕЛЯХ РАСШИРЕНИЯ СПЕКТРА УСЛУГ КОМПАНИИ, А ТАКЖЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕСПЕРЕБОЙНОЙ РАБОТЫ МОРСКОГО СЕГМЕНТА БИЗНЕСА ООО «ОБОРОНЛОГИСТИКА» ПОЯВИЛАСЬ НЕОБХОДИМОСТЬ В РАЗВИТИИ СТИВИДОРНОГО НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ. МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ НА МЫСЕ АРТУР ПОЛУОСТРОВА НАЗИМОВА МОЖЕТ СТАТЬ ОПОРНОЙ ТОЧКОЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ.

В настоящее время ООО «Оборонлогистика» и ФГУП «Дирекция по строительству в Дальневосточном федеральном округе», под управлением которой находится терминал, реализуют совместный проект по организации транспортно-логистического комплекса. В рамках реализации проекта ФГУП «Дирекция по строительству в Дальневосточном федеральном округе» эксклюзивно предоставляет стивидорные услуги для ООО «Оборонлогистика», а ООО «СК-Восток» — дочернее общество ООО «Оборонлогистика» оказывает услуги портового агента для третьих лиц на основании договора эксклюзивного агентирования.

Общая площадь порта составляет — 70021 кв.м. На территории порта расположены производственно-складские помещения и площад-

ки открытого хранения. Терминал специализируется на переработке генеральных и контейнерных грузов, при этом имеется возможность работать как с грузами, которые традиционно перевозятся в контейнерах, так и такими номенклатурами, как зерновые и химические грузы, обычно перевозимыми навалом.

На территории объекта имеются железнодорожные подъездные пути, находящиеся на балансе и обслуживании владельца, состоящие из 5 железнодорожных отрезков общей протяженностью 947 м и общей вместимостью 64 условных вагона. Железнодорожная станция примыкания — Гайдамак. Наличие железнодорожных подъездных путей и прямого выхода на федеральную автомобильную трассу обеспечивает беспрепятственный завоз и вывоз груза, что позволяет организовать качественный процесс передачи груза с морского транспорта на сухопутный и в обратном направлении.



Длина причального фронта составляет 302,8 м, глубина у причалов — от 6 до 9 м, покрытие причала — бетон-асфальт, допустимая нагрузка на причал — 10 т/кв.м. Характеристики причалов позволяют принимать суда с осадкой до 9 метров, что дает возможность выполнять все стоящие перед компанией на данном этапе задачи.

Терминал оснащен всей необходимой для оказания услуг грузоподъемной техникой и оборудованием (краны грузоподъемностью 36-80 тонн, ричстакер — 45 тонн), что обеспечивает накопление судовых партий и высокие нормы погрузки-выгрузки.

В настоящее время грузовая база терминала ограничена грузами, следующими в каботажном сообщении, в том числе в рамках открытого ООО «Оборонлогистика» линейно-

го сервиса на маршруте Владивосток-Магадан. Наличие морского терминала в контуре группы компаний «Оборонлогистика» играет важную роль в организации процесса доставки грузов в Арктическую и Курильскую островную зоны.

В ближайшей перспективе на терминале планируется организация пункта пропуска через государственную границу и постоянной зоны таможенного контроля. По завершении организационных мероприятий терминал сможет оказывать полный спектр услуг, связанных с переработкой грузов, в том числе экспортно-импортной номенклатуры.

С точки зрения перспективного развития имеется возможность увеличения перерабатывающих мощностей терминала за счет организации тылового склада на территории АО «1470 УМТО» — дочерней компании ООО «Оборонлогистика». Данный участок находится в 1,5 км от терминала по федеральной трассе и распола-

гает площадью 2,6 Га, а также железнодорожными подъездными путями.

Таким образом, уже сегодня работа через терминал на мысе Назимова может обеспечить потребности компании в перевозках грузов как в интересах Министерства обороны Российской Федерации, так и гражданских грузов. В условиях интенсивного развития Дальнего Востока возможности терминала будут гарантированно востребованы, а профессиональное оперирование терминалом, выстраивание четких процессов переработки грузов и взаимодействия на стыке морского и сухопутного транспорта обеспечит высокое качество предоставляемых услуг и эффективное развитие грузоперевозок группы компаний «Оборонлогистика» в Дальневосточном регионе.



Павел Николаевич Назимов
(1829-1902)

Адмирал флота, командующий Тихоокеанской эскадрой, кругосветный путешественник, исследователь залива Петра Великого. Окончил Морской корпус.

В 1848-52 плавал на Балтийском море.

В 1852-53 на транспорте «Двина» перешел к берегам Камчатки.

В 1854-57 служил на Балтике.

В 1858-61 находился в составе русского консульства в Японии.

В 1860 основал первый русский пост в заливе Посьета (Новгородский).

В 1870-76, командуя корветом «Витязь», перешел в Тихий океан, руководил гидрографическими работами в заливе Астролябия на Новой Гвинее.

В 1876-82 на фрегате «Минин» плавал на Средиземном море и в Тихом океане.

В 1883-89 командовал отрядами кораблей и эскадрами на Балтийском море.

В 1889-91 в пятый раз побывал в дальневосточных морях, командовал эскадрой Тихого океана.

В 1892-98 — начальник Главного гидрографического управления. За службу Павел Николаевич был награжден орденами: Святого Александра Невского, Белого Орла, Св. Владимира 2-й степени, св. Анны 1-степени, Св. Станислава 1-й степени. Кавалер японского ордена Восходящего солнца 4 —ой степени, португальского ордена Христа со звездой.

Именем мореплавателя названа бухта, губы и острова на Новой земле в Баренцевом море, бухта на острове Путятина, его имя носит маяк на острове Назимова в заливе Посьета и коса в бухте Рейд Паллада.

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ



ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ЯВЛЯЕТСЯ НАИБОЛЕЕ ПЕРСПЕКТИВНЫМ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ВО-ПЕРВЫХ, ЭТО — ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КНР, ОДНИМ ИЗ САМЫХ КРУПНЫХ ТОРГОВЫХ ПАРТНЕРОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. ВО-ВТОРЫХ, ЭТО — ПЕРЕВОЗКИ В КАБОТАЖНОМ СООБЩЕНИИ НАЗНАЧЕНИЕМ НА ПОРТЫ САХАЛИНА, ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ, МАГАДАН. ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ СОСТАВЛЯЮТ БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ ОТ ОБЩЕГО ОБЪЕМА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА НЕДАВНО ОТКРЫВШЕЙСЯ КАБОТАЖНОЙ МОРСКОЙ ЛИНИИ «ОБЛ ОРИЕНТ ЛАЙН», КОТОРАЯ СВЯЗЫВАЕТ ПОРТЫ ВЛАДИВОСТОК И МАГАДАН. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА ЛИНИИ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ДОЧЕРНЯЯ КОМПАНИЯ ООО «ОБОРОНЛОГИСТИКА» — СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ ООО «СК-ВОСТОК», КОТОРАЯ УСПЕШНО ФУНКЦИОНИРУЕТ В Г. ВЛАДИВОСТОК.

Контрейнерные перевозки — один из наиболее эффективных способов доставки тарно-штучных грузов на значительные расстояния. В контейнерах перевозится широкая номенклатура промышленных грузов, включая оборудование, автомобили, комплектующие, товары народного потребления, продовольственные товары и пр. Все большее развитие получают перевозки навалочных грузов в контейнерах.

В Дальневосточном регионе осуществляет свою деятельность дочерняя компания ООО «Оборон-

логистика» — ООО «СК-Восток». Деятельность компании охватывает все виды грузовых перевозок и обеспечивает полный комплекс транспортных услуг. Одним из направлений деятельности ООО «СК-Восток» является обслуживание недавно открывшейся каботажной морской линии «ОБЛ Ориент Лайн», которая связывает порты Владивосток и Магадан.

Базой перевозок по маршруту Владивосток-Магадан являются грузы, обеспечивающие жизнедеятельность населения и промышленное производство районов Магаданской

области и граничащих с ней районов Чукотского автономного округа. Объекты, возводимые в рамках программ по развитию региона в области энергетики, промышленности, транспортного и жилищного строительства, снабжаются материалами, техникой и оборудованием преимущественно через порт Магадан с доставкой до пункта назначения автомобильным транспортом.

Среди наиболее крупных объектов: строительство Усть-Среднеканской ГЭС и линий электропередач для обеспечения электроэнергией

СТАТИСТИКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2018 ГОДА*

Объем железнодорожных перевозок грузов в контейнерах: 2,07 млн. ДФЭ — прирост 11,9%; 19,7 млн. тонн — прирост 9,7%.



* по оперативным данным ОАО «РЖД»

потребителей горнодобывающей отрасли, завершение строительства высоковольтной линии «Усть-Омчуг – Омчак Новая» протяженностью 120 км, строительство высоковольтной линии «Билибино-Песчанка», реконструкция аэропортовых комплексов, а также строительство участков автомобильной дороги «Омолон – Анадырь» с подъездами до Билибино, Комсомольского, Эгвекинота.

Территории Магаданской области и Чукотского автономного округа расположены в двух зонах Крайнего Севера: тундры и лесотундры и отличаются суровым климатом. Для этой зоны характерны избыточное увлажнение, холодное лето, снежная зима. Почти вся территория расположена в зоне вечной мерзлоты. Резкая смена погоды, частые штормы, сильные морозы, густые туманы, продолжительные метели, обильные осадки отрицательно сказываются на многих сторонах деятельности предприятий и организаций. При критических сочетаниях температуры воздуха и скорости ветра, вызывающих неблагоприятное влияние на организм человека, ограничиваются или прекращаются работы на открытом воздухе.

Учитывая климатические условия и недостаточную развитость до-

рожной инфраструктуры, доставку грузов к местам назначения, а также время проведения строительных и монтажных работ необходимо тщательно планировать заранее.

Для проведения комплексного планирования работ по возведению объектов в отдаленных регионах ООО «Оборонлогистика» взаимодействует с организациями, разрабатывающими проектную документацию по строительству дан-

ных объектов. Таким образом, уже на этапе проектирования можно учесть транспортные особенности регионов доставки, особенности грузов, размеры грузовых партий, места промежуточного складирования груза, что позволяет максимально эффективно организовать процесс строительства объекта.

Перевозки грузов в отдаленные районы Дальневосточного региона

по большей части осуществляются несколькими видами транспорта, поэтому использование универсальных контейнеров является оптимальным решением для обеспечения сохранности груза и соблюдения технологии процесса интермодальных перевозок. Для эффективной работы на Дальнем Востоке наращивается собственный контейнерный парк судоходной компании «СК-Восток».

ГОДОВОЙ ОБЪЕМ КАБОТАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ПОРТ МАГАДАН В 2017 Г. СОСТАВИЛ ОКОЛО 33 ТЫС. ДФЭ С ЕЖЕГОДНЫМ РОСТОМ БОЛЕЕ 10% ДВА ГОДА ПОДРЯД

Использование стандартных контейнеров при доставке грузов комплексно обеспечивает качество перевозок по основным параметрам — сроки доставки, умеренная стоимость и сохранность груза. Поэтому развитие данного направления деятельности является одним приоритетов расширения спектра услуг ООО «Оборонлогистика» в Дальневосточном регионе.

ЗАПСИБГАЗПРОМ — ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА КУРИЛЬСКИХ ОСТРОВАХ



МИНОБОРОНЫ РОССИИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ БЕСПРЕЦЕДЕНТНАЯ РАБОТА ПО СОЗДАНИЮ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ СОВРЕМЕННЫХ, ВЫСОКО МОДЕРНИЗИРОВАННЫХ ВОИНСКИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ, КОТОРЫЕ ВОЙДУТ В ЕДИНУЮ СИСТЕМУ БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ — ОТ ЮЖНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ ПРИМОРЬЯ ДО АРКТИКИ. КОМПЛЕКСНОЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПРОВОДИМЫХ ВОЕННО-СТРОИТЕЛЬНЫМ КОМПЛЕКСОМ МИНОБОРОНЫ РОССИИ РАБОТ ПО ВОЗВЕДЕНИЮ ОБЪЕКТОВ ВОЕННОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, УКОМПЛЕКТОВАНИЮ И ПЕРЕОСНАЩЕНИЮ ВОИНСКИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ООО «ОБОРОНЛОГИСТИКА» В ИНТЕРЕСАХ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, В ЧИСЛЕ КОТОРЫХ ОАО «ЗАПСИБГАЗПРОМ».

История компании «Запсибгазпром» берет свои истоки в 1972 году, когда был создан строительный трест «Тюменьстройгаздобыча». За 45 лет работы предприятием построено свыше 16 тысяч километров газопроводов в более чем 50 регионах страны и миллионы квадратных метров жилья, а также объекты инфраструктуры в Арктике и на Дальнем востоке для нужд Министерства обороны Российской Федерации.

Начав свою деятельность с застройки жилого массива в Заречной части Тюмени, где в скором времени появился первый высотный дом областного центра, компания шагнула далеко за пределы региона. На юге страны, в Кобулету построен пионерский лагерь для детей газовиков,

в поселке Небуг Туапсинского района — пансионат для северян «Ямал».

Накопленный опыт и высококвалифицированный персонал позволяют предприятию решать вопросы любой сложности и воплощать в жизнь крупнейшие государственные проекты. Общая численность сотрудников группы компаний ОАО «Запсибгазпром» превышает 5 тысяч человек. В активе предприятия — собственный парк техники, насчитывающий 670 единиц, в том числе траншеекопатели, установки горизонтально-направленного бурения, бульдозеры, трубоукладчики, экскаваторы, автокраны, седельные тягачи, сварочное оборудование для полиэтиленовых и стальных труб и многое другое.

Важнейшим направлением деятельности компании в последние годы стало строительство объектов инфраструктуры для Министерства обороны Российской Федерации. Административно-жилые комплексы «Северный клевер» на острове Котельный и «Арктический трилистник» на острове Земля Александры уже введены в эксплуатацию, и военноружащие несут боевое дежурство в комфортных условиях. На островах в сложнейших арктических условиях ведется строительство аэродромов, которые в перспективе будут использованы для нужд стратегической военной авиации. «Запсибгазпром» — первая компания в России, ведущая строительство на 75-й и 80-й северных широтах.



География проектов компании расширяется с каждым годом. Сегодня строители ОАО «Запсибгазпром» успешно трудятся на территории Тюменской области, в Арктике, в Хабаровском, Приморском и Камчатском краях, на Курильских островах.

Именно в области перевозок грузов на объекты строительства в Арктической и Курильской островной зонах выстроено сотрудничество ОАО «Запсибгазпром» и ООО «Оборонлогистика».

Основная перевозимая номенклатура — строительные грузы, включает в себя: железобетонные изделия, металлоконструкции, широкий перечень строительных и отделочных материалов. Кроме строительных материалов на объекты перевозится строительная и дорожная техника и оборудование. Такие грузы, как правило, доставляются морским транспортом.

