

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием Национальной палаты судоходства. 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.



№5 (12938)

Выходит один раз в месяц
15 мая 2014 года

В Москве
открыли речную
круизную
навигацию



На Северном речном вокзале в Москве 30 апреля торжественно открылась речная пассажирская навигация на ВВП европейской части Российской Федерации.

Стр. 2

«Шофкет Алекперова»
спущен на воду



Седьмой танкер проекта RST22M «Шофкет Алекперова», строящийся для группы компаний Палмали, 30 апреля спущен на воду на верфи Besiktas Shipyard.

Стр. 7

Черноморская регата

Соревнования объединили 1500 моряков



Парусное учебное судно «Надежда» Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского выиграло первый этап гонки Черноморской регаты больших парусников 2014 (SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014) в классе А.

Первый этап проходил по маршруту Варна — Новороссийск. В упорной борьбе с парусником «Мир» (Санкт-Петербург) «Надежда» опередила петербуржцев на один час.

В регате, которая впервые проводится на Черном море, участвовало 22 парусника из 9 стран мира, общее количество молодых моряков, участвующих в соревнованиях, насчитывает около 1500 человек.

Российские суда получили в Новороссийске пять наград по итогам первого этапа регаты больших парусников SCF Black Sea Tall Ships Regatta. Как сообщили «Водному транспорту» в оргкомитете регаты, призы от Sail Training International распределились следующим образом:

Класс А:

1-е место — парусник «Надежда» (Россия).

2-е место — парусник «Мир» (Россия).

3-е место — парусник Royal Helena (Болгария).

Класс В:

1-е место — парусник Adornate (Румыния).

2-е место — парусник Vodrum (Турция).

3-е место — парусник Johanna Lucretia (Великобритания).

Класс С/D:

1-е место — парусник «Акеда» (Россия).

2-е место — парусник Sea Adventure (Болгария).

3-е место — парусник «Викинг» (Россия).

Дополнительные призы получили суда Rah Naward (Пакистан) за международные коммуникации и «Акеда» (Россия) за лучшее время.

Кроме того, специальный приз от ОАО «Совкомфлот» был присужден в классе А паруснику Royal Helena (Болгария) за лучший результат в участии в параде экипажей. В классе В, С и D приз от «Южного потока» получил парусник Pure Haney (Россия).

Приз от компании «Транснефть» получил также самый молодой капитан в классе А Делян Радев, возглавивший парусник Kaliakra (Болгария).

Приз от Морского клуба Сочи получил экипаж парусника с самым молодым средним возрастом экипажа Sea Adventure (Болгария).

Приз от города Новороссийска получил парусник Migsea (Румыния) за наибольший вклад в развитие спорта.

SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014 или Черноморская регата больших парусников проходит

с 30 апреля по 27 мая 2014 года. Это уникальное морское событие впервые состоится под флагом России. Внушительная армада из самых больших учебно-парусных судов со всего мира, включая российские «Крузенштерн», «Мир», «Надежда», «Седов», дважды пересечет Черное море и посетит четыре порта: Варну, Новороссийск, Сочи и Констанцу. Российские города провели масштабные работы по благоустройству портовой зоны и подготовили интересные береговые программы как для участников и гостей регаты, так и для самих горожан.

Торжественное открытие «СКФ Черноморской регаты больших парусников 2014» в Новороссийске посетил более 100 тыс. человек.

9 мая в городе-герое Новороссийске после праздничного Парада Победы состоялась торжественная церемония открытия SCF Black Sea Tall Ships Regatta. Она прошла при участии мэра города Владимира Синяговского, председателя SCF Black Sea Tall Ships Regatta Робина Снука Хургонье, президента ОАО «Новошип» Юрия Цветкова, генерального директора ОАО НМТП Юрия Матвиенко, исполнительного директора ФГУП «Росморпорт» Андрея Лаврищева и представи-



телей компании «Транснефть» — генерального спонсора регаты.

Администрация и портовые службы города тщательно готовились к приему SCF Black Sea Tall Ships Regatta. «Проведен огромный объем работ. Результат — набережная, причалы возле морского вокзала и вся территория порта готовы к приему регаты», — заявил заместитель главы Новороссийска Андрей Фонарев на пресс-конференции, посвященной мероприятию.

По словам исполняющего обязанности капитана морского порта Новороссийск Владимира Королева, подготовка началась еще год назад. «Мы сделали все, чтобы участникам регаты было

комфортно. Даже сильный Норд-Ост, достигавший 30 м/с, не помешал. Сейчас все стоит у причала — и мы сделаем все, чтобы нашим гостям было хорошо и уютно», — подчеркнул Королев.

Зарубежные организаторы мероприятия отметили высокое качество подготовки. «Основной девиз нашей организации — дружба и международное сотрудничество», — сказал председатель SCF Black Sea Tall Ships Regatta Робин Снок Хургонье. — В этой регате участвуют суда из 9 стран, а члены команд представляют больше стран мира. Я рад, что цели регаты достигаются».

Окончание на стр. 8

В Москве открыли речную круизную навигацию



На Северном речном вокзале в Москве 30 апреля торжественно открылась речная пассажирская навигация на ВВП европейской части Российской Федерации.

Первыми в навигацию отправятся суда «Михаил Булгаков» и «Александр Грин» круизной компании «Мостурфлот» (группа компаний «Московское речное пароходство»), «Георгий Чичерин» и «Михаил Танич» круизной компании «ВодоходЪ» («Волжское пароходство»). Кроме того, к отходу готовились суда «Княжна Виктория» («Мостурфлот»), «Ленин» («ВодоходЪ»), «Н.А. Некрасов» («Инфофлот»).

Стоит отметить, что цены на круизный отдых впервые за последние два года выросли, по данным РСТ, в среднем на 10–15 процентов. По словам участвовавшего в церемонии открытия навигации главы Москомтуризма

Сергея Шпилько, наиболее популярным, в том числе у иностранцев, остается тур «Москва — Санкт-Петербург». Среди маршрутов выходного дня наибольшим спросом пользуются круизы до Твери, Углича, Мышкина, в Константиново и Коломну.

Речная пассажирская навигация 2014 отмечена появлением на рынке объединения «Речной альянс», в которое вошли компании «Мостурфлот», «ВодоходЪ» и «Инфофлот». Члены альянса планируют перевезти в 2014 году около 130 тысяч российских пассажиров на 33 теплоходах.

Члены «Речного альянса» видят своей главной задачей создание качественных круизов, ориентированных на российского



туриста — на комфортабельных теплоходах, соответствующих всем требованиям безопасности, и с уровнем сервиса на борту, соответствующем мировым стандартам, а в некоторых случаях и превосходящим их.

Среди открывшихся навигацию-2014 был теплоход «Александр Грин» проекта PV08 компании «Мостурфлот», который является на сегодняшний день самым современным. Это первое

речное круизное пассажирское судно, созданное в России и в Советском Союзе после 1959 года.

Теплоход «Александр Грин» построен в рамках принятого в прошлом году закона о поддержке отечественного судостроения и судоходства, направленного на предоставление льгот операторам рынка, участвующим в новом судостроении и регистрирующим суда под государственным флагом Российской Федерации. Судно зарегистрировано в международном Российском Реестре.

ОАО «Московское речное пароходство» осуществило реализацию данного проекта по принципиально новой для судостроения схеме финансирования, с привлечением лизинговой компании «Гознак — лизинг».

«Александр Грин» был построен по проекту PV08 в 2011–2012 годах на Верфи братьев Нобель (г. Рыбинск), также вхо-

дящей в состав группы компаний Московского речного пароходства. Сдано 9 июня 2012 года. Проект PV08 разработан Морским инженерным бюро.

Судно предназначено для перевозки круизных пассажиров на внутренних водных путях Европейской части Российской Федерации в бассейнах разряда «М», включая Ладожское и Онежское озера, а также на участках рек с ограниченными габаритами судового хода.

Основное назначение проекта — комфортабельные круизы между Москвой и Санкт-Петербургом с навигационным периодом длительностью 5 месяцев, с середины мая до середины октября.

Для размещения 112 пассажиров предусмотрены 56 стандартных двухместных кают площадью 14,5–18 кв.м и 6 улучшенных кают «люкс» площадью 23–25 кв.м.



Переправа «Крым — Кавказ»: количество паромов возрастает

Керченская переправа «Крым — Кавказ» увеличила количество рейсов паромов с 18 до 30 в сутки, что позволило снизить автомобильные заторы в два раза. Как сообщила пресс-служба АНО «Единая транспортная дирекция» (ЕТД), увеличить пассажирскую пропускную способность и уменьшить автомобильные заторы удалось благодаря оптимизации работы переправы и разграничению пассажирских и грузовых перевозок.

Данная переправа работает только для пассажиров, грузовые машины по маршруту Новоросийск — Феодосия доставляет судно «Посейдон-Экспресс». Грузовая вместимость судна — 6 тыс. тонн, то есть около 120 большегрузных автомобилей. Судно ежедневно

перевозит 100–110 грузовых машин, говорится в сообщении.

В настоящее время на переправе курсируют три паромов, осуществляющие пассажирские и автомобильные перевозки: паром «Николай Аксененко» (вместимостью 261 человек, 47 автотранспортных средств); «Кер-

ченский 2» (вместимостью 215 человек, 31 автотранспортное средство); «Ейск» (вместимостью 175 человек, 29 автотранспортных средств).

