

ОБОРОН ЛОГИСТИКА

КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

№1 (2018)

www.oboronlogistika.ru

ПУТЬ РАЗВИТИЯ

СОЗДАНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ
СИСТЕМЫ ДОСТАВКИ
ГРУЗОВ В АРКТИКЕ

СТР. 05

ТЕХНОЛОГИИ

ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
СИТУАЦИОННОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО
ЦЕНТРА УПРАВЛЕНИЯ МОРСКИМИ
ОПЕРАЦИЯМИ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ

СТР. 13

ИНФРАСТРУКТУРА

СКЛАДСКИЕ УСЛУГИ
И ОТВЕТСТВЕННОЕ
ХРАНЕНИЕ ГРУЗОВ

СТР. 18

ТЕМА НОМЕРА:

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ — АРКТИЧЕСКИЙ ФОРПОСТ РОССИИ

СТР. 08



ОБОРОНЛОГИСТИКА

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ, ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ, СКЛАДСКИЕ УСЛУГИ



 **СКЮГ** | СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ

 г. Новороссийск

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

 **СКАРКТИКА** | СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ

 г. Архангельск

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

 **СКСЕВЕРО-ЗАПАД** | СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ

 г. Санкт-Петербург

Основным направлением деятельности является осуществление морских перевозок в акватории Балтийского моря.

 **СКВОСТОК** | СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ

 г. Хабаровск

Компания специализируется на осуществлении грузовых перевозок в Дальневосточном федеральном округе РФ.

 **АО «1470 УМТО»**

 г. Москва

Предлагает полный комплекс услуг по ответственному хранению и обработке грузов, кросс-докинг, комплектацию заказов, отpravку и доставку грузов.



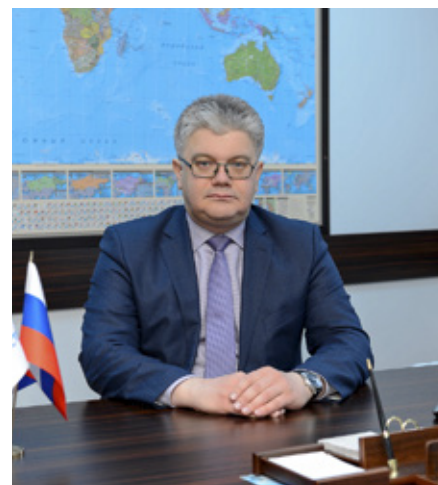
АО «ОборонАвиаХран»

 Московская область, р.п.Б.Вяземы

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



СЕГОДНЯ ЛОГИСТИКА В АРКТИКЕ – ЭТО ИСКУССТВО ПРОФЕССИОНАЛОВ, А ЗАВТРА – ЭТО ДОЛЖНО СТАТЬ РУТИННЫМ, НО ВЫСОКОНАДЕЖНЫМ И ЭФФЕКТИВНЫМ МЕХАНИЗМОМ, КРУГЛОГОДИЧНО РАБОТАЮЩИМ НА БЛАГО ЭКОНОМИКИ РОССИИ



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Вы держите в руках первый выпуск корпоративного журнала группы компаний «Оборонлогистика», где мы постарались представить вашему вниманию основные направления нашей деятельности и инфраструктурные возможности компании.

Находясь в структуре Минобороны России и решая специальные задачи в интересах военного ведомства, «Оборонлогистика» успешно работает и на гражданском рынке транспортных услуг, ставя перед собой задачу дальнейшего наращивания этой деятельности, в том числе и на зарубежных направлениях.

Наряду с информацией о результатах работы компании и освещением наибо-

лее интересных проектов, мы постараемся каждый номер корпоративного журнала посвящать одной из значимых тем, затрагивающих интересы участников рынка транспортной логистики России.

Так, основной тематикой этого выпуска журнала является важнейшая задача современного развития транспортного потенциала нашей страны – логистика в Арктической зоне Российской Федерации.

Сегодня логистика в Арктике – это искусство профессионалов, а завтра – это должно стать рутинным, но высоконадежным и эффективным механизмом, круглогодично работающим на благо экономики России.

Наша цель, которая в полной мере касается и работы в Арктике, – это до-

стижение максимального экономического эффекта от военно-гражданской интеграции, как на операционном уровне, так и в вопросах совместного использования логистической инфраструктуры военного ведомства и гражданского сектора.

Я благодарю всех, кто принял участие в работе над этим выпуском и найдёт время просмотреть его страницы, и выражаю надежду на дальнейшее развитие плодотворного сотрудничества со всеми заинтересованными организациями!

А.В. ФИЛАТОВ
генеральный директор
ООО «Оборонлогистика»,
член Государственной комиссии
по вопросам развития Арктики

5

ПУТЬ РАЗВИТИЯ

СОЗДАНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ СИСТЕМЫ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В АРКТИКЕ

МНЕНИЕ

С.К.ШОЙГУ,
Министр обороны РФ
В. А. ОЛЕРСКИЙ,
Заместитель Министра транспорта РФ
А.В. ЯРОШЕВИЧ,
Руководитель Департамента транспортного обеспечения Министерства обороны РФ



7

ТЕМА НОМЕРА

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ – АРКТИЧЕСКИЙ ФОРПОСТ РОССИИ



13

ТЕХНОЛОГИИ

ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СИТУАЦИОННОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА УПРАВЛЕНИЯ МОРСКИМИ ОПЕРАЦИЯМИ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ



15

ТЕХНИКА

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СПАРТАНЦЫ

18

ИНФРАСТРУКТУРА

СКЛАДСКИЕ УСЛУГИ И ОТВЕТСТВЕННОЕ ХРАНЕНИЕ ГРУЗОВ



20

МАРШРУТЫ

ГЕОГРАФИЯ ПЕРЕВОЗОК

Корпоративный журнал Общества с ограниченной ответственностью «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@oboronlogistika.ru



СОЗДАНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ СИСТЕМЫ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В АРКТИКЕ



АРКТИКА ВСЕГДА БЫЛА И ОСТАЕТСЯ РЕГИОНОМ ОСОБЫХ ИНТЕРЕСОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ЯВЛЯЕТСЯ СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАЖНЫМ ВЕКТОРОМ ЕЕ РАЗВИТИЯ.

О подходах Министерства обороны к арктической логистике рассказывает:



Т.В. ИВАНОВ, заместитель Министра обороны Российской Федерации, член президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики.

На долю Министерства обороны приходится более трети госзаказов в Арктике. В структуре транспортируемого грузопотока преобладают строительные грузы: Минобороны ежегодно завозит около 400 тысяч тонн различных строительных грузов, около 250 тысяч грузов в рамках Северного завоза и около 50 тысяч тонн грузов общего военного назначения.

В соответствии со Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности страны на период до 2020 г., утвержденной Президентом Российской Федерации, на обширной территории – от Кольского полуострова до Чукотки – ведется строительство и реконструкция объектов военной инфраструктуры. В таких масштабах работы в условиях Крайнего Севера осуществляются впервые в истории современной России.

С 2013 года в условиях Крайнего Севера возведено 425 объектов общей площадью более 700 тысяч квадратных метров. В их числе – уникальный многофункциональный комплекс «Арктический трилистник» на острове Земля Александры – единственный в мире объект на 80-м градусе северной широты, способный работать в автономном режиме полтора года. Здесь также завершается возведение технических объектов, административно-жилой, складской и парковой зон, модернизируется самый северный в России аэродром «Нагурское». На нем продолжаются работы по строительству взлетно-посадочной полосы и других объектов, необходимых для функционирования аэродрома. После завершения модернизации аэродром сможет круглогодично принимать большинство типов транспортных воздушных судов.



В 2018 году будут сданы комплексные объекты, размещенные в ключевых точках исключительной экономической зоны Российской Федерации – на архипелаге Земля Франца-Иосифа и Новосибирских островах. Уникальные военные городки замкнутого цикла, построенные с использованием новейших технологий, впоследствии будут иметь большое значение для освоения арктических территорий.

На этапе подготовительных работ находится создание в Арктической зоне постоянно действующих аэродромов – Тикси, Анадырь, Воркута, Темп (остров Котельный) и Рогачево.

В поселке Рогачево архипелага Новая Земля в интересах Минобороны России осуществляется строительство технических позиций, социальной инфраструктуры и аэродрома. На мысе Шмидта и острове Врангеля планируют сдать объекты военной и социальной инфраструктуры. Ряд объектов строится и на острове Средний архипелага Северная Земля.

В рамках развития возможностей группировок войск в Арктической зоне предусмотрены работы по строительству нового причала для погрузки и выгрузки материальных средств и техники в поселке Белушья Губа на Новой Земле.

Работы проводятся круглогодично, в тяжелых климатических и геологических условиях. Используются только специальные строительные материалы и техника, способная выдерживать сильнейшие морозы. Все строительные материалы и технику завозят с

материка, поэтому основной задачей системы военной логистики в Арктике является доставка строительных бригад, строительных и горюче-смазочных материалов, специальной техники, продуктов питания, медикаментов, экипировки, обмундирования и другого имущества.

АРКТИЧЕСКАЯ ЛОГИСТИКА В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

От качества транспортно-логистического обеспечения, в первую очередь качества управления грузовыми потоками в Арктике, зависит решение задач по обеспечению гарантированной доставки войск и грузов, планированию поставок, транспортной безопасности, экономической прозрачности и привлекательности условий для государственных заказчиков.

В целях упорядочения системы транспортного обеспечения Минобороны России в Арктической и Курильской островной зонах Президентом Россий-

Распоряжением Правительства Российской Федерации единым поставщиком транспортных услуг для Минобороны России на 2017-2018 годы по доставке грузов в Арктическую и Курильскую островную зоны Российской Федерации определена компания «Оборонлогистика», деятельность которой можно уверенно считать успешным примером реализации транспортно-логистического обеспечения и комплексного подхода Минобороны России к управлению перевозками в Арктике.

В настоящее время силами компании «Оборонлогистика» для управления грузовыми потоками и провозными мощностями создан Ситуационный логистический центр управления морскими операциями в Арктической зоне России, использующий в работе программное обеспечение, не имеющее аналогов в Российской Федерации.

Кроме того, силами компании «Оборонлогистика» совместно с Правительством Архангельской области реализован проект развития авиасообщения между Архангель-

“

МАСШТАБНЫЕ РАБОТЫ ПО РАЗВИТИЮ ВОЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АРКТИКЕ ПРЕДПОЛАГАЮТ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ АЭРОДРОМОВ И МОДЕРНИЗАЦИЮ СУЩЕСТВУЮЩИХ

”

ской Федерации поручено определить единого транспортно-логистического оператора и сформировать единую тарифную политику.

Поручение Президента России реализовано, и Министром обороны Российской Федерации утверждена Концепция транспортного обеспечения в Арктической и Курильской островной зонах, составной частью которой является Единая система ценообразования на транспортные услуги в указанных зонах.

ском (аэропорт Талаги) и Новой Землей (аэродром Рогачево).

С октября 2017 г. компания выполняет пассажирские и грузовые чартерные авиационные рейсы по указанному маршруту. Основными целями при осуществлении полетов по данному маршруту являются поддержание и развитие муниципального образования городского округа «Новая Земля» и бесперебойное транспортное, грузовое и почтовое обеспечение жителей архипелага и военнослужащих Минобороны России на основе экономически обоснованных тарифов.

Создание эффективной системы доставки грузов в Арктическую зону – стратегическая задача, решаемая не только в ведомственных интересах Минобороны России, но и в общенациональных интересах. Повышение экономической эффективности этой деятельности послужит катализатором формирования национальной транспортной инфраструктуры, которая в свою очередь будет способствовать росту объема перевозок в интересах всех заказчиков. ♡





С.К.ШОЙГУ,
Министр обороны
Российской Федерации,
генерал армии



ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРИОРИТЕТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, И МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ИГРАЕТ В ЭТОМ ВЕДУЩУЮ РОЛЬ...

...ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ ТАКОГО КОЛИЧЕСТВА ОБЪЕКТОВ, В ТАКОМ ОСНАЩЕНИИ, НЕ СТРОИЛО НИ ОДНО ГОСУДАРСТВО...

ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ СЕГОДНЯ – ЭТО ГАРАНТИЯ НЕЗАВИСИМОСТИ РОССИИ ЗАВТРА.



