



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

Общество с ограниченной ответственностью  
«Медитерранеан Шиппинг Компани Русь»  
ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь»  
Московский проспект, д. 97, лит. А, пом. 20Н, 23Н, 25Н  
196084, Россия, г. Санкт-Петербург  
р/с 40702810003000405118  
в Филиале «Северная Столица» ЗАО «Райффайзенбанк»  
г. Санкт-Петербург  
ОКПО 48981311 ОГРН 1037811022644  
ИНН/КПП 7805111901/783601001  
Тел. (812) 346-57-64  
Факс (812) 346-57-63  
E-Mail: [spb@stp.mscurussia.ru](mailto:spb@stp.mscurussia.ru)

## ВСЕМ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМ ЛИЦАМ

Уважаемые клиенты, партнеры, друзья,

В связи с **особыми обстоятельствами**, сложившимися в восточной части Финского залива, непосредственно и негативно влияющими на линейное судоходство в порту Санкт-Петербург, считаем нужным довести до Вас некоторые детали, позволяющие более полно и взвешенно судить о ситуации.

Как Вам возможно известно, погодные условия, сложившиеся в зимний период 2010-2011гг., являются самыми сложными за период как минимум с 2002-2003гг.

Долговременные низкие температуры привели к образованию ледового покрова значительной толщины. Ветер с регулярной западной составляющей вызывает дрейф льда в восточном направлении, увеличивая сплоченность льда и торосистость.

Приведенное ниже фото сделано с борта т/х MSC Malin 12 марта 2011г., зажато в льдах. Вид с носовой части судна (бака), вниз по форштевню:



Следующее фото сделано с левого «крыла» ходового мостика т/х MSC Malin 12 марта 2011г., обратите внимание на количество судов по ходу движения судна (на восток), заблокированных во льду:



На данный момент т/х MSC Malin находится в безопасности, в районе лоцманской станции, и ожидает причала для постановки под грузовые операции. Общее время, затраченное судном на преодоление ледового покрова на подходе к порту Санкт-Петербург составило 10 суток (по сравнению с 10 часами в летний период и 20 часами в зимний период 2009-2010гг.), из которых большую часть составило ожидание ледокольной поддержки.

Частые обильные снегопады делают движение судов в светлое и темное время суток крайне сложным, т.к. к сложным ледовым условиям добавляется ограниченная видимость.

Указанные выше обстоятельства складываются на фоне растущего грузооборота порта Санкт-Петербург и увеличивающегося числа судозаходов Санкт-Петербург, Высоцк, Приморск, и т.д.

Для Вашей информации ниже приведена Ледовая карта Финского залива от 11.03.2011. Интерес для описания данной ситуации представляют зоны, отмеченные красным и коричневым (очень сплоченный лед, 9-10/10) цветами, находящиеся на подходном канале (обведены желтым контуром):



Судовождение в данный период и в данных условиях по умолчанию связано со значительными задержками в процессе выполнения рейса. Более низкая скорость хода необходима для безопасного маневрирования в ледовом покрове, а также для выбора наименее сплоченных участков льда. Тем не менее, даже при соблюдении требований Администрации Морского Порта в части ледового класса судна и мощности его главного двигателя, при выполнении всех разумных мер предосторожности и соблюдении практики безопасного мореплавания – в нынешних обстоятельствах факт попадания судна в непроходимые ледовые условия становится скорее правилом, чем исключением.

Преодоление таких участков требует длительного маневрирования, с целью разлома льда корпусом судна, укрепленного ледовой «броней», которое, к сожалению, не приносит гарантированного результата, т.к. кроме толщины самого льда, его концентрации, существенную роль в конкретной ситуации играет сила и направление ветра, вызывающего дрейф льда и «зажатие» судна во льдах. В худшем случае судно оказывается в ситуации, когда продолжение плавания невозможно без помощи ледокольного флота, осуществляющего ледокольную проводку судов.

**Небольшая иллюстрация** - количества судов в Финском заливе, ожидающих помощи ледоколов, на соответствующую дату:

02.03.2011:	34 судна,	08.03.2011:	112 судов,
03.03.2011:	54 судна	11.03.2011:	137 судов,
04.03.2011:	71 судно,	12.03.2011:	154 судна,
07.03.2011:	99 судов,	13.03.2011:	160 судов.