С начала 2014 года пассажирская пропускная способность Керченской переправы увеличилась в 2,5 раза, до 5 тыс. человек в сутки, а автомобильная — до 900 машин в сутки по сравнению с показателем соответствующего периода 2013 года.

11 мая работу Керченской переправы на линии порт Крым — порт Кавказ лично проинспектировал министр транспорта РФ Максим Соколов. Он присутствовал при загрузке и разгрузке легкового автотранспорта на паром «Николай Аксененко», «Керченский 2» и «Ейск». М. Соколов ознакомился с работой парома «Славянин», оперативно переоборудованного для перевозки легкового автотранспорта. Специально для него задействован резервный причал. Всего за несколько дней силами Росавтодора и Единой транспортной дирекции была подготовлена вся необходимая инфраструктура — организован подъезд транспорта, разработаны схемы движения, установлены необходимые указатели, переоборудован сам паром.

По словам Максима Соколова, «Славянин» увеличит пропускную способность переправы в несколько раз. «Особенно в пиковые дни — праздники или выходные — возрастает число желающих поехать в Крым на личном автомобиле, поэтому в помощь трем действующим паромам заработало дополнительное судно «Славянин», которое за один рейс способно взять на борт до 240 автомобилей. Это дает нам дополнительную возможность для переправы личного автотранспорта на полуостров и сокращает заторы», — поделился впечатлениями министр.

Паром «Славянин» заработал с 10 мая и уже совершил три

тестовых рейса.

Только за один день транспортникам удалось поставить рекорд и переправить порядка 1500 машин. «Пока дополнительный паром работает в тестовом режиме, но благодаря этому транспортники смогли компактно и быстро перевезти рекордное количество машин за один день. Разумеется, еще многое предстоит доработать, поэтому перед главным оператором паромной переправы — Единой транспортной дирекцией, стоят большие задачи, к летнему сезону жду от них дополнительных мер по увеличению пропускной способности Керченской переправы», — добавил Соколов.



Фестиваль ледоколов



В Санкт-Петербурге прошел первый Фестиваль ледоколов. Организованный по инициативе филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге Ледокол «Красин» фестиваль был приурочен к 150-летию ледокольного флота России. В 1864 году кронштадтский судовладелец Михаил Бритнев предложил изменить форму корпуса парохода «Пайлот» таким образом, чтобы судно могло с ходу наползать на лед и проламывать его своей тяжестью. В апреле 1864 года судно вышло в свой первый рейс.

В честь данного события на набережной лейтенанта Шмидта и Английской набережной ошвартовались пять действующих ледоколов

Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»: «Санкт-Петербург», «Москва», «Мудьюг», «Иван Крузенштерн», «Капитан Зарубин».

На ледоколе «Красин» развернута экспозиция, посвященная истории и современности российского ледокольного флота.

Выступая на пресс-конференции в честь открытия мероприятия от имени РС (Российского морского регистра судоходства) выступили заместитель директора Балтийского филиала РС Александр Русин и заместитель директора филиала РС по атомным судам Владимир Егоров подчеркнул: «Развитие навигации на трассах Северного морского пути, реализацию проектов по добыче углеводородов в Арктике трудно представить без мощных

атомных ледоколов. РС — единственное классификационное общество в мире, в классе которого находится гражданский атомный флот. За более чем 50 лет эксплуатации этих судов не произошло ни одной аварии, вызвавшей радиоактивное загрязнение окружающей среды».

В рамках фестиваля на ледоколе «Красин» состоялась научно-практическая конференция для специалистов морской отрасли. Участники мероприятия обсудили исторические аспекты, опыт эксплуатации, задачи и перспективы развития ледокольного флота в России.

Окончание на стр. 4



Шлюзы увеличили активность

Интенсивность прохода судов через шлюзы ВВП РФ с начала навигации увеличилась на 46% — до 23,7 тыс. судов и составов, об этом сообщила пресс-служба Росморречфлота.

В сравнении с аналогичным периодом прошлого года увеличение прохода судов через шлюзы составило: Азово-Донской бассейн — 18,4%, в том числе через Кочетовский гидроузел — 19,1%; Волго-Донской бассейн — 11,8%; Волжский бассейн — 16,4%, в т.ч. через Городецкие шлюзы — 2,6 раза; Волго-Балтийский бассейн — 9,1 раза; Московский бассейн — 3,9 раза; Камский бассейн — 34,6%.

В среднем за сутки через судоходные шлюзы проходит более 1350 судов (в аналогичный период 2013 года — 900 судов).

Госпортконтроль на ВВП России: 15 тысяч инспекций

Государственный портовый контроль на ВВП России в 2013 году провел 14940 инспекций судов, из них на 11062 судах выявлены нарушения обязательных требований (всего 45260 нарушений), 1475 судов были временно задержаны до устранения выявленных нарушений.

Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота. Значительное количество несоответствий зарегистрировано в категории «судовые свидетельства и документы (9591), «безопасность в целом» (8011), «средства борьбы с пожаром» (4621), «спасательные средства» (3072), «навигация» (2184).

Наибольшее количество задержаний судов по нарушениям выявленных несоответствий было в категориях: «судовые свидетельства и документы (3342), «экипаж» (338), «спасательные средства» (195), «средства борьбы с пожаром» (174), «безопасность в целом» (172), «навигация» (142).

Напомним, 30 августа 2012 года вступил в силу Федеральный закон № 131-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (о совершенствовании системы государственного управления внутренним водным транспортом, а также о повышении эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств) в части основных изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта.

Свирь открыта

На реке Свирь (Ленинградская область, Волго-Балт) 22 апреля состоялась торжественная церемония, посвященная открытию транзитной навигации 2014 года.

В церемонии приняли участие школьники и студенты отраслевых учебных заведений. Как сообщил «Водному транспорту» руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Владимир Николаев, первым из транзитных судов прошло шлюзование судно «Волгонефть-41» (судовладелец ООО «Контур СПб», входит в ГК «Балтийская Топливная Компания»), затем — барже-буксирные составы с несамоходными наливными судами «ЕвроСтар 1» — «Таисия» и «ЕвроСтар 4» — «Мария» (тот же судовладелец).

Как сообщили в «Балтийской Топливной Компании», все три судна выполняют рейс в рамках контракта с ОАО НК «Роснефть» и идут под погрузку в Самару. В навигацию 2014 года компания пла-



нирует перевести по внутренним водным путям России не менее 500 тысяч тонн нефтепродуктов.

ООО «Балтийская Топливная Компания» учреждено в

Санкт-Петербурге в 2008 году с целью управления компаниями бункеровочного холдинга. Предприятия группы более 11 лет работают в области экспорта нефтепродуктов, бункеровки судов, оказания экологических услуг и т.д. Флот компании насчитывает 32 единицы и является крупнейшим бункеровочным флотом на Северо-западе. Компания входит в тройку лидеров рынка бункеровочных услуг порта Санкт-Петербург и портов Ленинградской области, а также в тройку лидеров рынка перевозок нефтепродуктов автомобильным транспортом на Северо-западе РФ.



СЗП перевезло в I квартале 2014 года 1,42 млн тонн грузов

Объем грузоперевозок судами Северо-Западного пароходства за январь-март 2014 года составил 1,42 млн тонн грузов, что на 8% ниже аналогичного периода прошлого года. Об этом сообщает пресс-служба ОАО «СЗП».

Экспортные перевозки составили 0,6 млн тонн (-6%), импортные — 0,09 млн тонн (-7%), перевозки между иностранными портами — 0,73 млн тонн (-1%).

Отмечается, что, несмотря на незначительное снижение общего объема перевозок, флот ОАО «СЗП» работал с большей эффективностью, чем в I квар-

тале 2013 года, обеспеченной, в основном, за счет перевозок новыми судами высокотарифицированных грузов: зерна, удобрений, черных металлов.

Объем перевозок 10 судами проекта DCV36 «Аметист» и 7 судами проекта RSD49 «Нева-Лидер» составил 0,43 млн тонн (30% от общего объема перевозок СЗП в I квартале

2014 года). Доходы компании от фрахтовой деятельности выросли на 40% и составили 1,4 млрд руб.

В общей номенклатуре грузов, перевезенных флотом компании, перевозки зерна увеличились на 13% — до 0,35 млн тонн, химических и минеральных удобрений — на 15% до 0,39 млн тонн.

Волжское пароходство открыло грузовую навигацию на Верхней Волге

На Верхней Волге 23 апреля состоялось торжественное открытие грузовой навигации Волжского пароходства.

Через шлюз Городецкой ГЭС (г. Городец, Нижегородская область) прошел первый теплоход «Волго-Дон 159», который направился в Череповец под погрузку металлом. Как сообщили «Водному транспорту» в компании, на Нижней Волге (г. Волжский, Волгоградская область) теплоходы пароходства работают с 25 марта. Сейчас в южном регионе вышли в навигацию 34 единицы

флота: теплоходы типа «Волго-Дон», новые суда серии «Капитаны» (проект RSD44), буксиры-толкачи. На конец апреля по маршрутам Тольятти-Кавказ, Ахтубинск-Кавказ, Ростов-Кавказ, Астрахань-Череповец по воде перевозятся: металл, соль, сера, зерно. Всего к грузовой навигации на базах технического обслуживания флота Волжского пароходства подготовлено около 200 судов.

«ВФ Танкер-4» стал первым

РПК Высоцк «ЛУКОЙЛ-П» (Ленинградская область) принял первый в навигацию 2014 года танкер река-море плавания.

Как сообщил заместитель исполнительного директора по производству морского терминала Сергей Киселев, первым речным судном стал «ВФ Танкер-4». Поступление нефтепродуктов на терминал осуществляется по железной дороге и речным транспортом.

Так, в летнюю навигацию речными танкерами было доставлено на комплекс 562,74 тыс. тонн нефтепродуктов.

Всего на терминал в 2013 году поступило более 2,5 млн тонн дизельного топлива, 1,7 млн тонн нефти и 6,2 млн тонн мазута и вакуумного газойля.

Ярославский филиал «ЛУКОЙЛ-БУНКЕР» приступил к работе

Ярославский филиал «ЛУКОЙЛ-БУНКЕР» приступил к работе в навигацию 2014 года.

Как указано в сообщении пресс-службы компании, бункеровка речных судов в навигацию 2014 года будет про-

изводиться топливом судовым маловязким и маслом в портах Череповец, Москва, Ярославль, Казань и Самара.

Фестиваль ледоколов

Начало на стр. 3

В течение двух дней ледоколы были открыты для посещения всеми желающими. Наибольший интерес вызвал дизель-электрический ледокол «Санкт-Петербург», построенный в 2009 году на Балтийском заводе. Это второе судно серии ледоколов проекта 21900. Представляет собой двухпалубное судно мощностью 16 МВт.

За разработку проекта авторский коллектив (в его числе главный инженер РС Владимир Евенко) удостоен премии правительства Российской Федерации 2013 года в области науки и техники.

Ледоколы проекта 21900 предназначены для проводки крупнотоннажных танкеров шириной до 50 м в Финском заливе в зимний период, буксировки

судов во льдах и на чистой воде, перевозки грузов, выполнения аварийно-спасательных работ и оказания помощи судам, терпящим бедствие, тушения пожаров, доставки оборудования для ликвидации аварийных разливов нефти и химикатов в открытом море.

На базе положительного опыта эксплуатации ледоколов проекта

21900 в настоящее время на производственных площадках ОАО «Выборгский судостроительный завод» ведется строительство модернизированных ледоколов проекта 21900М. Как раз в дни фестиваля на ВСЗ был спущен на воду ледокол этого проекта «Владивосток», построенный для ФГУП «Росморпорт». Передача судна заказчику запланирована на май 2015 года, ледокол будет работать на Балтике.

По словам генерального директора ВСЗ Александра Соловье-

ва, перед заводом стояла одна из самых сложных задач в истории предприятия, так как «судно является сложным со всех точек зрения». Ледокол «Владивосток» строился на крупнотоннажной барже-площадке, которая была отбуксирована на глубоководный полигон Выборгского залива.

Строительство двух других ледоколов серии — «Мурманск» и «Новороссийск» — завершится «соответственно» в августе и декабре 2015 года.



На НССЗ спущен на воду сухогруз «Нева-Лидер 8»

На ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» состоялась церемония спуска на воду восьмого сухогруза «Нева-Лидер 8». В церемонии, которая прошла 26 апреля, принял участие заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский. Судно река-море плавания проекта RSD49, разработанного Морским инженерным бюро, построено для ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП).

Как сообщил корреспондент «Водного транспорта», гендиректор Невского ССЗ Евгений Кузнецов отметил, что работа заводу предстоит непростая, но «этим она и интересна». «Я уверен, что Невский ССЗ достойно справится с задачей. Учитывая потенциал завода и сотрудников можно быть уверенным, что данная работа будет выполнена качественно и в срок», — сказал глава предприятия.

Крестной матерью сухогруза проекта RSD49 стала ведущий специалист управления финансового контроля «Управление

транспортными активами» Ирина Окладнова.

Директор Морского инженерного бюро (проектант) Геннадий Егоров рассказал, что судно предназначено для перевозки грузов из речных портов в море и обратно. Он также отметил, что судно является трехтрюмным, второй трюм длиной 52 м позволяет провозить по ВВП негабаритные грузы, например, элементы буровых платформ, в частности, на Каспий. Таким образом, это судно совмещает функции перевозчика генеральных и уникальных негабаритных грузов.

В свою очередь, Евгений Кузнецов выразил уверенность, что завод справится со строительством серии сухогрузов качественно и в срок.

Присутствовавший на церемонии представитель заказчика — управляющий директор СЗП Альберт Выговский сказал: «Северо-Западное пароходство эксплуатирует суда данного проекта больше года и за время эксплуатации подтвердилось то, что этот проект является самым востребованным сейчас на рынке». Он также отметил, что груз для спущенного на воду судна уже готов.

Сухогруз «Нева-Лидер 8» — восьмой в серии из десяти судов проекта RSD49, которые будут построены на Невском ССЗ для ОАО «Северо-Западное пароходство». Головное судно проекта RSD49 «Нева-Лидер 1» было заложено 14 декабря 2010 года, спущено на воду 20 мая 2012 года и сдано в эксплуатацию 26 ноября 2012 года. К настоящему моменту в пароходстве работают первые семь сухогрузов.

Строительство судов ведется в рамках масштабного обновления флота VBTH, судоходного дивизиона международной транспортной группы UCL Holding, в который входит СЗП.

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся



на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировкам негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится более 60 грузовых судов «река-море» и 10 морских судов суммарным дедевейтом около 360 тыс. тонн. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет свыше 6 млн тонн.

ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» расположен в 40 км от Санкт-Петербурга в городе Шлиссельбурге на левом берегу реки Невы и является одним из старейших предприятий водного транспорта на Северо-Западе России. Судостроением занимается с 1952 года. Выполняет строительство морских и речных судов различного типа и назначения и все виды судоремонта. Судоподъемный слип Невского завода позволяет спускать на воду и поднимать для ремонта суда длиной до 140 м и доковым весом до 3000 тонн.



Катер для полиции

ООО «Озерная верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) спустила на воду многоцелевой скоростной катер проекта 14М. На судне был поднят флаг Российской Федерации и гюйс. Как передал корреспондент «Водного транспорта», заказчиком судна выступило Управление на транспорте Министерства внутренних дел (МВД) Российской Федерации по Северо-Западному Федеральному округу.



«Я рад за заказчиков верфи, которые получают такое современное красивое судно», — сказал Евграфов, подчеркнув, что катер соответствует всем требованиям РС.

Крестной матерью судна стала представительница заказчика Елена Каширина.

ООО «Озерная верфь» (Laky Verf) располагается на территории «Невского судостроительно-судоремонтного завода» и имеет собственные производственные площади. Верфь с 2005 года зани-

мается строительством моторных яхт премиум-класса. В разработке проектов яхт участвуют известные в яхтенном мире дизайнеры — голландцы Гвидо де Груд (Guido de Groot) и Франк Лаупман (Frank Laurman). С момента основания компании по коммерческим контрактам было построено 6 яхт проекта 23 М (длина 23,5 м), каждая из которых успешно прошла навигационные испытания. Надзор за строительством осуществляется Российским морским регистром судоходства.

После спуска на воду судно прошло ходовые испытания. Катер остается нести службу в Санкт-Петербурге.

На мероприятии присутствовали представитель заказчика — начальник Управления на транспорте МВД РФ по СЗФО, генерал-майор полиции Вадим Каширин, а также представитель Российского морского регистра судоходства (РС) Эдуард Евграфов.

Каширин выразил благодарность руководителям верфи, конструкторскому персоналу и всем работникам судостроительного предприятия «за прекрасное судно, которое встанет в строй и увеличит общую группировку в Северо-Западном регионе».

По словам Каширина, управление впервые получает судно, которое будет выполнять не только практические функции, но и функции штабного корпуса на воде.

«Личный состав управления получает современное судно с прекрасными ходовыми качествами и самым современным специальным навигационным оборудованием. Данное судно позволит лучше и надежнее обеспечивать охрану порядка и безопасность на реках и каналах Санкт-Петербурга и Ленинградской области», — сказал Каширин.

Представитель РС Эдуард Евграфов в свою очередь отметил, что коллектив верфи не раз доказывал свою состоятельность на рынке.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

БУКСИР ДЛЯ ГРИФОНА

Судзавод «Пелла» спустил на воду буксир «Грифон—8» проекта 90600. Это уже третий буксир, который строится на мощностях предприятия по заказу буксирной компании ООО «Грифон». Буксир предназначен для выполнения буксировочных и кантовочных операций в порту, на рейдах и прибрежных районах, соответствующих району плавания R3, снятия с мели кораблей и судов, тушения пожаров на плавучих объектах и береговых сооружениях, участия в операциях ААРН, перевозки грузов, размывки льда.

Сдача судна заказчику запланирована на сентябрь 2014 года.

БАРЖА ДЛЯ «П.ТРАНСКО»

Завод «Красное Сормово» спустил на воду седьмую (из десяти по контракту) несамоходную сухогрузную баржу для перевозки насыпных грузов. Об этом сообщили в ЗАО «Газпромбанк Лизинг».

Десять контрактов (каждый контракт на одну баржу) были подписаны тремя сторонами — ОАО «Завод «Красное Сормово», ЗАО «Газпромбанк Лизинг» и ООО «П.Транско». Сроки сдачи барж по условиям контракта: две ед. — конец 2013 года, восемь ед. — с апреля по июнь 2014 года.

ПАССАЖИРСКИЙ ТЕПЛОХОД ДЛЯ «АЛЬФА-ЛИЗИНГ»

ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» (Татарстан) спустил на воду второе в серии пассажирских судов проекта A217-1, строящихся по проекту ООО «Агат Дизайн Бюро» (г. Санкт-Петербург) для ООО «Альфа-Лизинг».

Суда проекта A217-1 предназначены для перевозки пассажиров в количестве 176 человек на внутренних водных путях.

Строительство теплоходов проекта A217-1 — продолжение сотрудничества завода с конструкторами петербургского бюро. По проектам ООО «Агат Дизайн Бюро» заводом построены скоростные теплоходы проекта A45 (один работает на Лене, четыре — на Енисее) и два судна проекта A145 (работают в Ямало-Ненецком автономном округе).

КРАН ДЛЯ ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО ФЛОТА

ОАО «Судостроительная фирма «Алмаз» спустила на воду головной плавучий самоходный кран проекта 02690.

Это первый из серии девяти самоходных плавучих кранов грузоподъемностью 35–150 тонн, которые будут построены по проекту ЗАО «Спецсудопроект» (Санкт-Петербург) для вспомогательного флота России.

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ ВСЗ ДО 2016 ГОДА ПОПОЛНИТСЯ ШЕСТЬЮ СУДАМИ

Портфель заказов ОАО «Выборгский судостроительный завод» до 2016 года пополнится шестью судами. Об этом сообщил генеральный директор предприятия Александр Соловьев, отметивший, что сюда входят суда снабжения буровых платформ, аварийно-спасательные суда, тяжелый ледокольный буксир для Ямал-СПГ и портовый ледокол для Ямал-СПГ. ВСЗ отметил, что завод загружен заказами, по крайней мере, по корпусным конструкциям, до конца 2016 года.

В КГНЦ открылась первая базовая кафедра СПбГМТУ

В Крыловском государственном научном центре состоялась церемония открытия первой базовой кафедры Санкт-Петербургского государственного морского технического университета. В мероприятии приняли участие студенты и преподаватели Корабелки, руководители и сотрудники Крыловского ГНЦ, представители СМИ.

Первое собрание студентов новой кафедры «Прочности и конструкции корабля», относящейся к факультету «Кораблестроения и океанотехники», прошло в эллинге ресурсных и статических испытаний крупногабаритных конструкций — мощной установке Крыловского центра.

В эллинге проводятся статические, повторнотатические (усталостные) прочностные испытания. Осуществлена ре-

ализация системы внешних сил, обеспечивающей напряженно деформированное состояние опытной конструкции, максимально приближенное к расчетному (эксплуатационному).

Приветствовавший молодых специалистов от имени руководства КГНЦ заместитель директора научного центра Валерий Поляков поздравил будущих инженеров со знаменательным днем в их жизни. Подчеркнув важность и почетность избран-

ной студентами специальности, Валерий Поляков привел пример из истории, когда английский корабельный инженер был удостоен рыцарского титула за мастерство в расчетах корабельной конструкции. Заместитель директора Крыловского центра пожелал студентам добиться равноценных заслуг в отечественном судостроении.

«Главная цель создания базовых кафедр — скорейшая адаптация студентов к реальным условиям работы на предприятиях» — под-

черкнул И.о. ректора СПбГМТУ Евгений Апполонов.

Получив образование на базовой кафедре прочности, студенты СПбГМТУ смогут внести свой вклад в решение важных в деле

судостроения задач. Занятия на базовой кафедре начались с установочных лекций, прочтенных и.о. ректора Евгением Апполоновым и заведующим кафедрой Валерием Шапошниковым.



Капитаны-координаторы за партой

В Морском учебно-тренажерном центре ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в апреле прошел обучение восьмой поток курсов подготовки капитанов-координаторов морских спасательно-координационных центров (МСКЦ) и морских спасательных подцентров (МСПЦ) России по программе «Повышение квалификации специалистов, участвующих в ликвидации последствий морских аварий».

В этом потоке обучались капитаны-координаторы из городов Астрахань, Калининград, Новороссийск, Санкт-Петербург, Владивосток.

Программа курса разработана совместно со специалистами ФБУ «Госморспасслужба России» для совершенствования системы поиска и спасания людей,

терпящих бедствие на море и оказания помощи аварийным судам, а также в целях выполнения Российской Федерации требований к подготовке спе-

циалистов, участвующих в ликвидации последствий морских аварий, изложенных в «Руководстве по международному авиационному и морскому поиску и спасанию».

Программа обучения рассчитана на повышение уровня профессиональной подготовки в объеме 80 часов и включает основные вопросы нормативно-правового регулирования в обла-

сти поиска и спасания, связи при проведении поисково-спасательной операции, организации и проведении операций, а также порядок составления отчетности по проведенным поисково-спасательным операциям.

За более чем три года, с октября 2010 года по настоящее время, в России прошли подготовку 90 капитанов-координаторов ГМСКЦ, МСКЦ и МСПЦ.

UST LUGA CUP
Ватниболан
Регата
Кусон
Устлууга

www.ust-luga-cup.ru

1-11 ИЮНЯ 2014 ГОДА

СТОКГОЛЬМ
ТАЛЛИНН
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ОДНО МОРЕ
ОДНА ПРОФЕССИЯ
ОДНА СУДЬБА

MOTORBOAT
РУССКОЕ ИЗДАНИЕ

PortNews
10 ЛЕТ НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ

Работу в порту найти всегда МОЖНО

Представители ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в рамках выездного Дня открытых дверей посетили несколько общеобразовательных школ г. Кингисеппа и Ивангорода.

Перед школьниками 9–11 классов выступили директор Центра довузовского образования В. К. Лашенов; декан факультета экономики и финансов И. Е. Расторгуев; декан факультета портовой техники и электромеханики Е. Н. Андрианов, которые представили вуз, сделав акцент на правилах приема, перспективах устройства на работу по окончании университета.

О дальнейшем трудоустройстве выпускников в торговом порту Усть-Луга (Кингисеппский район) рассказала собравшимся директор по персоналу ОАО «Морской торговый порт Усть-Луга» С. Б. Егорова.

Порт Усть-Луга, один из новых и стратегически важных портов в России, в настоящее время набирает обороты. Для реализации проекта строительства и эксплуатации терминалов в порту требуются, как отметила С. Б. Егорова, профильные специалисты, в первую очередь, выпускники, окончившие ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. Она уточнила, что, зная специфику морского

бизнеса, терминологию рынка логистических услуг и получив основные знания в портовой деятельности, выпускники многих факультетов университета могут применить свои знания и получить опыт работы на терминалах в порту Усть-Луга. После окончания университета они могут рассматривать следующие вакансии: в складской логистике — работники склада (тальманы, инспектора и сменные начальники и т.д.); в агентировании — судовые агенты; на производстве — стивидоры, диспетчеры терминала, инженеры-технологи, механики по ремонту и обслуживанию перегрузочной техники. В плавсостав требуются судоводители, судомеханики, электромеханики, матросы.

По словам С. Б. Егоровой, кадровая политика компании направлена на поддержку местных жителей, рабочие места предоставляются, как правило, жителям Кингисеппского района. У выпускников университета есть все шансы получить работу в порту Усть-Луга, развивать рынок морских перевозок и логистических услуг.



Круизный сезон



ОАО «Донинтурфлот» открыло круизную навигацию 2014 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор судостроительной компании Геннадий Черкашин.

Первым из Ростова-на-Дону 30 апреля отправился в Москву теплоход «И. Бунин». Остальные суда приступили к работе в первой декаде мая. В навигацию 2014 года, как в прошлом году, будут работать девять теплоходов компании, отметил Геннадий Черкашин.

Суда будут осуществлять круизные перевозки по маршрутам: Ростов-на-Дону — Москва СРВ, Ростов-на-Дону — Санкт-Петербург, Москва СРВ — Санкт-Пе-

тербург — Москва СРВ.

В межнавигационный период все теплоходы прошли ремонт. «Теплоход «П. Чайковский» проходил ремонт с подъемом в док на базе ОАО РСЗ «Прибой», были отремонтированы винто-рулевой комплекс и подводная часть судна. На теплоходах «С. Дягилев» и «М. Литвинов» улучшена комфортабельность кают в связи с возросшими требованиями туристических компаний. На остальных судах проведены про-

филактический и косметический ремонт признанными компаниями с привлечением членов экипажей», — пояснил гендиректор ОАО «Донинтурфлот».

Добавим, что в навигацию 2013 года теплоходы компании перевезли 23 тыс. 270 туристов из Германии, Австрии, Франции, Испании, Дании, Нидерландов, Великобритании, Италии, Швейцарии, Словении, Швеции, Исландии, Турции, США, Канады, Японии, Китая и ЮАР.

Позитивная тенденция

Апрель 2014 года характеризуется увеличением как грузооборота, так и судооборота морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в апреле 2014 года вырос на 24% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года — до 1 млн 329 тыс. тонн грузов. Погрузка увеличилась на 12% и достигла 750 тыс. тонн грузов. Выгрузка, напротив, сократилась на 37% и до 140 тыс. тонн грузов. Наиболее значительный прирост продемонстрировал транзит (+141%), который в апреле текущего года составил 439 тыс. тонн грузов.

Как сообщили в Службе капитана порта Ростов, в номенклатуре грузов за отчетный период преобладали незерновые навалочные грузы (27,4%), зерновые грузы навалом (24,3%), нефть и нефтепродукты (21,3%), металлолом (8,2%), генеральные грузы (7,5%), уголь и кокс навалом (4,6%), а также пищевые грузы наливом (3,7%).

Отмечается и рост судооборота морского порта Ростов-на-Дону: если в апреле 2013 года было зарегистрировано 317 приходов и 357 отходов судов, то в апреле 2014-го — 485 приходов и 502 отхода судов.

«В апреле 2014 года статистика морского порта Ростов-на-Дону продолжает демонстрировать рост как судозаходов (+40,6%), так и общего грузооборота (+24%), что связано с активным началом транзитного судопотока и увеличением перевалки экспортных грузов. Рост наблюдается по перевалке зерновых грузов на 117,8% и незерновых навалочных грузов на 88% в сравнении с аналогичным периодом 2013 года», — уточнил

и.о. капитана морского порта Ростов-на-Дону Александр Богданов.

Морской порт Азов в апреле 2014 года обработал 1 млн 121 тыс. тонн грузов, что на 44% превышает общий грузооборот порта в апреле 2013 года. Положительная динамика характерна для показателей экспорта (+85%; 495 тыс. тонн) и транзита (+26%; 564 тыс. тонн грузов). Импорт остался на прошлогоднем уровне и составил 62 тыс. тонн грузов.

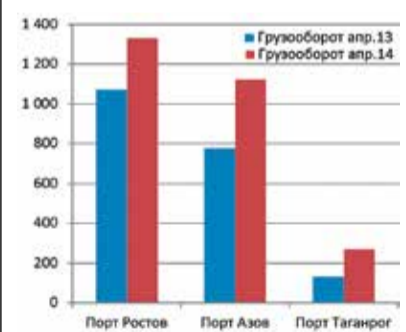
По словам капитана морского порта Азов Владимира Брагина, в номенклатуре грузов в апреле текущего года преобладали зерновые, цемент и нефтепродукты.

Администрация морского порта Азов за отчетный период 2014 года зарегистрировала 441 приход и 448 отходов судов. Для сравнения: год назад было 357 приходов и 366 отходов судов.

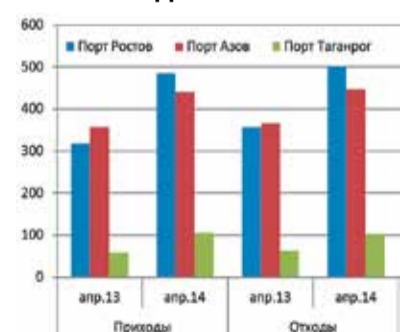
«Увеличение грузооборота и судооборота обусловлено увеличением экспорта и транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — пояснил Владимир Брагин.

Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в апреле 2014 года вырос более чем в два раза (+102%) по сравнению с аналогичным показателем годичной давности и составил 269 тыс. тонн различных грузов. Судооборот порта также характеризуется значительным ростом: администрация порта зарегистрировала 105 приходов и 103 отхода судов за отчетный период текущего года против 58 приходов и 62 отходов судов в апреле 2013 года.

ГРУЗООБОРОТ



СУДООБОРОТ



На реке прибавилось грузов

Грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в апреле 2014 года вырос на 56% по сравнению с показателем апреля 2013 года и составил 1 млн 70 тыс. тонн грузов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в Азово-Донской бассейновой администрации.

В номенклатуре грузов за отчетный период текущего года преобладали вакуумный газойль (270 тыс. тонн; 25,2%), мазут (250 тыс. тонн; 23,4%), сера (190 тыс. тонн; 17,8%), дизельное топливо (78 тыс. тонн; 7,3%) и пшеница (57 тыс. тонн; 5,3%).

Отметим, что год назад номенклатура грузов выглядела несколько

иначе: на первом месте прочно держался мазут (218 тыс. тонн; 31,8%), на втором — вакуумный газойль (181 тыс. тонн; 26,4%). Также были представлены масло дизельное (42 тыс. тонн; 6,1%), щебень (39 тыс. тонн; 5,7%) и металл (31 тыс. тонн; 4,5%).

Одновременно с ростом грузооборота отмечено увеличение

судопотока. «Судопоток за апрель 2014 года составил 732 единицы судов и составов: в том числе в движении вниз — 338 единиц, в движении вверх — 394 единицы флота», — уточнили в Азово-Донской бассейновой администрации. Напомним, в апреле 2013 года судопоток составил 505 единиц судов и составов: 208

единиц в движении вниз и 297 единиц в движении вверх.

«Рост показателей грузооборота и судопотока в апреле 2014 года обусловлен возможностью раннего открытия транзитной навигации благодаря сложившимся благоприятным гидрометеорологическим условиям», — пояснили в бюджетном учреждении.

Добавим, что официальное открытие навигации 2014 года в Азово-Донском бассейне состоялось 1 апреля.

Границы деятельности ФБУ «Азово-Донская бассейновая

администрация» включают в себя реку Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до поселка Аксай (3121,0-й км), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона — реки Северский Донец (от хутора Красный до устья) и Маныч (от Ново-Маньчской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в закрепленных за Азово-Донской бассейновой администрацией границах составляет 691,3 км.



Комплексная логистика АДП



Азово-Донское пароходство выполнило комплексную логистическую услугу по доставке зерновых с перевалкой на рейде порта Кавказ. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил заместитель генерального директора по логистике ЗАО «Азово-Донское пароходство» Игорь Касьянов.

Логистическое подразделение Азово-Донского пароходства впервые в навигацию 2014 года осуществило комплексную логистическую услугу по доставке экспортной партии российского зерна в Алжир по системе «от

двери до двери».

Ячмень отправлялся из российских портов Ростов-на-Дону и Азов на судах смешанного «река-море» плавания по внутренним водным путям. На рейде порта Кавказ была обеспечена пере-

валка зерна через комплекс ООО «Универсальная стивидорная компания» (входит в АДП) на морское судно класса Handysize, которое доставляло груз непосредственно получателю в Алжир. Отправки партий ячменя, общий

объем которого составляет 26 тыс. тонн, начались с открытием навигации — в марте 2014 года.

Заказчиком данной партии груза, а также услуг АДП по ее комплексной доставке в Алжир выступила компания GRAINBOW

AG, Switzerland.

«У нас уже есть успешный опыт доставки грузов с использованием перевалочного комплекса на рейде порта Кавказ. Эта логистическая схема сегодня востребована, поскольку экономически выгодна клиентам», — отметил Игорь Касьянов. — Азово-Донское пароходство намерено и дальше развивать это направление. В навигацию 2014 года АДП планируется перевезти с перевалкой через рейдовую стоянку порта Кавказ 500 тыс. тонн зерна, в том числе и из мелководных портов Волги и Дона».

Азово-Донское пароходство занимается перевалкой грузов на рейде порта Кавказ с апреля 2012 года. Номенклатура обрабатываемых на рейде грузов представлена серой, зерном и углем. В 2013 году на перевалочном комплексе ООО «Универсальная стивидорная компания» на рейде порта Кавказ было обработано 530 тыс. тонн грузов, в том числе 250 тыс. тонн зерна.

Азово-Донское пароходство — транспортная группа, созданная в 2003 году. Объединяет более 20 предприятий водного транспорта, среди которых судоходные, стивидорные, логистические и девелоперские компании. Под управлением АДП работают 73 единицы судов река-море плавания дедвейтом до 7000 тонн, 100 единиц речных судов дедвейтом до 3000 тонн.

Первый квартал в цифрах

Объем перевозок грузов предприятиями транспорта Ростовской области в первом квартале 2014 года снизился на 1,3%. Соответствующие данные опубликовал Территориальный орган Федеральной службы статистики по Ростовской области (Ростовстат).

Региональными предприятиями транспорта в январе-марте текущего года было перевезено 7 млн 618 тыс. тонн грузов, что на 1,3% меньше аналогичного прошлого года показателя.

Снижение произошло за счет уменьшения перевозок желез-

нодорожным транспортом на 10,3% (всего 4 млн 729,5 тыс. тонн грузов). Автомобильным транспортом было перевезено 1 млн 553,1 тыс. тонн грузов (+8,6%), воздушным — 0,5 млн тонн грузов (+54,4%). Объем перевозок внутренним водным транспортом вырос на 14,5% до 966 тыс.

тонн грузов за отчетный период 2014 года. Морским транспортом было перевезено 369 тыс. тонн грузов, что в 3,2 раза превышает аналогичный показатель первого квартала 2013 года.

Пассажирские перевозки выросли на внутреннем водном (+12,4%; 28,2 тыс. человек) и воздушном транспорте (+37,2%; 335,8 тыс. человек). Напротив, снижение произошло на железнодорожном (-9%; 4 млн 138,5 тыс. человек) и автомобильном транспорте (-10,3%; 70 млн 145,4 тыс. человек).

Пополнение во флоте

Росморречфлот принял обстановочное судно «Орлан»

Комиссия Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) 23 апреля 2014 года произвела приемку построенного по заказу ФКУ «Речводпуть» обстановочного судна проекта 3050.1 «Орлан», предназначенного для ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация». Об этом сообщила пресс-служба Росморречфлота.

Судно построено в рамках мероприятия «Обновление обслуживающего флота» подпрограммы «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России в 2010–2020 годах».

Проект разработан ООО «Горьковское центральное конструп-

торское бюро речного флота». Постройка судна осуществлялась на базе ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод».

Основные технические характеристики судна: длина габаритная — 27,4 м, ширина габаритная — 4,8 м, высота борта — 1,5 м, осадка порожнем — 0,90 м, водоизмещение порожнем — 72,00 тонн, мощность главного двигателя — 205,9 кВт, скорость хода максимальная — 20,0 км/ч.

Теплоход оборудован новейшими системами управления судовой энергетической установкой, устройствами для обслуживания судовой обстановки на внутренних водных путях, современными средствами связи и навигации.

Корпоративное «спасибо»

Азово-Донское пароходство направило 287,5 тыс. рублей на подарки ветеранам Великой Отечественной войны и труженикам тыла. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил председатель Совета ветеранов АДП Сергей Архипов.



В Совете ветеранов войны и труда группы компаний «Азово-Донское пароходство» состоят не только ветераны труда, но и девять участников Великой Отечественной войны, один узник фашистских лагерей и 35 тружеников тыла.

«Ко Дню Победы этой категории лиц была оказана материальная помощь. Каждому участнику Великой Отечественной войны и узнику концлагерей выделено 8 тыс. рублей, каждому труженику тыла — 4 тыс. рублей», — рассказал Сергей Архипов.

По его словам, помимо денежных выплат, все 45 человек получили поздравительные открытки, цветы и праздничные

продуктовые наборы стоимостью 1,5 тыс. рублей.

Добавим, что Совет ветеранов АДП был создан в 2005 году и ведет активную работу по экономической защите ветеранов. В частности, расходы Совета ветеранов направлены на материальную помощь бывшим работникам пароходства, включая пенсионеров, ветеранов войны и труда, подарки к Новому году и Дню Победы, а также по случаю других праздничных дат.





С Днем Победы!

Праздник 9 Мая навсегда останется символом освобождения от фашизма. Торжество народа-освободителя далось неизмеримо высокой ценой — миллионами человеческих жизней. Память о героях и жертвах Великой Отечественной войны жива до сих пор: из уст в уста передаются фронтовые истории, бережно хранятся черно-белые фотографии военных лет, свежие цветы лежат у военных мемориалов, горит Вечный огонь...

От всей души желаем, чтобы эхо войны было живо только в семейных преданиях и исторических хрониках! Пусть никогда не повторится страшная трагедия, выпавшая на долю нашего Отечества!

Счастья, мира, здоровья и благополучия вашим семьям!

С праздником Великой Победы!

Редакция газеты «Водный транспорт Дон».



Все для фронта, все для Победы!

Великая Отечественная война разразилась внезапно, враг стремительно пробирался в глубь Советского Союза. Мобилизация населения и предприятий проводилась в кратчайшие сроки, ведь промедление было смерти подобно. Доно-Кубанское пароходство мгновенно отреагировало на брошенный вызов.

Навигация 1941 года началась несколько позже обычного — в апреле. Зима была затяжной, Дон долго освобождался ото льда. Но уже в начале мая грузовые и пассажирские суда из ростовского порта шли строго по графику. Навигация набирала обороты.

Воскресный день 22 июня 1941 года тысячи жителей и гостей Ростова и Краснодара посвятили экскурсионным и туристическим прогулкам по Дону и Кубани. Рано утром пассажирские суда Доно-Кубанского пароходства, украшенные флагами и транспарантами, вышли в запланированные рейсы. Но в полдень их движение прекратилось. По радио объявили о вероломном нападении фашистской Германии на Советский Союз.

Начавшаяся война поставила перед речниками Дона и Кубани новые сложные задачи. Уже на следующий день пассажирские суда приступили к перевозке военнослужащих на призывные пункты. Флот, причалы, водные пути не были готовы к столь

массовым воинским перевозкам.

Приближение фронта боевых действий к Дону радикально изменило условия судоходства и эксплуатации речного транспорта в бассейне. Необходимо было максимально эффективно использовать для военных целей флот Доно-Кубанского пароходства: 175 самоходных и 320 несамоходных судов, 110 газоходов и мотокатеров, свыше 100 единиц служебно-вспомогательного и технического флота.

Некоторые буксиры и баржи, мелкие несамоходные суда были переданы Азовской военной флотилии и Черноморскому морскому пароходству. Пассажирский флот не мог справиться с массовыми военными перевозками. В короткий срок пароходство переоборудовало 42 несамоходных судна для перевозки людей.

Новые задачи были поставлены перед судоремонтными предприятиями. Распоряжением Наркомречфлота от 5 июля 1941 года была прекращена закладка новых пароходов, рекомендовалось максимально сократить капитальный



и навигационный ремонт флота. Военные перевозки потребовали подкрепления корпусов барж: зачастую палубы были недостаточно прочны для размещения тяжелых грузов — орудий, танков, автомашин, тракторов.

«Все для фронта, все для Победы!» — под таким патристическим лозунгом развернулась кампания поддержки фронта. Береговые сотрудники и плавостав приносили в фонд обороны ценности, облигации займов и трудовые сбережения. Был организован сбор теплых вещей для фронта, широко развернулось движение доноров, сдававших кровь для раненых бойцов Красной Армии.

Война заставляла работать ударными темпами. По приказу командования срочно был возведен наплавной мост. Одновременно за три дня был выполнен заказ фронта по изготовлению трех паромов для перевозки отходящих советских войск, военной техники и эвакуированных гра-

ждан. Назло ежедневным налетам вражеской авиации рабочие и инженеры выполняли заказы досрочно.

На завод «Красный Дон» взамен призванных на фронт мастеров пришли пенсионеры, которые помогали молодым рабочим быстрее овладеть техникой и профессиональными навыками.

Большую часть работников судоремонтных предприятий перевели на казарменное положение: они находились на рабочих местах круглосуточно, выполняя, помимо непосредственной работы, задачи по противовоздушной обороне предприятий.

На смену ушедшим на фронт мужчинам приходили их жены. Так, на второй месяц войны призывали на фронт шкиперов Пахомова, Бердникова, Якубова, Трифонова, Левичева. У руля стали их жены, и потянулись баржи, ведомые солдатками, в дальние рейсы по Дону, Северскому Донцу и Мангычу. Женщины с честью справлялись с тяжелой мужской работой: часами откачивали воду ручной помпой, конопатили, носили мешки с зерном по скользким трапам, загружали трюмы, ремонтировали флот...

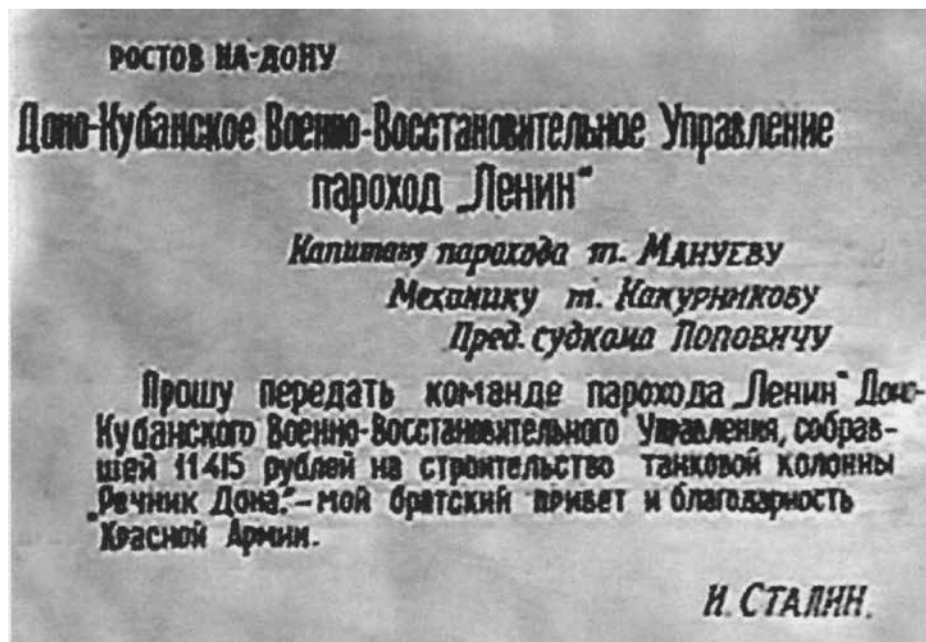
Судоремонтные предприятия занимались не только ремонтом судов Азовской военной флотилии и переоборудованием буксиров в канонерские лодки. На

их плечи лег важный оборонный заказ: изготавливали броневые двери, мины, гранаты, понтоны, полевые кухни и снаряжение для боевых кораблей. Военная продукция промышленных предприятий пароходства составляла более половины их производства.

Завод «Красный Дон» занимался изготовлением фугасных авиационных бомб «ФАБ-100», понтонов для военных мостов, а также крупным ремонтом военных судов. На заводе «Красный флот» выпускали боевые головки и деревянные ящики для снарядов. Оборонные заказы выполняли не только крупные предприятия, но и мелкие мастерские пароходства. Заказы поступали как в централизованном порядке, так и от командования фронтов, армий и даже отдельных воинских частей, находящихся на ближайшей линии фронта.

Первые бомбы посыпались на Ростов в конце лета 1941 года. Бомбили железнодорожный узел и ростовский порт как важнейшие стратегические транспортные объекты. Несмотря на значительные повреждения инфраструктуры, вплоть до вступления фашистов в город порт продолжал работать.

Текст подготовлен с использованием исторических очерков С. Архипова «Власть реки».





«Мы пришли на флот работать!»



Сухогруз «Волго-Дон 5011» ОАО «Донречфлот» в межнавигационный период прошел текущий ремонт с заменой главных двигателей. Корреспондент «Водного транспорта» побывала на борту, когда на судне проводилась наладка главных двигателей перед выходом в первый рейс 2014 года.

Сухоходная компания Донречфлот повышенное внимание уделяет вопросам безопасности и большой объем средств направляет на ремонт флота. В частности, этой зимой запущена программа расширенных ремонтов, особый контроль осуществляется за качеством запчастей. «Мы нацелены на то, что в течение навигации никаких эксцессов, связанных с техническим состоянием судов, быть не должно», — подчеркивает генеральный директор ОАО «Донречфлот» Василий Филиппович.

Главные двигатели «Волго-Дона 5011» выработали свой ресурс, поэтому в межнавигационный период 2013–2014 годов компания произвела их замену. Ремонтные работы производились на мощностях Аксайского филиала ОАО «Донречфлот».

«Сегодня ходовые испытания, по месту будем крутиться, до завтра еще стоим, а потом пойдём на Александровский рейд и на погрузку в Усть-Донецкий порт, — рассказывает капитан теплохода Василий Васильевич Корбак. — Первый рейс нам ор-

ганизовали короткий, чтобы наладить, настроить все системы, из Усть-Донецка в порт Кавказ. А потом уже и на Волгу пойдём!»

В прошлом, 2013, году «Волго-Дон 5011» преимущественно возил зерно из Ростова-на-Дону и Багаевской в Керченский пролив, на рейд порта Кавказ. Работали и на маршруте «Керчь — Березники — Соликамск — Усть-Донецк», несколько рейсов сделали с серой. Экипаж сухогруза в полном составе уже на борту и соскучился по работе. Высший командный состав на судне постоянный. Капитан Василий Корбак принял судно 1 января 2012 года. Василий Васильевич — многопрофильный специалист: его судоводительское и судомеханическое образование подтверждено внушительным опытом работы по обеим специальностям.

Вместе с братом-двойняшкой Иваном Васильевичем он начал флотскую карьеру в 1992 году. Распался Советский Союз, на Украине, где жили братья, работы не было. «Сосед из бывших моряков рассказывал о плаваниях, в этом была какая-то флотская

романтика», — вспоминает капитан Корбак. Увидели объявление о наборе плавсостава в сухоходную компанию «Донречфлот» и решили попробовать, да так и остались на флоте.

Начинали братья матросами вместе, а потом выбрали разные специализации, и на некоторое время их пути разошлись. Василий Васильевич пошел по штурманской линии, закончил судоводительское отделение РПУ, а Иван Васильевич — судомеханическое, работал механиком.

Потом, когда на флоте началось разделение профессий, Василий Корбак решил стать механиком, окончил судомеханическое отделение, вырос до старшего механика и шесть лет проработал в этой должности. И тут предложили возглавить «Волго-Дон 5011». Он согласился, а в помощь себе по механической части подтянул брата. Иван Васильевич с 2012 года работал вторым механиком на судне, а в этом году стал стармехом.

«Не скажу, что с родственниками работать легче. Но мы двойняшки, привыкли быть вместе. Конечно, иногда ругаемся,

каждый отстаивает свою точку зрения, но это нормальные рабочие моменты. Зато я могу полностью ему доверить любое ответственное задание, даже если это не его заведование. Это очень важная поддержка», — отмечает капитан сухогруза.

Братья работают в «Донречфлоте» с самого основания компании и по-настоящему преданы своему делу. «Отдыхать, гулять — это не мой стиль. Мы круглогодично в плаваниях, привыкли работать. Вся жизнь здесь. И скучать не приходится!» — говорит капитан.

Опытный штурман — старпом Иван Николаевич Рязанцев — работает на «Волго-Доне 5011» с прошлого года. «Хороший судоводитель», — рассказывает о старшем помощнике Василий Корбак. — У него огромный опыт, он всю жизнь проработал на судах типа «Волго-Дон», очень хорошо знает эти проекты, отлично маневрирует».

Река требует особого штурманского внимания, концентрации и знания лоции. Капитан Корбак — речник, что называется, до мозга костей. Ему нравится, что судно и в море выходит, но в родное — Азовское. Он работал на заграничном флоте, но там психологически тяжелее, чувствуется оторванность от родных берегов. «Мне нравится такая специфика работы, когда по большей части на реке, но с выходом в Азовское море. Конечно, река обязывает к особому вниманию и концентрации, нужно очень внимательно относиться ко всем судоводительским нюансам: это и узость, и перекаты... Важно уметь маневрировать и следить за движением судна. Сейчас старпом опытный, я могу спокойнее относиться к этим моментам», — рассказывает капитан «Волго-Дона 5011».

Второй помощник капитана Евгений Пекшин пришел только в этом году, ему еще предстоит влиться в коллектив сухогруза, как и второму механику Леониду Васильевичу Беляеву, и третьему механику Сергею Бондаренко.

Боцман Валерий Павлович Мельников в «Донречфлоте» работает давно, на «Волго-Доне 5011» с 2013 года. Ему на подмогу пришли молодые матросы — практиканты Владимир Шот, Андрей Антонов, Николай Величко. «Рабочие руки на судне всегда нужны. На теплоходе ребята заново обучаются профессии. Хвастаться не хочу, но у меня



были три практиканта, которые из года в год приходили на практику именно ко мне, с некоторыми до сих пор связь поддерживаю», — отмечает Василий Корбак.

Кухней на борту заведует Наталья Петровна Чапская: готовит вкусно и с душой, ведь для речника хорошее питание — залог успешной работы.

Успехами «Волго-Дон 5011» действительно может похвастаться: капитан Василий Корбак по итогам прошлого года был признан лучшим в сухоходной компании «Донречфлот». Надо сказать, что к почетным званиям и регалиям Василий Васильевич относится снисходительно: «Как таковой гонки нет, нет стремления кого-то обойти, победить. Но если мы выходим рейс, то простое у нас практически не бывает. А что стоять-то, если надо работать? Мы пришли на флот работать! От выполнения плана и простоя зависит в том числе и наша зарплата. Мы выполняем свои обязанности, для этого и пришли!»

На теплоходе Василий Васильевич всегда сосредоточен, прислушивается к работе двигателей, следит за ходом ремонтных работ. «Вот мы уже практически готовы идти в рейс, а я езжу домой отсыпаться. На теплоходе капитан всегда должен быть начеку. Здесь не могу отдыхать, автоматически ощущаю себя на работе, хотя по факту можно было бы расслабиться, ведь ничего еще не работает», — признается капитан.

На базе Аксайского филиала ОАО «Донречфлот» на «Волго-Доне 5011» был проведен большой объем работ, наладка главных двигателей подходит к концу, предстоит только навести порядок на судне — и можно двигаться в путь... Экипаж соскучился по работе и готов к новым плаваниям. А где есть усердный ежедневный труд, непременно будет и результат!



Мирное плавание

Курсанты института водного транспорта им. Г. Я. Седова вернулись в Ростов-на-Дону после учебной практики на паруснике «Мир».

Практику на «Мире» прошли 90 курсантов судоводительского отделения морского колледжа и 20 курсантов инженерно-механического факультета морского транспорта института им. Г. Я. Седова.

Посадка на борт состоялась 3 марта. Учебное плавание продлилось около двух месяцев. Практиканты на учебном трехмачтовом паруснике «Мир» посетили Адлер и Сочи во время проведения зимних Паралимпийских

игр-2014, а затем отправились через Босфор в греческие порты.

«Все будоражило, особенно когда в первый раз залазили на эти реи. Высота такая! Боцман грамотно нас учил, постепенно высоту набирали, а потом привыкли, и уже страшно не было!» — делится впечатлениями курсант третьего курса морского колледжа Юрий Антохин. По его словам, на паруснике происходит более глубокое знакомство с морским делом, морской культурой.

Познакомиться с морской культурой поближе удалось не только курсантам: в портах захода парусник неизменно вызывал интерес у туристов и местных жителей, для которых были организованы экскурсии на судно.



«Шофкет Алекперова» спущен на воду

Седьмой танкер проекта RST22M «Шофкет Алекперова», строящийся для группы компаний Палмали, 30 апреля спущен на воду на верфи Besiktas Shipyard.

Всего в серии RST22M должно быть построено четырнадцать судов (плюс пять в опционе). Заказ распределен по различным предприятиям: семь (плюс опцион пять) судов проекта RST22M строятся на верфи Turkter shipyard в Тузле (TURKTER TERSANE VE DENIZCILIK ISLETMELERI A.S.) и верфи Armada Shipyard в Измите. Верфь, входящая в состав группы Палмали, Armada Shipyard с 11 апреля 2014 года осуществляет резку металла для головного судна проекта RST22M (строительный 001). Срок поставки первого танкера на новом заводе — май 2015 года. После запуска в работу двух танкеров проекта RST22M завод приступит к строительству совершенно новой серии танкеров «Волго-Дон макс» класса проекта RST12 с усиленной речной функцией, но с сохранением известных

решений «Армад», включая применение полноповоротных винтов — рулевых колонок. Таким образом, предполагается, что будет построено для группы компаний Палмали четырнадцать (плюс пять в опционе) танкеров «Волго-Дон макс» класса типа «Новая Армада» проекта RST22M. Судна этой третьей серии являются логическим продолжением танкеров проекта 005RST01, известных как «Армады» первой серии, ранее спроектированных Морским инженерным бюро для группы компаний «Палмали» и построенных на верфях «SELAN» и «ADA» в Тузле (Турция) в 2002–2006 годах, и модификацией второй серии танкеров проекта RST22, строившихся нижегородским заводом «Красное Сормово» в 2008–2009 годах. Всего ранее было построено десять судов типа «Армада» проек-



та 005RST01 и семь судов типа «Новая Армада» проекта RST22 (из них для Палмали — пять). Двадцать один танкер типа «Армада» первой серии и типа «Новая Армада» второй и третьей серии успешно эксплуатируются Палмали на смешанных река-

речных портов мазута, дизельного топлива, других нефтепродуктов и растительных масел, а также на морских перевозках в Каспийском, Черном, Средиземном, Балтийском и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ПЛАНЫ ДЛЯ ССЗ «ЗАЛИВ» (КЕРЧЬ)

Минпромторг обсуждает с «Совкомфлотом», «Газпромом» и «Новатэком» возможность строительства танкеров-газовозов ледового класса, в том числе на судостроительном заводе «Залив» в Керчи (Крым).

Речь идет о строительстве флота для перевозок сжиженного газа (СПГ) с арктических месторождений России и из порта Сабетта.

Также в министерстве обсуждают возможности загрузки других судостроительных предприятий Крыма — загрузки верфей «Море» (Феодосия), «Севастопольской морской завод» и «Морской индустриальный комплекс» (Севастополь).

ХАБАРОВСКИЙ ССЗ РАССЧИТЫВАЕТ НА ДОПЗАКАЗЫ

Правительство РФ окажет содействие «Хабаровскому судостроительному заводу» в получении дополнительных заказов. Об этом сообщил председатель правительства Дмитрий Медведев в ходе визита на предприятие.

По словам руководства предприятия, завод на данный момент загружен лишь на 18–20% от своих производственных мощностей. В двух эллингах общей площадью 68 тыс. кв. м осуществляется постройка судов водоизмещением до 3,5 тыс. тонн. Возможно одновременное строительство до 20 кораблей и судов.

АМУРСКИЕ ВЕРФИ ПОСТРОЯТ ДНОУГЛУБИТЕЛЬ- НУЮ ТЕХНИКУ

Амурские верфи построят дноуглубительную технику. Морская коллегия при правительстве России поддержала идею размещения на амурских верфях заказа на создание дноуглубительной техники. Об этом говорится в сообщении на личном блоге заместителя председателя правительства России, главы Морской коллегии Дмитрия Rogozina.

Заседание Морколлегии состоялось 17 апреля в Комсомольске-на-Амуре. Основным вопросом в повестке дня было состояние судостроительной промышленности Дальневосточного региона России. Rogozin поручил ускорить реализацию инвестиционных проектов по развитию и реконструкции верфей, решить вопросы с накопившейся задолженностью предприятий и обеспечить заводы как военными, так и гражданскими заказами.

«САХАЛИН ЭНЕРДЖИ» И «СОВКОМФЛОТ» ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО 4 СУДОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Компания «Сахалин Энерджи Инвестмент Компани Лтд.» («Сахалин Энерджи») и группа компаний Совкомфлот в лице ООО «Совкомфлот Шельф» («СКФ Шельф») подписали документы о строительстве четырех судов обеспечения для проекта «Сахалин-2».

Законтрактованная выручка «Совкомфлота» по заключенным соглашениям составляет более \$2 млрд. Контракт на строительство судов заключен с верфью Arctech — совместным предприятием ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» и STX Finland, корпусные конструкции будут изготовлены на «Выборгском судостроительном заводе».

Весенняя серия МССЗ

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (ОАО «МССЗ») 30 апреля 2014 года спустил на воду последний катер из серии обстановочных судов проекта 3050, построенный на предприятии.

Судно построено для ФБУ «Администрация Волго-Дон» в рамках программы обновления обслуживаемого флота.

Серия из 27 современных обстановочных судов строится по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта для предприятий, обслуживающих внутренние водные пути. Обстановочные суда предназначены для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, а также для контроля глубин судового хода на всех реках России.

На Московском судостроительном и судоремонтном заводе размещено три четверти от всего объема заказов на строительство обстановочных судов (проектов 3050, 3050.1 и 3052), предусмотренных в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России на период 2010–2015 гг.».

Несколькими днями ранее на предприятии состоялся спуск на воду обстановочного судна для ФГУП «Канал им. Москвы».

Параллельно на предприятии уже построенные суда были



даны заказчиком. Так, 23 апреля госкомиссия приняла судно «Орлан» для ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация». В начале мая на площадке ООО «Самусьский ССРЗ», выполняющего функции главного субподрядчика

ОАО «МССЗ», состоялась сдача государственной комиссии трех обстановочных судов проекта 3050 «Саджа», «Путейский-201» и «Путейский-103» для ФБУ «Администрация Обского БВП» и ФБУ «Енисейречтранс».

Красноярская верфь спустила на воду баржу-площадку

Красноярская судостроительная верфь спустила на воду новое самоходное судно — пятую баржу-площадку проекта 1960 (серийный номер «БП-3005») максимальной грузоподъемностью 3 тыс. тонн.

Судно построено по заказу ОАО «Енисейское речное пароходство» (ОАО «ЕРП») и предназначено для перевозки грузов открытого хранения (песок, лес, уголь, минерально-строительные материалы), а также автотехники, оборудования, контейнеров. Первое судно

этого проекта было построено в 2011 году. Стоимость судна составляет порядка 60 млн руб.

Отмечается, что самоходные баржи подвержены максимальному износу в условиях тяжелой судоходной обстановки и маловодности на сибирских реках.

Программа обновления флота



включает в себя модернизацию и строительство флота Енисейского пароходства с целью сохранения и дальнейшего увеличения тоннажа, позволяющего гарантировать

100-процентное выполнение объемов перевозок.

Баржа прошла все гидрологические испытания и на днях будет предъявлена Речному Регистру.

Черноморская регата

Соревнования объединили 1500 моряков

Начало на стр. 1



Генеральным партнером регаты Ust-Luga Cup выступит ОАО «Ростерминалуголь»

Генеральным партнером регаты Ust-Luga Cup традиционно выступит ОАО «Ростерминалуголь» (Ленинградская область). Это крупнейший на северо-западе России морской угольный терминал, стабильно демонстрирующий высокие производственные показатели (грузооборот терминала по итогам 2013 года составил 14,7 млн тонн), который третий год подряд не только организационно поддерживает регату, но и выставляет в гонку сильную команду, состоящую из сотрудников терминала, умеющую побеждать. Так, в 2012 году команда ОАО «Ростерминалуголь» заня-

ла первое место в регате Ust-Luga Cup, в 2013 году команда стала серебряным призером гонки.

«Ростерминалуголь — первый терминал, открывший работу порта Усть-Луга 11 лет назад. Поэтому компания и в регате Ust-Luga Cup всегда стремится быть первой, что с благодарностью отмечает оргкомитет регаты, — говорит исполнительный директор автономной некоммерческой организации «Балтийская регата Ust-Luga Cup» Александр Алиев. — Ростерминалуголь не просто партнер, это один из самых активных участников Ust-Luga Cup».

СПРАВКА:

Проект Ust-Luga Cup проводится при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Всероссийской Федерации парусного спорта.

Впервые регата «Кубок Усть-Луги» (Ust-Luga Cup) состоялась в июне 2012 года и была приурочена к 10-летию Морского торгового порта Усть-Луга. Успешное проведение регаты стало заметным событием не только в мире парусного спорта, но и среди деловой общественности и представителей СМИ. По результатам проведения регаты, а также учитывая большой интерес к дальнейшему развитию проекта общественности и участников портового бизнеса как в России, так и за рубежом, принято решение о придании регате статуса ежегодной.

Регата «Кубок Усть-Луги 2014» (Ust-Luga Cup 2014) пройдет с 1 по 11 июня 2014 года по уже опробованному маршруту: от Стокгольма (Швеция) до Санкт-Петербурга (Россия), с заходами в Мариенхам (Финляндия) и Таллинн (Эстония). Участников и гостей регаты ждут красивые стоянки в живописных маринах шведских и финских островов, а также красочное финальное шоу с парадом парусов по Неве и торжественной церемонией награждения победителей у стен Петропавловской крепости.

Общая организация регаты возложена на автономную некоммерческую организацию «Балтийская регата Ust-Luga Cup». Технический организатор — Motor Boat & Yachting Russia. Пресс-центр регаты — ИАА «ПортНьюс».

ГАЗПРОМНЕФТЬ МАРИН БУНКЕР

НАША ГЕОГРАФИЯ



Высококачественное судовое топливо стандарта ISO 8217:2010.

Гибкая система ценообразования.

Контроль качества от нефтеперерабатывающего завода до конечного потребителя.

Сертификация по стандарту ISO 9001:2008. Область сертификации РЕАЛИЗАЦИЯ НЕФТЕПРОДУКТОВ НА БУНКЕРНОМ РЫНКЕ.

Газпромнефть Марин Бункер

Тел.: +7 (812) 449-49-70
Факс: +7 (812) 449-46-28
E-mail: marinebunker@spb.gazprom-neft.ru, bunkers@spb.gazprom-neft.ru
www.marinebunker.gazprom-neft.ru



Россия, 199106, г. Санкт-Петербург, В.О., Большой проспект, д. 80, лит. Р