В. А. ОЛЕРСКИЙ,
Заместитель Министра транспорта
Российской Федерации – руководитель
Федерального агентства морского
и речного транспорта

В настоящее время одним из стратегических приоритетов для Российской Федерации является проект многоцелевого развития транспортной системы Арктической зоны Российской Федерации, что обусловлено рядом политических, экономических и социальных факторов.

Правительство Российской Федерации проводит большой комплекс согласованных мероприятий в целях создания эффективной системы взаимодействия государственных структур

и бизнеса в Арктике и достижения значительного экономического эффекта в освоении этого региона.

Усилия компании «Оборонлогистика», как единого транспортного оператора военного ведомства в Арктической зоне, служат одним из успешных примеров сотрудничества государства и бизнеса в деле решения комплексной стратегической задачи развития транспортного потенциала Российской Федерации.



А.В.ЯРОШЕВИЧ,
Руководитель Департамента
транспортного обеспечения
Министерства обороны
Российской Федерации, генерал-майор

Для России Арктика всегда была и остается регионом особых интересов и на сегодняшний день является стратегически важным вектором усилий Вооруженных Сил Российской Федерации.

Здесь сконцентрированы практически все аспекты нашей национальной безопасности, это область военных, экономических, экологических, транспортных и ресурсных интересов, которые должны быть направлены в первую очередь на ускорение экономического роста страны, повышение качества жизни и благосостояния граждан.

Президентом Российской Федерации поручено Министерству обороны Российской Федерации обеспечить постоянное военно-морское присутствие в акватории Северного морского пути и в Арктической зоне.

Наряду с выполнением боевых задач Минобороны России обеспечивает воинские части и гарнизоны, дислоцированные в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, необходимым продовольствием, вещевым и медицинским имуществом, горючим, твердым и жидким топливом.

Исторически доставка материальных средств осуществляется судами вспомогательного флота ВМФ России, судами

транспортных организаций, а также самолетами Военно-транспортной авиации и автомобильным транспортом.

С 2018 года в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации в качестве единого транспортно-логистического оператора в Арктической зоне выступает ООО «Оборонлогистика» – организация, подведомственная Минобороны России. С целью решения этих задач кадровый состав Общества был усилен специалистами органов военных сообщений, имеющими многолетний опыт работы по обеспечению Северного завоза.

Департаментом транспортного обеспечения Минобороны России совместно с коллективом ООО «Оборонлогистика» проведены разработка и внедрение новой единой тарифной политики на транспортные услуги в Арктической зоне, позволяющей как заказчику, так и потенциальному исполнителю планировать свои затраты и контролировать ценообразование оказываемых услуг.

Желаю коллективу ООО «Оборонлогистика» успеха и профессионального совершенствования в решении сложных и ответственных задач в Арктике и на других направлениях работы!

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ – АРКТИЧЕСКИЙ ФОРПОСТ РОССИИ

ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАБОТЫ В АРКТИКЕ НУЖЕН ХОРОШИЙ ОПОРНЫЙ ПУНКТ. У АРХАНГЕЛЬСКА ДЛЯ ЭТОГО ЕСТЬ ВСЕ ВОЗМОЖНОСТИ И ОСНОВАНИЯ

МОРСКОЙ ПОРТ АРХАНГЕЛЬСК ИМЕЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНУЮ ПРОТЯЖЁННОСТЬ ПРИЧАЛЬНОЙ ЛИНИИ, ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИЁМА КРУПНОТОННАЖНЫХ СУДОВ И ЕДИНСТВЕННЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ НА СЕВЕРЕ РОССИИ, ОРИЕНТИРОВАННЫЙ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ ТРАССЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ



Архангельская область сегодня является в российской Арктике наиболее обжитой территорией с разносторонне развитой промышленной инфраструктурой.

На территории области создан мощный судостроительный кластер, предприятия которого способны строить не только подводные лодки нового поколения, но и суда всех назначений, специализированную морскую технику для использования в условиях высоких широт, реализуют высокотехнологичные проекты в сфере импортозамещения.

Сегодня Архангельск является признанным центром науки и образования для Арктики: здесь находятся Северный (Арктический) федеральный университет, медицинский университет, сформирована мощная образовательная база в сфере судостроения в Северодвинске. И, конечно же, не так давно созданное при поддержке академика Николая Лаверова подразделение РАН – федеральный центр комплексного изучения Арктики.

По сути, регион готовит широкий спектр специалистов, востребованных для работы в Арктике, в том числе на Северном морском пути – судоводителей, судовых механиков и электромехаников, а также специалистов машиностроения, кораблестроения, транспортно-технологических комплексов и робототехники.

Архангельск – крупный транспортный узел, где пересекаются железнодорожные, авиационные, морские и речные маршруты. Морской порт в Архангельске ориентирован на исто-

рически сложившиеся арктические направления и участвует в разработке новых логистических схем. Так, в августе с Дальнего Востока в Архангельск был доставлен груз – три тонны российской рыбы – по оптимальному маршруту всего за 14 дней. Судно прошло по всей трассе Северного морского пути в обе стороны без ледового усиления, что говорит о доступности маршрута для коммерческих перевозок.

Целый ряд крупных проектов находится в высокой степени готовности. Это, например, «Белкомур», строительство глубоководного района морского порта «Архангельск», освоение Павловского месторождения свинцово-цинковых руд, создание производственно-логистического комплекса «Архангельск».

Проект «Белкомур» является частью единой концепции межрегионального развития, как и другой масштабный проект строительства глубоководного района морского порта «Архангельск». Синхронный запуск этих проектов обеспечит кратчайший выход к Мировому океану промышленных территорий Урала и Сибири и создаст предпосылки для роста мультимодальных перевозок через Арктический бассейн.

Оба этих проекта являются якорными для Архангельской опорной зоны – единого комплексного проекта территориального развития.

Строящийся производственно-логистический комплекс (ПЛК) «Архангельск» Вооруженных Сил Российской Федерации также должен быть инте-



И.А. ОРЛОВ,
губернатор

Архангельской области

грирован в экономику региона. При реализации проекта будет создано около 600 рабочих мест, ежегодные налоговые отчисления в консолидированный бюджет Архангельской области составят до 700 млн рублей. Это скажется на темпах экономического роста, а значит, на качестве жизни населения Архангельской области и Арктической зоны Российской Федерации в целом.

Правительство Архангельской области связывает будущее региона с активизацией деятельности в Арктике, реализацией арктических проектов, и с расширением возможностей Архангельского транспортного узла. Своим важнейшим и надежным партнером в этой деятельности мы считаем «Оборонлогистику».

Фундамент взаимодействия уже заложен. Но еще больше нам предстоит сделать. Наша насыщенная и плодотворная совместная работа, уверен, позволит нам добиться достойных результатов, и в ближайшей перспективе развитие бизнеса в Арктике станет одним из главных двигателей нашей экономики.



За последние несколько лет порт Архангельск по многим направлениям получил динамичное развитие.

Активная работа администрации области по реализации проектов строительства глубоководного района порта и железнодорожной магистрали Белкомур повышает логистическое значение Архангельска в качестве опорного пункта, в том числе для решения задач ООО «Оборонлогистика» по развитию транспортной системы и инфраструктуры северного региона. ♥



РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ФАКТИЧЕСКИ УЖЕ СОЗДАЛИ БЛАГОПРИЯТНЫЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ КЛИМАТ. ПРЯМЫЕ КОНТАКТЫ С ГУБЕРНАТОРОМ, БЫСТРАЯ ОТРАБОТКА ДОСТИГНУТЫХ ДОГОВОРЕННОСТЕЙ – В ЭТОМ ПЛАНЕ АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ, С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ИНВЕСТОРОВ, ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ЛУЧШИХ РЕГИОНОВ СТРАНЫ

А.В. ФИЛАТОВ,
генеральный директор ООО «Оборонлогистика»



Е.В. КУДРЯШОВА,
ректор Северного
(Арктического) федерального
университета имени
М.В. Ломоносова

Северный морской путь имеет для России чрезвычайное значение. О его важности говорил еще наш земляк Михаил Васильевич Ломоносов, которому принадлежат слова, что «богатство России будет прирастать Сибирью и студеными морями».

Положительную динамику для перспектив этого глобального проекта даёт решение о едином операторе Севморпути, ответственном за комплексное развитие СМП и прилегающих территорий — основные полномочия лягут на госкорпорацию «Росатом». Закономерно, что Архангельская область с её богатой историей и современным промышленно-логистическим потенциалом выступает одним из ключевых субъектов

реализации арктических проектов. Это даёт большие карьерные возможности для выпускников нашего университета.

САФУ готов участвовать в развитии Севморпути по различным направлениям. В том числе в рамках партнерства с ООО «Оборонлогистика» взаимодействовать по мониторингу территории Арктического региона, включая Севморпуть, организации связи и передачи данных, организации совместных научно-исследовательских и проектных работ в области мониторинга и прогноза обстановки, управления морскими перевозками. Очень важно, что к этой деятельности привлекаются студенты, аспиранты и преподаватели САФУ.



АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ – ОПОРНЫЙ РЕГИОН ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПЕРВОГО АРКТИЧЕСКОГО КОНСОРЦИУМА

ООО «Оборонлогистика» является координатором деятельности Первого Арктического консорциума, объединенный флот которого составляет 97 морских судов суммарным дедвейтом более 1 млн тонн, а также инфраструктуру 6 морских портов в Северном и Дальневосточном регионах.

Опорным регионом деятельности консорциума в Арктической зоне России выступает Архангельская область. В 2016 году подписано соглашение о сотрудничестве с Правительством Архангельской области.

Для реализации планируемых проектов в столице Поморья открыта дочерняя структура ООО «Оборонлогистика» – судоходная компания «СК-Арктика», которая осуществляет грузовые операции в Северном регионе и уже имеет на балансе три судна.

Сейчас на повестке дня консорциума – создание эффективной системы координации транспортных услуг в Арктике, которая будет работать не только для Министерства обороны, но и для других ведомств. Она должна решать две задачи – управлять грузопотоками, унифицировать и ограничивать рост тарифов на транспортные услуги.

Обеспечивать управление грузопотоками поможет Центр управления морскими операциями в Арктической зоне Российской Федерации, созданный ООО «Оборонлогистика» на базе Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова – крупнейшего университета в Архангельской области.

Центр будет решать комплекс двух взаимосвязанных задач, связанных с управлением грузовыми потоками и провозными мощностями объединенного флота. ♡



А.И. ИСУРИН,
Президент
Транспортной группы FESCO

FESCO активно вовлечена в проекты развития Арктической зоны РФ: работает на трассах Северного морского пути (СМП) более века, участвует в осуществлении Северного завоза и в реализации государственных проектов по доставке грузов на необорудованное побережье российской Арктики, а также является одним из основателей Первого Арктического консорциума. Кроме того, наши эксперты активно работали над созданием Концепции развития морских контейнерных перевозок по СМП. В настоящий момент нашим самым востребованным судном для работы в

Арктике является «Василий Головнин», уникальный дизель-электроход, приспособленный для самостоятельного плавания и под проводкой ледокола в тяжелых льдах, для выгрузки на необорудованный берег. Фокус наших операций сосредоточен в Восточном секторе Арктики, но «Василий Головнин» выполняет также сложнейшие проекты в Западном секторе, в частности, рейсы на объекты Министерства обороны РФ. Мы заинтересованы в дальнейшем расширении нашей работы в Арктике и видим в этом направлении большие перспективы.

ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС «АРХАНГЕЛЬСК»: НАЧАЛАСЬ ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Северный морской путь станет востребованным, только если на всём маршруте будет обеспечена полная безопасность. Министр обороны С.К. Шойгу уже заявил о наращивании российских войск на Крайнем Севере. В Арктике создается несколько баз, обеспечивающих работу системы ПВО, они объединены в проект «Арктический щит». Военный объект строится в посёлке Рогачёво архипелага Новая Земля.

В связи с расширением военного присутствия в Арктике необходимо создание

современного производственно-логистического комплекса, проект которого будет реализован в Архангельской области.