С начала 2018 года ООО «Оборонлогистика» организовало перевозку около 10 тыс. тонн различных грузов ОАО «Запсибгазпром», в том числе аэродромных плит ПАГ-14 производства дочерней компании «Оборонлогистика» — АО «1470 УМТО» («350 Завод ЖБИ», г. Владивосток). В процессе организации перевозки предоставляется широкий перечень транспортных услуг: прием груза с автомобильного и железнодорожного транспорта, формирование судовых партий, агентирование, фрахтование судов,

погрузо-разгрузочные работы в портах отправления и назначения, доставка груза до конечного получателя — строительной площадки. Таким образом, силами ООО «Оборонлогистика» организовано комплексное транспортно-логистическое обслуживание ОАО «Запсибгазпром» при доставке грузов на Камчатку и Курильские острова.

Тесное взаимодействие сотрудников «Запсибгазпрома» и «Оборонлогистики» обеспечивает высокое качество оказываемых услуг. В зависимости от потребностей клиента к

В целях оптимизации транспортно-логистической схемы может быть использован тыловой склад «Оборонлогистики» в г. Владивосток. Основными функциями данного склада являются: прием груза с автомобильного и железнодорожного транспорта, организация хранения и учета прибывающих грузов, доставка в порт непосредственно к времени погрузки на борт судна и перевозки в порт назначения. Поскольку складские мощности организованы на базе АО «1470 УМТО», достигается полный контроль над

В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ОБЪЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА В АРКТИЧЕСКОЙ И КУРИЛЬСКОЙ ОСТРОВНОЙ ЗОНАХ ВЫСТРОЕНО СОТРУДНИЧЕСТВО ОАО «ЗАПСИБГАЗПРОМ» И ООО «ОБОРОНЛОГИСТИКА»

перевозке привлекаются суда различного типа, корректируется график поставок. При работе в сложных природных условиях, которыми отличается Дальневосточный регион, зачастую приходится организовывать уникальные технологические операции с применением разнообразной техники и механизмов. Такие решения наряду со сложностью создают для клиента дополнительную ценность сотрудничества с «Оборонлогистикой».

складскими и грузовыми операциями, что значительно повышает эффективность работы и качество обслуживания клиентов.

Максимальное внимание к потребностям клиента и высокие профессиональные компетенции персонала Группы компаний «Оборонлогистика» позволяют формировать широкий спектр услуг и выстраивать долгосрочное взаимовыгодное сотрудничество в области перевозок грузов.



К.А. СТЕПАНЬЯН,

*первый заместитель генерального
директора ПАО «Совфрайт»
по морским и речным перевозкам*

На наш взгляд, Дальний Восток — один из самых перспективных регионов России с точки зрения логистики и развития транспортной инфраструктуры. Он становится неотъемлемой частью глобальных транспортных коридоров благодаря транзиту из стран АТР в Россию. Дальний Восток находится в интернациональной в плане логистики зоне и имеет уникальное положение — выход к двум океанам и соседство с такими торговыми гигантами как Китай, США, Япония, КНДР. Кроме того, это — неотъемлемая составляющая Северного маршрута, Северного морского пути, а, как показывает статистика, грузооборот портов Арктического бассейна за прошлый год вырос почти в половину и, очевидно, что в долгосрочной перспективе динамика будет положительная.

Вкупе с транспортной составляющей на Дальнем Востоке активно развивается и промышленное производство, к тому же нельзя не учитывать, что это крупный нефтегазовый район. Свободный порт, территории опережающего развития, различные механизмы привлечения инвестиций, в т.ч. ГЧП, государственная целевая инфраструктурная поддержка — все это дало мощный толчок развитию региона в последние несколько лет. Недавно было заявлено, что в регионе уже запущено 1375 проектов общим объемом инвестиций 3,8 трлн рублей. Хотя не все еще в полной мере реализовано на практике, но и без этого русло развития Дальнего Востока предопределено исторически.

Если говорить о транзите товаров из Азии через и в Россию, то на сегодняшний день основные центры дистрибуции по-прежнему находятся в центральной части страны. Часто грузы из Азии отправляются в Москву, Петербург, Новосибирск и т.д.,

чтобы оттуда вернуться потребителям куда-нибудь на Урал, в Сибирь или на тот же Дальний Восток. Но грузопотоки постепенно перераспределяются. За счет прямой дистрибуции в восточной части страны можно не только в разы экономить транзитное время, но и существенно снизить стоимость продукта — его будет дешевле везти, если на это уйдет, скажем, 20 дней вместо 70, и продавец сможет закладывать в цену меньшую кредитную составляющую. Такое уменьшение издержек дает огромный экономический эффект. А грузопоток через Дальний Восток однозначно будет расти, т.к. Россия активно наращивает товарооборот и всестороннее сотрудничество с другими странами АТР.

С учетом всех вышеперечисленных факторов можно предположить, что тренд на вовлечение Дальнего Востока в глобальную логистическую систему будет усиливаться. Порты Владивосток, Восточный, Находка будут развиваться, появятся новые логистические и инфраструктурные мощности. У этого региона в долгосрочной перспективе есть все шансы стать настоящей логистической Меккой и одним из крупнейших транспортных хабов не только России, но и всего мира.

«Совфрайт», как крупный транспортно-логистический холдинг, не мог не быть представлен в регионе. Наше структурное подразделение «Совфрайт — Восток» было создано в 2014 году, хотя до этого здесь на протяжении 20-ти лет работала компания «Совфрайт — Владивосток», на базе которой и возникла нынешняя структура. В 2016 г. нами также было создано обособленное подразделение ПАО «Совфрайт» в г. Южно-Сахалинск.

«Совфрайт — Восток» оказывает полный спектр логистических услуг как по России, так и за рубежом. Среди основных направлений деятельности подразделения: шипменеджмент и кьюинг, экспедирование грузов, линейные перевозки, фрахтование, проектная логистика, судовое агентирование и таможенное оформление.

За годы работы в регионе «Совфрайт» было реализовано множество проектов. Например, в прошлом году мы успешно завершили доставку тяжелой техники производства японской машиностроительной компании Komatsu на Дальнем Восто-

ке от регионального дилера в Японии до Магадана. Перевозку осуществляли т/х «СТ Конфиденс», оператором которого является «Совфрайт — Восток».

В 2016 году «Совфрайт» открыл судходную линию Владивосток — Корсаков — Курилы. На этой линии сейчас работает теплоход «Семён Дежнёв». В 2016-2017 гг. ПАО «Совфрайт» в рамках этой судходной линии на о. Итуруп было перевезено 16,7 тыс. тонн грузов, на о. Кунашир — более 3 тыс. тонн.

Также на протяжении последних нескольких лет, с 2014 по 2017 гг., «Совфрайт» ежегодно участвовал в Северном завозе в рамках госконтрактов на оказание услуг по перевозке воинских грузов в пункты Арктики для нужд Министерства обороны РФ. Компания выполняла поставки ГСМ, угля, дров, промтоваров, продовольствия, оборудования и техники в самые отдаленные точки Крайнего Севера и Дальнего Востока — Камчатки, Сахалина, Курильских островов. В этом году, как и в 2015-2017 гг., мы работаем в рамках госконтракта на оказание транспортных услуг по перевозке воинских грузов в пункты экспедиционного завоза в интересах Восточного военного округа. Это — непосредственно Курилы, Камчатка, Сахалин, острова и труднодоступные точки на севере Дальнего Востока.

В нашей работе на Дальнем Востоке, в т.ч. в рамках Северного завоза, мы тесно сотрудничаем с «Оборонлогистикой», совместно реализуем ряд проектов. Так, «Оборонлогистика» — наш партнер по проекту создания Северного арктического ситуационного центра (САСЦ), онлайн-площадки по координации морских перевозок в Арктике. Центр позволит получать информацию об оперативной обстановке на маршрутах движения грузов, обеспечит интеграцию всех сопутствующих информационных ресурсов, за счет чего в режиме «одного окна» можно будет отслеживать гидрометеорологические и спутниковые данные, информацию о ледовой и навигационной обстановке, тарифах, регламентах и т.д. САСЦ планируется ввести уже в следующем году.

Мы считаем, что подобные проекты, развитие инфраструктуры в отдаленных от центра районах на сегодняшний день крайне необходимы, и без них невозможно формирование глобальных транспортных коридоров.

**С.В. КОСТЯН,**

*Председатель
совета директоров
ООО «Гарант Интермодал»*

Дальневосточный федеральный округ является ключевым и важнейшим звеном транспортной системы Российской Федерации, гарантирующим реализацию транзитного потенциала страны. Состояние транспортной инфраструктуры и построение современных логистических решений в этом регионе фактически определяют степень транспортной независимости страны на международном рынке, а также готовность обеспечить потребности во внутренних коммерческих и государственных перевозках.

Несмотря на динамичное развитие всех областей транспортной инфраструктуры региона в последнем десятилетии ряд задач остается нерешенным. Среди них:

- критическая зависимость от иностранных перевозчиков в области международных контейнерных перевозок. За последние пять лет доля рынка российских морских перевозчиком резко снизилась, достигнув уровня, угрожающего национальной безопасности;
- ограниченное число российских участников рынка, готовых и имеющих возможность инвестировать в развитие транспорта;
- небольшое число каботажных морских перевозчиков и низкая динамика развития перевозок на каботажных направлениях.

В сегодняшних условиях решение указанных выше задач в соответствии с постоянно растущими требованиями рынка воз-

можно только на основе государственно-частного партнерства.

ООО «Оборонлогистика» имеет потенциал, необходимый для того, чтобы стать лидером на транспортном рынке Дальневосточного федерального округа и обеспечить поэтапное решение имеющихся проблем.

ПЕРВЫЕ ШАГИ УЖЕ СДЕЛАНЫ!

ООО «Оборонлогистика» в партнерстве с ООО «Гарант Интермодал» организовали работу регулярной контейнерной линии «ОБЛ Ориент Лайн», обслуживающей каботажное направление «порты Владивосток/Восточный-Магадан». При этом использовался коммерческий опыт и грузовая база компании «Гарант Интермодал», которая специализируется в организации морских перевозок в каботаже в течение 4 лет, и инвестиционный потенциал ООО «Оборонлогистика» — на линии размещено судно «Спарта IV», а также контейнерный парк, являющийся собственностью ООО «Оборонлогистика».

В ближайших планах компаний — достижение доли рынка на магаданском направлении на уровне 35-40%. Для реализации этой амбициозной цели предполагается дальнейшее увеличение числа занятых на линии судов, обеспечение перевозок собственными контейнерами, включая рефрижераторные и специализированные, развитие береговой инфраструктуры, необходимой для предоставления клиентам дополнительных услуг по обработке грузов.

Мы полагаем, что основной стратегической целью ООО «Оборонлогистика» должно стать создание первоклассного оператора морских, железнодорожных, интермодальных сервисов и логистических услуг. Конечно, для этого потребуются дальнейшие инвестиции в собственные транспортные мощности, а также построение и развитие эффективного коммерческого управления для обеспечения максимально эффективной загрузки активов.





В.В. БАКАЕВ,
Советник Президента
ПАО «ДВМП»

Дальневосточное морское пароходство, являющееся головной компанией Транспортной Группы FESCO, ведет свою историю с 1880 года, с началом регулярных рейсов морских судов из Европейской части России на Дальний Восток к 80-м годам прошлого столетия становится одной из крупнейших судоходных компаний страны.

В современной истории происходит преобразование пароходства в транспортную группу. В 2003 году в рамках группы создается железнодорожный оператор «Дальрефтранс», положивший начало рефрижераторным перевозкам контейнеров в европейскую часть России. В 2006 году в состав Группы входит железнодорожный оператор — Фирма «Трансгарант» с парком в 14 тыс. вагонов, а в 2008 году — Владивостокский морской торговый порт, крупнейшая стивидорная компания на Дальнем Востоке России. Следующей фазой развития становится создание в 2011 году логистического интегратора «Феско Интегрированный Транспорт», предоставляющего клиентам услуги интермодальных контейнерных перевозок и сопутствующие сервисы на базе собственных активов FESCO.

Сегодня большая часть операций FESCO сосредоточена на Дальнем Востоке России. Группа является крупнейшим судовладельцем в регионе. Собственный флот компании насчитывает 20 судов, включая суда высокого ледового класса, а также парк самоходных барж повышенной грузоподъемности. Суда FESCO обеспечивают морское сообщение России с основными портами Дальнего Востока и странами Юго-Восточной Азии. Группа является одним из лидеров контейнерных перевозок через Дальний Восток РФ по внешне-торговым морским линиям в/из стран Азии, по каботажным морским линиям и по железной дороге, а также одним из крупнейших портовых контейнерных

операторов Дальневосточного региона. В 2017 году грузооборот ВМТП достиг исторического максимума — 7,5 млн тонн грузов различной номенклатуры. Это — абсолютный рекорд за 120 лет работы порта.

На протяжении своей истории FESCO тесно сотрудничает с профильными ведомствами в рамках обеспечения перевозки продукции военно-стратегического назначения. FESCO обладает уникальным опытом плавания по Северному морскому пути, который моряки FESCO ежегодно подтверждают, работая в тяжелых навигационных условиях Арктики. FESCO обеспечивает плавание судов в сложных водах Арктики по трассе СМП на протяжении 60 лет. С 2004 года по 2016 год FESCO участвовала в проекте по проводке судов по трассе СМП по заявке Федерального агентства морского и речного транспорта РФ. Кроме того, суда ледового класса FESCO ежегодно доставляют грузы в северные порты России, таким образом успешно выполняя программу по обеспечению товарами народного потребления районов с ограниченными сроками навигации.

За последние три года для нужд Министерства обороны FESCO перевезла более 21 тысячи тонн грузов различной номенклатуры в западном и восточном секторах Арктики с привлечением собственных судов усиленного ледового класса. В Дальневосточном бассейне традиционными являются перевозки воинских грузов в порты Чукотки, Камчатки, на острова Курильский гряды, включая выгрузку на необорудованный берег.

С августа 2017 года в рамках договоров с ООО «Оборонлогистика» FESCO доставляет генеральные грузы, контейнеры, строительные материалы на Курильские острова Итуруп и Кунашир, а также в п. Вилючинск на Камчатке. По состоянию на июль 2018 года на этом направлении перевезено более 19 500 тонн различных грузов и более 400 контейнеров.

В числе основных приоритетов FESCO — обеспечение качественного сервиса «от двери до двери» при доставке воинских грузов в порты Дальнего Востока: Магадан, Анадырь, Охотск, Корсаков. Наличие собственных активов создает надежную базу для эффективной и надежной перевозки продукции военно-стратегического назначения при исполнении гособоронзаказа.

РЕАЛИЗАЦИЯ ПЕРВОГО ПРОЕКТА КОМПЛЕКСНОЙ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ АВИАПЕРЕВОЗКИ

ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ УДАЛЕННОСТЬ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ОТ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ РОССИИ, А ТАКЖЕ НЕДОСТАТОЧНО РАЗВИТАЯ СЕТЬ НАЗЕМНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ДИКТУЮТ НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ ДЛЯ ЭТОГО ИНФРАСТРУКТУРЫ. РАБОТА НА РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ХОЛДИНГА «ОБОРОНЛОГИСТИКА». УЧИТЫВАЯ ВАЖНОСТЬ РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК ДЛЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА, В СТРУКТУРЕ ХОЛДИНГА «ОБОРОНЛОГИСТИКА» В 2018 ГОДУ УЧРЕЖДЕНО ДОЧЕРНЕЕ ОБЩЕСТВО **ООО «ОБЛ-СЕРВИС»**, СПЕЦИАЛИЗИРУЮЩЕЕСЯ НА ВЫПОЛНЕНИИ ВСЕСТОРОННЕГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВОЗДУШНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК, ОСОБЕННО НЕГАБАРИТНЫХ И СПЕЦИАЛЬНЫХ ГРУЗОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.

Дальний Восток России является особым местом: расположен в непосредственной близости к Азиатско-Тихоокеанскому региону, имеет логистические преимущества и природные ресурсы, которые дают возможности для создания и развития различных бизнес-проектов.

Потенциал Востока России и его отдаленность от центральной части страны делают авиаперевозки едва ли не единственной возможностью для развития региона и повышения транспортной доступности как внутри самого региона, так и с внешним миром.

Учитывая важность развития авиаперевозок для Дальневосточного региона, в 2018 году создано дочернее предприятие ООО «Оборонлогистика» «ОБЛ-СЕРВИС», в том числе и для работы на Дальнем Востоке.

Компания «ОБЛ-СЕРВИС» предназначена для решения стратеги-



ческих задач военно-технического сотрудничества в сфере авиаперевозок и способна выполнять задачи по обеспечению мультимодальных грузоперевозок по всему миру, используя современные IT-технологии.

«ОБЛ-СЕРВИС» обеспечивает комплексное сервисное обслуживание авиационных перевозок «под ключ» — начиная от инженерно-штурманского расчета маршрута и получения необходимых согласований на пролет, до оформления груза на грузовых терминалах аэропортов, размещения и питания экипажей, оформления полного комплекта полетной и бухгалтерской документации.

В первом полугодии 2018 года силами ООО «ОБЛ-Сервис» выполнено восемнадцать операций по взлету-посадке судов типа Ан-124 «Руслан» на шестнадцати аэродромах, в том числе аэропортах Владивостока и Хабаровска.

Аэропортовое и наземное обслуживание в аэропортах Российской Федерации, топливное обеспечение и терминальная обработка грузов осуществлялись напрямую в рамках заключенных договоров без привлечения агентов по обслуживанию.

Особенностью обеспечения процесса грузоперевозки, выполняемой «ОБЛ-СЕРВИС», является предостав-

ление флайт-менеджера на все время выполнения рейсов. Флайт-менеджер выполняет функции по сопровождению груза и оформлению таможенных формальностей.

Еще одним инновационным решением, используемым в своей работе «ОБЛ-СЕРВИС», является IT-сопровождение организации и обеспечении грузоперевозок с помощью платформы «АЛИСА», которая разработана компанией ООО «НЛЦ».

«АЛИСА» — Автоматизированная Логистическая Информационная Система Авиаперевозок — позволяет операторам планировать оптимальный план полетов, оптимизировать затраты, учитывать все риски на маршруте и выполняет другие функции, координируя деятельность всех участников проекта на аэродромах погрузки и выгрузки (читайте в следующей статье номера).



АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ АВИАЦИОННЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ (АЛИСА)

НАСТОЯЩЕЙ СТАТЬЕЙ МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ЦИКЛ «ИНФОРМАТИЗАЦИЯ ЛОГИСТИКИ» И РАССКАЗЫВАЕМ О СОЗДАНИИ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ АВИАЦИОННЫМИ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМИ (АЛИСА) В ИНТЕРЕСАХ ООО «ОБОРОНЛОГИСТИКА».

Компания «Оборонлогистика» выполняет весьма специфичные задачи по авиационной доставке опасных и негабаритных грузов. Подобные задачи могут быть решены весьма ограниченным классом воздушных средств. Это — Ан-124 и Ил-76. В основном, конечно, привлекаются тяжелые дальние транспортные самолёты — «Русланы», использование которых требует соблюдения весьма жестких временных графиков и учета огромного количества мелочей и нюансов, так как это — не регулярные рейсы, в которых каждая мелочь отработана и тиражируется из рейса в рейс. Кроме того, основные полеты компании — это международные рейсы, опять же нетиповые с нестандартными грузами. Планирование и согласование каждого рейса требует большого количества документов, взаимодействия с множеством организаций и учета множества факторов. Иногда в голову приходит сравнение — перевозка «Русланом» сложного груза подобна запуску космического корабля. Только дата взлета периодически переносится, люди и техника меняются,

фические бизнес-процессы, часто без учета мультимодальности.

«Оборонлогистика» сделала ставку на отечественную IT-платформу — 1С, которая позволяет быть независимой как от внешних воздействий, например, санкций и недобросовестной конкуренции западных партнёров, так и от внутренних — зависимость от разработчиков и специалистов поддержки, например, большее количество специалистов по 1С, чем специалистов по SAP. Кроме того, IT-службы предприятия легко самостоятельно сопровождают систему. Сегодня 1С — это совсем не та 1С, с которой начиналась российская бухгалтерия. Важно то, что и Ситуационный логистический центр (далее — СЛЦ) и АЛИСА строятся на одном технологическом фундаменте. Это как дом. Если строишь дом на двух фундаментах — он становится проблемным.

Основное отличие АЛИСА от принятых на авиационном рынке систем управления в том, что система ориентирована и на чартерные пассажирские, и на специальные грузовые перевозки, объединяет в еди-

СИТУАЦИОННЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР И АЛИСА СТРОЯТСЯ НА ОДНОМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМ ФУНДАМЕНТЕ

и при этом, несколько рейсов выполняется одновременно.

Перед созданием системы разработчики изучили имеющиеся на авиационном рынке автоматизированные системы и выяснили, что они в основном предназначены для организации работы пассажирских авиакомпаний и аэропортов. Работу грузовых авиакомпаний, эксплуатирующих свои или зафрахтованные тяжелые самолеты, обеспечивают автоматизированные системы, создаваемые под собственные специ-

ном контуре управления решение операционных задач и аэронавигационных расчетов, возможности учета наземных операций («последняя миля»). В систему заложены все необходимые элементы проектного и процессного управления, позволяющие осуществлять пооперационное планирование и управление всеми бизнес-процессами, контролируя риски, сроки и бюджеты каждой операции, включая наземную составляющую от отправителя груза до конкретного получателя

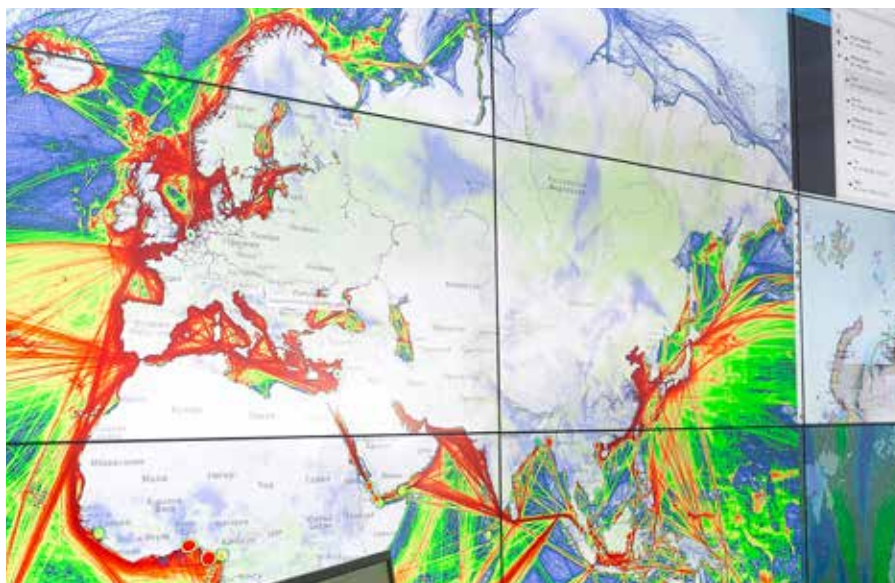
и весь сопровождающий грузоперевозку документооборот. Система позволяет работать с Jeppesen, IC — бухгалтерией, flightradar24, различными ГИС и любыми поставщиками навигационной информации. Программное обеспечение позволяет работать с системой удаленно через браузер или тонкий клиент. Также предусмотрено мобильное приложение для экспедиторов, сопровождающих груз. Интеграция с различными погодными сервисами позволяет учитывать метеоданные при расчетах стоимости грузорейса, прокладке маршрутов, прогнозе сроков и рисков.

Данная система технологически будет сопряжена с СЛЦ «Оборонлогистики» и позволяет вести все бизнес-процессы, осуществляемые должностными лицами при подготовке и выполнении конкретного грузорейса, эксплуатации воздушного судна, минимизации операционных, метеорологических и финансовых рисков, подготовке и предоставлении оперативной и аналитической отчетности. Система позволяет осуществлять полный цикл бюджетирования комплексной грузоперевозки, вести специфичные для авиации расчеты, отчеты, оперативные документы, осуществлять диспетчеризацию всех рейсов, визуализацию бизнес-процессов, связанных с авиационными грузоперевозками, ведение всех взаиморасчетов с контрагентами, ведение сведений по экипажу с учетом международных норм и требований к грузоперевозкам.

Ещё одно немаловажное отличие АЛИСА от аналогичных систем — это реализация риск-менеджмента в управлении грузовыми авиаперевозками. Фактор мониторинга и управления рисками становится самым главным фактором при принятии решений, при планировании и выполнении грузорейса. Важно осуществлять постоянный контроль состояния перевозки и проактивный мониторинг любых отклонений фактических операций от плановых.

Выделяются 3 основные группы рисков:

- гидрометеорологические (на них невозможно влиять, их нужно учитывать);



- финансовые (по сути, контроль за бюджетом логистических операций);
- операционные (связанные с фактическими бизнес-процессами).

Контроль за операционными рисками — это контроль за временными циклограммами бизнес-процессов, за своевременностью подготовки, получения документов и осуществления конкретных действий должностными лицами и контрагентами. Каждая из логистических операций представляет собой совокупность бизнес-процессов, у каждого из которых своя последовательность исполнения, свой предустановленный цикл исполнения (циклы и последовательность, естественно, настраиваются) и свои цепочки взаимосвязей. Знание этого позволяет адекватно принимать решение по логистической операции, мониторить каждую операцию, видеть сбои, прогнозировать их.

С помощью системы должностные лица получают возможность в разрезе нескольких проектов контролировать отклонение факта от плана, заблаговременно выявлять потенциальный срыв контрактов, потенциальную угрозу логистическим активам, потенциальный рост логистических издержек и многое другое, а также заранее создавать оперативные планы действий по устранению или минимизации негативных последствий и контролировать их выполнение.

Интеграция АЛИСА с СЛЦ обеспечивает:

- постоянное наращивание базы знаний в виде справочной информации, информации о рисках, статистики и, главное, постоянное улучшение планов, регламентов, бизнес-процессов и т.д.;
- подготовку аналитических отчетов, позволяющих видеть текущее состояние логистических активов, их статус, прогноз, риски и т.д.;
- работу в едином информационном пространстве всех должностных лиц, в том числе территориально-удаленных друг от друга. Это приводит к тому, что исчезает необходимость обмениваться файлами, документами по почте, вести самостоятельный учет документов и т.д. Все сотрудники, в том числе территориально удаленные, а также находящиеся в пути, работают в многопользовательской распределенной среде. Необходимо подчеркнуть, что доступ к файлам, базам данных, иной информации четко разграничен матрицей доступа, определяющей права сотрудников к доступу.

Сегодня «Оборонлогистика» создает современную отечественную автоматизированную логистическую систему управления авиационными перевозками, не имеющую аналогов ни в России, ни в мире, что позволит обеспечивать авиационные грузовые перевозки на российских грузовых самолётах на уровне мировых стандартов и цен.

«СПАРТА IV» — ГАРАНТ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ



ПО ПОРУЧЕНИЮ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ ПОТРЕБНОСТЕЙ МИНОБОРОНЫ РОССИИ ПО ГАРАНТИРОВАННОЙ ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ НА УДАЛЕННЫЕ ТЕРРИТОРИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА, ВКЛЮЧАЯ КУРИЛЬСКУЮ ОСТРОВНУЮ ЗОНУ, В СОСТАВ ФЛОТА «ОБОРОНЛОГИСТИКА» В 2018 ГОДУ БЫЛ ВВЕДЕН НОВЫЙ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СУХОГРУЗ «СПАРТА IV» ПОД ФЛАГОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ СУДНО РАБОТАЕТ НА МОРСКОЙ ГРУЗОВОЙ ЛИНИИ, СОЕДИНЯЮЩЕЙ ПОРТЫ ВЛАДИВОСТОК И ВОСТОЧНЫЙ С МАГАДАНОМ.

В начале 2018 года компания «Оборонлогистика» завершила сделку по приобретению универсального сухогруза «СПАРТА IV» (ИМО 9743033). Теплоход был построен в 2017 году на судостроительной верфи Jiangsu Hongqiang Marine Heavy Industry Co., Ltd (China). Судно строилось под надзором классификационного общества BUREAU VERITAS (BV).

В настоящее время судну присвоен класс Итальянского судоходного регистра (RINA): CX General cargo ship — equipped for the carriage of the containers — heavy cargo (tank top, 176,4 kN/m²) — nonhomload; unrestricted navigation; CX AUTUMS; MON-SHAFT; ICE CLASS IB; INWATERSURVEY.

Порт приписки — Новороссийск, флаг — Российская Федерация.

Судно «СПАРТА IV» имеет дедевейт более 8 тыс. тонн и позволяет осуществлять перевозку контейнерных и генеральных грузов, включая опасные грузы различных классов, а также негабаритную технику и проектные грузы.

Теплоход способен перевозить до 630 двадцатифутовых контейнеров (366 контейнеров на палубе, 264 контейнера в трюмах), в том числе до 44 рефрижераторных контейнера.

Имеется два грузовых трюма, объемом 4927 м³ и 8315 м³.

Возможна перевозка опасных грузов 1, 2, 3, 4, 5.1, 6.1, 8 и 9 классов в закрытых контейнерах на люковых закрытиях, а также опасных грузов класса 1.4S, 2, 3, 4, 5.1, 6.1, 8 и 9 в закрытых контейнерах в трюмах теплохода.

По левому борту судно оборудовано двумя кранами грузоподъемностью 55 тонн каждый с вылетом грузовых стрел до 26 метров. Наличие у судна двух собственных погрузочных устройств, позволяет осуществлять доставку, погрузку и выгрузку грузов в портах Дальнего Востока, не имеющих собственной крановой механизации.

На судне установлен один главный двигатель фирмы HUNDAI (Южная Корея) марки MAN 7L32/40, который позволяет развивать скорость

хода в грузу до 14,3 узлов и в балласте — до 15,3 узлов. При нагрузке 85% (710 об/мин) мощность составляет 3264 кВт с расходом топлива IFO-180 около 650 литров в час, при нагрузке 100% (750 об/мин) — 3840 кВт с расходом топлива IFO-180 около 850 литров в час. Дальность плавания при оптимальной скорости хода составляет приблизительно 10 000 — 12 000 морских миль.

Судовая электростанция представлена в виде трех вспомогательных дизель-генераторов типа KTA 19D(M), мощностью 392 кВт каждый. Аварийный дизель-генератор мощностью 129 кВт.

Главный двигатель и вспомогательные дизель-генераторы выполнены по стандартным объемам поставки производителей для удаленного доступа в машинное отделение с автоматикой класса AUT-UMS для безвахтенного обслуживания машинного отделения.

Радиооборудование (оборудование ГМССБ) позволяет судну работать в морских районах А1, А2 и А3.

СПАРТА IV УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СУХОГРУЗ



ГОД
2017
ПОСТРОЙКИ



ЭКИПАЖ
15
ЧЕЛОВЕК



ДАЛЬНОСТЬ ПЛАВАНИЯ
12000
МИЛЬ



СКОРОСТЬ
15,3
УЗЛОВ



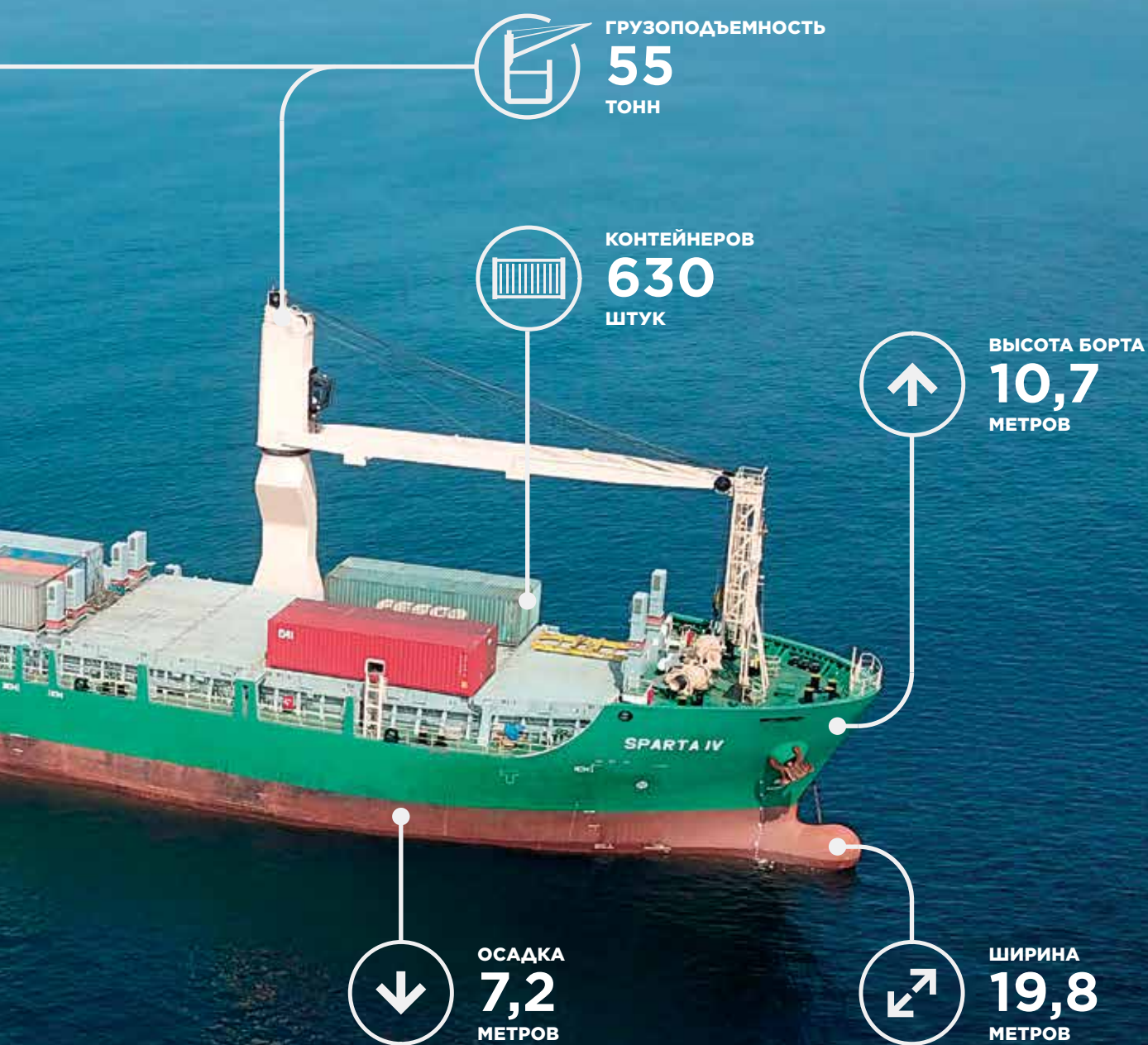
DWT
8625
ТОНН



ДЛИНА
120,2
МЕТРОВ



| ДЛИНА | метры | ШИРИНА | метры | ОСАДКА | метры |
|------------|-------|------------|-------|------------|-------|
| СПАРТА | 127 | СПАРТА | 20 | СПАРТА | 6 |
| СПАРТА II | 122 | СПАРТА II | 19 | СПАРТА II | 7 |
| СПАРТА III | 142 | СПАРТА III | 23 | СПАРТА III | 7 |
| СПАРТА IV | 120 | СПАРТА IV | 20 | СПАРТА IV | 7 |



СКОРОСТЬ

СПАРТА
СПАРТА II
СПАРТА III
СПАРТА IV

узлы

15
14
15
15

DWT

СПАРТА
СПАРТА II
СПАРТА III
СПАРТА IV

ТОННЫ

6785
8194
9490
8625

ГЕОГРАФИЯ МАРШРУТОВ

КАБОТАЖНЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

📍 Арктическая зона и Курильские острова

- г. Мурманск, г. Архангельск — о.Средний (архипелаг Северная земля), о. Новая Земля, о. Котельный (Новосибирские острова)
- п. Ванино, г. Петропавловск-Камчатский — м. Шмидта, о. Врангеля
- г. Владивосток, п.Ванино — о. Кунашир, о. Итуруп
- г. Владивосток — г. Магадан

МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В ДАЛЬНОЙ ЗОНЕ

Страны Черноморско-Средиземноморского бассейна, Северной Европы, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии и др.

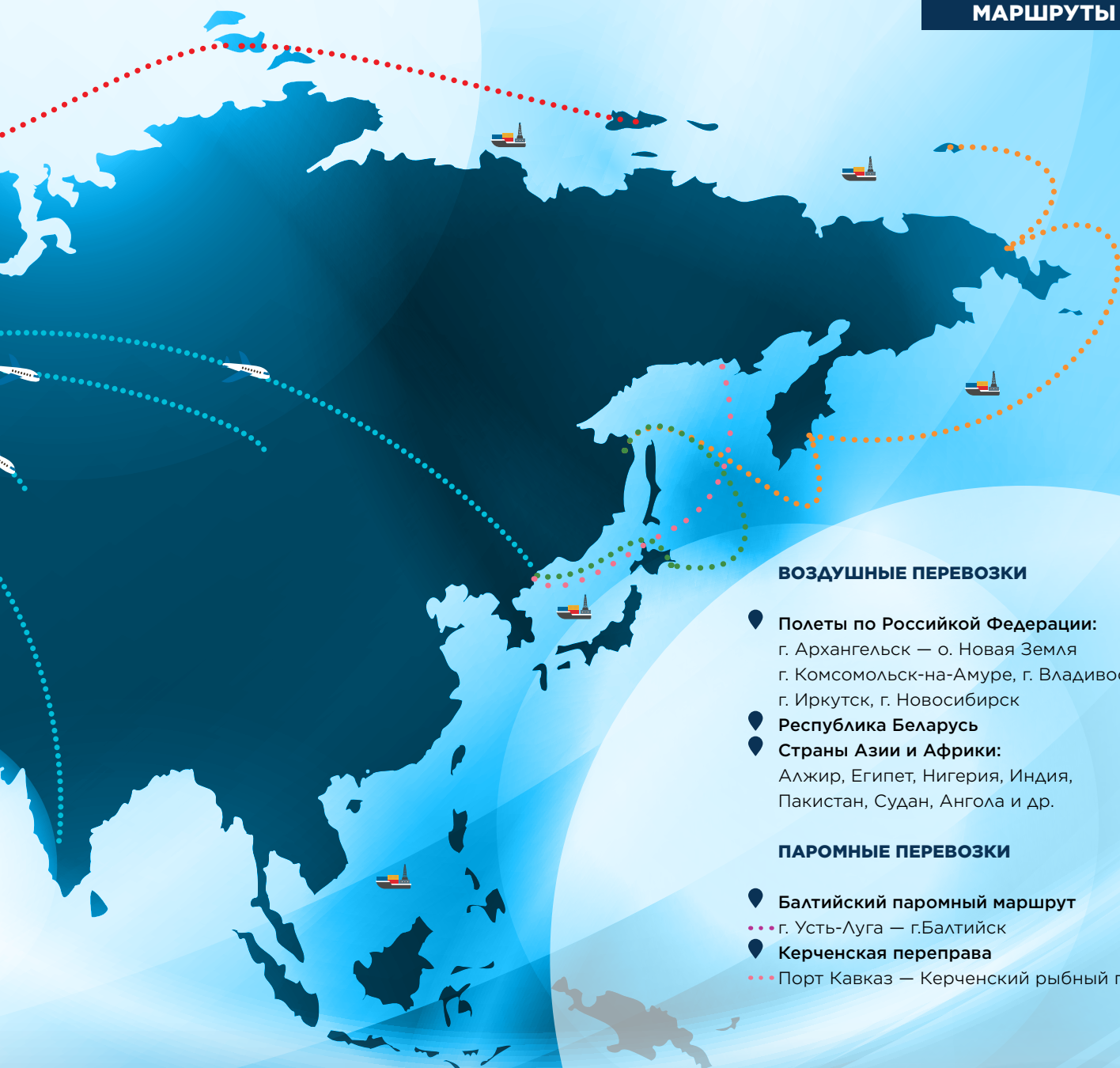
УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СУХОГРУЗЫ:

Спарта, Спарта II, Спарта III, Спарта IV.

СУХОГРУЗ:

Пижма





ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- 📍 **Полеты по Российской Федерации:**
г. Архангельск — о. Новая Земля
г. Комсомольск-на-Амуре, г. Владивосток,
г. Иркутск, г. Новосибирск
- 📍 **Республика Беларусь**
- 📍 **Страны Азии и Африки:**
Алжир, Египет, Нигерия, Индия,
Пакистан, Судан, Ангола и др.

ПАРОМНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- 📍 **Балтийский паромный маршрут**
••• г. Усть-Луга — г. Балтийск
- 📍 **Керченская переправа**
••• Порт Кавказ — Керченский рыбный порт

ПАРОМЫ:

Мария, Лаврентий, Амбал

ПАРК КОНТЕЙНЕРНОГО ОБОРУДОВАНИЯ:

СТАНДАРТНЫЕ 20-ФУТОВЫЕ
КОНТЕЙНЕРЫ (DC;DV) — 1559 ШТ.
СТАНДАРТНЫЕ 40-ФУТОВЫЕ
КОНТЕЙНЕРЫ (DC;DV) — 53 ШТ.
РЕФРИЖЕРАТОРНОГО ТИПА
40'HCSE — 41 ШТ.



«БЕЛЫЕ КОРАБЛИ» ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ



МИНОБОРОНЫ РОССИИ ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ О НАЧАЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОГО СУДНА С РАЗМЕЩЕНИЕМ ШТАТНОГО ГОСПИТАЛЯ НА БОРТУ, ЗАДЕЙСТВОВАВ СТРОИТЕЛЬНЫЕ МОЩНОСТИ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА «ЗВЕЗДА» В ПРИМОРСКОМ КРАЕ.

ООО «ОБОРОНЛОГИСТИКА» УЧАСТВУЕТ В ЭТОЙ РАБОТЕ В ЧАСТИ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОГО И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО РАЗДЕЛА ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ГОСПИТАЛЬНОЙ ЧАСТИ СУДНА.

Ранее на всех флотах использовались госпитальные суда проекта 320 80-х годов выпуска, требующие капитального ремонта. Всего было построено 4 таких корабля: «Енисей», «Обь», «Свирь» и «Иртыш» — по одному на Балтийский, Северный, Тихоокеанский и Черноморский флоты.

За последние 3 года на двух кораблях из 4-х проведены работы по доработке и модернизации медоборудования. Модернизированное госпитальное судно «Иртыш» Тихо-

океанского флота (ТОФ) получило новейшие комплексы рентгенографии и ультразвуковых исследований, современное хирургическое и реанимационное оборудование, оборудование для лабораторных исследований, анестезиологическое оборудование и системы жизнеобеспечения последнего поколения. Кроме того, на госпитальное судно поступило оборудование для телемедицины, что позволит совместно с ведущими специалистами центральных госпиталей Мини-

стерства обороны России в онлайн режиме проводить операции, а также телеобучение и консультирование военных медицинских специалистов в море.

Военно-медицинские суда будут использованы для проведения диспансеризации военнослужащих в Арктике, а также для оказания медицинской помощи, эвакуации тяжелых больных, медицинской реабилитации находящихся на службе в дальних частях Мирового океана кораблей ВМФ России. Военные ме-

сии, особую важность в настоящее время подобные суда имеют в связи с событиями в Сирии.

В 2018 году АО КБ «Вымпел» приступил к проектированию многофункционального судна нового поколения для вспомогательного флота ВМФ РФ.

Судно будет оснащено новейшим оборудованием рентгенографии и ультразвуковых исследований, оборудованием для лабораторных исследований, анестезиологическим, хирургическим, реанимационным и другими лечебными комплексами.

Госпитальная часть судна с профилакторием рассчитана на 200 койко-мест, что позволит обеспечить решение боевых задач в любой акватории мирового океана, в том числе в полярных и тропических зонах, и является уникальным проектом. Судно оборудовано лабораториями, операционными отделениями, системами независимого кондиционирования и очистки воздуха, карантинным отделением. Гру-

судне предусмотрены все условия для проживания и отдыха персонала госпиталя и команды.

Основными задачами госпитального судна являются:

- прием, оказание квалифицированной и отдельных видов специализированной медицинской помощи и лечение личного состава кораблей и береговых частей в удаленных районах базирования;
- оказание неотложной медицинской помощи личному составу аварийных надводных кораблей и подводных лодок в море;
- углубленный медицинский осмотр и внутрисюдовый отдых личного состава подводных лодок и летного состава авианесущих кораблей, находящихся в длительном плавании;
- оказание консультативной медицинской помощи военным контингентам и населению в прибрежных и островных районах при возникновении в них группо-

В РАБОТЕ У СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА «ЗВЕЗДА» НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ КОНТРАКТЫ НА 24 СУДА. ОНИ ПОЗВОЛЯЮТ ЗАГРУЗИТЬ ВЕРФЬ НА 100% ВПЛОТЬ ДО 2028 ГОДА

дики подчеркивают, что морские госпитально-поликлинические суда необходимы флоту, так как в Средиземном море на постоянной основе развернута оперативная эскадра, корабли ВМФ России постоянно находятся в Аденском заливе, где ведут борьбу с пиратством. Кроме того, отмечают в Минобороны Рос-

сией, зовая палуба судна предназначена для транспортировки нескольких передвижных телемедицинских комплексов, транспортных и грузовых автомобилей, судна на воздушной подушке для транспортировки телемедицинских комплексов в труднодоступные материковые области, вертолетов или гидросамолетов. На



вых инфекционных заболеваний и особо опасных инфекций;

- транспортировка групп усиления, медицинских частей, а также медицинского имущества для снабжения кораблей в море;
- эвакуация раненых и больных с кораблей и береговых частей, расположенных на зарубежных территориях.

В результате планируемых работ Минобороны России получит многофункциональное судно с минимальными эксплуатационными затратами на содержание и специфическое по назначению и решаемым задачам. А для судостроителей Приморья новые заказы поспособствуют привлечению в регион дополнительных инвестиций, развитию инфраструктуры, повышению уровня занятости населения и улучшению экономического развития региона.

ПРОИЗВОДСТВО ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ИЗДЕЛИЙ



ОСОБЕННОСТЬЮ РАБОТЫ ГРУППЫ КОМПАНИЙ «ОБОРОНЛОГИСТИКА» В РЕГИОНАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ЯВЛЯЕТСЯ НЕ ТОЛЬКО НАЛИЧИЕ СВОИХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ МОЩНОСТЕЙ, НО И ФОРМИРОВАНИЕ СВОЕЙ СОБСТВЕННОЙ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ, ПРИМЕРОМ ЧЕГО СЛУЖИТ РАБОТА «350 ЗАВОДА ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ИЗДЕЛИЙ» В Г. ВЛАДИВОСТОК (В СТРУКТУРЕ АО «1470 УМТО», ДОЧЕРНЕЙ КОМПАНИИ «ОБОРОНЛОГИСТИКИ»).

В ИНТЕРЕСАХ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ВЫПОЛНЯЮТСЯ КОМПЛЕКСНЫЕ КОНТРАКТЫ НА ПРОИЗВОДСТВО И ДОСТАВКУ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ИЗДЕЛИЙ НА ОСТРОВ САХАЛИН, П-ОВ КАМЧАТКА, ОСТРОВА КУРИЛЬСКОЙ ГРЯДЫ И В МАГАДАН.

В 2015 году в результате корпоративных процедур в целях диверсификации бизнеса компании в состав акционерного общества «1470 управление материально-технического обеспечения» включен в качестве обособленного подразделения «350 завод железобетонных изделий».

Свою историю «350 завод железобетонных изделий» ведет с 1952

года. За более чем 60-летнюю историю выпуска железобетонных изделий заводом накоплен огромный опыт производства сборного железобетона. Ассортимент продукции завода включал плиты аэродромные гладкие (ПАГ-14 и ПАГ-18), мелкоштучные железобетонные изделия, такие как лотки, блоки ФБС, мачты освещения, лестничные марши и т.д., универсальную конструктивную си-

стему сборно-монолитного безригельного каркаса для строительства жилых домов (система КУБ-2,5).

Железобетонные изделия завода были использованы при строительстве на Тихоокеанском флоте сети аэродромов и военно-морских баз, а также других уникальных, масштабных и значимых для обороны страны объектов в городах Владивосток, Магадан, Анадырь, Хабаровск, Со-

ветская Гавань, а также на Камчатке и Курильских островах.

Однако, по разным причинам, к 2014 году деятельность предприятия фактически была свернута, производственные мощности хронически недогружались, персонал предприятия сокращался, а экономические показатели оставляли желать лучшего.

В 2015 году руководством концерна «Оборонстрой» было принято решение о передаче «350 завода железобетонных изделий» сначала в доверительное управление, а в последующем и в собственность АО «1470 УМТО».

Опираясь на результаты анализа фактического состояния предприятия, потребности регионального рынка и подразделений Военно-строительного комплекса Минобороны России на Дальнем Востоке, была принята новая стратегия развития предприятия, которая успешно воплощается на протяжении уже трех лет. Так, в частности:

- на заводе оптимизирована организационно-штатная структура, набран рабочий персонал и ИТР, общее количество сотрудников предприятия сегодня составляет 115 человек;
- для завода приобретены 37 единиц транспортной, погрузо-разгрузочной и специальной техники, необходимой для обеспечения производственных процессов;
- выполнены ремонты энергоснабжающих коммуникаций, компрессорного оборудования и основных производственных зданий;



- возобновлено массовое производство ПАГ и мелкоштучной продукции, в результате сегодня завод выпускает более 250 наименований ЖБИ. Существенно возросла производительность труда, так производительность по выпуску ПАГ-14 с 400 шт./мес. в 2015 году повысилась до 600 шт./мес. в первом полугодии 2018 года.

В конце 2017 года была разработана и запущена в реализацию программа технологического перевооруже-

ния производства, которая включает в себя такие основные позиции, как:

- установку нового бетонно-смесительного узла (БСУ) с автоматизированной системой контроля технологических параметров, производительностью 40 м³/час по тяжелому бетону, с двумя двухвальными смесителями SICOMA, со складом-накопителем инертных материалов — 4x20 м³, с двумя цементными силосами по 90 тонн каждый, исполнение — всесезонное;

ПРОИЗВОДСТВО ПАГ

Строжайшее соблюдение параметров технологического процесса и тщательный входной контроль качества используемых материалов являются залогом получения продукции высокого качества, что чрезвычайно важно при изготовлении таких ответственных изделий, как ПАГ-14(18) или домостроительные конструкции.

Основное предназначение изделия ПАГ — обустройство покрытий взлетно-посадочных полос и пло-

щадок аэродромов. Поэтому к изделию ПАГ установлены специальные требования, описанные в ГОСТ 25912-2015 и ГОСТ ВД 25912.0-91.

Изготовление ПАГ на заводе осуществляется агрегатно-поточным способом — форма и изделие с помощью кранов передвигаются от одного технологического поста к другому.

Плиты аэродромные ПАГ предельно напряженные изготавливаются из тяжелого бетона, удов-

летворяющего требованиям ГОСТ 26633 к бетону аэродромных покрытий. Класс бетона по прочности на растяжение при изгибе — не ниже Btb 4,0 и по прочности на сжатие — не ниже B30. Нормируемая передаточная и отпускная прочность бетона на сжатие должна быть не менее 70 % класса бетона. Истираемость бетона в соответствии с ГОСТ 13015 должна быть не более 0,7 г/см². Морозостойкость бетона плит должна быть не ниже F2200.

- монтаж системы адресной подачи бетона от бетонно-смесительного узла в цех на участок формования с установкой порталного укладчика бетона СМЖ-859;
- замену технологического оборудования на участке формования, включая вибростолы, приборы для натяжения арматуры и формы для производства ПАГ-14;
- разработку и внедрение системы менеджмента качества в соответствии с требованиями ГОСТ ISO 9000.

Запланирована закупка 40 форм для изготовления ПАГ-14, и 12 форм уже поставлено на завод.

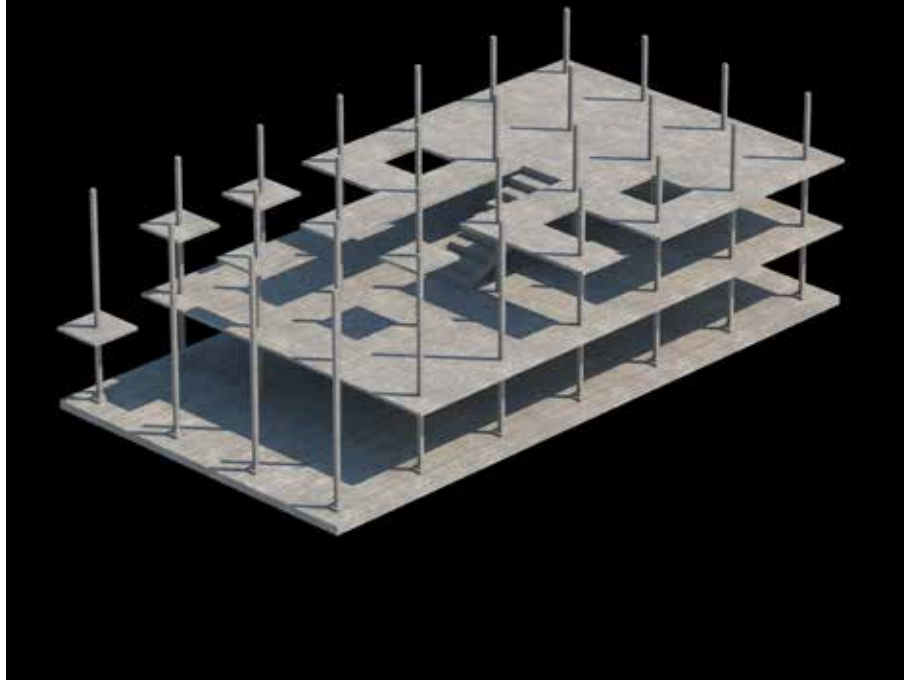
Плановый срок завершения мероприятий программы — октябрь 2018 года.

Реализация программы позволит перевести производство на качественно новый уровень, повысить производственные и экономические показатели предприятия (планируемая производительность по ПАГ-14 составит 1200 шт./мес.) и, главное, гарантирует выпуск только качественной продукции.

Дальнейшее расширение линейки производимой заводом продукции планируется осуществлять за счет производства элементов универсальной конструктивной системы сборно-монолитного каркаса КУБ-2,5.

Универсальная конструктивная система сборно-монолитного безригельного каркаса КУБ-2,5 по

Система сборно-монолитного каркаса КУБ-2,5



сравнению с традиционными способами строительства (панельным, кирпичным, монолитным) дает целый ряд преимуществ. Она рассчитана для применения в зонах повышенной сейсмичности до 9 баллов включительно, все элементы конструкции изготавливаются в заводских условиях, что обеспечивает их высокую точность и качество, система достаточно проста в монтаже и освобождает от необходимости выполнения «мокрых» процессов на стройплощадке, что особенно важно для региона

Дальнего Востока с его особыми, а порой суровыми природно-климатическими условиями, и позволяет существенно сократить сроки строительства.

Главным положительным качеством этой технологии, наряду с широкими архитектурно-планировочными возможностями и свободной планировкой, является минимизация затрат и снижение себестоимости строительства. А это в конечном итоге — квартиры и коммерческие площади, доступные по цене для покупателей.

Одним из крупнейших заказчиков продукции «350 Завода ЖБИ» является компания «Русагро», активно развивающая свою деятельность на Дальнем Востоке.

В.Б.СЕДОВ,

начальник управления закупок и логистики ООО «Русагро-Приморье»

Одной из приоритетных задач для Российской Федерации на сегодня является развитие сельского хозяйства. Группа компаний «Русагро» — один из крупнейших

в стране агрохолдингов, занимающий лидирующие позиции в производстве сахара, масложировой продукции, растениеводстве, животноводстве.

В настоящий момент группа компаний «Русагро» строит в Михайловском районе Приморского края на территории опережающего развития (ТОР «Михайловский») крупный агропромышленный кластер. Одним из поставщиков железобетонных изделий, а именно плит ПАГ-14 является АО «1470 УМТО» управление материально-технического обеспечения». Плиты, произ-

веденные во Владивостоке на одном из филиалов АО «1470 УМТО» — 350 заводе железобетонных изделий, используются в качестве дорожного покрытия на комплексе по производству комбикормов, мощностью 240 тысяч тонн в год и элеваторе на 120 тысяч тонн.

Стоит отметить, что плиты изготовлены в соответствии с требованиями государственных стандартов, поставляются в установленные сроки, что характеризует АО «1470 УМТО» как надежного партнера, стабильно выполняющего принятые на себя обязательства.

ПРОИЗВОДСТВО МЕБЕЛИ



АО «1470 УПРАВЛЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ» И ПРЕДПРИЯТИЯ (ФИЛИАЛЫ И ОБОСОБЛЕННЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ), ВХОДЯЩИЕ В ЕГО СОСТАВ, ЯВЛЯЮТСЯ СТАРЕЙШИМИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ И ПОСТАВЩИКАМИ МЕБЕЛИ ДЛЯ НУЖД РОССИЙСКОЙ АРМИИ. В ТЕЧЕНИЕ МНОГИХ ДЕСЯТИЛЕТИЙ ПРЕДПРИЯТИЯ РАЗРАБАТЫВАЛИ, ПРОЕКТИРОВАЛИ, ПРОИЗВОДИЛИ И ПОСТАВЛЯЛИ В ВООРУЖЕННЫЕ СИЛЫ СТРАНЫ СПЕЦИАЛЬНУЮ, ОФИСНУЮ И ГОСТИНИЧНУЮ МЕБЕЛЬ.

В современном мире промышленное производство мебели превратилось в технологичный и высококонкурентный бизнес, требующий от производства необходимого уровня оснащённости, автоматизации и экономичности, а от персонала — опыта, глубоких, разносторонних знаний и понимания того, какими потребительскими свойствами должна обладать изготавливаемая им мебель.

В зависимости от назначения существует множество видов ме-

бели: мебель для кухонь, мебель для спален, офисная мебель, гостиничная мебель и много, много других. Среди этого множества есть очень специфическая, так называемая, «армейская мебель», т.е. мебель для оснащения учреждений и воинских частей Минобороны России. В армейских организациях есть различные помещения — это и штабы, и казармы, и гостиницы, и общежития и др. Требования к их оснащению мебелью и инвентарем четко регламентированы соответ-

ствующими нормативными документами. Эти требования включают техническое описание предметов мебели, их массогабаритные характеристики, дизайн, цвет, назначение и многое другое. В настоящее время таким регламентирующим документом является приказ Министра обороны Российской Федерации от 7 июня 2017 г. № 333.

АО «1470 Управление материально-технического обеспечения» и предприятия, входящие в его состав, являются старейшими производите-

лями и поставщиками мебели для нужд нашей армии. В течение многих десятилетий предприятия разрабатывали, проектировали, производили и поставляли в Вооруженные Силы страны специальную, офисную и гостиничную мебель. Именно наработки АО «1470 УМТО» всегда служили основой нормативных документов, регламентирующих виды поставляемой в армию мебели.

Для проектирования и производства «армейской мебели» (шкафы для размещения и хранения ротного имущества, место дневального, оборудование оружейных комнат: пирамиды для хранения различных видов оружия, столы для чистки оружия и др.) необходимо обладать знаниями не только технологического процесса, но воинской службы. Сотрудники компании не понаслышке знают каким эксплуатационным и, в том числе, эргономическим свойствам должна отвечать «армейская мебель», так как многие из них имеют практический опыт службы в Вооруженных Силах сначала СССР, а потом и Российской Федерации.

За долгие годы сотрудничества АО «1470 УМТО» много раз на деле подтверждало свой имидж надежного партнера, изготавливая в кратчайшие сроки и с неизменно высоким качеством, в требуемых объемах и нужном ассортименте мебельную продукцию и инвентарь, как в действующие воинские части, так и на новые строящиеся объекты Минобороны России. Так, кроме ежегодных поставок мебели для удовлетворе-



ского Союза С.М. Буденного, здания Адмиралтейства в г. С.-Петербург, Центрального военного клинического госпиталя им. П. В. Мандрыка, Центрального дома Российской армии, Президентского и Преображенского полка и многих других.

Наиболее массовыми и востребованными видами «армейской мебели» являются: корпусная мебель из ламинированной древесно-стружечной плиты (ЛДСП) (шкафы, тум-

фондоотдачи имеющихся имущественных комплексов в 2016 году было принято решение о переносе производства корпусной мебели из г. Москвы в г. Энгельс и локализации всего мебельного сегмента бизнеса компании на производственных площадях «86 Механического завода», являющегося обособленным подразделением АО «1470 УМТО».

Изначально завод был предназначен для выпуска коммунальной техники для нужд Минобороны России, однако технологические линии морально и физически устарели, а продукция завода перестала пользоваться спросом. В этой связи была начата коренная реконструкция «86 МЗ», в результате которой завод меняет свое основное предназначение, и после ее завершения будет выпускать изделия из профилированного и листового металла (металлоконструкции различного назначения, металлические шкафы и двери, мебель на металлическом каркасе и т.д.), а также корпусную мебель из ЛДСП.

В ходе реконструкции предприятия на всех ее этапах постоянно в

НАРАБОТКИ АО «1470 УМТО» ВСЕГДА СЛУЖИЛИ ОСНОВОЙ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИХ ВИДЫ ПОСТАВЛЯЕМОЙ В АРМИЮ МЕБЕЛИ

ния текущей потребности воинских частей и учреждений Минобороны России предприятие произвело и совместно с партнерами поставило мебельную продукцию для оснащения объектов Военно-медицинской академии им. С.М. Кирова, Военной академии тыла и транспорта им. генерала армии А. В. Хрулёва, Военной академии связи им. Маршала Совет-

бы, рабочие столы и т.д.) и мебель на металлическом каркасе (табуреты, стулья, кровати, обеденные столы и т.д.). С точки зрения технологии, производственные процессы изготовления перечисленных видов мебели совершенно различны.

В целях повышения экономической эффективности бизнеса, достижения более высокого уровня



мым фактически замещая систему приточной вентиляции.

Для стадии раскроя полноформатных плит ЛДСП закуплен и готов к монтажу форматно-раскроечный центр с числовым программным управлением (ЧПУ) марки Schelling, который позволяет с высокой производительностью и качеством, минимальными отходами разрезать плиты ЛДСП на требуемые детали. Данный раскроечный центр обладает возможностями работы с плитами ЛДСП (ДСП), МДФ, а также с мебельными щитами из массива древесины.

На последующих стадиях изготовления мебели запланировано использовать четырехстороннюю кромкооблицовочную линию проходного типа марки IMA Combima,

лирование будущих изделий, автоматическое получение чертежей и спецификаций деталей, загрузку их в виде производственных заданий в станки с ЧПУ, а во взаимодействии с программным комплексом центра Schelling сразу же формировать оптимальные карты раскроя плит ЛДСП. Такое взаимодействие ведет к существенному сокращению трудозатрат и времени от проектирования изделия до его изготовления, позволяет более оперативно разрабатывать и внедрять в производство новые изделия.

На завершающей стадии реконструкции завода, особое внимание уделяется формированию новой системы управления как совокупности технических и организационных методов решения задач руководства

РЕАЛИЗАЦИЯ КОМПЛЕКСА ВЫШЕПЕРЕЧИСЛЕННЫХ ЗАДАЧ ВДОХНЕТ НОВУЮ ЖИЗНЬ В «86 МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД»

центре внимания находилась задача технологического перевооружения завода. Для ее решения был определен ассортимент перспективной продукции, спроектированы траектории технологических цепочек, осуществлен выбор станочного оборудования, разработаны схемы расстановки технологического оборудования. При этом решено частично использовать станки из имевшегося парка (в том числе были перевезены некоторые, наиболее качественные станки с закрывшегося производства в Москве) после их обслуживания и ремонта, а также закупить ряд современных станков и машин.

Так, для цеха по производству мебели из ЛДСП закуплена и смонтирована вакуумная система аспирации опилок, образующихся на различных стадиях обработки ЛДСП, марки FILTERHAUS JET 9/5-38. Данная система обладает рядом полезных качеств, таких как: высокая энергоэффективность, низкий уровень шума, высокая степень очистки от опилок и пыли всасываемого от рабочих мест воздуха, позволяющая возвращать очищенный воздух в рабочую зону цеха, тем са-

проходные сверлильно-присадочные станки Kosh и обрабатывающий центр с ЧПУ ВІМА-100 для серийного и индивидуального изготовления деталей (резка, фрезерование, сверление, обработка пазов и шлицов), перемещенные с закрывшегося производства в Москве.

Для эффективного взаимодействия с производственными подразделениями конструкторско-технологический отдел завода оснащается отечественным программным комплексом T-Flex CAD 3D, который позволяет осуществлять 3D-модель-

деятельностью предприятия с тем, чтобы обеспечить его эффективное функционирование, выживание и развитие в условиях жесткой рыночной конкуренции.

Реализация комплекса вышеперечисленных задач вдохнет новую жизнь в «86 Механический завод», позволит и далее АО «1470 УМТО» изготавливать с неизменно высоким качеством и хорошими экономическими показателями расширенный ассортимент мебельной продукции для нужд Минобороны России.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ И ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ОТ КАЛИНИНГРАДА ДО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ — ОДИН ИЗ ОСНОВНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ВОЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ. ИМЕННО ВОЕННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РАСКРЫВАЮТ ВСЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ПЕРЕВОЗКИ ВОЕННЫХ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ РАССКАЗЫВАЕТ КОМИССАРОВ АЛЕКСАНДР ГЕННАДИЕВИЧ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «ЦЕНТР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НЕГАБАРИТ» (ООО «ЦЖТН»).

Грузы военного назначения имеют ряд особенностей, усложняющих перевозку: срочность перевозки, быстрое изменение пункта назначения, массовость перевозки, большие габариты и вес военной техники, необходимость охраны в пути следования.

Как отвечает этим требованиям железнодорожный транспорт?

Почти вся военная техника перевозится на стандартных платформах.

Высокая грузоподъемность 63-72 тонны и универсальность платформ позволяет грузить различные виды техники и ВТИ: гусеничная, колесная, на плоском основании или ложементе, средства радиолокации, ПВО, зенитно-ракетные комплексы и оборудование.

Кроме того, стандартный габарит на железной дороге размерами выше и шире, чем при автоперевозках, а наличие большого количества

подвижного состава позволяет в минимальные сроки выполнить перевозку. Эшелонированная отправка позволяет не растягиваться в пути, а отправлять груз с единой охраной большой партией.

Отсутствие необходимости специальных разрешений на тяжеловесную и негабаритную технику дают возможность изменить место назначения и маршрут следования в минимальное время, что позволяет

максимально гибко реагировать на потребности армии.

Широкая сеть и единый основной перевозчик — ОАО «РЖД» — обеспечивают единые правила безопасности и многоступенчатого контроля, что позволяет минимизировать риски. Вагоны с грузом комиссионно сдаются к перевозке и осматриваются не только на станции отправления, но и многократно в пути следования на станцию назначения.

Особенно это актуально для перевозки взрывчатых материалов и опасных грузов — наличие единой действующей лицензии на перевозку опасных грузов по всей сети железных дорог делает железнодорожный транспорт оптимальным решением.

При этом для перевозки опасных грузов в большинстве случаев также используется универсальный подвижной состав: платформы, полувагоны и крытые вагоны. Выбор и подача вагонов не зависит от класса опасности и номера ООН грузов, что также позволяет обеспечить минимальные сроки отправки. То есть не нужно ждать специально оборудованного или имеющего разрешения на конкретный ООН груза и маршрут транспортного средства.

В сегодняшнее кризисное время расширяется рынок страхования за счет потребности снижения и оптимизации рисков. Но страхование грузов имеет смысл только в случае легальности перевозки. В противном случае возникает риск отказа возмещения страховой компанией из-за выявленных нарушений при перевозке, например, отсутствия спецразрешений или специально заниженного веса груза.

ПОЧЕМУ ЭТО ВАЖНО?

Большинство грузов ВПК и ОПК являются дорогостоящими. В случае потери или повреждения процесс нового производства или ремонта занимает длительное время, и соответственно возникают высокие затраты.

Еще одним из преимуществ является возможность подготовиться заранее, так скажем, вынести за скобки подготовительную работу — заранее продумать крепление, разработать и согласовать схемы, которые действуют 5 лет, заключить

необходимые договора, продумать места погрузки.

Например, наиболее оптимально предусматривать способ перевозки и крепления на этапе разработки нового изделия — это позволяет еще на этапе проектирования оптимизировать размеры и предусмотреть оптимальный способ перевозки, при необходимости заложить в конструкцию возможность демонтажа частей груза и элементы крепления. Кроме того, необходимо предусмотреть крепление внутренних элементов изделия для сохранности в пути следования.

Прозрачность и понятное ценообразование стоимости железнодорожных перевозок позволяет



прогнозировать на несколько лет вперед затраты по перевозке, и обосновать их, что актуально для большинства производителей в рамках выполнения и обеспечения госбюджетного заказа.

Особенности формирования стоимости при доставке на большие расстояния заключается в снижении затрат на один километр при увеличении расстояния перевозки, что оптимизирует стоимость доставки.

Конечно, к сожалению, не обошлось и без ложки дегтя — на ж/д транспорте, как нигде, чувствуется непрофессионализм экспедитора. То есть очень высока цена ошибки. К сожалению, в большинстве случаев демпинговую стоимость и неправильный расчет или нарушения сроков уже невозможно компенсировать поиском более дешевого подрядчика, так как ж/д тарифы для всех

одинаковые. К сожалению, обычно это выясняется слишком поздно для того, чтобы принять предупредительные меры. В то же время опыт и профессионализм экспедитора позволяет в полной мере раскрыться потенциалу и возможностям железнодорожного транспорта.

Места погрузки и терминалы, используемые для погрузки военных грузов могут быть специализированные и универсальные. Для погрузки техники они должны быть оборудованы рампой для загонки своим ходом, а для погрузки опасных грузов и ВМ иметь лицензию на погрузо-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам. Универсальные терминалы обеспе-

чивают возможность погрузки техники и опасных грузов. При этом терминалы могут принадлежать структурам ОАО «РЖД», воинским частям, государственным или частным компаниям.

Одним из таких универсальных терминалов является терминал АО «Оборонавиахран». Кроме универсальности он хорошо охраняется, что позволяет консолидировать грузы до отправки, не беспокоясь за сохранность.

Страна большая, хороших автомобильных дорог мало, много регионов без автомобильных дорог, а доставлять нужно в каждый уголок — тогда на помощь приходит связка морского и железнодорожного транспорта. В этом случае железнодорожный транспорт позволяет обеспечить массовую перевалку судовых партий.

АО «ОБОРОНАВИАХРАН» — НОВОЕ ЗВЕНО В ГРУППЕ КОМПАНИЙ «ОБОРОНЛОГИСТИКА»



С 2018 ГОДА СКЛАДСКОЙ СЕГМЕНТ БИЗНЕСА ГРУППЫ КОМПАНИЙ «ОБОРОНЛОГИСТИКА» ПОПОЛНИЛСЯ ЗА СЧЕТ ВКЛЮЧЕНИЯ В НЕГО СКЛАДСКОГО КОМПЛЕКСА АО «ОБОРОНАВИАХРАН», РАСПОЛОЖЕННОГО В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ. В АКТИВЕ НОВОГО КОМПЛЕКСА ИМЕЕТСЯ: ЗЕМЕЛЬНЫЙ УЧАСТОК ПЛОЩАДЬЮ 25 ГА, 37 000 КВ.М СКЛАДСКИХ ПЛОЩАДЕЙ, 32 000 КВ.М ОТКРЫТЫХ ПЛОЩАДОК, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 4,2 КМ С СОБСТВЕННЫМ МАНЕВРОВЫМ ТЕПЛОВОЗОМ, А ТАКЖЕ НЕОБХОДИМАЯ ПОГРУЗО-РАЗГРУЗОЧНАЯ ТЕХНИКА. С УЧЕТОМ ТОГО, ЧТО ПРЕДПРИЯТИЕ ИМЕЕТ ЛИЦЕНЗИЮ НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПОГРУЗО-РАЗГРУЗОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ОПАСНЫМ ГРУЗАМ, ДАННЫЙ СКЛАДСКОЙ КОМПЛЕКС В ОБЩЕЙ АРХИТЕКТУРЕ СКЛАДСКОГО СЕГМЕНТА «ОБОРОНЛОГИСТИКИ» ПЛАНИРУЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ КАК СКЛАДСКОЙ, ТАК И АВТОМОБИЛЬНО-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТЕРМИНАЛ ПО ОБРАБОТКЕ РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВЫХ ПОТОКОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ.

Московский транспортный узел (МТУ) является важнейшей, ключевой составляющей транспортной системы России — это 80% всех российских авиационных и транспортных перевозок, 60% импортных и экспортных перевозок России.

Помимо обеспечения потребностей экономики и населения Москвы и Московской области узел обрабатывает транзитные грузопотоки, следующие в другие регионы России и за рубеж.

По этой причине компании, специализирующиеся в области складского бизнеса и транспортной логистики и имеющие производственные мощности в Московском регионе, априори имеют значительное конкурентное преимущество перед другими участниками рынка этих услуг.

АО «ОборонАвиаХран» — это действующий складской комплекс, который по международной классификации может быть отнесен к складам категории «С+». Предприятие расположено в посёлке Большие Вяземы Одинцовского района Московской области. Это очень удачная локация по отношению к основным транспортным артериям региона — автотрассам, железнодорожным путям и аэропортам. Расстояние до Московской кольцевой автодороги (МКАД) — 25 км, до Можайского шоссе — 300 м, до трассы «М-1» — 5 км, до ЦКАД — 200 м, до аэропорта «Внуково» — 22 км. Предприятие имеет железнодорожное сообщение со станцией Голицыно (расстояние — 7 км по железной дороге) и с сортировочной станцией Бекасово (23 км).

АО «ОборонАвиаХран» — это компания с богатой профессиональной историей, наследник лучших складских и военно-транспортных традиций советской оборонной системы. За свою 55-летнюю историю предприятие наработало богатейший опыт, приобрело репутацию надежного партнера и сформировало разноплановые компетенции в приемке, разгрузке, размещении, хранении, комплектации и отправке самых разнообразных грузов, включая особо ценное, требующее очень осторожного обращения оборудование; негабаритные грузы сложной формы и значительной массы; сборные грузы, требующие комплектации

по десяткам и сотням параметров; опасные грузы. Коллектив предприятия и в настоящее время бережно относится к трудовым традициям, которые были заложены и сохранены во времени их предшественниками. В этих традициях — ответственное отношение к порученному делу, бережное обращение с вверенной техникой и оборудованием, осознанная клиентоориентированность.

Сегодня это — динамично функционирующий складской комплекс, расположенный на территории площадью 25 Га, на которой имеются складские (отапливаемые и не отапливаемые) помещения общей площадью более 37 тыс. кв.м, открытые площадки с твердым покрытием, в том числе подкрановые, для хранения различных грузов общей площадью 32 тыс. кв.м, а также административные, офисные и технические помещения, необходимые для нормальной работы комплекса.

Железнодорожное хозяйство предприятия включает собствен-

ный маневровый тепловоз, железнодорожные пути необщего пользования протяженностью 4,2 км, а также боковые и торцевые ramпы для погрузки/выгрузки техники. Рабочие железнодорожные ветки позволяют принять до 27 вагонов с возможностью маневровой работы и осуществлять одновременную выгрузку до 7 вагонов. Вместимость маневровых путей составляет 56 вагонов. Предприятие имеет парк складской, коммунальной, транспортной и строительной техники, а также грузоподъемные машины и крановое оборудование, требуемые для обеспечения его работы. Штат предприятия укомплектован квалифицированным, опытным персоналом.

Техника своевременно обновляется, а здания, сооружения и инженерная инфраструктура модернизируются и ремонтируются.

Предприятие ориентируется на обслуживание любых транспортных и складских операций на открытом





профессиональном рынке грузоперевозок, но при этом приоритет имеют задачи, решаемые для удовлетворения нужд Минобороны России и предприятий ВПК.

В настоящее время активно развиваются два направления деятельности АО «ОборонАвиаХран».

Первое — это перевалка опасных грузов и их отправка по железной дороге. Предприятие имеет лицензию Минтранса России на осуществление погрузо-разгрузоч-

Второе — это вхождение компании в состав участников «Ассоциации Индустриальных Парков», общественной отраслевой некоммерческой организации, объединяющей большинство индустриальных парков страны. В следующем году планируется сертификация предприятия в качестве управляющей компании индустриального парка в Министерстве инноваций и инвестиций Московской области. Статус действующего индустри-

ПРЕДПРИЯТИЕ ОРИЕНТИРУЕТСЯ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛЮБЫХ ТРАНСПОРТНЫХ И СКЛАДСКИХ ОПЕРАЦИЙ НА ОТКРЫТОМ ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ РЫНКЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

ной деятельности применительно к опасным грузам на железной дороге. Это позволило компании в 2017-2018 гг. на систематической основе оказывать предприятиям оборонно-промышленного комплекса страны комплексные услуги по отгрузке и экспедированию опасных грузов для нужд Минобороны России.

ального парка позволит создать плодотворную среду для развития малого и среднего бизнеса, арендуемого площади на территории комплекса с возможностью получения дополнительных преференций как для управляющей компании, так и для резидентов индустриального парка.

Вхождение в 2018 году АО «ОборонАвиаХран» в группу компаний «Оборонлогистика» открывает перед обществом новые пути развития имеющихся возможностей. Группа компаний «Оборонлогистика» — один из наиболее активно развивающихся транспортно-логистических операторов России с обширной сетью партнерских организаций, предоставляющий своим клиентам широкий спектр логистических услуг, связанных с хранением и доставкой грузов военного и гражданского назначения (включая опасные и негабаритные) морским, воздушным, автомобильным и железнодорожным транспортом.

Наряду с полным спектром возможностей по осуществлению перевозок в группе компаний «Оборонлогистика» имеется обширная территориально-распределенная сеть из складских комплексов, которые расположены в различных областях нашей страны, в том числе на Дальнем Востоке. Так, в г. Хабаровск расположен складской комплекс, общая арендопригодная площадь которого составляет 13 тыс. кв.м; в г. Уссурийск — складской комплекс, общая арендопригодная площадь которого составляет 10,5 тыс. кв.м; а в г. Владивосток реализуется проект создания сухого порта с ж/д путями площадью 5 тыс. кв.м.

Наличие складских мощностей в портовых зонах Владивостока, Мурманска и г. Ломоносов Ленинградской области позволяет Группе компаний «Оборонлогистика» выполнять функции 3PL оператора, решая самые сложные логистические задачи, включая мультимодальные перевозки, поставленные как коммерческими клиентами, так и в интересах Минобороны России.

Интеграция АО «ОборонАвиаХран» в группу компаний «Оборонлогистика», без сомнения, окажет взаимное положительное воздействие на обе стороны, генерируя значительный синергетический эффект. АО «ОборонАвиаХран» гармонично вольется в состав складского сегмента бизнеса группы компаний, как рентабельный складской комплекс с крупным железнодорожным терминалом по обработке опасных грузов.

СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ БАЗЫ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ



ООО «ОБОРОНЛОГИСТИКА» И ФГУП «ГЛАВНЫЙ ЦЕНТР СПЕЦИАЛЬНОЙ СВЯЗИ» ВЫСТУПАЮТ ЗА СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ БАЗЫ ПРОВЕРЕННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИХ ИЗДЕЛИЙ В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБОРОННОГО ЗАКАЗА (ГОЗ).

Любая перевозка — это сложная инженерная операция с объединением различных видов транспорта в логистическую цепочку, и от каждого участника этой цепочки требуется профессионализм и опыт. А перевозки грузов в рамках ГОЗ — дело особой ответственности, где любые риски должны быть предельно минимизированы.

В то же время на стремительно развивающемся рынке грузоперевозок определить добросовестность и надежность поставщика логистических услуг — задача сложная, но имеющая первостепенное значение, поскольку от качества работы перевозчика зависит и соблюдение сроков исполнения ГОЗ, и сохранность грузов государственной важности.

В этой связи ООО «Оборонлогистика» выступила с инициативой создания единой базы проверенных

логистических операторов, участвующих в перевозках по Государственному оборонному заказу, которые будут полностью действовать в рамках Федерального закона № 275-ФЗ «О государственном оборонном заказе». Эту инициативу активно поддержало ФГУП «Главный центр специальной связи» (ФГУП ГЦСС).

ФГУП ГЦСС было создано 1 августа 1939 года и на сегодняшний день является лидером в области доставки специальной корреспонденции и особо опасных грузов на всей территории России и стран СНГ собственным автотранспортом.

Перевозка автомобильным транспортом обладает рядом преимуществ, в том числе доступностью и оперативностью, но также требует особого внимания и контроля для гарантии своевременности доставки груза в полной сохранности.

ООО «Оборонлогистика» и ФГУП ГЦСС, обеспечивая доставку в рамках перевозок по гособоронзаказу, за годы работы обрели опыт и заручились доверием как отправителей, так и получателей. Для создания единой базы компании готовы поделиться своим опытом и знаниями о надежных операторах, партнерах и посредниках, добросовестно выполняющих свои обязательства.

Создание единой базы проверенных логистических операторов позволит всем заинтересованным участникам рынка избежать рисков, получить надежных партнеров и гарантированное, качественное исполнение услуг. В будущем она может быть востребована не только участниками исполнения гособоронзаказа, но и коммерческими структурами, представителями малого и среднего бизнеса.

ПЕРЕВОЗКА ПРОЕКТНЫХ ГРУЗОВ



ПЕРЕВОЗКА ПРОЕКТНЫХ ГРУЗОВ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ ВОСТРЕБОВАННЫХ УСЛУГ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ, НО ИМЕЕТ РЯД ОСОБЕННОСТЕЙ И ОБЪЕКТИВНЫХ СЛОЖНОСТЕЙ НА ВСЕХ ЭТАПАХ РАБОТЫ — ОТ ПОДБОРА СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ТЕХНИКИ ДО ТОНКОСТЕЙ В ОФОРМЛЕНИИ ДОКУМЕНТОВ. РЕАЛИЗАЦИЮ ПОДОБНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ЦЕЛЕСООБРАЗНО ОСУЩЕСТВЛЯТЬ СИЛАМИ КОМПАНИЙ, СПОСОБНЫХ ПРОФЕССИОНАЛЬНО ОРГАНИЗОВАТЬ ПРОЦЕСС ТРАНСПОРТИРОВКИ ТАКИХ ГРУЗОВ И ПРЕДОСТАВИТЬ ПОЛНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ УСЛУГ. ОПЫТ И КОМПЕТЕНЦИИ «ОБОРОНЛОГИСТИКИ» — ЭТО ГАРАНТИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАДЛЕЖАЩЕГО КАЧЕСТВА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ.

Возобновление роста реального ВВП и инвестиций в основной капитал, включая реализацию крупных проектов в нефтегазовой отрасли и энергетике, рост капиталовложений в инфраструктурные проекты, существенно увеличили спрос на проектную логистику — один из самых сложных видов перевозок, где особенно важны и практический опыт, и способность оперативно решать нестандартные технические задачи. В 2017 г. российский рынок перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов (КТГ) продемонстрировал рост на 6,3%, а его доля в объеме рынка транспортно-экспедиторских услуг превысила 2%. В ближайшие 2 года по прогнозам экспертов рынок перевозок КТГ будет расти в среднем на 3,4% в год в сопоставимых ценах и на 6,7% в год в текущих ценах.

На транспортном рынке под про-

ектными грузами понимают грузы, имеющие такие массогабаритные параметры, при которых невозможна перевозка стандартными средствами автомобильного или железнодорожного транспорта общего назначения. К проектным грузам, как правило, относят: различное крупногабаритное оборудование, технологические линии, военную спецтехнику, крупное энергетическое и промышленное оборудование, турбины, буровые установки, детали для космических ракет и прочие негабаритные и тяжеловесные грузы, при транспортировке которых могут сломаться опоры мостов, разрушиться покрытие дороги общего пользования и т.п.

Перевозка негабаритного или проектного груза — это всегда нестандартная схема доставки. Такие объекты имеют ряд особенностей

и требуют тщательной проработки маршрута с учетом всех нюансов: характеристика максимальных нагрузок дорог, высота мостов и эстакад на пути следования и их грузоподъемность, высота линий электропередач и многое другое. Для организации и осуществления такого рода перевозки недостаточно продумать и максимально оптимизировать маршрут следования, необходимо также подготовить специальный проект, в котором будут отображаться все требующиеся подготовительные работы, в том числе возможные инженерные вмешательства, например, возведение подъездных путей, дорог, устранение препятствий (демонтаж мостов и других конструкций), подъем и отключение линий электропередач. Проект грузоперевозки должны разрабатывать опытные специалисты, ведь любая ошиб-

ка может привести к возникновению непредвиденных ситуаций, огромным финансовым потерям, иногда даже к катастрофам.

В транспортировке проектных грузов используют различные виды транспортных средств, специализированную технику, предназначенную для тяжеловесных и негабаритных грузов. Критической длиной таких грузов для грузового автотранспорта является длина, превышающая 12 метров для прицепа, более 20 метров и для автопоезда и сочленённого транспортного средства. Максимальная ширина не должна быть более 2,55 метров, а высота — не более 4 метров. Проектными могут являться грузы, перевозимые автотранспортом, с весом более 18 тонн для двухосного автомобиля, для трехосного — 24 тонны и для четырехосного автомобильного транспорта с двумя ведущими осями и с двумя парами колес — 32 тонны. При осуществлении грузоперевозки на комбинированном транспортном средстве с двухосным прицепом — не более 18 тонн, с трехосным прицепом — не более 24 тонны. Максимальной грузоподъемностью в 44 тонны обладают автопоезда, которые состоят из трехосного автомобильного грузового транспорта и трехосного или четырехосного прицепа.

Проектные перевозки грузов предполагают исполнение организатором перевозки всего комплекса подготовительных мероприятий, связанного с выпол-

нением транспортировки морским, автомобильным, железнодорожным и морским транспортом. Поскольку вес проектных грузов может составлять 100 тонн и более, для перевозки могут потребоваться специальные низкорамные платформы (тралы), способные перевозить крупногабаритные и тяжеловесные грузы до 200 тонн и увеличивать свои размеры до 33 метров в длину и до 4 метров в ширину.

Только проанализировав подробную информацию о грузе и маршруте доставки, компания-пе-

указанные в технической документации, могут не соответствовать действительности. Объекты, которые уже эксплуатировались, могут быть модернизированы или заправлены техническими жидкостями. Так бывшая в употреблении сельскохозяйственная техника, промышленное оборудование, двигатели, в процессе эксплуатации которых использовались и частично могли остаться в агрегате технические жидкости (топливо, масло) получают дополнительную квалификацию

ПРОЕКТНАЯ ЛОГИСТИКА — ОДИН ИЗ САМЫХ СЛОЖНЫХ ВИДОВ ПЕРЕВОЗОК, ГДЕ ОСОБЕННО ВАЖНЫ И ПРАКТИЧЕСКИЙ ОПЫТ, И СПОСОБНОСТЬ ОПЕРАТИВНО РЕШАТЬ НЕСТАНДАРТНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

ревозчик может принять груз для перевозки. При этом необходимо учитывать, что заказчик не всегда указывает точные сведения о перевозимом объекте (объем, вес, размеры). Специалисты обязаны учесть в процессе обмера все детали (козырьки, навесы), посчитать количество требуемых транспортных средств (вагоны, фуры, специализированная техника для доставки тяжеловесного груза и т. д.), а также продумать документальное сопровождение процесса. Данные,

и именуется опасными. При составлении документации специалисты учитывают такие моменты.

Для обеспечения сохранности груза необходима подробная проработка вопросов, связанных с погрузкой/выгрузкой, упаковкой, временным хранением груза, оценкой технических возможностей портовых терминалов и железнодорожных станций, в том числе расчет и оценка технических возможностей грузового оборудования в транзитных портах, а также технологической возможности порта к обработке и подаче необходимого подвижного состава.

Специалисты компании «Оборонлогистика» разрабатывают индивидуальные проекты и схемы перевозок проектных грузов с учетом выбора оптимального маршрута по времени и экономическим затратам и его согласования, осуществляют оформление полного комплекта необходимой документации и разрешений, организуют таможенное оформление и страхование перевозимых грузов. Максимальной эффективности в перевозке проектных грузов «Оборонлогистика» достигает при осуществлении постоянного контроля процесса перевозки: местоположением груза и его состоянием, состоянием транспортных средств на всем пути от производства к потребителю.



**DEVELOPMENT OF THE FAR EAST
WILL BE OUR TOP NATIONAL PRIORITY
THROUGHOUT THE 21ST CENTURY.**

**Vladimir Putin,
President of the Russian Federation**



«Economic and social development of the Far East remains our national priority. One particular trend concerns creating favorable conditions for doing business and attracting investments.

New transport corridors are being set up in the Far East and port capacities are being created in order to enable businesses to deliver their products from the countries of Pacific Asia to Europe and back as expediently as possible, and do so for a fraction of the price. New investments will enable comprehensive

projects in the area of transport infrastructure. These monies will be used to finance upgrading of seaports and air gateways in the Far East, as well as to develop transcontinental rail routes.

I am confident that working together we will be able to ensure sustainable, well-balanced, harmonious economic growth in the Far East. We will create a prosperous region, and through joint efforts of the business community and the state the Far East will become Russia's most important logistics hub.»



**THE OUTER AREA OF RUSSIAN FAR EAST
SPARSELY POPULATED WITH SEVERE
CLIMATIC CONDITIONS AND BORDERING
THREE MAJOR GLOBAL POWERS HAS
BEEN AND REMAINS THE PART OF A
ZONE TO WHICH THE MINISTRY OF
DEFENCE OF THE RUSSIAN FEDERATION
PAY SPECIAL ATTENTION. PROTECTING
THE NATIONAL INTERESTS IN THIS
REGION IS OUR STRATEGIC OBJECTIVE.**

**S.SHOIGU,
Minister of Defence of the Russian Federation,
General of the Army**



Dear colleagues!

Welcome to the regular issue of Oboronlogistics Group of companies corporate magazine!

According to tradition the edition coverage of main company's activities and the most interesting projects and also highlights the important topics for all participants of the cargo transportations market.

The cover story of this issue is development of transport and logistic infrastructure of Far East that is one of the Russian economy's drivers and offers the enormous prospects and opportunities for business development.

The Far East is a strategically important territory for this country. It is the region where geopolitical, economic and military interests of the Russian state are widely represented. For the business community, the Far East is, first and foremost, the territory of new opportunities. This trend has been clearly demonstrated by the successful experience of resident companies on the Advanced Development Territory and the Free Port of Vladivostok, which implement investment projects in the Far East worth a total of RUB 3.7 trillion in private investments.

At the same time, development of transport infrastructure is a key goal of the Russian state. Without modernized transport it would be impossible to create good conditions for doing

EFFECTIVE ECONOMIC INTEGRATION OF STATE STRUCTURES AND THE BUSINESS COMMUNITY CONTRIBUTES TO BUILDING UP INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF THE FAR EAST.

THE INTEGRATED DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE WILL MAKE THE FAR EAST AN IMPORTANT LOGISTICS HUB THAT CONNECTS THE COUNTRIES OF PACIFIC ASIA AND THE COUNTRIES OF EUROPE.

business, attracting investments and launching new production sites.

At present, economic growth in the Far East (which is well above the mean indicator for the entire country) requires significant increase in the throughput capacity of highways, railways and seaports. Special logistic facilities must also be created to allow for intermodal transportation arrangements.

Oboronlogistics Group of Companies, as a part of the Ministry of Defense of Russia, has an active presence in the Far East and carries out activities in transport and warehouse logistics, design of military and civil infrastructure elements, and manufacturing of construction materials and elements that are delivered to remote locations.

Oboronlogistics has warehouses and production facilities in Khabarovsk, Ussuriysk and Vladivostok, with roofed-in and open-air warehouses, automobile and railway access routes, loading and unloading equipment. The company provides a full range of storage, transshipment and cargo processing services. In Vladivostok the facilities are located near the seaport.

SK-Vostok LLC, an affiliate shipping company of Oboronlogistics, was created in the Far East in 2016, to deal with the special tasks of the Ministry of Defense in the Far East region. This economically successful company is headquartered in the ad-

ministrative center of Primorsky Krai, City of Vladivostok.

SPARTA IV, a new universal bulk carrier flying the flag of Russia, was added to the fleet of Oboronlogistics in 2018. The new ship was ordered to deliver cargoes of various purposes to remote territories of the Far East including the Kuril Islands. A corresponding order in the interests of the Russian Ministry of Defense was signed by the President of the Russian Federation.

The SPARTA IV has the deadweight of more than 8,000 tons. The ship can transport containers and general cargo, including hazardous cargo of various classes, and oversized equipment and cargoes. The ship's own cranes that can lift up to 55 tons allow the ship to load, unload and deliver cargoes to the ports of the Far East with no crane equipment. At present the ship is deployed on the sea shipping line between Vladivostok and Vostochnyi, and Magadan.

SK Vostok Shipping Company is increasing the capacities of its own container park to facilitate effective development of the company in the Far East.

When working in the Far East, Oboronlogistics Group of Companies not only offers its own logistics capabilities but forms its own cargo base, e.g. Plant 350 that produces ferrous concrete products in Vladivostok. It is a part of JSC 1470 UMTO, a subsidiary of Oboronlogistics.

Comprehensive contracts to manufacture and deliver ferrous concrete products to Sakhalin, Kamchatka, the Kuril Islands and Magadan are being executed in the interests of JSC Zapsibgazprom, Region LLC and other construction companies. One of the largest customers of Plant No. 350 of ferrous concrete products is Rusagro

Oboronlogistics intends to participate actively in the development of existing transport infrastructure and creation of new transport capacities in the Far East, including transshipment of cargoes exported to South-East Asia within the framework of military and technical cooperation programs, which will allow di-

Yet another direction for strategic development of Oboronlogistks Holding is the market of cargo transportation by air.

Considerable distances between mainland Russia and the Far East as well as lack of onland routes required development of air transportation and all the necessary accompanying infrastructure.

OBL-Service, a subsidiary company of Oboronlogistics Holding, was created in 2018. It specializes in comprehensive programs of air transportation of cargoes, especially oversized and special cargoes.

In the first half of 2018 alone, OBL Service LLC completed 18 take-offs and landings of Ruslan An-124 heavy aircraft on 16 aerodromes, including airports of Vladivostok and Khabarovsk.

This turns Oboronlogistics Group of Companies into an active participant in the program of developing the economy of the Far East. The company intends to become a recognizable brand in the region, and an active and successful player — a real symbol of efficiency — on the market of transport and logistics services!

RUSSIAN FAR EAST IS THE TERRITORY OF NEW OPPORTUNITIES FOR BUSINESS. THIS TREND HAS BEEN CLEARLY DEMONSTRATED BY THE SUCCESSFUL EXPERIENCE OF COMPANIES


Company, which is actively developing its activities in the Far East.

At present, the growing volume of Russia's foreign trade turnover and availability of international transit corridors via the Far East have resulted in shortage of port facilities that provide transshipment services for imported goods (containers and rolling cargoes).

versifying supply channels of Russian weapons and military technology.

These projects are in the interests of Russia's major military industry manufacturers. The state intermediary in the sphere of military and technical cooperation, JSC Rosobonexport, is a key customer of transport services provided by Oboronlogistics.

«OBORONLOGISTICS» GROUP OF COMPANIES

 **OBL** Full range of services in the field of cargo transportation by sea, air, road and rail transport including heavy and oversized cargoes.
Moscow

 **OBL**
SC SOUTH
Novorossiysk
Freight transportation by sea vessels in basins of the Black Sea and the Mediterranean Sea

 **OBL**
SC ARCTIC
Archangelsk
Cargo and passengers transportation to the Arctic zone of the Russian Federation


 **OBL**
SC NORTH-WEST
Saint-Petersburg
Transportation in Baltic sea area

 **OBL**
SC EAST
Vladivostok
Shipment of cargoes in Russian Far East.

 **OBL**
SERVICE
Russia
Air and multimodal transportation

 **OBL**
TRANS
Russia
International and domestic road transportation

 **AO «1470 YMTO»**
Moscow region
Warehouse, safe storage and processing of cargoes


Moscow region
Industrial park for lease, reliable storage, placement of warehouses or production on its territory

Russia, Moscow, Goncharnaya str. 28, tel +7 (499) 608-99-93, info@obl.ru, www.obl.ru

FAR EAST — TERRITORY OF NEW OPPORTUNITIES

OVER THE PAST FIVE YEARS THE SHARE OF THE FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT IN THE TOTAL VOLUME OF FOREIGN INVESTMENTS INTO RUSSIA INCREASED BY 15 TIMES, FROM 2% TO 30%. IN 2017 THE FAR EAST BECAME THE LEADING REGION OF RUSSIA IN TERMS OF GROWTH OF DIRECT INVESTMENTS. THE REGION IS ALSO TWO TO THREE TIMES AHEAD OF OTHER CONSTITUENT REGIONS OF RUSSIA ACCORDING TO A NUMBER OF IMPORTANT ECONOMIC INDICATORS — SUCH AS GROWTH OF AGRICULTURE, INDUSTRY, AND CONSTRUCTION — AND THE VOLUME OF INVESTMENTS. THE ECONOMIC, RESOURCE, AND GEOPOLITICAL POTENTIAL OF THE REGION IS SO GREAT THAT A NUMBER OF INDUSTRIES — INCLUDING SHIPBUILDING AND SHIPPING — HAVE RECEIVED A POWERFUL IMPETUS FOR GROWTH.

The special role of Far Eastern ports of Russia for the economy of the region and the country as a whole has to do, first and foremost, with their geographical location and the transport and logistics opportunities they create. The region has access to many seas of the North, the Arctic Ocean, and the sea border with the US and Japan. The ports on the Pacific coast of Russia are located near the fast developing countries of Pacific Asia (PRC, Japan, and South Korea), the countries with which Russia intends to improve its trade, economic, and political ties. Oil, coal, aluminum, timber, fish and seafood products are delivered via the ports of the Far East to destinations inside Russia and to export destinations. From the ports of the region the cargoes are delivered to more than 25 countries of the world.

A total of 22 seaports are located in the Far East basin of Russia. The ports of Vladivostok, Nakhodka, Vostochnyi

and other ports are modern hubs with the developed market of maritime supply lines of the excellent international level of quality.

However, the growing volume of Russia's foreign trade turnover and availability of international transit corridors via the Far East have resulted in shortage of port facilities that provide transshipment services for imported goods. In 2017 the traffic in the ports of the Far East grew by 25%, and most ports also demonstrated increased volumes of transshipment operations.

Projects of Primorye-1 and Primorye-2 international transport corridors have been put together to help develop the transit capacities of the Far East. The Primorye-1 corridor will connect the Chinese city of Kharbin in Heilongjiang Province with Russian ports of Vladivostok, Nakhodka, and Vostochnyi in Primorsky Krai. The Primorye-2 corridor will connect the borderline city of Hunchun in China and Russian ports

of Posyet and Zarubino. According to the Development Strategy of Seaport infrastructure of Russia through 2030, put together by FSUE Rosmorport on behalf of the Ministry of Transport of the Russian Federation, in the period from 2015 to 2025 the capacity of Far Eastern ports of Russia will increase by around 40% and amount to more than 340 million tons.

Within the next 10 to 12 years the Far East is expected to become a key region for Russia's shipping industry and a full-fledged participant of the international market of transit shipments in Asia.

Oboronlogistics intends to participate actively in the development of existing transport infrastructure and creation of new transport capacities in the Far East, including transshipment of cargoes exported to South-East Asia within the framework of military and technical cooperation programs, which will allow diversifying supply channels of Russian weapons and military technology.

SPARTA IV — GUARANTEES CARGO DELIVERIES IN THE FAR EAST



SPARTA IV, A NEW UNIVERSAL BULK CARRIER FLYING THE FLAG OF RUSSIA, WAS ADDED TO THE FLEET OF OBORONLOGISTICS IN 2018. THE NEW SHIP WAS ORDERED TO DELIVER CARGOES OF VARIOUS PURPOSES TO REMOTE TERRITORIES OF THE FAR EAST INCLUDING THE KURIL ISLANDS. A CORRESPONDING ORDER IN THE INTERESTS OF THE RUSSIAN MINISTRY OF DEFENSE WAS SIGNED BY THE PRESIDENT OF THE RUSSIAN FEDERATION. AT PRESENT THE SHIP IS DEPLOYED ON THE SEA SHIPPING LINE BETWEEN VLADIVOSTOK AND VOSTOCHNYI, AND MAGADAN.

In the early 2018 Oboronlogistics LLC completed acquisition of SPARTA IV (IMO 9743033), a universal bulk carrier ship. The ship was built in 2017 at Jiangsu Hongqiang Marine Heavy Industry Co., Ltd facilities in China. The ship was built under the supervision of BUREAU VERITAS (BV) Classification Company.

The ship has been awarded the following classification by RINA, the Italian Shipping Register: CX General cargo ship — equipped for the carriage of the containers — heavy cargo (tank top, 176.4 kN/m²) — nonhomload; unrestricted navigation; CX AUT-UMS; MON-SHAFT; ICE CLASS IB; INWATERSURVEY.

The ships were assigned to Novorossiysk, and fly the flag of Russia.

The SPARTA IV has the deadweight of more than 8,000 tons. The ship can transport containers and general cargo, including hazardous cargo of various classes, and oversized equipment and cargoes.

The ship can transport up to 630 20-foot containers (366 containers on the deck, 264 containers in the hold), including up to 44 refrigerator containers.

The ship has two cargo holds, 4927 and 8315 m³ in volume.

Hazardous cargoes of classes 1, 2, 3, 4, 5.1, 6.1, 8 and 9 can be transported in closed containers with latches, and hazardous cargoes of classes 1.4S, 2, 3, 4, 5.1, 6.1, 8 and 9 can be transported in closed containers in the holds of the ship.

Along the port side, the ship has been equipped with two cranes with the carrying capacity of 55 tons each with cargo arrows up to 26 meters high. The ship's own cranes allow the ship to load, unload and deliver cargoes to the ports of the Far East with no crane equipment.

The main engine of the ship was produced by HUNDAI (South Korea). The MAN 7L32/40 engine allows the ship to travel at 14.3 knots when loaded, and at 15.3 knots when empty. When

loaded to 85% (710 rev./min.) the engine's capacity reaches 3264 kW and requires about 650 liters of IFO-180 fuel per hour. At 100% load (750 rev./min.) its capacity reaches 3480 kW, and the engine requires around 850 liters of IFO-180 fuel per hour. At optimal travel speeds, the ship can travel to a distance of some 10,000 — 12,000 nautical miles.

The electric power plant onboard is comprised of three auxiliary diesel generators of KTA 19D (M) type, 392 kW each, made in China. The emergency diesel generator has the capacity of 129 kW.

The main engine and auxiliary diesel generators have been manufactured in accordance with the standard manufacturer supply scope for remote access to the engine room with AUT-UMS automatic equipment for unattended maintenance of the engine room.

The radio equipment of GMDSS type allows the ship to work in A1, A2, and A3 sea districts.



FLEET OF OBORONLOGISTICS GROUP OF COMPANIES

FERRIES:

AMBAL



MARIYA



LAVRENTIY



DRY CARGO SHIP:

PIZHMA



UNIVERSAL DRY CARGO SHIPS:

SPARTA



SPARTA II



SPARTA III

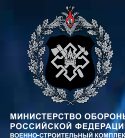


SPARTA IV



ГРУППА КОМПАНИЙ ОБОРОНЛОГИСТИКА

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ,
ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ,
СКЛАДСКИЕ УСЛУГИ



МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВОЕННО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС



Новороссийск

Организация осуществляет грузовые перевозки морским транспортом в акваториях Черного и Средиземного морей



Архангельск

Основной функцией дочерней компании является доставка грузов и пассажиров в Арктическую зону РФ



Санкт-Петербург

Основным направлением деятельности является осуществление морских перевозок в акватории Балтийского моря



Владивосток

Компания специализируется на осуществлении грузовых перевозок в Дальневосточном федеральном округе РФ



Специализируется на выполнении мультимодальных грузовых перевозок «под ключ» с возможностью отслеживания грузов в режиме реального времени. Приоритетным направлением деятельности являются воздушные перевозки



Профиль компании – предоставление комплекса транспортно-экспедиторских услуг по перевозке грузов автомобильным транспортом внутри Российской Федерации и за ее пределами



Москва, Московская обл., Ленинградская обл., Владимирская обл., Екатеринбург, Самара, Ростов-на-Дону, Энгельск, Мурманск, Чита, Хабаровск, Уссурийск, Владивосток

Предлагает полный комплекс услуг по ответственному хранению и обработке грузов, кросс-докингу, комплектации заказов, отправке и доставке грузов



АО «ОборонАвиаХран» Московская область, р.п. Б. Вяземы

Индустриальный парк предоставляет условия для аренды, надежного хранения, размещения складов или производства на своей территории

г. Москва, ул. Гончарная, д. 28, тел. +7 (499) 608-89-93, info@obl.ru, www.obl.ru