Важно упомянуть, что навигация в подобных условиях связана с повреждениями, причиняемыми судам, такими как поломка движителей (гребной винт и подруливающие устройства), повреждение внешней обшивки корпуса и т.д.

Надо отметить, что штаб ледовых операций, действующий в Администрации Морского Порта Большой Порт Санкт-Петербург, прикладывает усилия для нормализации ситуации. Так, в Финском заливе ледокольный флот был дополнен атомным ледоколом «Вайгач» и дизель-электроходом «Капитан Драницын». Тем не менее, задержки в оказании ледокольной помощи, могут достигать 5-7 дней, в течении которых судно может не иметь возможности продолжить движение самостоятельно.

В целом, можно признать, что навигация в восточной части Финского Залива в текущий период является **чрезвычайно сложной**, ведущей к значительным дополнительным расходам судовладельца. Применяемая с 15.03.2011 emergency congestion surcharge призвана **частично** компенсировать данные расходы.

Резкое увеличение времени рейса судов ведет также к тому, что с контейнерных терминалов Санкт-Петербурга не осуществляется своевременная эвакуация порожнего контейнерного оборудования, что приводит к переполнению терминалов и отсутствию визитов на сдачу порожних контейнеров. Сходная проблема, хотя и в меньшей степени, существует в отношении груженого экспорта.

Судоходная линия MSC **прикладывает все возможные усилия** для осуществления сервиса в порту Санкт-Петербург, несмотря на сложные обстоятельства, а именно:

1. Резкое увеличение времени рейса между портами С.Европы и Санкт-Петербургом компенсируется развертыванием дополнительного тоннажа на этих сервисах. Что, естественно, не улучшает ледовую обстановку, но увеличивает кол-во используемых судов.
2. Используется тоннаж на сервисах фидерных перевозчиков, по мере доступности места.
3. Часть импортного груза, ожидающего прибытия в Санкт-Петербург на терминалах С.Европы, перемещается в порт Клайпеда, откуда мы можем предложить 2 возможности по дальнейшей доставке:
  - 3.1. В порт Санкт-Петербург, фидерным судном линии MSC, в рамках обязательств линии MSC по коносаменту.
  - 3.2. Окончание морской перевозки в порту Клайпеда и дальнейшая доставка на территорию РФ сухопутным транспортом (автотранспорт или ж/д). Все детали и условия по данной перевозке Вы можете уточнить у начальника импортного отдела MSC StPetersburg:

**Георгий Ремизов, тел. +7 812 346 57 64, e-mail: [gre@stp.msccrussia.ru](mailto:gre@stp.msccrussia.ru).**

4. Открыт прием порожнего контейнерного оборудования MSC на внутренних терминалах, при условии оплаты дополнительного сбора за прием порожнего контейнера на указанных терминалах.

О деталях данной услуги Вы можете узнать в отделе контроля порожнего контейнерного оборудования MSC StPetersburg, тел.+7 812 346 57 64, e-mail: [equipment@stp.msccrussia.ru](mailto:equipment@stp.msccrussia.ru).

Стоит отметить, что в текущий период такое накопление приводит к «замораживанию» контейнерного оборудования, т.к. эвакуация порожних контейнеров морским транспортом крайне затруднена, и, по сути, происходит выведение оборудования из производственного оборота судовладельца.

В силу сложившихся обстоятельств сообщаем Вам также, что линия MSC оставляет за собой право осуществить выгрузку **импортного груза**, следующего по коносаменту с указанным портом выгрузки Санкт-Петербург на **любом терминале Большого Порта Санкт-Петербург** (ПКТ, ПЛП, Моби Дик, Нева-Метал, 4-я Стивидорная Компания и т.д.).

Мы прикладываем **все возможные усилия** для того, чтобы согласовывать такую выгрузку **до погрузки** на соответствующее фидерное судно в портах С.Европы и в Клайпеде, однако, характер сложившейся ситуации зачастую не оставляет места для оперативного маневра.

Будем рады любым встречным вопросам и замечаниям, которые просим направлять по эл.адресу: [ana@stp.msccrussia.ru](mailto:ana@stp.msccrussia.ru).

Мы искренне надеемся, что ледовая обстановка улучшится в ближайшее время, что несомненно приведет к нормализации ситуации.

С уважением,  
ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь»