

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

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

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



№1 (12922)

Выходит один раз в месяц
15 января 2013 года

«Павел Юдин» принят МРП



«Московское речное пароходство» приняло в эксплуатацию второй танкер проекта RST25 «Павел Юдин», построенный на «Верфи братьев Нобель».

Стр. 2

Камчатка возродит пассажирские перевозки



Долгосрочная целевая программа «Организация морских грузопассажирских линий по побережью полуострова Камчатка», разработанная в крае, предусматривает строительство двух грузопассажирских судов.

Стр. 7



Инфраструктуру ВВП обновят этой зимой

Росморречфлот опубликовал список работ по реконструкции судоходных гидротехнических сооружений, объектов инфраструктуры внутренних водных путей РФ в межнавигационный период.

Этот список попали объекты крупнейших бассейновых управлений страны.

Так, ФБУ «Беломорско-Онежское ГБУ» зимой выполнит 1-й и 2-й этапы комплексного проекта реконструкции, проведет строительные работы на семи шлюзах (№№ 4, 5, 6, 7, 10, 12, 15) Беломорско-Балтийского канала и приступит к строительству нескольких жилых домов.

ГБУ «Волго-Балт» продолжит реализацию 1-го этапа строительства второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла.

В ФБУ «Северо-Двинское ГБУ» пройдут строительные работы по 1-му этапу комплексной реконструкции гидросооружений бассейна.

В рамках комплексного проекта реконструкции водных путей

и судоходных гидротехнических сооружений Волжского бассейна в ФБУ «Волжское ГБУ» намечены работы по замене механического оборудования на Городецком и Самарском гидроузлах.

В ФБУ «Камское ГБУ» будут продолжены строительные работы в рамках реализации комплексного проекта реконструкции Камского бассейна, проведут замену затворов Чайковского шлюза.

ФГУП «Канал имени Москвы» проведет работы по реконструкции Рыбинского гидроузла на р. Волга, техническому перевооружению насосных станций канала имени Москвы. Также запланировано приступить к масштабной реконструкции Кузьминского гидроузла Москворецко-Окской системы.

Речные перевозки выросли до 140 миллионов тонн

Грузы на внутренний водный транспорт начали возвращаться. Это стало результатом непростой совместной работы государства и судоходного сообщества, направленной на повышение эффективности российского речного судоходства.

Объем грузоперевозок по внутренним водным путям (ВВП) Российской Федерации в навигацию 2012 года составил 139,9 млн тонн, что на 11,5% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Об этом сообщил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Юрий Костин. Значительно увеличился объем перевозки нефтеналивных грузов (на 25% к 2011 году). В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности завезено 20 млн тонн из общего объема грузоперевозок. Этот показатель оказался на 3% выше аналогичного за навигацию 2011 года. За отчетный период объем пассажирских перевозок по ВВП снизился на 3,5% к уровню 2011 года и составил 13 млн 455,7 тысячи человек.

«Можно признать навигацию 2012 года успешной. К сожалению, снижение показателей перевозки пассажиров, которое началось еще в 2011 г., в этом году продолжи-

лось. Но мы надеемся, что те меры, которые предприняты Минтрансом и Росморречфлотом, позволят повысить качество услуг, техническое состояние флота и привлечь пассажиров на речные суда, в том числе и туристов», — добавил Костин.

Вместе с тем интерес к туристическим яхтенным маршрутам по российским рекам пока невелик. Еще летом 2011 года были приняты поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ), которые позволяют осуществлять заход прогулочных судов под флагами иностранных государств на ВВП России. Однако в летнюю навигацию 2012 года по внутренним водным путям прошли лишь 8 иностранных яхт. Возможно, с развитием яхтенной инфраструктуры на российских реках возрастет число иностранных туристов, предпочитающих путешествовать на собственных небольших судах.

Публикуем некоторые итоги грузовой навигации 2012 года в информационной подборке.

Судоходная компания «Волготранс» (Самара) за навигацию прошлого года увеличила объем перевозок примерно на 40% — до 810 тыс. тонн.

Перевозки осуществлялись преимущественно из Волгограда на рейдовый перевалочный комплекс в порту Кавказ (Черное море).

Общий объем грузоперевозок флотом компании в 2012 году, включая морскую транспортировку нефтепродуктов между портами европейских стран, составил около 1,1 млн тонн, что соответствует аналогичному показателю 2011 года.

В текущую навигацию СК «Волготранс» оперировала 20 танкерами «река» и «река-море» плавания.

ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП) в 2012 году увеличило объем перевозок сухогрузов на 9% по сравнению с уровнем предшествующего года — до 871 тыс. тонн.

По предварительным итогам 2012 года, перевезено 1,4 млн тонн грузов с грузооборотом в объеме 2 млрд 40 млн тонно-км. Для выполнения запланированных объемов работ в навигацию 2012 года было принято решение о привлечении в долгосрочную аренду 39 ед. судов, ранее принадлежавших «Алексеевской РЭБ» (Иркутская область).

Танкерный флот судоходной компании «Прайм Шиппинг» в 2012 году увеличил объем перевозок нефтепродуктов примерно на 30% по сравнению с 2011 годом — до 1,95 млн тонн. Примерно 1,5 млн тонн нефтепродуктов из этого объема было перевезено по внутренним водным путям (ВВП) России, около 450 тыс. тонн — в зимний период между морскими портами Юго-Восточной Азии и Средиземноморского бассейна.

На ВВП России танкеры «Прайм Шиппинг» осуществляли перевозки нефтепродуктов из Саратова на рейдовый пе-

ревалочный комплекс в Керчи. Кроме того, одно судно компании с августа по ноябрь 2012 года работало на реке Амур.

Всего в 2012 году ООО «Прайм Шиппинг» эксплуатировало 20 танкеров и 5 барже-буксирных составов.

Объем грузоперевозок «Томской судоходной компании» в навигацию 2012 года достиг 5,4 млн тонн. Программа перевозок компании на 2012 год была сформирована в объеме 6 млн тонн, но из-за низкого уровня воды предприятие не смогло обеспечить перевозку около 600 тыс. тонн грузов. Так, в районе Сургута потеря провозной способности составила 210 тыс. тонн.

Объем грузоперевозок ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство» (ВСРП) в навигацию 2012 года составил 1,9 млн тонн. Пароходство выполнило плановые показатели по доходам от всех видов деятельности.

АНГЛИЙСКИЙ ЗАКАЗ

Завод «Красное Сормово» построит по заказу английской компании United Petroleum Trading LLP четыре танкера-продуктовоза, которые в дальнейшем будут работать на российских реках.

Завод «Красное Сормово» (Нижегородская область) построит для компании United Petroleum Trading (UK) LLP (Лондон, Великобритания) четыре танкера-продуктовоза проекта RST27. По условиям подписанного 27 декабря 2012 года контракта все танкеры будут переданы заказчику в 2013 году. Об этом сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Танкер-продуктовоз проекта RST27 является самоходным судном класса «Волго-Дон макс», который предназначен для смешанной (река-море) перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре

вспышки. Танкер обеспечивает одновременно перевозку двух сортов груза. У танкеров повышена экологическая безопасность. Классификационный проект разработан Морским Инженерным Бюро (Одесса) на класс KM Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker (ESP) Российского Морского Регистра Судостроения. Рабочее проектирование осуществляет Волго-Каспийское ПКБ (Нижний Новгород).

Дедевейт в реке составляет 5378 тонн, дедевейт при осадке 4,2 м в море составляет — 6980 тонн. Длина судна — 140,85 м, ширина — 16,86 м, высота борта — 6 м. Вместимость грузовых танкеров — 7828 куб. м, вместимость отстойных танкеров — 280 куб.



м, вместимость балластных танкеров — 4650 куб. м. Эксплуатационная скорость — 10,0 узлов. Экипаж — 12 человек, мест — 14. Предусмотрена санитарная каюта и каюта для лоцмана. В качестве главной энергетической установки используются два дизельных двигателя WARTSILA 6L20 максимальной длительной мощностью 1200 кВт.

В 2012 году на заводе «Красное Сормово» было построено девять танкеров проекта RST27 для компании «Волга-Балт-Танкер».

ОАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород) — одно из старейших судостроительных предприятий России, основано в 1849 году. Завод входит в состав ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК).

На Выборгском заводе заложен новый ледокол

Выборгский судостроительный завод (ВСЗ) 26 декабря 2012 года заложил корпус второго в серии из трех линейных дизель-электрических ледоколов мощностью 16 МВт (оператор ледокола — ФГУП «Росморпорт») проекта 21900 М.

Два ледокола аналогичного проекта в настоящий момент строятся на ВСЗ «под ключ». В реализации этого ледокола примет участие субподрядчик — финская верфь Arctech Helsinki.

«Мы уже давно работаем с финской верфью, и я уверен, что в кооперации с ней мы успешно и в сроки завершим строительство ледокола. В целом распределение работ строится следующим образом: генеральный подряд у Выборгского су-

достроительного завода. В нашу сферу ответственности входят практически все закупки, разработка технического проекта, а также около половины корпусных конструкций. Далее готовые блоки будут отправлены в Финляндию, где, возможно, с привлечением выборгских рабочих они будут сформированы в корпус. Там же будут проходить достройка, пусконаладочные работы и испытания», — пояснил генеральный директор Выборгского судостроительного завода

Александр Соловьёв.

Ледокол проекта 21900 М является модификацией проекта 21900. Ледокол проекта 21900 М — двухпалубное судно неограниченного района плавания с двумя полноповоротными винторулевыми колонками и подруливающим устройством, которое оборудовано вертолетной площадкой. Технические характеристики: длина наибольшая — 119,8 м; ширина наибольшая — 27,5 м; расчетная осадка — 8,5 м; скорость хода на чистой воде около 17,0 узлов; водоизмещение около 14 тыс. тонн; ледопродоимость — 1,5 м; мощность пропульсивного комплекса около 17 МВт.

Судно способно преодолевать льды толщиной до 1,5 м.

Его основное назначение: самостоятельная проводка крупнотоннажных судов, буксировка, тушение пожаров на плавучих объектах и иных сооружениях, помощь судам, терпящим бедствие, перевозка полезных грузов. Срок сдачи готовых судов — май и октябрь 2015 года. Ледоколы проекта 21900 М будут работать на Балтике.

Как уже сообщал «Водный транспорт», «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) и «Выборгский судостроительный завод» (ВСЗ) 23 февраля 2012 года подписали контракты на строительство дизельных ледоколов проекта 21900 М мощностью 16 МВт. Общая стоимость контрактов составляет около 8 млрд руб.

Доля технологичных судов возрастает

На класс Российского морского регистра судостроения в 2012 году было построено 59 судов, в постройке находятся 123 судна. Об этом в ходе заседания Научно-технического совета РС сообщил генеральный директор регистра Михаил Айвазов.

Как, в свою очередь, сообщил в ходе заседания заместитель гендиректора РС Павел Шихов, сейчас наблюдается тенденция на увеличение доли высокотехнологичных судов среди судов, строящихся на класс РС: ледоколов, газовозов, судов снабжения и других.

При этом 70% строящихся судов имеют ледовые усиления, 70% строятся под российский флаг.

В числе перспективных проектов Павел Шихов назвал 16 газовозов ледового класса Arc7 вместимостью по 170 куб. м для проекта Ямал СПГ (срок поставки — 2016–2018 годы) и вспомогательный флот для того же

проекта; серия «три плюс три» судна для транспортировки сжиженного природного газа со Штокмановского месторождения; два газовоза сжиженного углеводородного газа (поставка — 2012 год); три судна тылового обеспечения для ВМФ России.

Также строятся три дизель-электрических ледокола мощностью 16 мВт, один мощностью 25 мВт, один атомный ледокол мощностью 60 мВт (планируется строительство еще двух) и асимметричный ледокол, строящийся на заводе «Янтарь» (Калининград), способный прокладывать канал шириной 50 м при ширине самого судна 20,5 м.

Сосновский завод строит экологические суда

Сосновский судостроительный завод заложил первые двух экологических судов проекта RT29. Суда строятся по заказу ФКУ «Речводпуть» Федерального агентства морского и речного транспорта Минтранса России.



Экологическое судно предназначено для приема и выдачи сточно-фановых и подсланевых вод, загрязненных нефтепродуктами.

Район плавания — внутренние водные пути России, соответствующие району плавания О 2.0.

Грузовая система обеспечивает закрытый прием нефтесодержащих и сточных вод как средствами других судов, так и собственными средствами и их выдачу судовыми насосами на приемные сооружения.

ОАО «Сосновский судостроительный завод» — судостроительное предприятие с поточной технологией производства судов различной модификации, при работе на полную мощность способное выпускать до 300 малых судов ежегодно. Основано в 1924 году.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

SUPER 116E СПУЩЕН НА ВОДУ В АСТРАХАНИ

На площадке головной верфи Группы «Каспийская Энергия» — Астраханском судостроительном производственном объединении (ОАО «АСПО») — состоялся спуск на воду самоподъемной буровой установки проекта Super 116E. Заказчик проекта — компания Lamprell Energy Ltd.

Достройка СПБУ пройдет на плаву в акватории АСПО. Она включает монтаж палубного оборудования и испытания. Сдача заказчику буровой платформы планируется летом 2013 года.

Сборка и спуск на воду корпуса платформы производились при помощи уникального для региона погружного транспортного понтона MAR & GON компании «Крейн Марин Контрактор» (входит в Группу «Каспийская Энергия»).

Погружной понтон водоизмещением 6800 тонн является универсальным средством для осуществления сборочных операций на плаву и транспортировки крупногабаритных оффшорных объектов к месту их установки в море.

Технические характеристики СПБУ Super 116E: длина — 74,1 м, ширина — 62,8 м, высота борта — 7,9 м, высота опор — 120 м, водоизмещение при полной нагрузке — ок. 11 000 тонн.

«ПАВЕЛ ЮДИН» ПРИНЯТ МРП

Московское речное пароходство приняло в эксплуатацию второй танкер проекта RST25 «Павел Юдин», построенный на «Верфи братьев Нобель».

Судостроительное предприятие входит в состав холдинга «Московское речное пароходство», которое также является и эксплуатантом серии из трех танкеров смешанного «река-море» плавания. Танкеры поставляются пароходству по лизинговой схеме: компания «Газтехлизинг» выступает заказчиком танкеров и передает готовые суда в лизинг МРП.

Головное судно проекта RST25 «Александр Шемагин» было заложено 21 декабря 2010 года. Второе судно серии «Павел Юдин» было заложено 17 мая 2011 года, спущено на воду 28 августа 2012 года, акт приемки-сдачи был подписан 15 ноября 2012 года.

«ВИКТОР ФАЛЕЕВ» ВЫШЕЛ НА ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ

В акватории залива Петра Великого начались заводские ходовые испытания малого гидрографического судна (МГС) «Виктор Фалеев». Данное МГС — самое крупное судно, построенное на «Восточной верфи».

Судно предназначено для выполнения промеров, постановки навигационных буев, обслуживания береговых навигационных станций и удаленных маяков, контроля за их бесперебойной работой, то есть для обеспечения безопасности судоходства в российских водах Тихого океана.

На борту судна установлен многолучевой эхолот, который позволяет получать объемное изображение рельефа дна непосредственно при выполнении гидрографических работ. Оно позволяет обрабатывать результаты исследований в он-лайн режиме в 3D-формате.

МГС «Виктор Фалеев» также оснащен уникальной электроэнергетической системой с гребной электрической установкой, специально разработанной ЦНИИ СЭТ.

Расширяя ледовый флот, Россия будет осваивать северные и восточные моря



ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) и ОАО «Совкомфлот» подписали соглашение о строительстве судов снабжения ледового класса для участия в проектах на шельфе Сахалина. Свои подписи под документом поставили президент ОСК Андрей Дьячков и генеральный директор «Совкомфлота» Сергей Франк.

Церемония подписания соглашения была приурочена к другому важному мероприятию — именованию головного ледокольного судна снабжения добывающих платформ ледового класса «Витус Беринг». Судно официально обрело свое имя в присутствии президента РФ Владимира Путина.

Выступая на церемонии, глава государства отметил: «Это одно из самых высокотехнологичных судов в мире. Уже сегодня Россия имеет самый большой в мире атомный ледокольный флот.

И мы, безусловно, будем продолжать работать над тем, чтобы осваивать все суда, всю линейку специальных судов, в том числе и работающих в таких сложных условиях, в которых должно работать это судно».

Судно «Витус Беринг» (водоизмещение 3950 тонн, длина 99,2 м, ширина 21,7 м, максимальная осадка 7,9 м, мощность 13 мВт) построено на финской судовой верфи Arctech Helsinki Shipyard Oy (СП ОСК и STX Finland) в рамках соглашения, подписанного в декабре 2010 г после победы Совкомфлота в тендере Exxon

Neftegas Limited — оператора проекта Сахалин-1.

Закладка килей «Витуса Беринга» состоялась 19 января 2012 г. Около 90% конструкций в весовом эквиваленте были изготовлены на Выборгском судостроительном заводе, входящем в состав ОСК. Затем баржами модули доставлялись на Arctech Helsinki Shipyard Oy. Окончательное оборудование судов радио- и навигационными системами осуществлялось компанией «Транзас», представители которой отметили, что в ряде случаев аналогов реализованным решениям нет.

По соглашению, Совкомфлот передаёт 2 новых судна снабжения в долгосрочную аренду компании-оператору проекта «Сахалин-1» для круглогодичного обслуживания платформы Аркутун-Даги. Этим ледоколам-снабженцам предстоит обеспечивать бесперебойную работу нефтедобывающих платформ в Охотском море.

Появление в составе флота российских судов такого класса и участие в их строительстве российских предприятий способствует развитию отечественной морской индустрии и судостроения. Суды серии Витус Беринг будут зарегистрированы в Российском международном реестре судов, будут эксплуатироваться под государственным флагом Российской

Федерации, порт приписки — Санкт-Петербург.

Увеличение российского ледового флота, представленного высокотехнологичными судами, закономерно потребовало нового уровня обучения и переобучения обслуживающего персонала. Неслучайно сразу два новых учебных центра, ориентированных на подготовку специалистов для работы в арктических условиях, открылись в декабре в Санкт-Петербурге. Это учебно-тренажерный центр (УТЦ) ОАО «Совкомфлот», Арктический научно-исследовательский тренажерный комплекс открылся в Крыловском государственном научном центре. Рассказ об этих проектах представлен на 6 странице «Водного транспорта».



Новые заказы жизненно необходимы, практически, для всех наших заводов



«Распространено мнение о том, что все действующие российские верфи «перегружены» заказами. Это не соответствует действительности, так как даже ведущий завод «Красное Сормово» имеет возможность взять контракты на строительство судов со сроком сдачи в 2013 году», — заявил, выступая на «Транспортной неделе-2012» генеральный директор Морского инженерного бюро Геннадий Егоров. Его обзор состояния судостроительной промышленности, сделанный на основе статистики, собранной МИБ, представлен в сегодняшнем выпуске «Водного транспорта» в кратком варианте.

В 2012 году на российских верфях было сдано заказчикам 28 судов, спроектированных Морским инженерным бюро. Это 65% из всех проектов, подготовленных в компании. В частности, на российских заводах построено 16 танкеров, 4 сухогруза, 3 буксира, 1 аварийно-спасательное судно, 1 морское водолазное судно, 2 судна снабжения, 1 пассажирское судно.

На сегодняшний день на ряде предприятий заказаны транспортные суда «Волго-Дон макс» класса нового поколения.

На заводе «Красное Сормово» — 10 танкеров смешанного плавания проекта RST27. В текущем году уже сдано 9 (по плану

предполагалась сдача 5 судов). Между тем, минимальная потребность в новых танкерах проектов RST22, RST25 и RST27 оценивается в 70 единиц.

На «Окской судовой верфи» в 2012 году сданы девятый и десятый речные сухогрузные суда проекта RSD44 (8 сданы в 2011 году). Заказаны и строятся 15 танкеров проекта RST27, сданы пять, спущен еще один. Ожидается, что в среднесрочной перспективе верфь продолжит модифицированную серию сухогрузных судов проекта RSD44. По оценкам, минимальная потребность в сухогрузных судах взамен «Волго-Донов» составляет около 50–60 единиц.

На Невском судостроительно-

судоремонтном заводе заказано и строится 10 сухогрузных судов смешанного плавания проекта RSD49 (модификация проекта RSD19, ранее строившегося на Волгоградском судостроительном заводе). Кроме того, сдано в ноябре 2012 года головное аварийно-спасательное судно проекта MPSV07 мощностью 4 МВт с повышенным ледовым классом «Спасатель Карев», строится еще три. Также в ноябре сданы первых два судна проекта RSD49.

В 2012 году на «Судовой верфи братьев Нобель» (Рыбинск) сдан головной танкер смешанного плавания проекта RST25, второй строится, третий — спущен. Ранее верфь сдала 6 катеров-бонепоста-



новщиков для ФБУ «Госморспасслужба». В постройке находятся нефтеналивные баржи для Ленского пароходства.

Зеленодольский судостроительный завод в прошлом году спустил на воду 2 танкера проекта RST25. Головное судно ушло на сдачу в Таганрог.

Стоит также напомнить, что на судостроительном заводе «Лотос» заказано и строится 2 сухогрузных судна проекта RSD49, 2 танкера проекта RST25, сданы 2 баржи для компании «АРК шиппинг».

Как позитивный момент следует отметить, что сдвинулось с мертвой точки создание новых вспомогательных речных судов. Строительство технического флота для реки осуществляется в настоящее время на ряде заводов.

На заводе «Нижегородский Теплоход» в 2012 году были сданы три буксира проекта TG04M для «Росморпорта» и «Норильского Никеля», сейчас здесь строятся 2 многофункциональных обстановочных судна проекта BLV02.

Ярославский судостроительный завод ведет строительство 6 обстановочных судов класса «О» и 3 танкеров-бункеровщиков проекта RT18.

На Московском судостроительно-судоремонтном заводе строятся обстановочные суда класса «Р», пассажирские суда типа «Столичный», многофункциональные катера для «Росморпорта».

Стоит отметить, что транспортные суда строились усилиями ведущих частных судовладельцев — «Волжского пароходства», «Северо-Западного пароходства»,

группы компаний «Палмали», «Московского речного пароходства». Однако, как правило, речь идет о судах смешанного плавания, так как чисто речные суда имели (в рамках действовавшего до конца прошлого года законодательства) сроки окупаемости 20–25 лет, что абсолютно не приемлемо для частного инвестора.

Основными факторами, влияющими на сроки окупаемости речных судов, являются сезонность работы на внутренних водных путях (в оптимистическом случае, апрель — ноябрь); пропускная способность «узких» мест (шлюзы, мосты); глубины (потеря десяти сантиметров осадки для судна «Волго-Дон макс» класса равнозначна недогрузу в 210–220 тонн).

За 12 лет нового века (по состоянию на начало октября 2012 года) было построено около 217 грузовых судов смешанного плавания.

Наиболее востребованными были и остаются суда «Волго-Дон макс» класса — суда, отвечающие габаритам Волго-Донского судоходного канала и предназначенные для замены известных советских серий «Волгонефтей» и «Волго-Донов».

Всего их было построено 112 единиц или 52% от общего количества новых грузовых судов. При этом российские верфи обеспечили поставку 79 сухогрузов и танкеров этого класса (71%), турецкие — 15, украинские — 10 и китайские — 8.

По остальным сегментам грузового флота водотранспортной отрасли в России было построено 75 судов (71%), в Турции — 16 и в Китае и Вьетнаме — 14.



«Пелла» спустила на воду судно КПО

Судзавод «Пелла» (Ленинградская область) осуществил спуск на воду головного судна комплексного портового обслуживания на базе проекта СКПО-1000. Как сообщает пресс-служба судостроительного предприятия, передача судна госзаказчику намечена на 2013 год.

Отмечается, что впервые в практике завода в действующем слипе спущено судно длиной около 50 м благодаря разработанному специалистами предприятия уникальному транспортно-спусковому устройству с использованием «скользящих» тросов для сближения спусковых тележек при всплытии судна.

Судно предназначено для бункеровки судов различными видами топлива, сбора нефтесодержащих, сточных, льяльных

вод с судов и плавучих объектов, сбора с судов твердого мусора и пищевых отходов, перевозки и постановки биев, обслуживания плавучих средств навигационного ограждения, ликвидации аварийных разливов нефти, перевозки грузов.

Технические характеристики судна: длина наибольшая — 49,9 м, ширина наибольшая — 14,0 м, осадка — около 5,0 м, скорость — около 10,0 узлов, символ класса — KM Ice3 R2 Aut1 Oil Tanker (>60° C) ESP по классификации PC.

«Нева-Лидер 1» совершил первый рейс

ОАО «Северо-Западное пароходство» приступило к эксплуатации головного судна серии теплоходов проекта RSD49 «Нева-Лидер 1». В середине декабря сухогруз вышел из Калининграда в один из портов Бельгии с грузом стального проката.

Универсальные сухогрузы проекта RSD49 ледвейтом до 7 тыс. тонн являются самыми большими из существующих российских сухогрузных

судов класса «река-море». Предназначены для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов в Каспийском



море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Всего для Северо-Западного пароходства планируется построить 12 таких судов: 10 на Невском судостроительно-судоремонтном заводе, и два — на Астраханском заводе «Лотос». Строительство ведется в рамках масштабного обновления флота ВВТН, судоходного дивизиона международной транспортной группы UCL Holding.

В настоящее время в эксплуатацию переданы два судна серии: сухогруз «Нева-Лидер 2» начал работать в ноябре. До конца года их планируется использовать для перевозки генеральных и навалочных грузов между портами бассейнов Балтийского и Северного морей.

Волго-Балт подрос

Объем грузоперевозок по основной трассе Волго-Балта в 2012 году вырос на 1,3% в сравнении с показателем аналогичного периода прошлого года — до 22,4 млн тонн. Как сообщил «Водному транспорту» руководитель ГБУ «Волго-Балт» Владимир Николаев, объем перевозок транзитных грузов на Балтику снизился по сравнению с прошлым годом: нефтепродуктов — на 5%, удобрений — на 37%, лесных грузов — на 8%.

Между тем, вырос объем внутрибассейновых перевозок: флюсов — на 47%, строительных грузов — на 2%, прочих — на 27%.

Количество круизных рейсов сократилось на 5%, при этом количество перевезенных туристов сократилось на 13% (367,5 тыс. чел.).

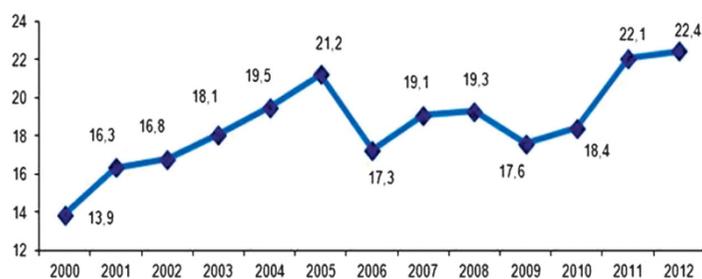
Диспетчеры Волго-Балта обслужили 23414 рейсов судов, что на 1% больше прошлогоднего показателя.

Состав судовладельцев (106) и агентов (36) в течение года был стабилен.

С 1 сентября 2012 на Волго-Балте приступила к работе инспекция портового контроля. Проведено 392 теплохода. На 145 судах выявлено 499 замечаний, которые были устранены до начала дальнейшего движения судов.

В навигацию 2012 года первое транзитное судно отправилось в рейс 30 апреля, последнее завершило рейс 20 ноября.

ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ГРАНИЦАХ ГБУ ВОЛГО-БАЛТ, МЛН ТОНН



«Волжское пароходство» перевезло в 2012 году 7,3 млн тонн грузов

На заводе «Борремфлот» (Нижегородская область) прошла традиционная встреча руководства «Волжского пароходства» с работниками плавсостава. В мероприятии приняли участие представители Борской, Городецкой и Звениговской баз технического обслуживания флота, а также экипажи грузовых судов.

На встрече были подведены итоги прошедшей навигации. В 2012 году на внутренних водных путях и в прибрежных водах работали 210 грузовых судов, в том числе 76 сухогрузов проекта «Волго-Дон». Также в эту навигацию вышла вся серия из 10 современных теплоходов проекта RSD 44, строительство которых завершилось в 2012 году на Окской судовой верфи. Новые суда перевезли более 445 тысяч тонн грузов.

По данным пресс-службы компании, средняя заработная плата в «Волжском пароходстве» за 11 месяцев 2012 года составила 27 135 рублей, это на 17 процентов больше прошлогоднего показателя. По плавсоставу средняя зарплата еще выше — 30 717 рублей (плюс 26,5 процента). Это заметно превышает уровень среднего заработка в Нижегородской области, который сегодня составляет 20 105,8 рубля, а в стране в целом — 22

900. Управляющий директор «Волжского пароходства» Александр Шишкин сообщил, что в 2013 году произойдет увеличение зарплат. Решением совета директоров компании оклады плавсостава будут повышены на 15 процентов, береговых работников — до 5.

Руководство компании напомнило, что в минувшем году особое внимание уделялось вопросам кадровой политики. Так, на образовательные программы для своих сотрудников «Волжское пароходство» выделило более 11 млн рублей. Обучение и повышение квалификации за счет предприятия прошли 2 513 человек, что на 34% больше, чем в прошлом году.

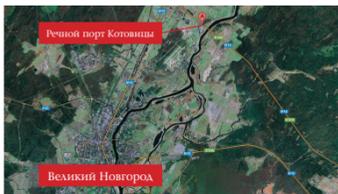
По итогам работы 11 капитанов и механиков Волжского пароходства награждены ведомственными наградами Министерства транспорта и Ространснадзора — знаками отличия «За безаварийную работу на речном транспорте».

ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. Выполняет грузовые, пассажирские перевозки по рекам и озерам страны. По итогам навигации 2012 года было перевезено 7,3 млн. тонн грузов. Пароходство входит в VBTN — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером VBTN), консолидирующей также ряд российских железнодорожных, стивидорных и логистических компаний.

В настоящее время в пароходстве 4 филиала — базы технического обслуживания флота: Борская, Волжская, Городецкая, Звениговская. Судоходная компания является крупным акционером 2 судоремонтных заводов — ОАО «Борремфлот», ОАО «СРЗ «Память Парижской коммуны» и основным акционером ОАО «Вознесенская ремонтно-эксплуатационная база флота».



Новый речной порт



Речной порт Котовицы собираются построить в Новгородской области на реке Волхов. Как сообщили в пресс-службе администрации Новгородской области, уже проведено совещание с руководством компании «Балморпроект», которая выступила инициатором концепции проекта.

Проект предусматривает постройку на территории Чечулинского сельского поселения речного порта с реконструкцией судовой ходы реки Волхов, а также возведение складских зданий, контейнерных площадок, организацию таможенной зоны со складом временного хранения, железнодорожной станции, регионального аэропорта.

Администрация Новгородского муниципального района определила под проект земельный участок площадью 28 га. Предварительная стоимость проекта оценивается в 10 млрд руб. Новый речной порт будет находиться всего в нескольких километрах от Великого Новгорода и в непосредственной близости от федеральной автодороги М10 «Россия».

Причал для круизных путешественников

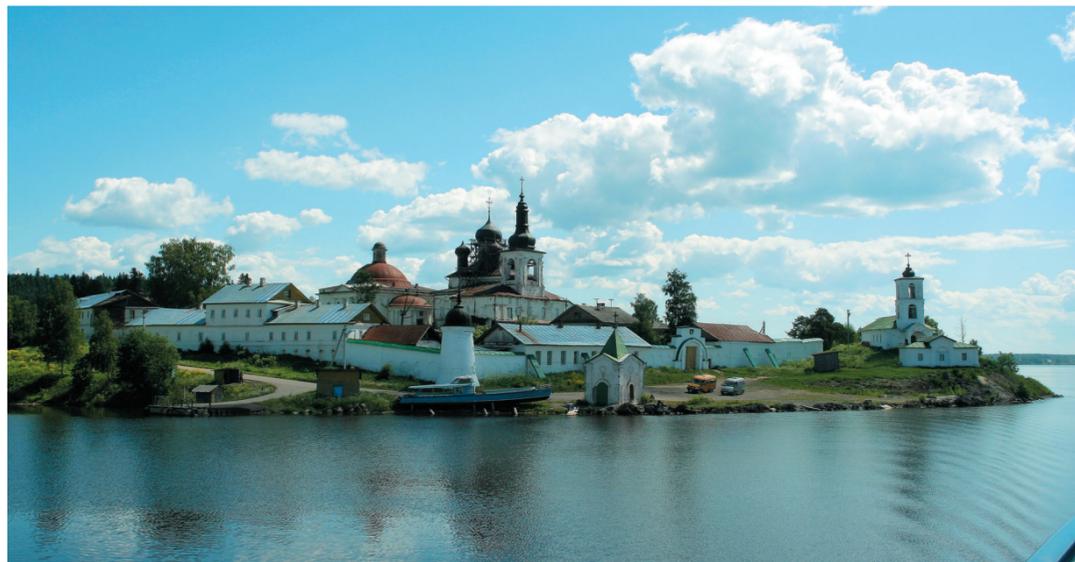
В селе Горицы Вологодской области, являющемся одной из самых популярных остановок для речных круизных путешественников, появится новый причал. В настоящее время уже началась подготовка документов на строительство.

Необходимость постройки причала объясняется тем, что долгое время в Горицах причала в традиционном понимании не было. Чаще всего теплоход туристами двигался по реке Шексне, затем швартовался к барже или

дебаркадеру, туристы переходили на эти плавсредства и только потом уже спускались на берег.

Новый причал будет соответствовать современным требованиям, его создание даст селу дополнительные рабочие места.

Несколько лет назад петербургское ООО «Конт» уже построило новый причал в деревне Кузино Кирилловского района, что привело к тому, что сегодня здесь уже организовалась целая туристическая деревня, которая стала альтернативной стоянкой для пассажирских судов. Причал в Горицах вернет селу туристическую привлекательность. ООО «Конт» готов вложить в обустройство 180 млн рублей, что позволит сделать причал европейского образца.



«Морской фасад»: число пассажиров возросло на 2%

Объем пассажиропотока Морского пассажирского порта Санкт-Петербург «Морской фасад» за 2012 год вырос на 2% по сравнению с показателем 2011 года и составил 422 тыс. 664 человека (226 судозахода, 5 из которых — новогодние круизы).

От общего количества пассажиров, прибывающих на паромы и круизных судах в Санкт-Петербург, объем пассажиропотока «Морского фасада» составляет 80%.

«Рост пассажиропотока обусловлен увеличением вместимости среднего судна. Глобальной тенденцией круизного рынка является увеличение вместимости круизных лайнеров», — пояснил «Водному транспорту» коммерческий директор «Морского фасада» Андрей Федоров.

ОАО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» принадлежит Санкт-Петербургу. Пассажирский порт «Морской фасад» является крупнейшим морским пассажирским портом в России. Строительство морского пассажирского порта «Морской фасад» в Санкт-Петербурге началось в 2006 году. Порт способен принимать круизные и паромные суда длиной до 311 м и осадкой до 9 м. Длина новых подходных каналов — 10 км, глубина подходных каналов и акватории по проекту — 11 м. Общее количество причалов — 7, длина причальной стенки — 2171,06 м. В 2011 году пассажиропоток «Морского фасада» составил 405,2 тыс. человек.

Арктическая учебная столица

«Арктической учебной столицей» можно назвать Петербург после того, как в городе открылись сразу два новых учебных центра, ориентированных на подготовку специалистов для работы в арктических условиях. Сначала свой Арктический научно-исследовательский тренажерный комплекс презентовать Крыловский государственный научный центр, и почти одновременно с ним ОАО «Совкомфлот» пригласил гостей в Учебно-тренажерный и инженерный центр для проектов в Арктике. Тренд времени уловили в Морском учебно-тренажерном центре бывшей ГМА им. адмирала С.О. Макарова (а ныне Государственного университета морского и речного флота им. адм. Макарова) где планируют провести полную замену программного обеспечения и частичную модернизацию оборудования уникальных тренажеров МУТЦ.

Вклад в арктическую копилку



В Санкт-Петербурге состоялась торжественная церемония открытия учебно-тренажерного центра (УТЦ) для проектов в Арктике, который разместился в отреставрированном здании нового головного офиса ОАО «Совкомфлот» в историческом центре Санкт-Петербурга. УТЦ создан для специализированной подготовки капитанов и старших офицеров компании к плаванию во льдах Арктики.

В церемонии открытия приняли участие спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко, председатель Государственной Думы Сергей Нарышкин, губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, заместитель министра транспорта России Виктор Олерский, председатель Совета директоров ОАО «Совкомфлот» Илья Клебанов и генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк.

«Много на свете красивых городов, но для нас Санкт-Петербург — самый любимый и самый красивый город! — сказал Сергей Франк, презентуя собравшимся новое здание головного офиса «Совкомфлота» в Санкт-Петербурге. — Для нас реконструкция этого здания — это великая возможность и великая ответственность. Здание на набережной реки Мойки — так называемый Крутой рынок — было спроектировано и построено в конце 18 века по проекту известного итальянского архитектора Кваренги. За долгие годы оно пришло в упадок. Когда акционеры нашей компании приняли решение развивать свой бизнес из Санкт-Петербурга, было много возможностей обустроить здесь современный офис. Но руководство города настояло на том, что это должно быть сделано с восстановлением элементов исторической части

города. Сейчас оно восстановлено и мы очень признательны всем, кто помогал нам в этом».

В новом офисе создана современная инфраструктура, предназначенная для проектов освоения Арктики. Специалисты УТЦ будут заниматься не только вопросами подготовки персонала, но станут частью центра безопасности мореплавания ОАО «Совкомфлот». В офисе разместится собственный инженерный центр, который разрабатывает самые совершенные экологические и безопасные проекты по освоению и устойчивой работе в Арктике и на Северном морском пути. Возможность обучаться на тренажере будут иметь также курсанты Государственного университета морского и речного флота им. адм. Макарова.

«Одна из самых крупных в мире судоходных компаний в канун своего сорокалетия открывает офис в Санкт-Петербурге. Мне кажется, что она следует заветам Петра I, который считал, что вести торговлю и управлять флотом сподручнее на Неве. В этом огромная символика и я хочу поблагодарить компанию и лично Сергея Оттовича за то, что они не просто встали на налоговый учет в Санкт-Петербурге, перенесли сюда свой офис и обеспечили жителей города новыми рабочими местами, но и ввязались за реконструкцию этого здания, которое находилось в очень тяжелом состоянии», — сказала Валентина Матвиенко в ходе торжественной церемонии.

«Сегодня в мире желающих помочь России в освоении Арктики очень много. Кто-то говорит, что мы не справимся с экологическими проблемами, не справимся с техническими проблемами. При этом и Государственная Дума и Правительство делают очень много в направлении развития арктического судоходства в России. Недавно вышел закон о Северном морском пути, очень скоро у нас появится Администрация Севморпути, но это только нормативная часть нашей арктической истории. А вот содержательную часть обеспечивают наши организации и компании, в том числе и Совкомфлот. То, что мы сегодня видим — это еще один и немалый вклад в арктическую копилку Российской Федерации», — отметил Виктор Олерский.

Модернизированный УТК

В Морском учебно-тренажерном центре-бывшей ГМА им. С.О. Макарова, а ныне Государственного университета морского и речного флота им. адм. Макарова в январе 2013 года началась подготовка по базовому курсу ДП (DP Induction) и по тренажерному курсу (DP Simulation) с использованием математических моделей судов-снабженцев различного типа и полупогружной буровой установки, оснащенных оборудованием ДП-2. Подготовка ведется на базе тренажерного комплекса подготовки операторов систем Динамического позиционирования (ДП).

Как сообщили «Водному транспорту» в Морском учебно-тренажерном центре, планируется провести полную замену программного обеспечения и частичную модернизацию оборудования уникальных тренажеров, не имеющих аналогов в России. УТК, имеющий международную аккредитацию,

осуществляет подготовку как судоводителей, так и судовых механиков и электромехаников по управлению и технической эксплуатации систем динамического позиционирования. Морской учебно-тренажерный центр одобрен The Nautical Institute (Навигационный институт, Великобритания), по окончании обучения выпускникам выдаются международные квалификационные документы, позволяющие работать на любых объектах, оснащенных системами динамического позиционирования.



Моделировать ледовые ситуации, оценивать риски

поможет Арктический научно-исследовательский тренажерный комплекс КГНЦ



Уникальный Арктический научно-исследовательский тренажерный комплекс открылся в Крыловском государственном научном центре. Комплекс, создание которого велось в течение трех лет, является результатом совместной работы специалистов КГНЦ, ГК «Транзас» и ЗАО «Морские системы».

Комплекс ориентирован на отработку судоводительских операций в различных условиях, прежде всего ледовых. Именно на уникальные особенности комплекса, позволяющие моделировать различные ситуации при проведении морских и оффшорных операций в Арктике, обратили внимание все выступающие на торжественной церемонии открытия. Так, перерезая красную ленточку, заместитель министра транспорта Виктор Олерский отметил:

«Арктическая тема находится в активной повестке дня, и не только в Российской Федерации. Многие говорят, что мы не можем обеспечить экологическую безопасность, что у нас нет достаточных технических возможностей для добычи полезных ископаемых в Арктических регионах. Доказывать обратное можно только делами. Сегодняшнее событие — открытие Арктического тренажерного центра — именно из этой серии доказательств».

Главный конструктор арктических технологий КГНЦ Валерий Беляшов, знакомя журналистов с комплексом, пояснил, что он позволяет решать две важнейшие задачи. Первая заключается в обучении персонала судов, занятых в операциях буксировки платформ и других оффшорных сооружений, постановки платформ в море, монтажа элементов верхних строений и т.д. Вторая задача — обучить персонал танкеров и платформ операций в условиях замерзающих морей арктического шельфа России, причем научить работать их во взаимодействии. По словам В. Беляшова, уникальность тренажеров обусловлена именно возможностью моделировать ситуации, в которых оказываются задействованы танкеры, ледоколы, буксиры, то есть несколько объектов сразу:

«Мы можем обрабатывать совместные действия нескольких капитанов сразу, а не по отдельным судам», — подчеркнул Беляшов.

Для проведения программ обучения комплексу предстоит пройти процедуру сертификации, поэтому пока твердого учебного расписания или графика учебных занятий в центре нет. Тем не менее первая группа капитанов из Северо-Западного филиала ФГУП «Росморпорт» уже опробует приборы и аппаратуру. В Крыловском центре уверены, что комплекс окажет большую помощь судоводителям таких компаний, как «Росатомфлот» или «Совкомфлот», «Лукойл». По предварительным данным, курс обучения может длиться до трех месяцев.

Однако, как постоянно подчеркивали

специалисты КГНЦ, возможности комплекса намного шире, чем просто проведение тренингов для капитанов судов в условиях, приближенных к реальным. Программное обеспечение тренажеров позволяет задавать различные параметры, предсказывая и показывая, как будут вести себя суда в тех или иных ситуациях, причем даже тех, которых еще не было, но теоретически возможных.

«Мы сможем прогнозировать аварийные ситуации, моделировать, как они будут влиять на всех участников операции, оценивать риски и ущербы. Мы можем просчитать, какие именно суда и в каком количестве, на каких месторождениях будут работать лучше или хуже, выдать грамотные рекомендации, математически точно обоснованные. И в этом ценность данного центра. У него большое будущее», — подчеркнул В. Беляшов.

Генеральный директор ФГУП КГНЦ Андрей Дутов сообщил, что стоимость центра со всем программным обеспечением составляет примерно 200 млн руб., работы по созданию объекта велись в рамках федеральной целевой программы «развитие гражданской морской техники Министерства промышленности и торговли РФ в период 2009–2012. Все оборудование — реально работающее на судах, часть аппаратуры специально закупалась за границей.

«Думаю, что мы сможем предложить услуги этого уникального комплекса и на международный рынок в качестве обучающего центра для капитанов по отработке управления судами в ледовой обстановке», — заверил Дутов. — Это востребованный продукт».

ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (ранее ФГУП «ЦНИИ им. академика А.Н. Крылова») — это крупный центр исследований и разработок, основанный в 1894 году с создания первого в России опытового бассейна для отработки формы корпуса, движителей, исследований судовостроительных материалов, механизмов и др. Крыловский центр отличается высоким научным кадровым потенциалом, около 250 специалистов предприятия имеют ученую степень кандидата и 60 — доктора технических и физико-математических наук, свыше 30 избранных в отраслевые академии.

Центр располагает богатой экспериментальной базой, включающей несколько специализированных бассейнов, например, глубоководный опытовый бассейн.

В ноябре 2012 года в КГНЦ построена первая очередь уникального ледового бассейна, предназначенного для моделирования плавания судов в различных районах ледовых акваторий. В 2013 году в новом бассейне начнутся эксперименты и опыты при создании новых судов, различных видов глубоководной техники, установок для разведки и добычи нефти и газа на морском шельфе.



Зима вступила в свои права

Итоги речной навигации

Грузооборот в границах деятельности Азово-Донского ГБУВПиС по итогам речной навигации 2012 года (апрель-декабрь) вырос на 16% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года и составил 13 млн 966 тыс. тонн грузов.

Такие данные опубликованы на официальном сайте ФБУ «Азово-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства». Примечательно, что зарегистрирован рост фактических показателей относительно прогноза грузооборота на 12%.

В номенклатуре грузов по итогам 2012 года преобладали мазут (22,1%), вакуумный газойль (21,1%), сера (18%), зерно (пшеница + ячмень, 7,1%), щебень (6,9%), дизельное топливо (6,1%) и удобрения (5%).

Пик навигации в 2012 году пришелся на август, когда грузооборот в границах деятельности Азово-Донского ГБУВПиС составил 2 млн 152 тыс. тонн. Таким образом, фактический грузооборот августа 2012 года на 20% превысил прогнозируемый и на 40% оказался выше грузооборота августа 2011 года. Самый низкий грузооборот зарегистрирован в декабре, когда была продлена официальная навигация: речные порты обработали 350 тыс. тонн грузов. Также заметное снижение зарегистрировано в апреле 2012 года — 605 тыс. тонн, что на 19% ниже прогноза грузооборота 2012 года и на 7% ниже грузооборота апреля 2011 года.



Зима вновь пришла на юг «неожиданно». Резкое понижение температуры и декабрьский штормовой ветер вызвали падение воды и в середине декабря на неделю практически приостановили навигацию в Азовском бассейне. К счастью, морякам удалось избежать тяжелых последствий ледовой ситуации, с которыми они столкнулись прошлой зимой. Сегодня ледоколы работают в штатном режиме. (Продолжение на стр. 2)

Морские порты подвели итоги года

Раннее льдообразование и неблагоприятные для судоходства погодные условия в декабре 2012 года привели к уменьшению грузооборота морских портов Ростов-на-Дону и Таганрог, лишь Азов добился небольшого роста.

Однако декабрьское снижение не повлияло на общий рост показателей морских портов по итогам 2012 года.

Морской порт Ростов-на-Дону в декабре 2012 года обработал 751 тыс. тонн различных грузов, что на 38% меньше аналогичного показателя декабря прошлого года. При этом погрузка сократилась на 52% и составила 498 тыс. тонн грузов. Выгрузка, напротив, несколько возросла (+8%) и составила 90 тыс. тонн грузов. Весьма значительный рост в отчетный период показал транзит, который увеличился на 110% и составил 164 тыс. тонн грузов.

По словам капитана морского порта Ростов-на-Дону Павла Захарченко, в номенклатуре обрабатываемых портом грузов в декабре 2012 года преобладали зерновые и навалочные грузы, а также нефть и нефтепродукты, металл, уголь и кокс, пищевые грузы наливом, строительные материалы, генеральные грузы и контейнеры.

«Значительное уменьшение грузооборота в декабре 2012 года по сравнению с грузооборотом за декабрь 2011 года связано с уменьшением количества судовозов из-за более раннего льдо-

образования по сравнению с указанным периодом прошлого года и неблагоприятными погодными условиями с отрицательными температурами до -18 градусов в период с 11 декабря», — пояснил Павел Захарченко.

Администрация морского порта в декабре 2012 года зарегистрировала 226 приходов и 224 отхода судов против 353 приходов и 341 отхода годом ранее.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону по итогам 2012 года вырос на 8% и составил 18 млн 723 тыс. тонн различных грузов. В 2012 году по сравнению с 2011 годом погрузка уменьшилась на 2% и составила 9 млн 409 тыс. тонн грузов, выгрузка заметно возросла (+39%) и составила 1 млн 873 тыс. тонн грузов, также положительную динамику продемонстрировал и транзит, который составил 7 млн 440 тыс. тонн грузов (+18%).

В номенклатуре собственного грузооборота порта Ростов-на-Дону в 2012 году лидировали зерновые грузы навалом (35%), а также преобладали нефть и нефтепродукты (16%), грузы навалом (12%), уголь и кокс навалом (11%), металл (9%) и строительные материалы (9%).

«Рост общего грузооборота в

2012 года составил 8%. Увеличение грузооборота достигнуто за счет роста погрузки-выгрузки навалочных грузов на 51,6%, строительных материалов на — 54,4%, пищевых грузов наливом — на 58,6% и благодаря увеличению транзита нефти и нефтепродуктов — на 93% и зерновых грузов навалом — на 25%», — объяснил капитан морского порта Ростов-на-Дону.

По словам Павла Захарченко, по итогам 2012 года наблюдается незначительное увеличение судовозов по сравнению с 2011 годом из-за увеличения грузооборота порта. Так, в 2012 году капитан Ростов-на-Дону зарегистрировала 6831 приход и 6895 отходов судов. Для сравнения: по итогам 2011 года было зарегистрировано 6452 прихода и 6457 отходов судов.

В декабре 2012 года морской порт Азов обработал 539 тыс. тонн грузов, что на 2% больше грузооборота декабря 2011 года. В том числе экспорт составил 265 тыс. тонн грузов (-42,5%), импорт — 32 тыс. тонн (-20%). Напротив, транзит значительно увеличился в декабре 2012 года по сравнению с аналогичным показателем прошлого года: он составил 242 тыс. тонн (+734%).

Судооборот порта за отчетный период немного сократился: капитан зарегистрировала 203 прихода и 196 отходов судов против 209 приходов и 202 отхода годом ранее.

Общий грузооборот морского порта Азов по итогам 2012 года вырос на 14% по сравнению с аналогичным показателем 2011 года и составил с учетом транзита 10 млн 611 тыс. тонн различных грузов. При этом наибольший рост продемонстрировал транзит, который увеличился на 18% и составил по итогам 2012 года 5 млн 142 тыс. тонн. Экспорт составил 4 млн 639 тыс. тонн, что на 11% больше аналогичного показателя 2011 года. Импорт также продемонстрировал положительную динамику: —5% роста и составил 829 тыс. тонн грузов.

По словам капитана порта Азов Владимира Брагина, к номенклатуре преобладающих в 2011 году грузов — углю, металлургии, цементу и нефтепродуктам — в 2012 году добавилось зерно.

Судооборот Азова также вырос: если в 2011 году администрацией морского порта было зарегистри-

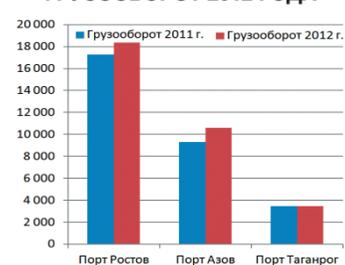
ровано 3 тыс. 880 приходов и 3 тыс. 889 отходов судов, то в 2012 году — 4 тыс. 382 прихода и 4 тыс. 379 отходов судов.

«Рост грузооборота и судооборота в 2012 году связан с увеличением экспорта зерновых и импорта строительных грузов», — пояснил Владимир Брагин.

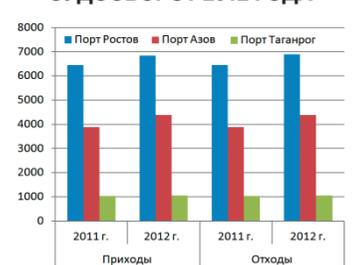
Таганрогский морской транспортный узел в декабре 2012 года обработал 214 тыс. тонн различных грузов, что на 30% меньше аналогичного показателя декабря 2011 года. Судооборот порта также показал отрицательную динамику: за отчетный период 2012 года капитан зарегистрировала 67 приходов и 65 отходов судов против 88 приходов и 86 отходов в декабре 2011 года.

По итогам 2012 года грузооборот морского порта Таганрог остался на уровне 2011 года и составил 3 млн 469 тыс. тонн грузов. Судооборот незначительно увеличился: если в 2011 году администрация морского порта зарегистрировала 1041 приход и 1045 отходов, то в 2012 году — 1058 приходов и 1062 отхода судов.

ГРУЗООБОРОТ 2012 ГОДА



СУДООБОРОТ 2012 ГОДА





Речникам и морякам быть! Вместе!

Министерство образования и науки РФ издало приказ № 107 от 19 октября 2012 г. «О ликвидации Ростовского филиала ФБОУ ВПО «Московская государственная академия водного транспорта», на основании которого фактически проводится объединение двух филиалов: Ростовского филиала МГАВТ и Института водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиала ГМУ им. Адмирала Ф. Ф. Ушакова. Завершить процесс слияния учебных заведений планируется уже в конце 2012 года.

О причинах создания и перспективах единого отраслевого вуза в Ростове-на-Дону «Водному транспорту» рассказал заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Александр Пошивай.

— Чем вызвано решение о присоединении Ростовского филиала МГАВТ к Институту имени Седова?

— 7 мая 2012 года Президент Российской Федерации В. В. Путин подписал Указ «О мерах по реализации государственной политики в области образования и науки» (далее — Указ), выполнение которого должно повысить конкурентоспособность отечественных вузов среди ведущих мировых университетов. Данным указом предусмотрено проведение до конца декабря 2012 г. мониторинга деятельности государственных образовательных учреждений в целях оценки эффективности их работы и реорганизации неэффективных государственных образовательных учреждений. Ставится задача по воссозданию научных школ, преобразованию

вузов в центры научных исследований, реорганизации системы высшего профессионального образования.

При этом укрупнение вузов и их филиалов с целью повышения конкурентоспособности системы образования — устойчивая мировая тенденция. В условиях глобализации именно конкурентные вузы являются фактором национальной безопасности. Объединение высших учебных заведений и филиалов является требованием времени.

В 2011 году начался второй этап реформирования вузов Росморречфлота. На Совете по образованию Федерального агентства морского и речного транспорта было принято решение о реструктуризации сети филиалов подведомственных Росморречфлоту вузов.

Вопросы реструктуризации системы образовательных учреждений, ведущих подготовку плавательного состава судов, неоднократно обсуждались в Министерстве транспорта Российской Федерации. При этом реорганизация образовательных учреждений Росморречфлота была полностью поддержана.

Стоит особо отметить, что процессы оптимизации образовательных учреждений и их филиалов прорабатывались задолго до начала мониторинга деятельности государственных образовательных учреждений.

Процессы оптимизации филиалов вузов Росморречфлота, расположенных в Ростове-на-Дону, направлены на создание крупного учебного заведения с развитой инфраструктурой.

— Как будут продолжаться обучение курсанты Ростовского филиала МГАВТ?

— Обучающиеся в Ростовском филиале МГАВТ с их согласия переведены в институт водного транспорта имени Г. Я. Седова с сохранением условий и формы обучения: проживание в общежитии, обеспечение питанием и форменным обмундированием. Объемы подготовки специалистов за счет средств федерального бюджета останутся на прежнем уровне. По окончании обучения выпускникам будут выдаваться дипломы государственного образца в соответствии с выбранными ими специальностями.



— Сохранится ли преподавательский состав и в каком объеме?

— Профессорско-преподавательскому составу Ростовского филиала МГАВТ сохранены все социальные гарантии: размер заработной платы, условия труда. Весь педагогический коллектив Ростовского филиала МГАВТ волеется в состав работников института водного транспорта имени Г. Я. Седова на основании объединенного штатного расписания.

— Какой положительный эффект даст создание единого укрупненного отраслевого учебного заведения в Ростове-на-Дону?

— Объединенный филиал будет иметь статус института, осуществляющего подготовку специалистов для морского и речного флота, где сохраняются все традиции, которые десятилетиями культивировались в образовательных учреждениях.

При этом все более ужесточающиеся требования к условиям реализации программ подготовки плавсостава судов будут соблюдаться на единой материально-технической базе, что исключит дополнительные расходы и позволит более рационально использовать имеющиеся средства, в том числе на производство ремонта общежитий и учебных корпусов.

— Исторически сложилось так, что Институт им. Седова (а ранее колледж) специализировался на подготовке

специалистов для морского транспорта, а Ростовский филиал МГАВТ (ранее — Ростовское речное училище) — на подготовке речных специалистов. Как будет организована подготовка специалистов по разным профилям в будущем?

— В настоящее время подготовка как моряков, так и речников осуществляется по единым федеральным государственным образовательным стандартам независимо от названия учебного заведения или филиала. Специфика подготовки учтена в учебных планах, где в зависимости от профиля подготовки соответствующие дисциплины.

Как вы знаете, сейчас в Государственной Думе находится проект нового Закона «Об образовании в Российской Федерации». После его принятия потребуется большая работа по совершенствованию подготовки специалистов, в том числе моряков и речников. При этом главная роль в определении, чему необходимо учиться, будет у работодателей. Совместными усилиями мы должны усилить качество и практическую составляющую подготовки. Уже сейчас пересматриваются федеральные государственные образовательные стандарты в этой части.

Для обеспечения преемственности в обучении речным специальностям, вся материальная база и преподавательский состав сохраняются, равно как и базы практики, и затруднений в этой области нет.

Зима вступила в свои права

Начало на стр. 1

Ледоколы Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» начали дежурство в Таганрогском заливе 11 декабря 2012 года, сообщили «Водному транспорту» в филиале предприятия.

В соответствии с распоряжением Бассейновой комиссии в условиях резкого понижения температуры до минус 10-15 градусов и штормового ветра восточного направления до 20-25 м/с, вызвавшего понижение уровня воды в Таганрогском заливе на 2 метра, с 15 по 17 декабря 2012 года ледоколы обеспечивали безопасность более 40 судов, в условиях быстрого льдообразования выводили их из ледовых полей в место укрытия у косы Еленина. Толщина льда в Таганрогском заливе 18 декабря составляла 15-20 см сплоченностью до 10 баллов.

В связи со штормовыми условиями в Азовском море караваны для следования от Керченского пролива в порты Азов, Ростов-на-Дону, Таганрог и Ейск временно не формировались. Такое решение единого ситуационного центра бассейновой комиссии ФГУ «АМП Таганрог» (ЕСЦБК) было направлено на предупреждение прошлойгодней ситуации, когда вышедшие в Азовское море суда оказались в ледовом плену.

Как отметил на открытом совещании ЕСЦБК капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко, у некоторых судов

возникали проблемы с запасами. «В преддверии непогоды, в ноябре или в декабре, уходить с запасом на полтора суток — неоправданный риск, но, к сожалению, такие факты имеют место», — отметил Захарченко.

Надо сказать, что в середине декабря, помимо шторма в Азовском море, отсрочившего начало ледокольных проводок, ситуацию осложняло нахождение 27 судов выше Ростовского раздвижного моста. Речная навигация была продлена по просьбе судовладельцев и фрахтователей, но суда не успели вовремя вернуться. При этом в связи с сильным ветром и морозом мост не поднимался. Вывести все суда удалось 28 декабря, через два дня после открытия моста.

Ледовые ограничения в портах Азов, Ростов-на-Дону и Таганрог были введены с 00:00 часов 20 декабря 2012 года. Как указано в распоряжениях капитанов указанных портов, с данного времени к плаванию допускаются суда, имеющие запас топлива, воды, продовольствия и другие запасы, необходимые для обеспечения автономности плавания не менее чем на 10 ходовых суток. Также запрещается на акваториях портов и подходах к ним плавание баржебуксирных составов, проведение любых буксировочных операций за исключением случаев аварийного характера (данное ограничение не распространяется на буксировку судов ледоколами в процессе провод-

ки и на швартовые операции в порту).

Кроме того, с 00:00 часов 22 декабря 2012 года в портах Азов, Ростов-на-Дону и Таганрог ввели еще и дополнительные ограничения.

С этого времени к плаванию допускаются суда, имеющие категорию ледовых усилений не ниже Ice1 по классификации РМРС, или с аналогичными характеристиками категориями ледовых усилений классификационного общества, в классе которого находится судно.

Ледокольные проводки в регионе начались 22 декабря, когда улучшились погодные условия в Азовском море. К 24 декабря от кромки льда проведены 3 каравана: «Капитан Демидов» — 5 единиц, «Капитан Мошкин» — 10 единиц, «Капитан Чудинов» — 8 единиц. «Капитан Демидов» следовал на выход с караваном из 20 единиц из портов Таганрог, Азов, Ростов-на-Дону. Формировались караваны на выход: «Капитан Мошкин» — 22 единицы, «Капитан Чудинов» 20 единиц.

Дефицит буксирного обеспечения в морских портах Ростов-на-Дону и Азов в зимний период стал одной из основных тем обсуждения в рамках открытых совещаний. Между тем работа в этом направлении ведется. В частности, Азовский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» получил в управление два новых буксира, которые крайне необходимы для обеспечения безопасного плава-

ния судов в морских портах Азов и Ростов-на-Дону, поскольку здесь высока интенсивность судоходства. Оба буксира также будут использоваться для осуществления буксирного сопровождения судов при выполнении разводок железнодорожного моста в Ростове-на-Дону. В период зимних навигаций буксиры «Добрыня» и «Муромец» будут задействованы в доставке представителей государственных комиссий и членов экипажей на борт судов, стоящих на рейде, а также лоцманов для проведения лоцманских проводок.

31 декабря, по данным Государственного морского спасательно-координационного центра (ГМСКЦ) Минтранса России, ледокольные проводки в Азовском море выполнялись без замечаний. Между тем два ледокола Росморпорта «Капитан Демидов»

и «Капитан Чудинов» в зимнюю навигацию 2012-2013 гг. уже прошли профилактический ремонт в Азове. Причины?

По данным на 10 января 2013 года, озвученным капитаном морского порта Таганрог Александром Даниленко, с учетом движущихся в караванах судов на выход из Ростова было проведено 111 судов, из Азова — 66, из Таганрога — 33. На вход в Ростов проведено 96, в Азов — 36, в Таганрог — 27 судов. Граница льда проходит по широте 46 град. 40 мин. северная, толщина льда до 30 см. Ледовую обстановку, безопасность проводок контролирует ЕСЦБК.

«В настоящий момент все требования судовладельцев и фрахтователей можно считать удовлетворенными», — подчеркнул Павел Захарченко. Ледоколы работают в штатном режиме, караваны формируются согласно Распоряжению о порядке включения судов в ледокольную проводку от 14.12.2012 г.





В планах Морского совета

Утвержден план работы Морского совета при правительстве Ростовской области на 2013 год. Об этом сообщил официальный портал правительства региона.



Согласно документу в 2013 году планируется провести два заседания Морского совета: весной (март-май) и в конце года (ноябрь-декабрь).

В рамках первого заседания будут рассмотрены два вопроса. О ходе реализации проекта «Строительство мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» в соответствии с ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» отчитается гендиректор Азово-Донского пароходства Михаил Швалев. Капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко и руководитель Южного территориального управления Ространснадзора Владимир Кузнецов расскажут о ходе реконструкции пункта пропуска через Государственную границу Российской Федерации в морском порту Ростов-на-Дону.

На втором заседании планируется обсудить перспективы развития набережной города Ростов-на-Дону, рассмотреть проблему сохранения водных биоресурсов в связи с увеличением транспортной нагрузки на реку Дон, а также подвести итоги работы совета за 2013 год и утвердить план работы на 2014 год.

Припортовая статистика СКЖД

Грузопереработка экспортно-импортных грузов, следующих через припортовые станции Северо-Кавказской железной дороги, в ноябре 2012 года выросла на 16,7%, сообщила пресс-служба СКЖД.

На припортовых станциях магистрали в ноябре 2012 года было переработано более 6 млн тонн экспортно-импортных грузов, что на 864 тыс. тонн больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В Черноморском бассейне в ноябре рост зарегистрирован в порту Новороссийск и на припортовой станции Грушевая. Грузопереработка в порту Новороссийск в ноябре 2012 года выросла на 12,6% и составила 2,8 млн тонн. Рост обеспечен за счет выгрузки черных металлов, лесных грузов, цемента и удобрений. На припортовой станции Грушевая было переработано 807 тыс. тонн грузов, что на 22,7% больше аналогичного показателя ноября прошлого года: рост достигнут в основном за счет нефтепродуктов.

В Азовском бассейне увеличена обработка грузов в портах Ростов-на-Дону и Азов, а также на припортовой станции Темрюк. В порту Ростов-на-Дону (станция Кизитеринка) рост составил 109%: всего переработано 62,3 тыс. тонн грузов. В номенклатуре выгрузки преобладал каменный уголь, на погрузке — бокситы.

В порту Азов было переработано 95,3 тыс. тонн грузов, что в 3,5 раза больше (346%), чем в ноябре прошлого года. Такое значительное увеличение показателей достигнуто за счет выгрузки угля и нефтеналивных грузов.

На припортовой станции Темрюк грузопереработка выросла на 73% по сравнению с аналогичным показателем ноября 2011 года и составила 194 тыс. тонн грузов. Как отмечается в сообщении СКЖД, добиться роста



удалось благодаря погрузке каменного угля, сжиженного газа и химикатов.

Из речных портов по-прежнему положительную динамику грузопереработки демонстрирует Усть-Донецкий порт за счет выгрузки серы. В ноябре 2012 года там было переработано 59,6 тыс. тонн грузов, что более чем в 7 раз (780%) превышает прошлогодний уровень.

По итогам 11 месяцев 2012 года грузопереработка экспортно-импортных грузов, следующих через припортовые станции СКЖД,

увеличилась на 4,5% и составила 62,5 млн тонн. В Ростовской области зарегистрирован рост грузопереработки на припортовых станциях в Азове и Усть-Донецке.

На припортовой станции Азов было переработано 770 тыс. тонн грузов, что на 31,2% больше аналогичного показателя по итогам 11 месяцев 2011 года. Рост достигнут за счет выгрузки нефтеналивных грузов.

За период январь — ноябрь 2012 года в Усть-Донецком порту было погружено более 1 млн тонн серы: рост составил 5,1%.

АДНК на уровне

ОАО «Азово-Донская нерудная компания» (АДНК, входит в «Азово-Донское пароходство») произвела в 2012 году 602 тыс. тонн нерудных материалов, что соответствует аналогичному показателю прошлого года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор АДНК Владимир Давыдов.

Объем реализации нерудных материалов по итогам 2012 года снизился на 3% и составил 580 тыс. тонн. «Небольшое отставание объемов реализации от объемов производства связано с отсутствием финансирования наших клиентов, в связи с чем отгрузки пере-

несены на 2013 год», — пояснил Давыдов.

Основные отгрузки щебня осуществлялись в Татарстан, Волгоградскую, Саратовскую, Астраханскую и Ростовскую области. Как пояснил собеседник «Водного транспорта», щебень из карьеров АДНК использовался для дорож-

ного строительства, а также для изготовления товарного бетона и железобетона. Щебень фракции 5–20 применялся для строительства Волгодонской АЭС.

«Добыча нерудных материалов была прекращена в декабре. Январь — месяц отпусков работников карьеров. Затем, в феврале, планируется произвести годовой капитальный ремонт оборудования. А уже с марта будут возобновлены горно-выемочные работы и производство нерудных материалов», — добавил гендиректор «Азово-Донской нерудной компании».

Напомним, добыча нерудных строительных материалов АДНК осуществляется в Потаповском и Пашеновском карьерах — в Кон-

стантинском и Усть-Донецком районах Ростовской области. На горно-подготовительных работах и при переработке песчаников используется карьерная техника высокой производительности. Переработка песчаников производится на технологическом оборудовании ДСЗ, ПДСУ и EXTEC.



Лучше осторожно

Грубая неосторожность в морском страховании может стать основанием для освобождения страховщика от ответственности.

О том, что может быть идентифицировано как грубая неосторожность и как предотвратить конфликт интересов страховщика и страхователя, рассказала юрист Дарья Свердлик на морском семинаре «Актуальные вопросы морского страхования», организованного юридической фирмой «Эберг, Степанов и партнеры».

— Согласно статье 963 Гражданского кодекса РФ страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения или страховой суммы, если страховой случай наступил вследствие умысла страхователя, выгодоприобретателя или застрахованного лица. Законом могут быть предусмотрены случаи освобождения страховщика от выплаты страхового возмещения по договорам имущественного страхования при наступлении страхового случая вследствие грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя.

В морском страховании таким законом выступает Кодекс торгового мореплавания. «Страховщик

не несет ответственность за убытки, причиненные умышленно или по грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя», — гласит 265-я статья КТМ РФ.

В судебной практике можно найти ряд примеров, когда страховщик освобождался от обязанности по выплате страхового возмещения в связи с грубой неосторожностью страхователя. Так, например, дело № А40–29646/12–96–282 служит ярким тому примером. В рассматриваемом случае суд посчитал грубой неосторожностью действия страхователя, выразившиеся в использовании буксирного устройства, несоответствующего проектной документации, а также в использовании буксира, который непригоден для конкретной буксировки в определенных условиях. В рамках дела № А40–69337/12–50–723 было определено, что выход в море буксира с креном на правый борт в 2° и с мощностью главных двигателей не 600 кВт, а 425 кВт,

что на 30% меньше необходимой, также является грубой неосторожностью, а соответственно, основанием для освобождения страховщика от обязанности по выплате страхового возмещения.

Грубой неосторожностью страхователя может быть техническое несоответствие судна его регистрационной документации, ненадлежащий уход за судном и его оборудованием, принятие решения о выходе в море в сложных погодных условиях и прочее. Кроме того, основанием для освобождения страховщика от ответственности могут послужить действия вопреки установленным и общеизвестным правилам эксплуатации судна в определенных условиях, эксплуатации определенных принадлежностей и деталей судна.

При этом важно понимать, что для того чтобы освободить страховщика от обязанности по выплате страхового возмещения по статье 265 КТМ РФ, необходимо признать случай страховым. И если суд посчитает, что случай в принципе не является страховым (например, судно потеряло класс), а потом признает действия страхователя грубой неосторожностью и по этому основанию освободит страховщика от страховых выплат, то такое решение суда будет подлежать отмене.

Говоря о непрофессиональных действиях экипажа, которые при-

вели к гибели судна или иным неблагоприятным последствиям, я все же придерживаюсь мнения, что это не является грубой неосторожностью страхователя, что также подтверждается судебной практикой. Экипаж и его непрофессиональные действия — это не действия страхователя, выгодоприобретателя либо их представителя, а именно последние входят в субъектный состав статьи 265 КТМ РФ. С другой стороны, если на действия экипажа непосредственно влияли указания страхователя, то здесь говорить о грубой неосторожности имеет смысл.

Иными словами, чем более непосредственное участие принимает страхователь в управлении судном, тем больше у страховщика шансов защититься от иска страхователя статьей 265 КТМ РФ при наступлении страхового случая. И наоборот, чем страхователь более опосредованно связан с вопросами эксплуатации судна, тем сложнее будет страховщику доказать грубую неосторожность страхователя, повлекшую убытки. Если страхователь не участвует непосредственно в процессе управления судном, а нанял экипаж, который вопреки установленным правилам совершает действия, приводящие к убыткам страхователя, то о грубой неосторожности последнего не может идти речь.

Дистанционное оформление

В регионе деятельности Ростовской таможни за неполный 2012 год было оформлено более 3 тыс. 770 судов с использованием предварительной информации, что составило около 42% от общего числа судов, оформленных должностными лицами Ростовской таможни. Об этом сообщает пресс-служба Южного таможенного управления (ЮТУ).

«В регионе деятельности Ростовской таможни в текущем году активно развивалось использование предварительной информации в отношении товаров, перемещаемых на таможенную территорию Таможенного союза водным транспортом. Активная работа с участниками ВЭД, стивидорными компаниями, а также организациями, выступающими в качестве судовых агентов, позволила довести в настоящее время долю судов, в отношении которых предоставляется предварительная информация от общего количества судов, прибывающих в Азовский и Ростовский порты, до 83%», — говорится в сообщении.



Усталые, но довольные, они вернулись домой

Буксир «ОТ-1507» завершил навигацию в конце ноября и пришел на отстой и ремонт в Аксайский филиал ОАО «Донречфлот». Накануне сдачи судна в караван и отъезда команды по домам на борту «ОТ-1507» побывал корреспондент «Водного транспорта».

В зимний межнавигационный период теплоходу предстоит пройти текущий ремонт на базе Аксайского филиала ДРФ, а летом, скорее всего, будет проведено докование на Мариупольском судоремонтном заводе (Украина). «Предъявление регистру «ОТ-1507» предстоит летом», — поясняет капитан судна Владимир Васильевич Ляпин.

Вся трудовая деятельность Ляпина связана с речными перевозками. Когда Владимир Васильевич не поступил в военное училище, мать предложила ему поехать в Ростов поступать в РРУ (Ростовское речное училище). Капитан признается, что работать хотел именно на реке: «В море месяц наболтаешься — мы ходим в Керчь и на Кавказ — а потом посылают в Усть-Донецк. И вот станешь на рейд в Кочетовском шлюзе. Четыре часа утра, речная прохлада, лягушки квакают, соловьи поют... Красота!»

«Хотя сегодня мы уже не речники, а полуморяки, — смеется Ляпин. — Потому что для работы нужны и речные, и морские документы». Поэтому капитан «ОТ-1507» дважды оканчивал РРУ: первый раз получил специальность «Судоводитель-судомеханик с правом эксплуатации ССУ», а потом еще «Морское судовождение».

Владимир Васильевич после окончания РРУ, в 1976 году, пришел работать в Волго-Донское речное пароходство. С 1992 года трудится в судоходной компании «Донречфлот».

«После училища пришел третьим штурманом на теплоход «Бобруйск», где отработал два года. Там стал вторым штурманом», — вспоминает Ляпин. Потом Владимир Васильевич пошел на «ОТА-863», который сейчас носит имя «Капитан Коломиец». «Вот с этим Коломийцем я и работал. Был и вторым штурманом, и старпомом. А потом сменным капитаном у него работал», — говорит капитан «ОТ-1507». Именно Ивана Степановича Коломийца Ляпин называет своим

учителем на буксирном флоте.

Капитаном Владимир Васильевич стал в 1983 году на теплоходе «Бирск». Получается, что в должности капитана у него юбилей — 30 лет! Из трех капитанских десятилетий 11 лет Ляпин работал на «ОТА-931» и уже 14 лет — на «ОТ-1507».

Золотые правила капитана Ляпина — быть человеком и постоянно повышать свой профессионализм.

Нести трудовую вахту капитану помогают старший механик Николай Николаевич Воднев и молодые штурманы: второй помощник капитана Александр Козлобаев и третий помощник капитана Алексей Семенов. Воднев — уже опытный механик, профессионал в своем деле. А в Козлобаеве и Семенове капитан Ляпин видит большой потенциал. «Штурманы мои — толковые ребята, будущие капитаны! Хорошо справляются со своими обязанностями, я им полностью доверяю оформление документов по приходу-отходу судна», — отмечает Владимир Васильевич. Главное, по мнению капитана, не потерять эти кадры, ведь пенсионеры уходят, а молодых специалистов не хватает.

Старшему механику помогает электромеханик Григорий Федоров. Слаженно работают и матросы, которые по стечению обстоятельств оказались тезками: Александр Кучапов, Александр Бриенко, Александр Рогачев и Александр Петухов.

Обеспечивает питание команды «ОТ-1507» единственная дама в экипаже — Ольга Семенова. На рацион речники не жалуются, всем довольны.

Именно согласованные действия команды и ответственный подход к работе позволяют успешно справляться с заданиями. По словам Владимира Васильевича, навигация 2012 года была непростой. «Работаем в сложном ритме. Мы, когда начинали серу возить в 1999 году, водили в среднем по 3,5 баржи в месяц. Сейчас мы водим по 8 барж ежемесячно, поэтому очень бы-



«ОТ-1507» — толкач-буксир мощностью 1120 кВт. Длина судна составляет 41,5 м, ширина — 13 м, высота борта — 3,8 м. Водоизмещение теплохода в грузу составляет 768 тонн при осадке в 2,52 м. Судовладелец — ОАО «Донречфлот» (входит в Азово-Донское пароходство). Порт приписки — Калач-на-Дону.



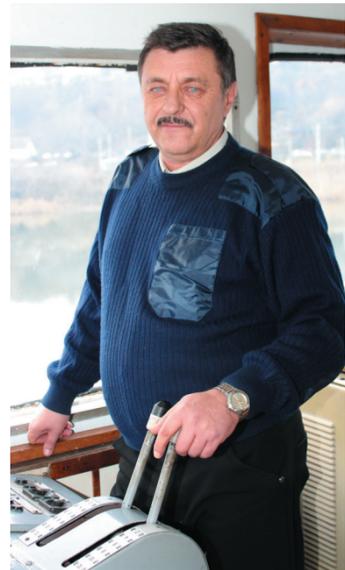
стро надо операции проводить. Одну привел, сдал — другую надо проводить сразу. Бывает, что месяцами в Ростов не заходим: подходим на приемный буй, нам «ОТА-800» выводит баржу, поменялись и опять пошли на Кавказ», — объясняет Ляпин.

В речную навигацию 2012 года «ОТ-1507» сделал 62 рейса

по маршруту «Порт Ростов-на-Дону — порт Кавказ» с грузами серы и зерна, пару раз заходил в Усть-Донецкий порт.

Навигация закончена. Судно успешно завершило работу в 2012 году и уже зачищено для ремонта. Завтра экипажу предстоит сдать буксир в караван, и вся команда «ОТ-1507» разъедется

по домам. Конечно устали, ведь работа ответственная и трудоемкая, но осознание выполненного долга, успешности своего дела внушает оптимизм.



Камчатка возродит пассажирские перевозки

Долгосрочная целевая программа «Организация морских грузопассажирских линий по побережью полуострова Камчатка», разработанная в крае, предусматривает строительство двух грузопассажирских судов.

Представляя программу, министр транспорта и дорожного строительства Камчатского края Юрий Зубарь сообщил: «В настоящий момент ведется работа по выбору судостроительного предприятия, по определению проекта судов ледового, а может быть, и усиленного ледового класса, грузоместимостью до 200 тонн. Они должны быть порядка 70 метров длиной и рассчитаны на 50 пассажиров. Такие параметры оптимальны для нас, — сообщил Зубарь. — По конкурсу выберем лучшего из подрядчиков. Предполагается, что новые суда будут максимально адаптированы к условиям Камчатки, смогут заходить в любой из наших портопунктов, иметь неограниченный район плавания, соответствовать всем международным конвенциям. Первый из таких теплоходов стоимостью немногим более 300 млн рублей мы рассчитываем получить уже в конце 2013 — начале 2014 года».

Теплоход получил название «Василий Завойко» в честь первого губернатора Камчат-

ки, руководившего обороной Петропавловска-Камчатского от англо-французской эскадры в 1854 году.

«Пассажирские суда однозначно будут востребованы, они будут осуществлять регулярные перевозки вдоль восточного и западного побережий полуострова, доставлять людей и грузы в прибрежные поселки, — уточнил Зубарь. — Стоимость билетов пока назвать нельзя, но, учитывая, что морские перевозки являются наиболее дешевыми, тариф на них будет гораздо меньше, чем на самолет, а тем более вертолет. Сейчас, чтобы добраться морем в какой-нибудь поселок, люди подчас нелегально просят на рыбацкие или грузовые суда. Если капитан такого судна соглашается их взять, то он идет на нарушение закона. Ведь, перевозя людей на теплоходе, не предусмотренном для этого, он подвергает риску их жизни».

Власти Камчатского края намерены возобновить пассажирское сообщение, введя в эксплуатацию суда на воздушной подушке. Два таких амфибийных вездехода «Арктика 2 ДК» специально по-



строены в Омске для работы в регионе. Они вмещают по 14 пассажиров. По плану, одно из таких судов будет совершать рейсы по маршруту Петропавловск-Камчатский — Виллючинск.

Но, в первую очередь, суда на воздушной подушке будут эксплуатироваться на севере края, где очень нужна высокопроходимая техника, способная двигаться по воде, суше, болотам и тундре.

Напомним, что возобновление пассажирских перевозок в крае напрямую связано с современным зданием морвокзала, строительство которого началось

в 2012 году в Петропавловске-Камчатском. Его финансирование ведется по федеральной целевой программе и составляет 469,5 млн. Заказчиком является Федеральное агентство морского и речного транспорта. Предполагается, что новое здание будет возведено в течение двух лет. Там разместятся таможенный пост и пункт пропуска через государственную границу РФ. Расчетная вместимость нового здания составляет 200 человек, пропускная способность пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации — 200 чел/час.

Архангельск поборется за безвизовых пассажиров



Добиться введения 72-часового безвизового режима для пассажиров круизных судов, прибывающих на территорию региона, собираются в Архангельской области.

Как сообщил на пресс-конференции губернатор Архангельской области Игорь Орлов, власти региона «по опыту Санкт-Петербурга обратились к федеральным властям по поводу введения безвизового режима на 72 часа для пассажиров паромов, прибывающих в Архангельск и на Соловки».

«Есть еще идея с Онегой, но она отдалена от этого направления, с ней разберемся позднее», — добавил И. Орлов.

Между тем объем пассажиропотока морского порта Архангельск за 2012 год вырос на 20% по сравнению с показателем 2011 года и составил 1 тыс. 568 человек. Об этом сообщили в Агентстве по туризму и международному сотрудничеству Архангельской области. Количество заходов пассажирских судов выросло более чем в два раза — до 7 ед.

«Симбирская гавань» подвела итоги

В Ульяновской области подведены итоги проекта «Симбирская гавань». Согласно данным за 2012 год, 6 тысяч туристов было перевезено по водным путям региона. В целях повышения качества обслуживания пассажиров были внедрены бесплатные электронные сервисы на сайте проекта «Симбирская гавань», которыми в этом году воспользовалось около 130 человек, которые заказывали билеты на теплоход, бронировали домики на «зеленой стоянке» и т. д.

Теплоходы Ульяновского речного порта работали на двух основных маршрутах: прогулочном по Куйбышевскому водохранилищу через «Императорский мост» в сторону «Президентского моста» и туристическом до «зеленой стоянки» в Красном Яре.

Всего теплоходы Ульяновского речного порта совершили около 500 рейсов по Волге. Общая протяженность перевозок превысила 700 тысяч километров.

В 2012 году по итогам профессионального конкурса, ежегодно проводимого Правительством Ульяновской области, капитан теплохода «Герой Юрий Эм» Юрий Небольсин стал победителем и был признан «Лучшим капитаном Ульяновской области».

В настоящее время пассажирские суда встали на зимнюю стоянку. В начале 2013 года Ульяновский речной порт приступит к их подготовке к следующей навигации, которую традиционно планируется начать 1 мая.



Пассажиропоток ВМПТ в 2012 году вырос на 17%

Объем пассажиропотока ООО «Владивостокский морской пассажирский терминал» (ВМПТ) в 2012 году составил почти 23 тыс. человек, что на 17% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Об этом «Водному транспорту» сообщили в ВМПТ.

Количество судозаходов в минувшем

году выросло на 5,3% к уровню 2011 года и достигло 59.

ООО «Владивостокский морской пассажирский терминал» ведет деятельность на причалах №1-2 порта Владивосток и управляет имущественным комплексом «Морской вокзал Владивосток». Пассажирский терминал входит в Ассоциацию «ВМПТ».

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ЯКУТСКИЕ ЭКРАНОПЛАНЫ
Власти Якутии намерены создать на территории республики высокоскоростную водную транспортную систему на базе амфибийных судов — экранопланов. Об этом сообщила пресс-служба правительства Республики Саха (Якутия).

Минтранс РФ поддержал планы Якутии по созданию скоростной воднотранспортной системы, в 2013 году в республике будут проведены первые испытания данной высокоскоростной пассажирской линии.

Министр транспорта и дорожного хозяйства Якутии Семен Винокуров провел встречу с представителями компании, которая проектирует, строит и готовит к серийному производству высокоскоростную амфибию «Буревестник-24».

Экраноплан — это судно на динамической воздушной подушке. Оно представляет собой высокоскоростное транспортное средство — аппарат, летящий в пределах действия аэродинамического экрана, то есть на относительно небольшой (до нескольких метров) высоте от поверхности воды, земли, снега или льда.

До 2016 года в Якутии планируется создать систему управления высокоскоростными судами, а также организовать строительство и сборку судов. В дальнейшем возможно создание опытно-транспортной линии, налаживание производства, создание центра подготовки и сертификации, в том числе и специалистов в этой области.

ЗИМНЯЯ НАВИГАЦИЯ В КАЗАНИ



В Казанском речном порту зимнюю навигацию поддерживают 2 судна на воздушной подушке. На линии работают «Казанка» и «Свияга», которые за день совершают 11 рейсов до районного центра Верхний Услон.

Вместимость судов составляет 10 и 9 человек.

Стоимость проезда составляет 72 рубля. Длительность «путешествия» — не более десяти минут.

С 24 декабря в Татарстане открылась первая официальная ледовая переправа «Зеленодольск — Нижние Вязовье». Благодаря ей путь сокращен примерно на 50 километров. В республике действуют еще две переправы — «Аракчино — Верхний Услон» и «Соколка — Новоказамский» в Мамадышском районе.

МАРШРУТ САМАРА — РОЖДЕСТВЕНО

В Самарской области открылось регулярное сообщение по маршруту Самара — Рождествено судами на воздушных подушках.



Сейчас на маршруте работают 2 судна, которые отправляются в рейс по мере заполнения пассажирами. Точного расписания движения судов пока нет. Стоимость проезда для взрослых осталась на уровне 40 рублей, для детей в возрасте с 5 до 10 лет — 20 рублей.

ОАО «Московское речное пароходство» (МРП) в 2012 году увеличило грузоперевозки на 20%

ОАО «Московское речное пароходство» (МРП) в навигацию 2012 года увеличило грузоперевозки на 20% по сравнению с навигационным периодом 2011 года. Всего флот пароходства перевез в отчетном году 5,44 млн тонн различных грузов. Об этом газете «Водный транспорт» сообщила помощник генерального директора МРП Елена Ромашова.

Кроме того, в 2012 году флотом МРП, сданным в аренду, было перевезено еще 1,1 млн тонн грузов (прирост к аналогичному показателю 2011 года — 33%).

В прошедшем году пароходство осуществляло пассажирские перевозки. По итогам навигации суда МРП перевезли более 617 тыс. пассажиров, что на 15% ниже аналогичного показателя 2011 года.

В составе флота МРП 130 судов, в том числе 61 пассажирское судно, 26 баржебуксирных составов, 9 грузовых теплоходов, 11 плавкранов, 3 плавучих гидроразгрузателя, 3 земснаряда и 17 единиц вспомогательного флота.

Добыча песка предприятиями группы МРП в 2012 году увеличилась на 35% по отношению к 2011 году и составила 4,3 млн тонн. Объем переработки грузов предприятиями группы МРП вырос на 33% — до 10,8 млн тонн.

Свою историю Московское речное пароходство ведет с 29 мая 1857 года. В состав группы МРП также входят ОАО «Южный порт», ООО «Порт Кимры», ООО «Порт Касимов», ОАО «Порт Серпухов», ОАО «Мостурфлот», Столичная

судоходная компания и Московский яхтенный порт.

ИТОГИ РАБОТЫ ООО «ПОРТ КИМРЫ»



По предварительным данным, объем переработки грузов на мощностях ООО «Порт Кимры» (река Волга, Тверская обл.) по итогам 2012 года возрос на 45% по сравнению с 2011 годом и составил 5,855 млн тонн (преимущественно строительные грузы). Добыча нерудных строительных материалов предприятием за отчетный период увеличилась на 43% — до 1,95 млн тонн.

За период речной навигации 2012 года флотом ООО «Порт Кимры» перевезено 3,04 млн тонн грузов (прирост к аналогичному показателю навигации 2011 года

составил 19%), флотом, сданным в аренду, — 745 тыс. тонн различных грузов (+49%). Кроме того, в 2012 году был выполнен рейс по перевозке негабаритных грузов.

В составе флота компании эксплуатируется 35 судов, в том числе 17 баржебуксирных составов, а также теплоходы, плавучие гидроразгрузатели, плавкраны, земснаряды и вспомогательный флот.

До 1994 года порт Кимры являлся составной частью порта Калинин. В 1994 году вошел в состав акционерного общества открытого типа «Московское речное пароходство» и стал именоваться — филиал АО МРП «Порт Кимры». А в 2001 году был преобразован в ООО «Порт Кимры» ОАО МРП.

ИТОГИ РАБОТЫ ООО «ПОРТ КАСИМОВ»

По предварительным данным, объем переработки грузов на мощностях ООО «Порт Касимов» (река Ока, Рязанская обл.) по итогам 2012 года возрос на 34% по сравнению с 2011 годом и составил 2,1 млн тонн (преимущественно строительные грузы).

За период речной навигации 2012 года флотом ООО «Порт Касимов» перевезено 960 тыс. тонн грузов (прирост к аналогичному



показателю навигации 2011 года составил 42%), флотом, сданным в аренду, — 358 тыс. тонн различных грузов (+8%).

В составе флота компании эксплуатируется 14 судов, в том числе 4 плавкрана и вспомогательный флот.

ИТОГИ РАБОТЫ ОАО «ПОРТ СЕРПУХОВ»

По предварительным данным, объем переработки грузов на мощностях ОАО «Порт Серпухов» (река Нара, Московская обл.) по итогам 2012 года возрос на 12% — по сравнению с 2011 годом и составил 2,87 млн тонн (преимущественно строительные грузы).

Добыча песка предприятием за отчетный период увеличилась на 12% до 1,43 млн тонн. Весь добытый песок был перевезен флотом ОАО «Порт Серпухов».

Кроме того, в речную нави-

гацию 2012 года предприятием осуществлялась перевозка пассажиров (31 тыс. человек).

В составе флота компании эксплуатируется 17 судов, в том числе 7 баржебуксирных составов, 3 пассажирских теплохода, плавучие гидроразгрузатели, плавкраны, земснаряды и вспомогательный флот.

Порт Серпухов расположен на правом берегу р. Нара южнее г. Серпухов, в 2 км от места, где р. Нара впадает в р. Ока. В 1994 году Порт Серпухов вошел в состав ОАО «МРП». Предприятие осуществляет пассажирские перевозки на пригородной линии Серпухов — Сады и экскурсионные перевозки: Серпухов — Поленово, Серпухов — Таруса. Ведет добычу и поставку минерально-строительных грузов для предприятий Московской, Калужской и Тульской областей.



ГОДОВОЙ ОТЧЕТ 2012

Порт Ньюс

www.portnews.ru

ПОРТОВЫЙ СЕРВИС

Информационно-аналитическое и справочное издание «Портовый сервис. Бункерный рынок»

Издается медиа-группой «ПортНьюс» с 2005 года.

Основные темы выпуска: • события в сфере портового сервиса • обзор законодательных инициатив в сфере морской деятельности • деятельность ФГУП «Росморпорт» • обзор крупнейших инвестиционных проектов портовой отрасли • перевод судов на сжиженный природный газ на практике • особенности транзитной бункеровки в портах России • обзоры крупнейших бункеровочных рынков России • ценообразование на бункерное топливо в портах России • объемы продаж бункеровочных компаний • состав бункеровочного флота • реструктуризация Госморспасслужбы • потребности России во вспомогательном флоте • развитие Северного Морского пути

Отдел рекламы и подписки: (812) 570-78-03
E-mail: snitko@portnews.ru