Производственно-логистический комплекс будет работать как в интересах Министерства обороны Российской Федерации, обеспечивая снабжение постоянно развивающегося присутствия ВМФ в арктических морях, так и в интересах потенциальных гражданских заказчиков. Под его строительство региональными властями предложена территория в районе порта Экономия площадью 140 гектаров.

Экономической моделью создания и эксплуатации производственно-логистического комплекса предусмотрена возможность полной компенсации бюджетных затрат за счет налоговых отчислений

и концессионной платы, возникающих в результате его использования для военных и коммерческих нужд.

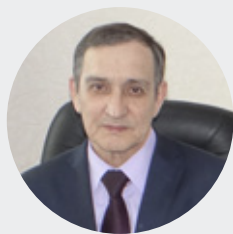
Реализация проекта предполагает обустройство серьезной транспортно-логистической инфраструктуры: дорог, подъездных путей, складских терминалов, причалов, систем электро-, водо- и теплоснабжения. Это, в свою очередь, послужит толчком для организации и развития региональных производств, что параллельно со строительством производственно-логистического комплекса гарантирует синергетический эффект. Таким образом, успешная реализация проекта будет способствовать развитию региона в качестве транспортно-логистического центра Российской Федерации. 📍



РАЗВИТИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ АРХАНГЕЛЬСКОМ И НОВОЙ ЗЕМЛЕЙ

Минобороны России силами компании «Оборонлогистика» совместно с Правительством Архангельской области воплощает в жизнь проект развития авиасообщения между Архангельском (аэропорт Талаги) и Новой Землей (аэродром Рогачево).

На аэродроме Рогачево проведены работы по расширению и удлинению взлетно-посадочной полосы, созданию рулежных дорожек, мест стоянки самолетов, площадки противообледенительной обработки авиатехники и других зданий и сооружений. 📍



Ж.К. МУСИН,

глава муниципального образования
«Новая Земля»

На территории муниципального образования «Новая Земля» располагается единственный в России Центральный полигон, решающий специфические и важнейшие задачи по обеспечению безопасности России, создаются новые формирования по защите арктических территорий России.

Аэродром Амдерма-2 (Рогачево), принадлежащий Минобороны России, является единственным в России аэродромом

первого класса, расположенным в высоких арктических широтах. В последнее время здесь проведена большая работа по реконструкции и расширению взлетно-посадочной полосы, замене и установке более современных наземных радиотехнических и навигационных средств. Требуется дальнейшее развитие аэродромной сети, средств наземного обеспечения для гарантированного постоянного и безопасного выполнения полетов в сложных метеорологических условиях.

Особенностью муниципального образования «Новая Земля» является его отдаленность от материковой части России и суровые климатические условия, сказывающиеся на уровне жизни жителей архипелага. Связь с материком морскими судами осуществляется в период короткой летней навигации.

Круглогодичная перевозка пассажиров, доставка товаров первой необходимости, продовольствия осуществляется

воздушным транспортом.

С 2012 по 2015 годы полеты гражданской авиации не выполнялись, что создавало социальную напряженность среди жителей Новой Земли. Ухудшилась работа предприятий и учреждений по оказанию социально значимых услуг населению из-за сложностей в доставке продовольствия, лекарств и других жизненно необходимых товаров. В настоящее время с возобновлением полетов гражданской авиации ситуация стабилизировалась.

Для развития Русской Арктики авиация становится необходимым условием жизнедеятельности, что требует дальнейшего развития полярной авиации, которая может стать еще одним драйвером развития территорий.

Уверен, что ООО «Оборонлогистика» продолжит свою работу по обеспечению бесперебойного и эффективного авиасообщения между архипелагом Новая Земля и материковой частью России.



С октября 2017 г. компания начала выполнение пассажирских и грузовых чартерных авиационных рейсов по указанному маршруту. Рейсы, на которых в этот кусочек Арктики доставляются не только люди, но и почта, гражданские грузы, выполняются на воздушном судне Ан-26 вместимостью от 19 до 44 пассажиров.

Новая земля – архипелаг и одновременно муниципальное образование в составе Архангельской области РФ, расположенный в Северном Ледовитом океане. Помимо географического расположения доступ на Новую Землю осложняет статус ЗАТО, то есть территория является

закрытой, и для ее посещения требуется специальный пропуск. В составе образования насчитывается всего два населенных пункта с постоянным населением: административный центр – Белушья Губа и поселок Рогачево. Единственное сообщение между архипелагом и «большой землей» – воздушное, при этом ждать подходящих для вылета метеоусловий иногда можно неделями.

Специально для выполнения регулярных чартерных авиарейсов на архипелаг Новая Земля в аэропорте «Талаги» на постоянной основе базируется самолет Ан-26. Периодичность полетов составляет три раза в неделю (в зависимости от метео-

условий). Плановое расписание — понедельник, среда и пятница.

Основными целями при осуществлении полетов по данному маршруту являются поддержание и развитие муниципального образования городского округа «Новая Земля» и бесперебойное транспортное, грузовое и почтовое обеспечение жителей архипелага на основе экономически обоснованных тарифов. С приходом компании на данный маршрут стоимость авиаперевозок для новоземельцев снизилась на 30%. Проводится дальнейшая оптимизация деятельности с целью ограничения роста тарифов на авиационные перевозки. ♥



С.Н. ХРОМЦОВ,

заместитель генерального
директора ООО «Специализированная
строительно-монтажная фирма
«Арктикспецмонтаж»

ООО «ССМФ «Арктикспецмонтаж» успешно работает на рынке строительных услуг с 1992 года, обеспечивая максимально широкий спектр строительных, отделочных, ремонтных услуг Архангельской области.

География работ нашей фирмы охватывает в том числе и архипелаг островов Новая Земля, а именно: поселки Белушья Губа, Рогачево, Северный.

Мы не понаслышке знаем и ощущаем значение регулярного авиационного и морского сообщения архипелага с «Большой землей». Когда нужно точно и в срок сдать объекты заказчику, а для этого необходимо своевременно завести бригады персонала, осуществить доставку изделий и материалов – все это связано с регулярностью связи с большой землей.

В настоящее время наша фирма проводит работы по реконструкции ряда жилых и административных зданий пос. Белушья Губа.

Приход ООО «Оборонлогистика» на авиационный маршрут «Архангельск – Рогачево – Архангельск» обеспечил возможность своевременной доставки как персонала, так и небольших, но крайне важных инструментов и материалов.

Гарантия того, что в любой момент ты сможешь вылететь к месту производства работ и обратно, прихватив с собой как продовольствие так и рабочий инструмент, придает нашим работникам уверенности и сил, что не может не отражаться на качестве и сроках выполнения задач.

ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СИТУАЦИОННОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА УПРАВЛЕНИЯ МОРСКИМИ ОПЕРАЦИЯМИ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ СИЛАМИ КОМПАНИИ «ОБОРОНЛОГИСТИКА» СОЗДАЕТСЯ СИТУАЦИОННЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ МОРСКИМИ ОПЕРАЦИЯМИ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИИ. С ЭТОЙ ЦЕЛЬЮ УЖЕ РАЗРАБОТАНО ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ, НЕ ИМЕЮЩЕЕ АНАЛОГОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. РЕШЕНИЕ ЗАДАЧ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАДЕЖНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК, СОБЛЮДЕНИЯ СРОКОВ, СОХРАННОСТИ ГРУЗОВ, ИНФОРМАТИВНОСТИ КАЖДОГО ЭТАПА ПЕРЕВОЗОК БУДЕТ ПОДДЕРЖИВАТЬСЯ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМОЙ УПРАВЛЕНИЯ (ДАЛЕЕ – АЛСУ) С ВЫНОСНЫМИ ЭЛЕМЕНТАМИ В АРХАНГЕЛЬСКЕ И ВЛАДИВОСТОКЕ.

Оптимизация управления грузопотоками в Арктике — идея, выходящая далеко за рамки только военных перевозок. До недавнего времени для непосредственного оперативного управления судоходством на трассах Севморпути организовывались специальные органы – Штабы морских операций. Сейчас каждая компания самостоятельно тратит силы на формирование маршрутов, оценку ледовой обстановки, корректировку курса, прокладываемого капитанами. При этом все необходимые данные судовладелец добывает самостоятельно, где и как может.

Ситуационный логистический центр компании «Оборонлогистика» в г.Москве является ядром АЛСУ. Помимо него будут разворачиваться региональные центры: в Архангельске и Владивостоке. В г. Архангельске эта работа ведется совместно с ПАО «Совфрахт», первый региональный центр будет развернут на площадке САФУ им. М.В. Ломоносова.

В перспективе пользователю достаточно будет находиться в контакте с порталом АЛСУ - единым окном, где специалист сможет получить все сведения о том, как проходить Северный морской путь, спрогнозировать примерную себестоимость с учетом ледовой проводки и погодных условий.

Многопользовательская территориально распределенная АЛСУ основана на интеграции данных из различных источников и программ, автоматизирующих логистические бизнес-процессы для получения должного экономического



эффекта. Платформа системы – открытая, позволяет замену и наращивание модулей. Разработка основана на общих универсальных протоколах обмена информацией, позволяющих интегрировать решение с другими информационными продуктами. Так, в настоящее время идет работа по подключению Ситуационного логистического центра к Национальному центру управления обороной Российской Федерации.

Ситуационный центр предполагает автоматизацию всей материальной цепочки, начиная с поступления заказа и заканчивая доставкой грузополучателю. Система управления заказами в рамках Центра включает удобную IT-платформу для пользователей, которые хотят заказать услугу

по транспортировке груза в Арктическом регионе, возможность выбора оптимального способа выполнения заказа для операционных служб компании – оператора. Функционал системы автоматизирует всю работу, связанную с заказами - и военными и гражданскими: прием заказа, обработка, работа с клиентом, подбор соответствующего свободного судна.

Чтобы организовать одну обычную морскую операцию, тщательно её спланировать, требуется более 40 действий, начиная с того, чтобы найти оптимально подходящее судно, подготовить его к перевозке, решить вопрос оснастки, бункеровки топлива, вопросы с погрузочно-разгрузочными работами в порту убытия, в порту прибытия и т.д. Для того, чтобы



обеспечить выполнение задач, необходимо не только управлять транспортными средствами, но также взаимодействовать с компаниями, которые вовлечены в выполнение этого контракта. Например, компаниями, выполняющими погрузочно-разгрузочные работы в точке прибытия, что зачастую в Арктике связано с проведением целой спецоперации.

Система обрабатывает не только морские перевозки, но и мультимодальные, и рассчитана на работу со всеми типами транспортных средств, в том числе морскими, речными, авто, авиа. Система помогает быстро ориентироваться и принимать решения, пользуясь технологиями визуализации.

Ситуационный логистический центр собирает информацию о погоде, о ледовой обстановке, об изменениях условий в портах и т.д. Состояние и толщина льда показаны на картах специальными полигонами (полигон – область одного значения и параметра). В рамках Центра предусмотрено внедрение автоматизированного рабочего места лоцмана, позволяющее строить оптимальные маршруты с учетом первичной или предобработанной информации, а также доводить рекомендации по маршруту до капитана судна.

Ситуационный центр позволяет не только отслеживать обстановку, но и вносить необходимые коррективы в процедуры и регламенты доставки гру-

зов в зависимости от месяца и маршрута. На регулярных морских линиях мы с точностью до нескольких часов знаем, когда судно придет в порт прибытия. В условиях их отсутствия важно оперативно реагировать на изменения и осуществлять планирование, в том числе с точки зрения затрат, с целью увеличить точность прогнозирования маршрута и параметров движения судна, и, соответ-

ствлять оперативное управление контейнерным парком.

Деятельность Ситуационного логистического центра и всей Автоматизированной логистической системы управления морскими операциями в Арктике должна повысить безопасность работы транспортных средств в Арктической зоне, обеспечить наглядность оперативной обстановки — трафика, грузов, этапов реализации крупных проектов, оптими-



БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ В АРКТИКЕ – ОБЩАЯ ПРОБЛЕМА И ВОЕННЫХ, И ГРАЖДАНСКИХ СУДОВ



ственно, увеличить точность прогнозирования времени прибытия судна в порт (ETA).

Функционал системы позволяет осуществлять сквозной учет оборота контейнеров на всех этапах. При всех преимуществах контейнерных перевозок в России до сих пор существует проблема – сложность взаимного автоматизированного учета контейнеров перевозчиков. Внедрение электронной системы учета движения контейнеров позволяет не только отслеживать передвижения контейнерного оборудования, но и осуществ-

лять процесс управления погрузочно-разгрузочными операциями, координировать логистику в Арктике для компаний-участников.

Основным разработчиком программного обеспечения Ситуационного логистического центра и АЛСУ в целом является ООО «Научный логистический центр» (www.n-l-c.ru) - предприятие, специализирующееся на разработке бизнес-процессов в области логистики, автоматизации логистических операций, создании территориально распределенных многопользовательских автоматизированных систем управления. ♡

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СПАРТАНЦЫ



ООО «ОБОРОНЛОГИСТИКА» ИМЕЕТ СТАТУС СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ С 2015 ГОДА И ЯВЛЯЕТСЯ СОБСТВЕННИКОМ 9 СУДОВ РАЗЛИЧНОГО КЛАССА, КОТОРЫЕ УСПЕШНО РАБОТАЮТ В АКВАТОРИИ ЧЕРНОГО И СРЕДИЗЕМНОГО МОРЕЙ, НА КЕРЧЕНСКОЙ ПЕРЕПРАВЕ, ЛИНИЯХ БАЛТИКИ, АРКТИЧЕСКОЙ И КУРИЛЬСКОЙ ОСТРОВНОЙ ЗОНАХ.

В целях обеспечения морских перевозок в акватории Черного и Средиземного морей в 2016 году компанией были приобретены три универсальных сухогруза – Спарта, Спарта II, Спарта III типа RO-RO/LO-LO (горизонтальной и вертикальной загрузки), обладающих большой грузоподъемностью и неограниченным районом плавания.

Порт приписки – Новороссийск, флаг – Российская Федерация.

Спарта – морской универсал, предназначенный для перевозки накатной техники, контейнеров и крупно-габаритных грузов, дедеветом 6 786 тонн, длиной 127 м и шириной 20 м, имеющий 2 судовых крана грузоподъемностью 240 тонн каждый.

Спарта II – высокотехнологичный сухогруз, используемый для перевозки генеральных грузов, дедеветом 8 910 тонн, длиной 122 м и шириной 19 м.

Спарта III – один из самых больших контейнеровозов в России, дедеветом 9 500 тонн, длиной 142 м и шириной 23 м. Грузоподъемность каждого из 2-х кранов составляет 350 тонн, что позволяет осуществлять погрузку-выгрузку сверхгабаритных грузов.

Суда обладают высокой эксплуатационной гибкостью и благодаря своей универсальной конструкции готовы перевозить любые типы грузов различного целевого назначения.

В грузовом трюме Спарты III можно разместить пакетированные грузы, технику, контейнеры и другое имущество весом до 1200 тонн, в том числе негабаритные длинномерные грузы.

На грузовой палубе помещается до 120 единиц накатной, колесной или гусеничной техники; на открытой палубе – более

405 сорокафутовых контейнеров. Валовой тоннаж судна – 12679 тонн.

Суммарная контейнеровместимость – 791 двадцатифутовый контейнер, в том числе 30 рефрижераторных контейнеров.

Погрузка груза удобна и возможна практически на любых оборудованных причалах. На борту имеется все необходимое оборудование для самостоятельного производства всех погрузочно-разгрузочных операций.

Наличие собственных мощных грузовых кранов и кормовой грузовой рампы позволяют оперативно осуществлять грузообработку вертикальным и горизонтальным способом.

Современное навигационное оборудование судов позволяет работать в сложных климатических условиях. Управление судами практически автоматизировано, что в совокупности с высокой профессиональной подготовкой экипажей, обеспечивает безопасное мореплавание в акваториях любых морей.

Сухогрузы типа «Спарта», названные в честь древнегреческого государства и неугасаемой славы его защитников, символизируют преданность и сплоченность компании «Оборонлогистика» при решении любых поставленных задач. ♡

СПАРТА

120 единиц

На грузовой палубе помещается накатная, колесная или гусеничная техника

1200 тонн

В грузовом трюме размещаются пакетированные и негабаритные грузы, техника, контейнеры и др.

С 2016 ГОДА СУДА ТИПА «СПАРТА» — ГЛАВНЫЕ СНАБЖЕНЦЫ ВСЕЙ ГРУППИРОВКИ РОССИЙСКИХ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ В СИРИИ. ОНИ ДОСТАВЛЯЮТ В ПОРТ ТАРТУС, ГДЕ СФОРМИРОВАНА ПОСТОЯННАЯ РОССИЙСКАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ БАЗА, ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕ ВИДЫ ГРУЗОВ, ВКЛЮЧАЯ ДОМИКИ ДЛЯ ВОЕННОСЛУЖАЩИХ, ОДЕЖДУ, МЕДИКАМЕНТЫ, ПРОДОВОЛЬСТВИЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ ГРУЗЫ.

405 штук

40-футовых контейнеров могут разместиться на открытой палубе в 5 ярусов



ДЛИНА

СПАРТА	127	
СПАРТА II	122	
СПАРТА III	142	метра

ШИРИНА

СПАРТА	20	
СПАРТА II	19	
СПАРТА III	23	метра

ОСАДКА

СПАРТА	6	
СПАРТА II	7	
СПАРТА III	7	метров

СКОРОСТЬ

СПАРТА	15	
СПАРТА II	14	
СПАРТА III	15	узлов

DWT

СПАРТА	6785	
СПАРТА II	8194	
СПАРТА III	9490	тонн

2 крана

Мощные грузовые краны и кормовая грузовая рампы позволяют осуществлять грузообработку вертикальным и горизонтальным способом



ГТ/НТ

СПАРТА	8831/2793	
СПАРТА II	7260/3906	
СПАРТА III	12679/3804	тонн

КОНТЕЙНЕРОВМЕСТИМОСТЬ

СПАРТА	641/40	
СПАРТА II	783/40	20-футовых /
СПАРТА III	791/30	рефрижераторных

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ КРАНОВ

СПАРТА	2x240	
СПАРТА II	2x60	
СПАРТА III	2x350	тонн

СКЛАДСКИЕ УСЛУГИ И ОТВЕТСТВЕННОЕ ХРАНЕНИЕ ГРУЗОВ



КОМПЕТЕНТНО
И ОТВЕТСТВЕННО

С НАЧАЛА 2018 ГОДА В ГРУППУ КОМПАНИЙ «ОБОРОНЛОГИСТИКА» ВОШЛА КОМПАНИЯ АО «1470 УПРАВЛЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ» (АО «1470 УМТО»), ПРЕДОСТАВЛЯЮЩАЯ ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС УСЛУГ ПО АРЕНДЕ СКЛАДСКИХ ПЛОЩАДЕЙ, ОТВЕТСТВЕННОМУ ХРАНЕНИЮ И ОБРАБОТКЕ ГРУЗОВ

Складской сегмент бизнеса АО «1470 УМТО» представляет собой территориально распределенную сетевую структуру, объединяющую 9 филиалов и 6 обособленных подразделений, расположенных в Москве, Московской области, Екатеринбурге, Самаре, Смоленской области, Хабаровске, Чите, Владивостоке, Уссурийске, Мурманске, Ленинградской области, Ростове-на-Дону, Владимирской области. При этом обособленные подразделения в Ленинградской области, Мурманске и Владивостоке или непосредственно примыкают к причалам или расположены вблизи портовых зон. Суммарно емкость складов составляет около 430 тыс. кв. метров.

ред другими участниками рынка. Если же учесть траектории прохождения глобальных транспортных коридоров по территории России, локализацию населения и производственных потенциалов вокруг ряда крупных городов, становится очевидным, что расположение складских комплексов АО «1470 УМТО» чрезвычайно удачно и оказывает стратегическое значение на деятельность компании.

Три складские комплекса в Москве и ближайшем Подмосковье образуют центральный распределительный склад в Московском регионе, при этом региональные склады эффективно используются в качестве распределительных центров в федеральных округах. Благодаря этому в арсенале АО «1470 УМТО» существует опция по оказанию комплек-

Наличие широкой филиальной сети само по себе является важным конкурентным преимуществом компании пе-



А.Б. ПОЛКОВ,
генеральный директор
АО «1470 УМТО»

са услуг по приемке грузов, их транспортировке в пределах филиальной сети и выдаче клиенту в требуемом регионе.

Складские комплексы АО «1470 УМТО» относятся к складам класса «С» и «С+». Они оснащены действующими железнодорожными путями, автомобильными подъездами, необходимым крановым оборудованием и другой погрузо-разгрузочной техникой.

Парк техники АО «1470 УМТО» для обработки грузов насчитывает более 100 единиц машин и механизмов. Большинство комплексов имеют ж/д ветки с фронтами подачи вагонов/полувагонов 2/4, 3/5, 4/12, 4/16 и 8/14. В крановом хозяйстве применяются краны различной грузоподъемности: башенные – 6,5 т и 8 т, козловые – 10, 12,5 и 20 т, автокраны – до 25 т.

Таким образом, складские комплексы имеют в наличии все необходимые виды оборудования для проведения манипуляций с грузами, в том числе крупногабаритными.

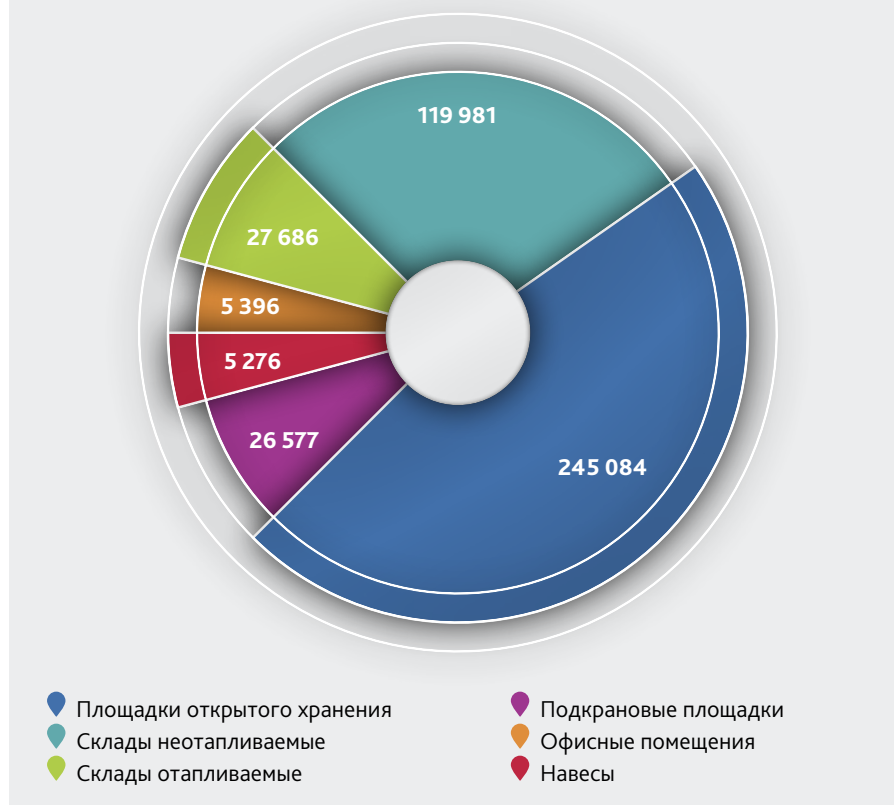
На территории каждого комплекса имеются отопляемые склады, холодные склады, навесы, открытые площадки с твердым покрытием, подкрановые площадки, вспомогательные и офисные помещения. Сегментирование складских площадей по видам хранения представлено на диаграмме.

Наличие в складских комплексах АО «1470 УМТО» различных по условиям хранения площадей позволяет принимать клиентов с разнородными грузами. Значительная доля открытых и подкрановых площадок – это дополнительные возможности для приема и хранения негабаритных тяжеловесных грузов таких, как промышленное оборудование, металлопрокат, листовая металл, кабельная продукция и т.д., которые, как правило, не принимаются складами категорий «А» и «В».

Для обеспечения соответствия современным требованиям безопасности территории складских комплексов ограждены, находятся под круглосуточной вооруженной охраной, оснащены системами видеонаблюдения, охранной и пожарной сигнализации.

На складских площадях возможно штабельное и стеллажное хранение груза. Стеллажная укладка позволяет хранить на нижних полках мелкие партии товара, а на верхних полках поддоны с крупными партиями продукции длительного хранения. Для разгрузочно-погрузочных работ предусмотрены пандусы,

СЕГМЕНТИРОВАНИЕ СКЛАДСКИХ ПЛОЩАДЕЙ АО «1470 УМТО» (м²)



эстакады, рампы-площадки и площадки для отстоя и маневрирования фур. Организованный таким образом склад позволяет оптимизировать затраты логистической системы, обеспечивает не только функцию хранения, но и сервисно-обслуживания потребителей складских услуг: приближение запасов к местам потребления, формирование рыночного ассортимента, комплектование смешанных грузовых отправок и так далее.

Работа современного склада невозможна без надлежащим образом организованной системы учета товарно-материальных ценностей. В комплексах компании АО «1470 УМТО» внедрена и успешно функционирует система учета и управления складом на платформе 1С.

Все помещения и земельные участки, на которых располагаются складские комплексы, находятся в собственности компании, что создает дополнительные комфортные и гибкие условия сотрудничества.

Работы осуществляются высококвалифицированным персоналом с многолетним опытом. Инженерно-технический состав, как правило, имеет профильное образование. ИТР и рабочие систематически повышают свою квалификацию, проходят дополнительное

обучение по специальности и смежным профессиям.

С 2018 года складской сегмент бизнеса группы компаний «Оборонлогистика» пополнился за счет включения в него складского комплекса АО «Оборон-АвиаХран», 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 группы компаний планируется использовать как железнодорожный терминал по обработке различных грузовых потоков (в том числе опасных).

Дальнейшее развитие предприятия связано с углублением интеграции в группу компаний «Оборонлогистика», формированием комплекса услуг по модели «консолидационный склад-сухой порт» и включением в цепочки интермодальных перевозок. ●

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

ПАРОМНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

📍 Балтийский паромный маршрут

- г.Усть-Луга – г.Балтийск

📍 Керченская переправа

- Порт Кавказ – Керченский рыбный порт

МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В ДАЛЬНОЙ ЗОНЕ

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

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.

ПАРОМЫ:

МАРИЯ, ЛАВРЕНТИЙ, АМБАЛ

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СУХОГРУЗЫ:

СПАРТА, СПАРТА II, СПАРТА III

СУХОГРУЗ:

ПИЖМА

ПАРК КОНТЕЙНЕРНОГО ОБОРУДОВАНИЯ:

СТАНДАРТНЫЕ 20-ТИ ФУТОВЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ (DC;DV) - 1559 ШТ.

СТАНДАРТНЫЕ 40-КА ФУТОВЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ (DC;DV) - 53 ШТ.

РЕФРИЖЕРАТОРНОГО ТИПА 40'HCSE - 41 ШТ.



TRANSPORTATION LINES

SHORT-SEA SHIPPING

📍 The Arctic and The Kuril Islands

- Murmansk, Archangelsk – Sredniy Island (archipelago Severnaya Zemlya), Novaya Zemlya, Kotelniy Island (The New Siberian Islands)
- Vanino, Petropavlovsk-Kamchatsky – Cape Schmidt, Wrangel Island
- Vladivostok, Vanino – Kunashir Island, Iturup

FERRY SERVICES

📍 Baltic ferry line

- Ust-Luga – Baltiysk

📍 Kerch' ferry

- Port Kavkaz – Kerch Fishing Port

MARITIME SHIPPING

Black Sea-Mediterranean, Northern Europe, Middle East, South-East Asia etc.

AIR TRANSPORTATION

📍 Russian Federation:

Archangelsk – Novaya Zemlya
Komsomolsk-on-Amur, Vladivostok, Irkutsk, Novosibirsk

📍 The Republic of Belarus

📍 The countries in Asia and Africa:

Algeria, Egypt, Nigeria, India, Pakistan, Sudan, Angola etc.

FERRIES:

LAVRENTIY, MARIA, AMBAL

GENERAL GARGO SHIPS

SPARTA, SPARTA II, SPARTA III

MEDIUM SEAGOING DRY-CARGO TRANSPORT:

PIZHMA

CONTAINER FACILITIES:

TEU (DC;DV) - 1559

FEU (DC;DV) - 53

40'HCRE - 41

OBORON LOGISTIKA

CARGO TRANSPORTATION, CUSTOMS CLEARANCE, WAREHOUSE SERVICE

CORPORATE MAGAZINE

№1 (2018)

www.oboronlogistika.ru

MAINSTREAM

CREATION OF AN EFFICIENT CARGO
DELIVERY SYSTEM IN THE ARCTIC

P. 05

TECHNOLOGY

INFORMATIONAL SUPPORT
OF THE SITUATIONAL LOGISTICS CENTER
FOR MANAGEMENT OF SEA OPERATIONS
IN THE ARCTIC ZONE

P. 13

INFRASTRUCTURE

WAREHOUSE SERVICES
AND SAFE STORAGE

P. 18

COVER STORY:

ARCHANGELSK REGION AS THE ARCTIC OUTPOST OF RUSSIA

P. 08



OBORONLOGISTIKA

CARGO TRANSPORTATION, CUSTOMS CLEARANCE, WAREHOUSE SERVICE



 **Novorossiysk**

Is located in Novorossiysk having transportation of cargoes throughout the water area of Black sea and Mediterranean sea as priority task.



 **Archangelsk**

Is located in Archangelsk with the main task to deliver cargo and passengers to the Arctic zone of the Russian Federation.



 **St. Petersburg**

Is located in St.Petersburg and exercise transportation in Baltic sea area.



 **Khabarovsk**

Is specialized in shipment of cargoes in Russian Far East.



 **Moscow**

The company provides a full range of services on leasing warehouses, safe storage and processing of cargoes.

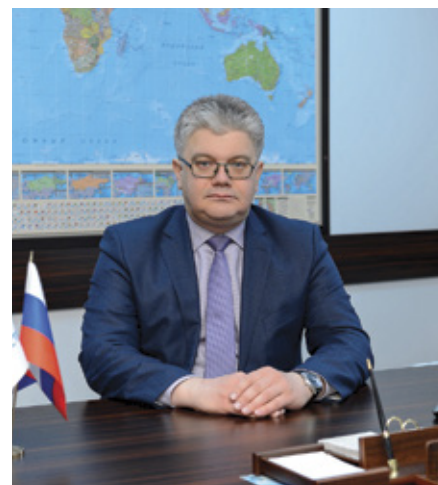


 **Moscow region**

Industrial park provides conditions for lease, reliable storage, placement of warehouses or production on its territory.



LOGISTICS IN THE ARCTIC TODAY IS THE ART OF PROFESSIONALS, BUT TOMORROW IT WILL BECOME A ROUTINE, YET HIGHLY RELIABLE AND EFFICIENT MECHANISM WORKING 24/7 FOR THE BENEFIT OF RUSSIA'S ECONOMY



DEAR COLLEAGUES,

Welcome to the first issue of Oboronlogistika Group of Companies' corporate journal. In this publication we draw your attention to the main areas of our activity and our infrastructural capabilities.

As part of the Ministry of Defence of the Russian Federation, our company works on tasks set by the military department. Oboronlogistika is also successful on the civilian market, providing transport services to the general public and working on increasing the share of the company's activities in this sector, including foreign markets.

In addition to reports on our results and covering our most interesting projects, we will focus on dedicating each issue of our corporate journal to one of the important topics for players on the transport logistics market of Russia.

This issue, for instance, will discuss one of the most important topics of the contemporary development of our country's transport potential, logistics in the Arctic zone of the Russian Federation.

Logistics in the Arctic today is the art of professionals, but tomorrow it will become a routine, yet highly reliable and efficient mechanism working 24/7 for the benefit of Russia's economy.

Our goal, which fully pertains also to the work in the Arctic, is to achieve the maximum possible economic effect from military and civil enterprise integration at the operational level, as well as in issues of joint use of the logistical infrastructure of the military and the civilian sectors of economy.

Let me thank everyone who took part in working on this publication and will find time to browse it. I am very hopeful for future beneficial cooperation with all interested businesses and establishments!

A. FILATOV,
CEO, Oboronlogistika LLC

5

MAINSTREAM

CREATION OF AN EFFICIENT
CARGO DELIVERY SYSTEM
IN THE ARCTIC

VIEWPOINT

S. SHOIGU,
Minister of Defence
of the Russian Federation
V. A. OLERSKIY,
Deputy Minister of Transport
of the Russian Federation
A.V. YAROSHEVICH,
Head of the Department
of Transport Support of the Ministry
of Defence of the Russian Federation



7

COVER STORY

ARCHANGELSK REGION
AS THE ARCTIC OUTPOST
OF RUSSIA



13

TECHNOLOGY

INFORMATIONAL SUPPORT
OF THE SITUATIONAL
LOGISTICS CENTER
FOR MANAGEMENT
OF SEA OPERATIONS
IN THE ARCTIC ZONE



15

VEHICLE

UNIVERSAL
SPARTANS

18

INFRASTRUCTURE

WAREHOUSE SERVICES
AND SAFE STORAGE



20

DESTINATIONS

TRANSPORTATION
LINES

Corporate journal of Oboronlogistika LLC
Address: 115172, Russia, Moscow, st. Goncharnaya, 28
Phone: +7 (499) 608-89-93
Fax: +7 (499) 608-90-03
E-mail: info@oboronlogistika.ru



CREATION OF AN EFFICIENT CARGO DELIVERY SYSTEM IN THE ARCTIC



THE ARCTIC HAS BEEN AND ALWAYS WILL BE A SPECIAL INTEREST REGION TO THE RUSSIAN FEDERATION, AND EVEN TODAY IT IS A STRATEGICALLY VERY IMPORTANT VECTOR FOR THE COUNTRY'S DEVELOPMENT.

The approaches of the Ministry of Defence of the Russian Federation to the logistics in the Arctic were discussed by



T. IVANOV, Deputy Minister of Defence of the Russian Federation, and member of the Presidium of the State Commission for Development of the Arctic.

More than a third of the state orders in the Arctic belong to the Ministry of Defence.

Most of the transported cargo is related to construction. The Ministry of Defence annually transports around 400,000 tons of various construction materials, 250,000 tons as part of the Northern Route Supply Program; an additional 50,000 tons of cargo is for military purposes.

In accordance with the strategy for developing the Arctic zone of the Russian Federation and the national security strategy through 2020, as approved by the President of the Russian Federation, the military infrastructure is being built on the vast expanses of Russia, from the Kola Peninsula to Chukotka. This is the first time in the contemporary history of Russia that

such projects are being implemented on such a grand scale in the Arctic.

Since 2013 a total of 425 facilities with overall area of more than 700,000 square meters have been built in the Arctic. These projects include a unique multipurpose complex The Arctic Trefoil on Alexandra Land the only facility at 80th degree Northern latitude that can operate autonomously for 18 months. Other facilities being built here include technical buildings, office space and residential blocks, warehouses and parks. The northernmost airport of Russia, Nagurskoe, is also being modernized and upgraded. A new runway and other facilities necessary for the functioning of the airport are currently being constructed. When all modernization projects are completed, the airport will be able to receive most types of transport aircraft all year round.



Comprehensive projects located in the exclusive economic zone of the Russian Federation, Franz Josef Land and New Siberian Islands, are expected to be completed this year. Unique, restricted military bases, built with use of cutting-edge technologies, will be of considerable significance for the development of the Arctic territories.

Permanent air bases are at the preparatory stage in Tiksi, Anadyr, Vorkuta, Temp (Kotelny Island) and Rogachevo. Preparation areas, a social infrastructure and an air base will be built for the Ministry of Defence of the Russian Federation in the settlement of Rogachevo in Novaya Zemlya archipelago. Military and social infrastructure facilities will be built on Cape Schmidt and Wrangel Island. A number of facilities are being built on Sredny Island of the Severnaya Zemlya archipelago.

As part of the program for developing military capabilities in the Arctic, a new pier will be built for loading and unloading materials and equipment in the settlement of Belushya Guba on Novaya Zemlya.

The work is being done around the clock in difficult climatic and geological conditions. Only special construction materials and equipment that can withstand very low temperatures are

used here. All the construction materials and equipment are brought from the mainland, so the main objective of military logistics in the Arctic is to deliver construction teams, construction materials, fuels and lubricants, special equipment, food products, medications, uniforms, special clothes and other property.

ARCTIC LOGISTICS TODAY

Guaranteed delivery of personnel and cargoes, planned deliveries of supplies, transport security, economic transparency and the attractiveness of conditions for state customers depend on the quality of transport and logistics support, first and foremost, the quality of managing cargo traffic in the Arctic.

In order to regulate the system of transport support of the Ministry of Defence of the Russian Federation in the Arctic and Kuril Islands zones, the President of the Russian

the Arctic and the Kuril Islands zones, based on the Unified Transport Services Pricing System in these zones.

By Order of the Government of the Russian Federation, Oboronlogistika Company was appointed the sole supplier of transport services for the Ministry of Defence of the Russian Federation in 2017-2018 to deliver cargo to the Arctic and Kuril Islands zones. The company is a successful example of implementing the program of transport logistics support and the comprehensive approach of the Ministry of Defence of the Russian Federation to managing transportation in the Arctic.

Currently, Oboronlogistika is working on creating the Situational Logistics Center for Management of Sea Operations in the Arctic Zone of Russia. The center will provide for management of cargo traffic and transport capacity using unique computer software.

Additionally, the Ministry of Defence of the Russian Federation worked with



LARGE-SCALE OPERATIONS ON DEVELOPING A MILITARY INFRASTRUCTURE IN THE ARCTIC ASSUMED BUILDING NEW AIR BASES AND MODERNIZING THE EXISTING ONES



Federation instructed the Ministry of Defence to determine a unified transport and logistics operator and to form a unified tariff policy.

In accordance with the order, the Minister of Defence of the Russian Federation approved the concept of transport support in

Oboronlogistika and the Government of the Archangelsk Region to develop aviation routes between Archangelsk (Talagi Airport) and Novaya Zemlya (Rogachevo Air Base).

Since October 2017, the Company has been providing passenger and cargo charter flights along this route. The main goals for flights on this route are to support and develop the municipal district of Novaya Zemlya, and provide continuous transport, cargo and mail services to the residents of the archipelago at economically feasible rates.

Creating an effective system of cargo delivery to the Arctic is a strategic goal not only for the interests of the Ministry of Defence of the Russian Federation, but also for the interests of the entire country. A more economically efficient system created for this region will serve as a basis for a national transport infrastructure that will facilitate higher transportation volumes in the interests of all ministries and departments.





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



MAINTENANCE OF THE ARCTIC ZONE SECURITY IS ONE OF THE STRATEGIC PRIORITY AND MINISTRY OF DEFENCE OF THE RUSSIAN FEDERATION ARE PLAYING THE LEADING ROLE IN IT...

...NO STATE HAS EVER BUILT HERE SUCH AMOUNT OF HIGHLY -EQUIPPED OBJECTS FOR THE WHOLE HISTORY OF ARCTIC DEVELOPMENT...

ARCTIC REGIONS DEVELOPMENT TODAY IS THE WARRANTY OF RUSSIA INDEPENDENCE TOMORROW.



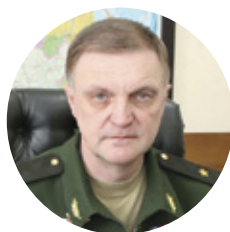
V. OLERSKIY,
 Deputy Minister of Transport of the Russian
 Federation, Head of the Federal Agency for
 Maritime and River Transport

Due to a number of political, economic and social factors, one of the strategic priorities for the Russian Federation is the project of multi- purpose development of transport in the Russian Arctic.

The Government of the Russian Federation is carrying out a large range of events aimed at creating an effective system of interaction between various state bodies and busi-

ness in the Arctic and achieving a significant economic effect in developing this region.

The efforts of Oboronlogistika company as the sole transport operator of the Ministry of Defence in the Arctic demonstrate one of the successful examples of cooperation between the state and business as both seek to solve the comprehensive strategic task of developing the transport potential of the Russian Federation.



A. YAROSHEVICH,
 Head of the Department of Transport Support
 of the Ministry of Defence of the Russian
 Federation, Major-General

The Arctic has always been a region of special interests of the Russian Federation, and it is currently a strategically very important vector of the efforts put forth by our Armed Forces.

Almost all the areas of our national security are concentrated here: it is the region of Russia's military, economic, environmental, transport and resource interests. Development of the Arctic will help us in our efforts geared toward accelerating the economic growth of the country, improving the quality of life and welfare of our citizens.

The President of the Russian Federation has directed the Ministry of Defence of the Russian Federation to maintain a military presence in the area of the Northern Sea Route and the Russian Arctic at all times.

In addition to the military tasks, the Ministry of Defence of the Russian Federation provides military bases and garrisons in the Russian Arctic, Siberia and the Far East with all the necessary food, everyday items, medical equipment, petrol, solid and liquid fuel.

Historically, all the materials have been delivered to the Arctic by the Russian Navy

auxiliary fleet vessels , transport vessels and planes of military transport aviation, as well as by automobiles.

In 2018, Oboronlogistika LLC, a subsidiary of the Ministry of Defence, became the only transport and logistics operator in the Arctic pursuant to an order of the Government of the Russian Federation. To help Oboronlogistika solve these problems, their staff is assisted by experts in military communications, who have extensive experience in supporting the Northern deliveries.

The Department of Transport Support of the Ministry of Defence of the Russian Federation worked in cooperation with Oboronlogistika to develop and introduce a unified tariff policy for transport services in the Arctic, which allows customers and potential contractors to plan their expenses and control the prices of services being provided.

I would like to wish the staff of Oboronlogistika Group of Companies success and professional growth as they continue solving complex and important problems in the Arctic, and in every other direction of their work.

ARCHANGELSK REGION AS THE ARCTIC OUTPOST OF RUSSIA

A SOLID SUPPORT BASE IS NECESSARY TO EXPAND OPERATIONS IN THE ARCTIC. ARCHANGELSK HAS ALL THE NECESSARY CAPABILITIES AND RESOURCES FOR THE PURPOSE.

The Arkhangelsk Region today is the most developed territory of the Russian Arctic with a diversified industrial infrastructure.

A powerful shipbuilding cluster has been created on the territory of the Arkhangelsk Region. Its enterprises are capable of producing not only new-generation submarines, but also various kinds of vessels, including specialized marine equipment for high-latitude navigation. The infrastructure also allows for implementing high-tech import substitution projects.

Arkhangelsk is a recognized center of science and education in the Arctic Region. It is the home to Northern (Arctic) Federal University, Medical University, and shipbuilding industry educational establishments in Severodvinsk. The infrastructure also includes the Federal Center for Comprehensive Study of the Arctic, created with support of RAS Member Nikolay Laverov.

In fact, the region helps educate a wide range of specialists for various industries in demand in the Arctic, including the area of the Northern Sea Route: ship navigators, mechanics and electromechanical engineers, as well as specialists in mechanical engineering, shipbuilding, transportation, technological complexes and robotics.

Arkhangelsk is also a major transport hub, with intersecting railways, air, sea, and river routes. The seaport

in Arkhangelsk services historically significant destinations in the Arctic and takes part in developing new logistics schemes. For instance, three tons of fish were delivered in August from the Far East to Arkhangelsk; the optimal route allowed for delivery in just 14 days. The ship passed along the entire length of the Northern Sea Route without an icebreaker, which shows that the route is accessible for commercial ships.

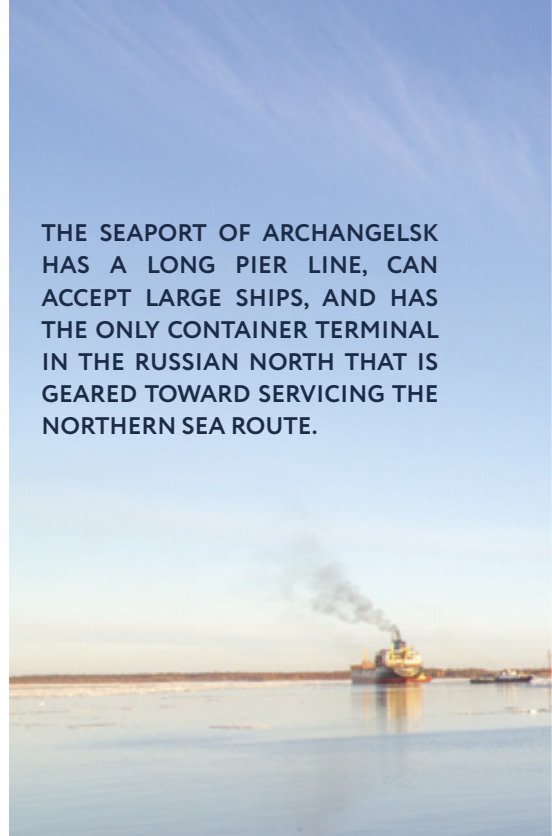
A number of major projects are currently nearing completion. These projects include Belkomur, construction of the deep-sea area of the Arkhangelsk seaport, development of the Pavlovsky Deposit of Lead and Zinc Ores, and creation of the Arkhangelsk Production and Logistics Complex.

Belkomur project is a part of the unified concept of interregional development, as is the other large-scale project of building the deep-sea area of the Arkhangelsk Seaport. The synchronous launch of these projects will allow industrial territories of the Urals and Siberia to gain a short access route to the World Ocean and create conditions for growth of multimodal transportations across the Arctic basin.

Both these projects are anchor projects for the Arkhangelsk support zone, the unified comprehensive project of territorial development.

The Arkhangelsk Production and Logistics Complex (PLC) of the Russian Armed Forces will also be integrated into

THE SEAPORT OF ARCHANGELSK HAS A LONG PIER LINE, CAN ACCEPT LARGE SHIPS, AND HAS THE ONLY CONTAINER TERMINAL IN THE RUSSIAN NORTH THAT IS GEARED TOWARD SERVICING THE NORTHERN SEA ROUTE.



I. ORLOV

Governor

of the Arkhangelsk Region

the regional economy. More than 600 jobs will be created during the project implementation; the annual tax payments into the consolidated budget of the Arkhangelsk Region will be up to RUB 700 million. This will affect the speed of economic development and the quality of life of residents of the Arkhangelsk Region and the Russian Arctic overall.

The Government of the Arkhangelsk Region sees the future of the region in continuing development in the Arctic, implementation of Arctic projects, and expansion of the Arkhangelsk transport hub. We consider Oboronlogistika as the most important and reliable partner in these activities.

The foundation for continuing cooperation has already been laid. But much work is still ahead. I am sure that our extensive and productive joint work will allow us to achieve excellent results, and in the near future growing business in the Arctic will serve as one of the main factors behind the development of Russia's economy.



Over the past several years, the port of Archangelsk has developed dynamically in many areas.

The active work of the regional administration on implementing construction projects in the deep-sea zone of the port and the Belkomur Railway increases the logistical significance of Archangelsk as the support base; Oboronlogistika LLC will use the city as the support structure to develop transport logistics and the northern region infrastructure. ♥



THE REGIONAL AUTHORITIES HAVE ALREADY CREATED A QUITE FAVORABLE INVESTMENT CLIMATE. DIRECT COMMUNICATION WITH THE GOVERNOR, QUICK WORK ON ACHIEVED AGREEMENTS, ALL MAKE THE ARCHANGELSK REGION ONE OF THE BEST REGIONS IN THE COUNTRY FROM AN INVESTOR'S VIEWPOINT

A. FILATOV,
CEO, Oboronlogistika LLC



E. KUDRYASHOVA,
*Rector of Lomonosov Northern
(Arctic) Federal University*

The Northern Sea Route is of tremendous importance for Russia. Our famous compatriot Mikhail Vassilyevich Lomonosov spoke of the importance of this route when he said, "Russia will get rich through Siberia and the nord seas."

The decision to create a single operator company for the Northern Sea Route creates positive dynamics for the future of this global project. The new partner will work on comprehensive development of the Northern Sea Route and the neighboring territories. Most work will be carried out by Rosatom State Corporation. It is only logical that the Archangelsk Region with its rich history and considerable industrial and

logistics potential serves as one of the key elements in implementing projects in the Arctic. This development creates new career opportunities for graduates of our University.

NAFU is ready to participate in developing the Northern Sea Route in various areas. One such development project is in cooperation with Oboronlogistika LLC, which will help monitor the territory of the Arctic Region, including the Northern Sea Route, organize communication and data transfer, arrange for joint research and design work for monitoring and forecasting weather conditions and managing sea transportation. It is very important that this work involves undergraduate and graduate students and faculty of NAFU.



THE ARCHANGELSK REGION IS THE SUPPORT BASE FOR THE ACTIVITIES OF THE FIRST ARCTIC CONSORTIUM

Oboronlogistika LLC is the coordinator of the First Arctic Consortium, which has a fleet of 97 sea vessels with a total deadweight of more than 1 million tons. It also includes the infrastructure of six seaports in the North and the Far East of Russia.

The Archangelsk Region serves as the support base for the Consortium in the Arctic zone of Russia. A cooperation agreement was signed with the Government of the Archangelsk Region in 2016.

An affiliate of Oboronlogistika LLC, SK- Arktika shipping company was set up to implement the planned projects in the capital of Pomorye. The company conducts cargo operations in the Russian North and already has three vessels on its balance sheet.

The agenda of the Consortium includes creating an effective system for coordinating transport services in the Arctic. The new entity will serve not only the interests of the Ministry of Defence, but other government agencies as well. It will need to accomplish two tasks: manage the cargo traffic, unify and limit the rise in rates for transportation services.

Managing cargo traffic will be coordinated by the Russian Center of Sea Operations in the Arctic, created by Oboronlogistika LLC at the Lomonosov Northern (Arctic) Federal University, the largest university in the Archangelsk Region.

The center will solve two interrelated issues: manage cargo traffic and coordinate the work of the unified transportation fleet. ◆



A. ISURIN,
President,
FESCO Transportation Group

FESCO has been actively involved in various projects in developing the Russian Arctic. It has been operating on the Northern Sea Route for more than a century. The company has been providing the Northern Deliveries shipments and deliveries for state projects on unequipped shores of the Russian Arctic.

FESCO is also one of the founders of the First Arctic Consortium. Additionally, our experts have been working actively to create the Concept program to develop marine container shipments along the Northern Sea Route. The Vasily Golovnin, a unique diesel

motor vessel is the ship in most demand for Arctic operations today. The vessel is intended for independent and icebreaker-supported voyages. The ship can sail in heavy ice conditions and is capable of unloading cargo onto an unequipped shore. The focus of our operations is on the Eastern Arctic, but the Vasily Golovnin has also worked on very complex projects in the Western sector, specifically, delivering cargo to various facilities of the Ministry of Defence.

We are interested in further expanding our operations in the Arctic and view this work as very promising for the future.

ARCHANGELSK PRODUCTION AND LOGISTICS COMPLEX: PRACTICAL WORK IS UNDERWAY TO IMPLEMENT THE PROJECT

The Northern Sea Route will be in high demand only if security is guaranteed throughout its whole course. The Minister of Defence S. K. Shoigu has already declared the intention of Russia to increase its military presence in the Arctic. The Arctic Shield project will incorporate several bases that will provide air Defence services in the Russian Arctic. A new military base is being built in the settlement of Rogachevo in Novaya Zemlya Archipelago.

Due to the increased military presence in the Arctic, it is necessary to create an up-

to-date production and logistics complex. This project will be implemented in the Archangelsk Region.

The production and logistics complex will work both for the benefit of the Ministry of Defence of the Russian Federation, helping supply the increasing presence of the Russian Navy in the Arctic seas, and serve the interests of potential civilian customers. Regional authorities have set aside 140 hectares of land near the Port of Ekonomia.

The economic model for creating and operating the production and logistics complex will incorporate the possibility of full compensation for budgetary expenses

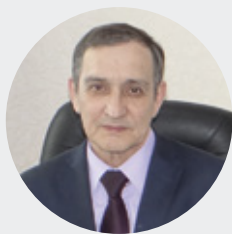
through taxes and concession payments that will be made while the center is used for military and commercial needs.

Implementation of the project includes developing an extensive transport and logistics infrastructure, with roads, access roads, warehouse terminals, berths, and electricity, water and heat supply systems. This, in turn, will serve as an impetus for emergence and development of regional industries, since it will produce a synergetic effect with the parallel construction of the production and logistics complex. To this end, the successful implementation of the project will contribute to development of the region as a transport and logistics center of the Russian Federation. 📍

DEVELOPMENT OF AIR TRANSPORTATION BETWEEN ARCHANGELSK AND NOVAYA ZEMLYA

The Ministry of Defence of the Russian Federation is working with Oboronlogistika and the Government of the Archangelsk Region to develop aviation routes between Archangelsk (Talagi Airport) and Novaya Zemlya (Rogachevo Air Base).

Work has been done at Rogachevo Air Base to widen and lengthen the runway, set up taxiways, aircraft parking spots, de-icing equipment stations, and other buildings and structures. 📍



Zh. MUSIN,
Head of Novaya Zemlya
Municipality

Novaya Zemlya is where the Central Test Site is located; this facility helps solve the most important tasks of guaranteeing Russia's security, and creates new conditions for protection of the Russian Arctic.

Amderma-2 airfield near Rogachevo, which belongs to the Ministry of Defence of the Russian Federation is the

only first-class airfield in Russia located at high latitudes of the Arctic. As of late, large-scale reconstruction and expansion of the runway, replacement and installation of more modern ground radio and navigation tools took place at the facility. Further development of the airfield network and ground support tools is necessary to guarantee continuous safe flights to and from the area in difficult weather conditions.

Novaya Zemlya municipality is unique because of its remoteness from the Russian mainland and severe climatic conditions that affect the life of the archipelago residents. Ships provide connection to the mainland only during a very short summer navigation season.

Year-round transportation of passengers, delivery of necessary goods and foodstuffs is done by planes.

There were no civilian flights to or from the area in 2012-2015, which created conditions for social tensions among the population of Novaya Zemlya. The work of enterprises and provision of socially significant services to the population significantly worsened due to difficulties with delivering food, medicines and other vital products. As civilian flights recommenced, the situation became more stable.

Aviation is an important condition for development of the Russian Arctic, and therefore, further development of aviation in the Arctic can serve as yet another vehicle for development of the territories.

I am sure that Oboronlogistika LLC will continue its work on providing continuous and effective air transportation links between Novaya Zemlya and the mainland of Russia.



In October 2017, the company started passenger and cargo charter flights along this route. People, mail and civilian cargo are delivered to this patch of Arctic land aboard an An-26 airplane that seats from 19 to 44 people.

Novaya Zemlya is an archipelago and a municipal entity that is included in the Archangelsk Region of Russia. The archipelago is located in the Arctic Ocean. In addition to its remote geographic location, access to Novaya Zemlya is made more difficult by its status as a restricted access territory. A special permit

is required to enter the area. The municipality has just two towns with permanent residents, Belushya Guba, the center of the district, and the settlement of Rogachevo.

It may take weeks of waiting to get on the plane and travel to the mainland. The planes, which are the only connecting link between the archipelago and the mainland, often cannot take off due to poor weather conditions.

An An-26, a plane used for regular charter flights to Novaya Zemlya, is permanently based at Talagi Airport on the archipelago. Depending

on the weather conditions, there may be up to three flights a week. Regular scheduled departures are on Monday, Wednesday and Friday.

The main goals for flights on this route are to support and develop the municipal district of Novaya Zemlya, and provide continuous transport, cargo and mail services to the residents of the archipelago at economically feasible rates. With the plane service provided by the company, the costs of airfare for residents of Novaya Zemlya decreased by 30%. Further optimization is required to preclude a rise in air transportation rates. ♥



S. KHRAMTSOV,
Deputy CEO, ArcticSpetsMontazh LLC,
Specialized Construction and Assembly
Company

ArcticSpetsMontazh has been working successfully on the market of construction services since 1992, providing a wide range of construction, decoration and repair services in the Archangelsk Region.

The geography of our operations covers the Novaya Zemlya archipelago, and the settlements of Belushya Guba, Rogachevo and Severny.

We know and feel how important it is to have regular transportation by sea and air with the mainland. Regular flights to the mainland are required in order to complete the projects; to this end, the teams, all products and materials must be delivered on time.

Our company is currently working on reconstructing a number of residential and administrative buildings in the settlement of Belushya Guba.

Arkhangelsk-Rogachevo-Archangelsk flights by Oboronlogistika LLC help guarantee timely delivery of personnel and small batches of extremely important tools.

Our staff feels confident that they can fly to the operations zone and back with food and all the necessary tools at any time, and this makes us confident that we can deliver on time and with good quality.

INFORMATIONAL SUPPORT OF THE SITUATIONAL LOGISTICS CENTER FOR MANAGEMENT OF SEA OPERATIONS IN THE ARCTIC ZONE

TODAY, OBORONLOGISTIKA IS WORKING ON SETTING UP A SITUATIONAL LOGISTICS CENTER FOR MANAGEMENT OF SEA OPERATIONS IN THE ARCTIC ZONE OF RUSSIA. THE UNIQUE RUSSIAN SOFTWARE HAS ALREADY BEEN DEVELOPED FOR THIS PURPOSE. THE AUTOMATED LOGISTICS MANAGEMENT SYSTEM (HEREINAFTER, "ALMS") WITH OUTPOST ELEMENTS IN ARCHANGELSK AND VLADIVOSTOK WILL BE USED TO PROVIDE FOR RELIABLE AND SAFE DELIVERIES, GUARANTEE ON-TIME PERFORMANCE, HELP SAFEKEEP THE CARGO, AND PROVIDE INFORMATION SUPPORT AT EVERY STAGE OF THE PROCESS.

Optimizing cargo traffic management in the Arctic is an idea that extends far beyond the sphere of military transportation. Special bodies, Maritime Operation Headquarters, had been used until recently to monitor navigation along the Northern Sea Route. Now, every company works on its own to form the routes, assess the ice conditions, and adjust the course as plotted by the captains. Ship owners have to get access to this information on their own, in whichever way they can.

The center of the ALMS system is the Situational Logistics Center of Oboronlogistika Company in Moscow. Additional regional centers will be set up in Archangelsk and Vladivostok. In Archangelsk, this work is being done in cooperation with SovFracht PJSC, and the regional center will be set up at Lomonosov NAFU.

In the future, the users will just need to gain access to the ALMS portal, the "one-stop shop" system where they will get all the information necessary for the Northern Sea Route passages, predict the approximate costs with consideration for weather conditions and possible icebreaker assistance.

The multi-user, territorially distributed ALMS system will integrate data from various sources and programs that automate logistical business processes in order to obtain the necessary economic effect. The open platform of the system allows substitution and addition of new modules. The product is based on general universal data exchange protocols, which allow integration of the solution with other information products.



Currently, work is underway to connect the Situational Logistics Center to the National Defence Management Center of the Russian Federation.

The Situational Center will automate the entire chain of material supply, from accepting the order to delivering of the cargo to the consignee. The system of managing the orders within the Center will include a convenient IT platform for users who want to order the service of transporting the cargo in the Arctic. The operator company will be able to select the optimal ways to implement the order. The system automates the entire orderhandling process, for civilian or military purposes, and includes order acceptance and processing, customer relations issues, and selection of available vessels.

In order to organize one regular operation at sea, and to plan it carefully, more than 40 separate actions are required, from finding the best possible vessel, preparing it for transportation, solving all the problems with rigging, fuel bunkering, and loading operations at the port of departure and the port of arrival, etc. To achieve the end result, it is necessary not only to manage transportation issues, but also to interact with other companies that are involved in implementing this contract. For instance, a real special operation is required to organize loading-offloading operations in the port of arrival in the Arctic.

The system processes transportation services not only by sea but multimodal transportations as well, and can accommodate all modes of transport,



including maritime and river ships, trucks and planes. Visualization technologies help the system find optimal solutions and make the necessary decisions quickly.

The Situational Logistical Center gathers information on the weather, the ice situation, changes in conditions in ports, etc. The condition and thickness of the ice is shown on the map with special polygons (each polygon represents one value and parameter). The Center includes the automated work station for the pilot, who will arrange for optimal routes with consideration for primary or pre-processed information and advise the ship's captain accordingly.

The Situational Center will not only allow monitoring of the situation, but also introducing the necessary changes into the procedures and rules for delivery of cargoes depending on the month and the route. At regular destinations, we are able to predict the time of the ship's arrival within the range of several hours. When such capabilities are absent, it is essential that we are able to

react to changes rapidly and plan for costs in order to improve the degree of precision in planning the route and ship movement characteristics, which will allow us to predict the ETA (estimated time of arrival) more precisely.

The system allows continuous monitoring of container turnover at every stage of the process. With all the

“
THE ALMS SHOULD IMPROVE THE SAFETY OF TRANSPORTATION IN THE ARCTIC
”

advantages of container transportation, the process is made difficult by the complexity of automated reporting of containers on routes within Russia. The introduction of the electronic system of monitoring container traffic allows not only container tracking but rapid management of the container inventory.

The work of the Situational Logistical Center and the entire Automated Logistics Management System for Marine Operations in the Arctic should improve the safety of transportation in the Arctic, ensure visibility of the entire operational environment: traffic, cargoes, stages of large projects implementation; optimize loading-unloading operations, and coordinate logistics in the Arctic for all participating companies.

The software for the Situational Logistical Center and the ALMS developed by the National Logistics Center LLC (www.n-l-c.ru), an enterprise that specializes in developing business processes in the sphere of logistics, automating logistical operations and creating territorially distributed automated multi-user control systems. ♥

UNIVERSAL SPARTANS



OBORONLOGISTIKA LLC HAS WORKED AS A SHIPPING COMPANY SINCE 2015 AND CURRENTLY OWNS 9 SHIPS OF VARIOUS CLASSES THAT SUCCESSFULLY OPERATE IN THE BLACK AND MEDITERRANEAN SEAS, THE KERCH CROSSING, AND VARIOUS ROUTES IN THE BALTIC SEA, THE ARCTIC AND THE AREA OF THE KURIL ISLANDS.

In 2016, the company acquired three universal bulk carrier ships — Sparta, Sparta II and Sparta III of RO-RO/LO-LO (horizontal and vertical loading) types, with considerable carrying capacity. These ships can be used in any area of the World Ocean, but will be mostly used in the Black and Mediterranean Seas.

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

Sparta is a bulk carrier intended for transportation of rolling equipment, containers and large-sized cargoes, with deadweight of 6,786 tons, 127 meters long and 20 meters wide, with 2 ship cranes with the load capacity of 240 tons each.

Sparta II is a high-tech bulk carrier for transporting general cargoes with deadweight of 8,910 tons, 122 meters long and 19 meters wide.

Sparta III is one of the largest container ships in Russia, with deadweight of 9,500 tons, 142 meters long and 23 meters wide. The load capacity of each of its two cranes is 350 tons, which allows the ships to load and unload large oversized cargoes.

The ships have excellent operational flexibility, and their universal design allows them to carry cargoes of various types.

The cargo hold of Sparta III can carry packaged goods, machinery, containers and other items with the weight of up to 1,200 tons, including oversized long cargoes.

The cargo deck can hold up to 120 units of rolling, wheeled or crawler vehicles; the open deck can accommodate more than 405 forty-foot containers. The gross tonnage of the vessel is 12,679 tons.

The ship can carry 791 twenty-foot containers, including 30 refrigeration containers.

Loading is easy and could be done on almost any equipped pier. All the equipment for loading and unloading operations is available onboard.

Our own powerful cargo cranes and a stern cargo ramp allow vertical and horizontal cargo handling.

State-of-the-art navigation equipment allows the ships to operate in difficult climatic conditions. The ships sail almost automatically, which, in conjunction with the professional training of the ship crews is enough to guarantee safe navigation in any seas.

Sparta ships, named so after the ancient Greek state and the eternal glory of its defenders, symbolize dedication to the company and cohesiveness of the Oboronlogistika team as they solve any of the problems facing them. ♥

SPARTA

120 units

The cargo deck can hold up to 120 units of rolling, wheeled or crawler vehicles

1200 tons

The cargo hold can carry different items including oversized long cargoes with the weight of up to 1200 tons

SINCE 2016, SPARTA VESSELS HAVE SERVED AS MAIN PROVIDERS OF THE ENTIRE RUSSIAN CONTINGENT IN SYRIA. THEY DELIVER VIRTUALLY ALL TYPES OF CARGO TO THE PORT OF TARTUS, WHERE A PERMANENT RUSSIAN NAVAL BASE HAS BEEN SET UP. THE CARGOES INCLUDE HOUSES FOR THE MILITARY STAFF, CLOTHES, MEDICINES, FOOD, AND HUMANITARIAN CARGOES.

405 FEU

The open deck can accommodate more than 405 forty-foot containers



LENGTH

SPARTA	127	
SPARTA II	122	
SPARTA III	142	meters

WIDTH

SPARTA	20	
SPARTA II	19	
SPARTA III	23	meters

DRAUGHT

SPARTA	6	
SPARTA II	7	
SPARTA III	7	meters

SPEED

SPARTA	15	
SPARTA II	14	
SPARTA III	15	knots

DWT

SPARTA	6785	
SPARTA II	8194	
SPARTA III	9490	tons

GT/NT

SPARTA	8831/2793	
SPARTA II	7260/3906	
SPARTA III	12679/3804	tons

CONTAINER CAPACITY

SPARTA	641/40	
SPARTA II	783/40	
SPARTA III	791/30	TEU/refrigerated

CRANES CAPACITY

SPARTA	2x240	
SPARTA II	2x60	
SPARTA III	2x350	tons

2 ship cranes

Allow vertical and horizontal cargo handling



WAREHOUSE SERVICES AND SAFE STORAGE



1470 UMTO JSC BECAME A PART OF OBORONLOGISTIKA GROUP OF COMPANIES IN EARLY 2018. THE COMPANY PROVIDES A FULL RANGE OF SERVICES ON LEASING WAREHOUSES, SAFE STORAGE AND PROCESSING OF CARGOES.

The warehouse business segment of 1470 UMTO is a territorially distributed network structure that unites 9 branches and 6 separate subdivisions located in Moscow, the Moscow Region, Yekaterinburg, Samara, the Smolensk Region, Khabarovsk, Chita, Vladivostok, Ussuriysk, Murmansk, the Leningrad Region, Rostov-on-Don, and the Vladimir Region. Separate subdivisions in the Leningrad Region, Murmansk and Vladivostok are located either near the piers or in the vicinity of the port. The total capacity of the warehouses is around 430,000 square meters.

complexes of 1470 UMTO are extremely well-placed and that their location has strategic significance for the company's performance.

Three warehouse complexes in Moscow and the Moscow Region form the Central Distribution Warehouse of the Moscow Region, while regional warehouses are effectively used as distribution centers in the federal districts. This allows 1470 UMTO to accept cargoes and transport them between branches until the shipment is delivered to the region where the customer expects it.

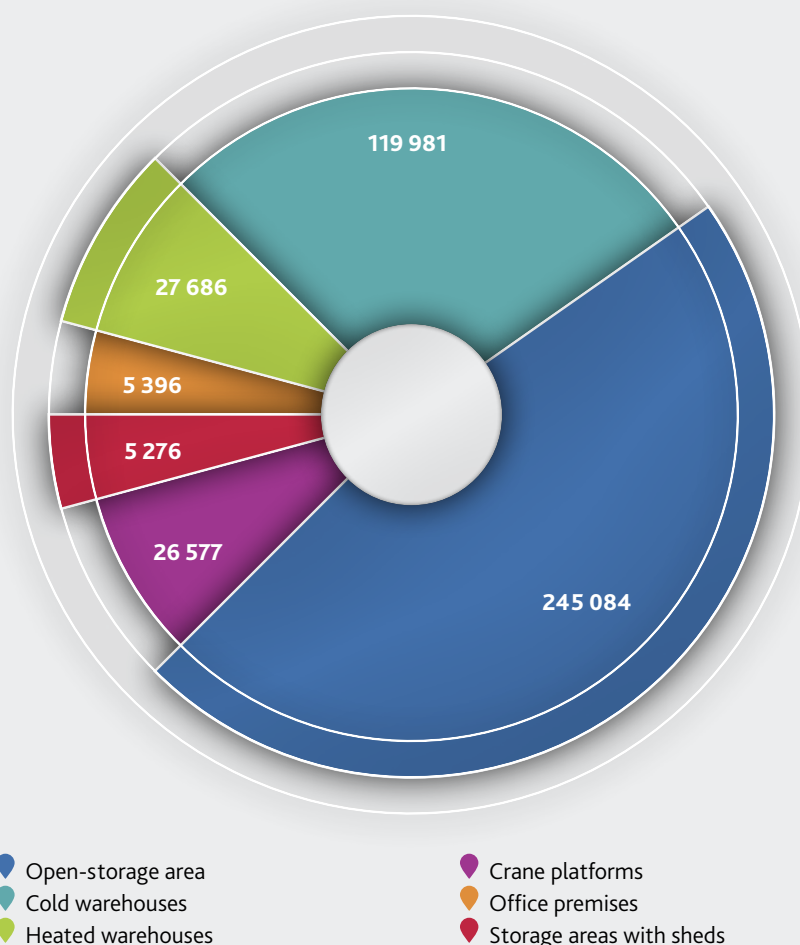
Availability of a distributed branch network also presents an important competitive advantage over other market participants. If we take into account the the routes of global transport corridors across Russia population concentration and production capacities around large cities, it becomes obvious that warehouse

1470 UMTO warehouse facilities are of C and C+ class. They are equipped with railway and highway access lines, all the necessary hoisting and other handling equipment. The 1470 UMTO equipment fleet for cargo processing consists of more than 100 various types of vehicles and machines.



A. POLKOV,
CEO,
1470 UMTO JSC

SEGMENTATION OF WAREHOUSE FACILITIES AT 1470 UMTO JSC (m²)



Most complexes have railway access for 2/4, 3/5, 4/12, 4/16 and 8/14 cargo cars and gondola cars. Cranes of various load capacities are used. These include tower cranes of 6.5-ton and 8-ton load capacity, gantry cranes of 10-, 12.5- and 20- ton load capacity, and truck cranes up to 25- ton load capacity.

Thus, the warehouses have all the necessary types of equipment for handling cargoes, including large-sized cargoes.

Each warehouse complex includes heated warehouses, cold warehouses, storage areas with canopies, paved open areas, crane platforms, auxiliary and office premises. Various segments of the warehouse facilities according to the type of storage are presented on the diagram.

Availability of warehouse facilities that can accommodate cargoes with different storage conditions allows 1470 UMTO JSC to provide services to clients with various types of cargoes. The considerable share of open and crane-equipped areas provides additional capabilities for receiving and storing oversized

heavy cargoes, such as heavy industrial equipment, rolled metal products, sheet metal, cable products, etc., which are usually not accepted in A and B categories of warehouses.

To guarantee compliance with the current warehouse security requirements, the warehouses are fenced in, and 24/7 armed guards are available on site. The facilities are equipped with video surveillance, security and fire alarms.

The warehouses allow for stacking and rack storage of cargoes. The rackstorage model allows storing of small consignments on the lower shelves, while pallets with large consignments of cargo with long storage life are placed on top. Ramps, scaffolding, platforms, areas for parking and maneuvering of trucks have been set up to facilitate handling operations. When the warehouse is set up this way, logistical expenses can be optimized, and consumers of warehouse services can get special treatment in addition to safekeeping of cargoes. The stock can be relocated closer to the area of consumption, market assortment of product can be formed, mixed cargo consignments can be arranged, etc.

All contemporary warehouses must have a reliable system for stock monitoring. To this end, 1470 UMTO JSC has introduced and maintained an 1C-based system of warehouse accounting and management.

All the premises and land plots where the warehouses are located are company-owned, which makes cooperation with us especially convenient, with many flexible options.

The work is done by highly qualified staff with many years of experience. Engineers and technicians usually have a specialized education background. Workers and engineers regularly undergo in-service training and complete additional training programs in their specialty and related professions.

Further development of the enterprise envisions deeper integration into the Oboronlogistika Group of Companies. The enterprise will provide services according to the consolidated warehouse – dry port model, which will be incorporated into the chain of intermodal transportation. ♣