

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.



№6 (12927)

Выходит один раз в месяц
15 июня 2013 года

ТРЕБОВАНИЯ ОТЛОЖЕНЫ

На прошедшей 65-й сессии Комитета по защите морской среды (КЗМС) Международной морской организации (ИМО) российская делегация добилась переноса вступления в силу требований Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ к судам, эксплуатирующимся в районе контроля выбросов окислов азота (NECA).

В соответствии с положениями Правила 13 пересмотренного Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ статус района NECA предполагает, что все суда, построенные после 1 января 2016 г. и эксплуатирующиеся в таком районе, должны иметь дизельные установки, отвечающие более жестким стандартам — стандартам Уровня III.

На КЗМС рассмотрен финальный отчет корреспондентской группы по «Обзору состояния технологических разработок в области осуществления стандартов Уровня III по выбросам NOx с судов в рамках Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ».

Российская делегация, возглавляемая директором Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Константином Пальниковым, представила замечания к отчету корреспондентской группы и привела убедительные доводы, что единственная, имеющаяся в настоящее время на рынке технология, которая может обеспечить соответствие обсуждаемым стандартам, — SCR-технология (технология селективного каталитического восстановления окислов азота аммиаком, выделяющимся при термическом разложении водного раствора мочевины), имеет существенные недостатки. Российская делегация выступила с предложением о переносе даты вступления в силу требований на 5 лет.

В целом при обсуждении отчета корреспондентской группы российскую позицию поддержали Польша, Латвия, Греция, Турция, Тувалу, Индонезия, Мальта, Саудовская Аравия, Либерия, Украина, Индия, Китай, Багамы, Аргентина, Вануату, Эстония, Кипр, ост. Кука и Международная палата судоходства. Выводы, сделанные корреспондентской группой, получили поддержку Японии, Швеции, Канады, США, Германии, Франции, Австралии, Италии, Кореи, Норвегии, Дании, Финляндии, Великобритании и Коалиции чистого судоходства.

В межсессионный период Секретариат ИМО подготовит и направит на рассмотрение членам организации соответствующие поправки к Правилам 13.2.2 и 13.5 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ. Проекты поправок будут представлены для принятия на 66-й сессии КЗМС весной 2014 г.

Делегация США выступила с заявлением о необходимости сохранения сроков вступления в силу требований Уровня III для уже назначенных районов NECA — Североамериканского района и района Карибского моря Соединенных Штатов. США представит в ИМО проект соответствующих изъятий на следующую сессию КЗМС.

Речной туризм в фаворе



Спрос на речные круизы в России в этом году значительно возрос. Причина позитивной динамики кроется как в изменении федерального законодательства, ужесточившего порядок проверки речных судов, так и в модернизации пассажирских теплоходов, улучшении качества сервисных услуг, предоставляемых российским и зарубежным туристам на борту судна.



О том, что сделано российскими операторами речного круизного рынка для повышения привлекательности отрасли, газете «Водный транспорт» рассказали руководители двух крупнейших пассажирских компаний — генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» (оператор — «Мостурфлот») Константин Анисимов (справа) и Управляющий директор ООО «ВодоходЪ» Александр Трофимов (слева).



«Водный транспорт»: — Наблюдаете ли Вы возвращение спроса на пассажирские речные туристические маршруты после прошлогоднего спада продаж? Можно ли сказать, что имиджевые последствия для отрасли после трагедии т/х «Булгария» преодолены?

А. Трофимов: — Прежде всего, мы говорим не о прошлогоднем, а о позапрошлом спаде, ведь туристический поток у судоходных компаний резко снизился незамедлительно после происшествия 2011 года. Другое дело, что в «ВодоходЪ» последствия были не столь заметны: наши туристы предпочитают приобретать путевки заблаговременно, поэтому, по итогам той навигации, потери были не столь велики. А вот 2012 год — и это признают абсолютно все участники рынка — выдался очень тяжелым. Преданные любители речного туризма, постоянные клиенты, которые что-то понимают в вопросах безопасности и знают, кто из перевозчиков ответственно подходит к вопросу ее обеспечения, приобретали путевки без всяких сомнений, а вот спрос со стороны массового потребителя, напуганного истерией в СМИ, действительно сократился на порядок.

Сейчас, на мой взгляд, популярность круизного туризма

снова пошла вверх, однако полностью имиджевые последствия не преодолены. Показательный пример: если раньше мои коллеги, работающие в смежных областях, обращаясь за советом в выборе круиза, уточняли, какой из 26 наших теплоходов «более комфортабельный», то теперь — какой «более безопасный».

К. Анисимов: — Действительно, в этом году наблюдается заметное повышение спроса на отечественном круизном рынке и увеличение глубины продаж. По сравнению с прошлым годом этот рост составил примерно 40%. Эта тенденция сохранится сначала продаж (сентябрь 2012 г.) до сегодняшнего дня.

Интересен анализ роста спроса по отдельным теплоходам компании «Мостурфлот», работающим с российскими туристами. Продажи кают на теплоходе «Михаил Булгаков» выросли по сравнению с прошлым годом на 124%, на теплоходе «Сергей Есенин» — на 84%, «Сергей Образцов» — на 40% и «И.А. Крылов» — на 30%. Видно и оживление продаж через агентскую сеть — рост примерно 15%.

Нам приятно, что первыми покупателями круизов традиционно являются постоянные клиенты компаний. Благодаря им глубина продаж держится на хорошем уровне.

«Водный транспорт»: — Какова динамика продаж туров у компании «ВодоходЪ» в этом году по сравнению с 2012 и 2011 годами?

А. Трофимов: — Динамика предварительных продаж из года в год у нас позитивная. Причина в целенаправленной и неизменной ценовой политике «ВодоходЪ», которую можно сформулировать так: «чем раньше, тем дешевле». Со дня основания компании мы ни разу не выходили на рынок со «специальными предложениями», «горящими турами» и прочими атрибутами упадка отрасли. Наш постоянный клиент, приобретающий тур за год до его начала, полностью уверен в том, что, во-первых, потом путевка однозначно будет стоить дороже, а во-вторых — что этот тур обязательно состоится. В результате 30% всех путевок на предстоящую навигацию мы продаем еще до Нового года. В 2013 году рост количества предварительных продаж составил, по состоянию на 29 апреля — то есть начало навигации — порядка 34% к уровню 2012 года, а на наших «флагманских» судах в Московском регионе, чьи рейсы ориентированы на постоянных клиентов, к этому времени уже было продано порядка 70% всех путевок на всю навигацию.

Более того, и это не может не радовать, в эту навигацию мы

отмечаем увеличение спроса со стороны массового потребителя. Об этом, в частности, свидетельствует неплохая для весны загрузка непродолжительных круизов «выходного дня», особенно в Северо-западном регионе (рейсы из Петербурга на Валаам).

Все это позволяет нам надеяться на то, что отрасль встала на путь восстановления.

«Водный транспорт»: — Какие направления в этом году самые популярные у «Мостурфлота»?

К. Анисимов: — В этом году в лидерах оказались круизы по маршруту Москва — Санкт-Петербург — Москва с заходом на острова, а также направление Москва — Соловецкие острова — Москва, Москва — Пермь — Москва, так называемая «московская кругосветка» и круизы по реке Ока.

Очень активный спрос на речные круизы в этом году был в период майских праздников. Семь теплоходов компании совершили 11 праздничных рейсов практически со 100% загрузкой.

«Водный транспорт»: — Что сделано судоходными компаниями для повышения привлекательности пассажирских перевозок?

А. Трофимов: — Нами были предприняты наиболее очевидные и простые, но оттого не менее эффективные меры: взвешенный подход к ценообразованию и продуманная политика в области безопасности судоходства. Проще говоря, с 2011 года и по сей день мы не повышали цены на путевки и вводили дополнительный комплекс мер по обеспечению безопасности.

Окончание на стр. 2

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ЮБИЛЕЙНАЯ НАВИГАЦИЯ

В Беломорско-Онежском бассейне внутренних водных путей состоялось открытие 80-й юбилейной, навигации 2013 года. Как указано в сообщении Росморречфлота, в открытии приняли участие представители Росморречфлота, работники Администрации Беломорско-Онежского бассейна внутренних водных путей, руководители подведомственных администраций бассейнов внутренних водных путей, а также представители Республики Карелия.

МИЛЛИОН ТОНН ПО ВОДЕ

Торжественная церемония открытия летней навигации ОАО «Иртышское пароходство» состоялась в Омске на берегу реки Иртыш. Как сообщил генеральный директор пароходства Иван Яновский, это будет 167-я навигация пароходства.

В 2013 году пароходство будет оперировать флотом из 200 судов. Ожидается, что объем перевозок сухих и наливных грузов может составить около 1 млн тонн.

ОСЕТРОВСКИЙ РЕЧПОРТ
СТАЛ ПЕРВЫМ

ОАО «Осетровский речной порт» (ОРП) первым в Ленском бассейне открыло навигацию 2013 года. 15 мая грузовое судно ОРП «СОТ-1126» по реке Лена пришло из Усть-Кута (Иркутская область) в пос. Витим (Республика Саха (Якутия)). Навигация началась в тот же день, что и в прошлом году, — 11 мая.

Первые грузы, перевозимые портом, предназначены для ОАО «Сургутнефтегаз».

ГРУЗЫ ДЛЯ КРАЙНЕГО
СЕВЕРА И ЗАПОЛЯРЬЯ

Енисейское речное пароходство (ЕРП) в навигацию 2013 года доставит 95% объема всех социальнозначимых грузов для отдаленных территорий Крайнего Севера и Заполярья. Первый караван с грузами для Эвенкии в середине мая отправился на реку Подкаменная Тунгуска.

Всего силами Енисейского пароходства для Эвенкии будет перевезено около 45 тысяч тонн грузов, в том числе нефтеналива 30 тыс. тонн и 14,7 тыс. тонн сухогрузов. Об этом сообщает пресс-служба ЕРП.

Только на Подкаменную Тунгуску пойдет 34 ед. флота, из них 14 буксировщиков, 12 несамоходных барж, 4 самоходных сухогрузных теплохода и 4 танкера. После завершения завоза на Подкаменной Тунгуске, в двадцатых числах мая, флот ЕРП отправится на Нижнюю Тунгуску.

Нижняя Тунгуска относится к числу рек, трудных для судоходства. В этом году навигация на этом притоке началась почти на 3 недели раньше.

В КОРЯЖМЕ ОТКРЫЛАСЬ
ЛЕСНАЯ НАВИГАЦИЯ

Лесной филиал группы «Илим» в Коряжме (Архангельская область) открыл сезон «большой навигации». В этом году по воде будет доставлено до 220 тыс. куб. м древесины, что примерно на 33% ниже прошлогодних показателей. Такая динамика связана с пуском новой автодороги, благодаря чему часть древесины, ранее поставлявшейся водным путем, теперь будет круглогодично доставляться автомобильным транспортом.

В навигацию планируется задействовать около 20 ед. собственного и привлеченного флота.

ЛОРП открыло навигацию

ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП) открыло навигацию 9 мая. В этот день из Киренска после зимнего отстоя вышел в рейс первый танкер «ТО-1553».

По плану, компания в мае-июне занимается доставкой грузов в пункты рек Амга, Вилюй, Марха и в пункты реки Лена. Для завоза привлечено около 70 ед. транспортных средств. Это сухогрузные и нефтеналивные суда, буксирные теплоходы и плавучие краны.

Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе компании, в навигацию-2013 ЛОРП увеличило количество флота на 29% (на 22 ед.) к уровню 2012 года — до 76 ед.

Всего же в навигацию 2013 года в Якутии будет задействовано более 700 ед. флота, в том числе 77 ед. порталной и плавучей механизации. Как сообщила пресс-служба правительства региона, в эксплуатацию введено уже более 460 ед. флота и порталной механизации, основная часть судоремонтных работ завершена.

В текущую навигацию плановый объем завоза жизнеобеспечивающих грузов в Якутию составляет 1 млн 769,8 тыс. тонн грузов, что на 7% больше плана 2012 года. По реке Амга планируется завезти 30 тыс. тонн (+2%), по Вилюю — 282,6 тыс. тонн (+145%, что обусловлено перевозкой 174 тыс. тонн щебня для дорожных работ), по Яне — 137,1 тыс. тонн (-15%), по Индигирке — 55,5 тыс. тонн (-19%), по Колыме — 89 тыс. тонн (-33%), по Анабару — 50,7 тыс. тонн (+13%), по Алдану — 86,4 тыс. тонн (-28%, по Лене — 1 млн 38,2 тыс. тонн (-3%).

Всего будет перевезено 359,4 тыс. тонн угля, 142,1 тыс. тонн нефти, 188,4 тыс. тонн различных стройматериалов, 593 тыс. тонн светлых нефтепродуктов и 441,4 тыс. тонн продукции производственно-технического назначения.

Завоз из-за пределов республики составит 1 млн 69,2 тыс. тонн. Компания «Алмазы Анабара» планирует привезти по Севморпути из Архангельска 15,2 тыс. тонн грузов для собственных нужд. В том числе 9,4 тыс. тонн нефтепродуктов и 5,8 тыс. тонн продукции производственно-технического назначения.

ОАО «Ленское объединенное

речное пароходство» является единственной транспортной компанией в арктических районах Республики Саха (Якутия). Выполняет пассажирские и грузовые перевозки на внутренних речных и морских путях. На балансе пароходства находятся более 350 грузовых, буксирных, пассажирских и вспомогательных судов общей грузоподъемностью 450 тыс. тонн.



Речной туризм в фаворе

(Окончание, начало на стр. 1)

Фактически стоимость туров «Водохода» осталась на уровне 2011 года, цена не индексировалась даже на официальную величину инфляции, и это при том, что себестоимость нашего турпродукта выросла куда больше этой величины, взяв хотя бы стоимость топлива. Однако мы сознательно брали на себя эти расходы, понимая, что в долгосрочной перспективе окажемся в более выигрышной ситуации.

Что касается безопасности, то без ложной скромности могу сказать, что «Водоход» сегодня является самым дисциплинированным и ответственным речным перевозчиком. Еще в сентябре 2012 года мы, первые среди всех российских круизных компаний на добровольной основе получили Документ Соответствия Компании, подтверждающий соответствие разработанной нами Системы Управления Безопасностью (СУБ) нормам Международного Кодекса по Управлению Безопасностью (МКУБ); документ выдан Российским Морским регистром и действует до 2017 года.

Заключены договоры обязательного страхования гражданской ответственности туроператора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору о реализации туристского продукта; обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.

К. Анисимов: — Прежде всего, мы ввели концептуально новые объекты размещения речных туристов (теплоходы «А. Грин», «Кн. Виктория», «М. Булгаков»). И в связи с этим вышли в новую, свободную нишу речного рынка. Уже сейчас наблюдается повышение спроса: майские круизы выкуплены в первую очередь на эти теплоходы. Так, на судне «М. Булгаков» в 2013 году новые каюты с балконами выкуплены на 50–100% по отдельным рейсам, причем их стоимость выше

стандартных (средняя палуба) на 60% и составляет в разгар сезона 9200 руб. в день на человека.

С 2010 года ведется целенаправленная работа по приведению размещения и сервиса на всех теплоходах компании к единому стандарту.

Сегодня можно уже говорить о достигнутых результатах. Пример: оборудование и обслуживание каюты «Люкс» на всех теплоходах компании (работающих на российском рынке) одинаковое, то же можно сказать о всех категориях кают. Это же касается бортового обслуживания: ежедневный информационный лист о программе дня, работа детской комнаты, работа рецепции, методиста и др.

Немаловажным для клиента является простота и скорость оформления путевок. На сайте «Мостурфлота» в 2010 году была запущена программа, позволяющая организовать не только бронирование в режиме «онлайн», но и продажи путевок. В 2013 году будет предложено специальное мобильное приложение «Речные круизы».

«Водный транспорт»: — **Расскажите подробнее о переоборудовании и модернизации теплоходов.**

К. Анисимов: — Каждый год Московское речное пароходство проводит глобальное переоборудование собственных теплоходов. В зимний период 2010–2011 годов были основательно модернизированы и построены 311 кают на теплоходах «Рублев», «Виктория», «Образцов», «Крылов», «Репин». Зимой 2011–2012 годов модернизированы и построены 79 кают («А. Грин», «Крылов»). Зимой 2012–2013 годов модернизированы и построены 50 кают («Булгаков», «Крылов»). Общее количество новых пассажирских кают за три года составило 440 ед., (пассажироместимость — более 880 чел.).

Мы стремимся повышать качество сервиса. Так, например, на теплоходе «М. Булгаков» орга-

низован SPA-салон, сауна, работают массажистки из Таиланда. Большим спросом у туристов пользуется бассейн.

«Водный транспорт»: — **Каким Вы видите будущее пассажирских перевозок на российских реках?**

А. Трофимов: — Однозначный ответ на это вопрос может быть только одним: будущее — за новым судостроением. Да, мы можем переоборудовать и существующие суда: это наиболее очевидный путь, по которому идут все крупные игроки рынка. Таким образом, мы решаем проблему увеличения требований клиентов к уровню комфортабельности средств размещения и перевозки. Однако проблему сокращения количества флота в эксплуатации таким образом не решить. Сегодня очевидно, что большая часть существующих пассажирских теплоходов — речь идет о наиболее старых 2- и 3-палубных судах — в течение ближайших 5–7 лет будут, как это ни прискорбно, выводиться из эксплуатации. Лишнее тому подтверждение — начало навигации 2013 года: многим мелким судовладельцам не удалось своевременно и должным образом подготовить свои теплоходы к навигации, что привело к их недопуску к эксплуатации

и срыву большого числа майских рейсов в различных регионах России. И это, поверьте, невыгодно никому, так как отмена запланированных и проданных рейсов больно ударяет по имиджу отрасли в целом.

Таким образом, у нас есть два пути. Первый — постепенное 2–3-кратное сокращение объемов речных пассажирских перевозок, в результате которого к 2017–2020 годам круизный рынок станет нишевым, ориентированным в первую очередь на высокий ценовой сегмент. Второй: строительство новых теплоходов с высокой пассажироместимостью. Проекты подобных теплоходов разработаны, однако конкретные судостроительные программы можно реализовать только при поддержке государства в силу слишком длительного срока окупаемости пассажирского судна. И в этом смысле программа утилизации ветхих судов, которая сейчас обсуждается в Минтрансе и Минпромторге, мне видится вполне действенным механизмом.

«Водный транспорт»: — **Каков ваш прогноз на этот летний сезон? Будет ли он удачнее 2012 года?**

К. Анисимов: — Уже сейчас видно, что 2013 год обещает быть более удачным, чем 2012, и надеюсь, что и чем 2011 год.





Второе дыхание канала

Пропускная способность Волго-Балта выросла на 10–15%

В результате проведенных в последнее время работ пропускная способность Волго-Балтийского канала выросла на 10–15%. Руководитель агентства Александр Давыденко посетил Вологодский район водных путей Администрации Северо-Двинского бассейна внутренних водных путей, где ознакомился с ходом строительства нового административного здания с газовой котельной модульного типа. Его площадь будет в 2,5 раза больше существующего.

Затем руководитель Росморречфлота ознакомился с ходом реализации первого этапа комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Северо-Двинской шлюзованной системы. В состав проекта входят реконструкция Топорнинского и Кишемского судоходных каналов и заградительных плотин, Кузьминского и двух Вазеринских судоходных каналов, замена трех понтонных переправ и ремонтных ворот шлюза №2. Помимо этого на СГТС бассейна идет реализация Комплексной программы обеспе-

чения безопасности населения на транспорте.

Также он осмотрел гидротехнические сооружения Вытегорской лестницы Волго-Балтийского водного пути, ознакомился с ходом реконструкции пришлюзовых и межшлюзовых причальных сооружений Вытегорского района гидросооружений и судоходства и посетил шлюзы №4 и №5. В ходе посещения шлюза №5 А. Давыденко ознакомился с результатами реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

После этого в Вытегре руководитель Росморречфлота провел

встречу с трудовым коллективом Вытегорского района гидросооружений Администрации Волго-Балтийского бассейна водных путей. В ходе встречи руководитель Администрации Волго-Балтийского бассейна В. Николаев отчитался о проделанной работе. В рамках реализации комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути ликвидируются отдельные лимитирующие участки пути: проводятся масштабные дноуглубительные работы, реконструкция дамб, в результате чего на нескольких участках открыто двустороннее движение

судов. С 2010 года ведутся берегоукрепительные работы, уже укреплено 30 из 45 км берега. Все работы на этом участке планируются завершить в 2013 году, и там тоже будет открыто двустороннее движение судов.

На Вытегорской лестнице заменены нижние основные ворота на шлюзах №№ 1-6, отремонтировано 156 швартовых устройств. Реконструированы каналы между шлюзами №№ 3, 4 и 5.

В 2012 году реконструирована причальная стенка в верхнем и нижнем бьефе шлюза №2, причал в верхнем бьефе шлюза №5, а также Ковжская плотина.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ГОД БЕЗ ДИВИДЕНДОВ

Акционеры ОАО «СЗП» в ходе годового общего собрания решили не объявлять и не выплачивать дивиденды по размещенным акциям за 2012 год.

По итогам голосования был избран Совет директоров ОАО «Северо-Западное пароходство» в составе: Р. Д. Багаутдинов, Б. В. Васильев, А. Н. Выговский, В. В. Касьяненко, Д. В. Лисин, П. П. Олейник, И. П. Федоров и ревизионная комиссия, в которую вошли: И. А. Кельцева, Т. В. Ярема, О. Г. Коваленко.

ПРИБЫЛЬ «ВОЛЖСКОГО ПАРХОДСТВА» ВОЗРОСЛА

Чистая прибыль ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) по итогам 2012 года выросла на 15,1% в сравнении с показателем 2012 года — до 707 млн 673 тыс. руб., выручка снизилась на 3,5% — до 4 млрд 797 млн 949 тыс. руб. Как указано в материалах компании, выручка в I квартале 2013 года возросла на 11,4% в сравнении с показателем аналогичного периода 2012 года — до 35 млн 756 тыс. руб., чистый убыток за тот же период возрос почти в 2,2 раза — до 472 млн 352 тыс. руб.

ТЕПЛОХОД «НЕВА-ЛИДЕР 3» ОТПРАВИЛСЯ В ПЕРВЫЙ РЕЙС

ОАО «Северо-Западное пароходство» начало эксплуатацию теплохода «Нева-Лидер 3». Судно 31 мая отправилось в свой первый рейс в Польшу из порта Выборг с грузом удобрений на борту.

В ближайший месяц теплоход планируется использовать в Балтийском бассейне для перевозки генеральных и навалочных грузов.

Судно построено на Невском ССЗ в рамках масштабного обновления флота ВВТН, судоходного дивизиона международной транспортной группы UCL Holding.

В период с ноября 2012 года по май 2013 года первыми двумя судами — «Нева-Лидер 1» и «Нева-Лидер 2» — пароходство перевезло более 100 тыс. тонн грузов.



Катер «Патрульный-14» спущен на воду на «Озерной верфи»

На ООО «Озерная Верфь» (Ленинградская область) состоялся торжественный спуск судна, уже четвертого в линейке патрульных катеров. Катер, получивший название «Патрульный-14», предназначен для выполнения инспекторским составом Госморречнадзора функций по контролю и надзору за безопасностью судоходства на внутренних водных и морских прибрежных путях, говорится в сообщении пресс-службы верфи. После испытаний катер будет передан заказчику. Порт приписки — г. Москва.



По словам заместителя начальника Центрального управления Госморречнадзора Александра Яшкина, данный катер — «лучшее из судов, которые нам поставлялись. Наши прежние суда проекта «Ярославль» заменяются на катера «Озерной верфи», что положительно скажется на патрулировании водных путей и выполнении задач по без-

опасности плавания судов».

Как, в свою очередь, отметил в ходе церемонии руководитель Северо-Западного управления Госморречнадзора Дмитрий Атлашкин, «судно является технически современным, очень надежным и удобным для цели надзора и несения государственной службы. Головной катер этой серии уже участвовал в спасательных операциях, на судне созданы комфортабель-

ные условия для инспекторов Госморречнадзора и экипажа. Катер оборудован всеми необходимыми средствами навигации и связи».

Класс судна: река-море, т.е. катер может патрулировать как прибрежную морскую зону, так и устья крупных рек.

Катер также оснащен дополнительным постом управления, что позволяет управлять судном в условиях ограниченной видимости. Объем запаса топлива увеличен до 1500 литров, что позволяет совершать дальние переходы без дозаправки. На катере имеются 2 каюты: носовая и кормовая, которые оборудованы местами для отдыха. Благодаря этому на катере ночью могут находиться до 5 человек, а в дневное время — до 10.

Спуск катера проходил с учетом традиций русского флота, а крестной матерью «Патрульного-4» стала редактор ИАА «ПортНьюс» Маргарита Бабкова.

За период с 2011 по конец 2012 года было построено и передано заказчику 9 судов проекта 13М. Проект многоцелевых

скоростных катеров 14М является усовершенствованным продолжением проекта катеров 13М, разработанного конструкторским отделом компании Laky Verf. Удлинение по корпусу на один метр дало возможность кардинально пересмотреть проект. В следствие чего появились: задняя кормовая площадка под тентом площадью 12,0 кв м, сдвижная дверь за креслом судоводителя для сквозного прохода с борта на борт. Емкость топливной цистерны увеличена до 1500 л. Также катер оснащен дополнительным постом управления на смотровой площадке, что позволяет управлять судном в условиях ограниченной видимости.

ООО «Озерная Верфь», выйдя на рынок в 2005 году с концепцией «качественное строительство яхт класса «люкс» по индивидуальному заказу», продолжает разрабатывать и запускать в производство новые проекты. В 2010 году компанией было принято решение расширить свой ассортимент, включив в него специальные суда.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СДАН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТАНКЕР «КОНСТРУКТОР ЖИВОТОВСКИЙ»

Десятый танкер проекта RST27, построенный на заводе «Красное Сормово», 15 мая 2013 года сдан в эксплуатацию судоходной компании «В.Ф.Танкер».

Танкеры построены на класс Российского Морского Регистра KM Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker (ESP). Рабочий проект подготовлен Волго-Каспийским ПКБ (Нижегород). Экологическая безопасность танкеров данного проекта повышена.

Как сообщалось ранее, девять судов серии построены на заводе «Красное Сормово» и переданы заказчику в 2012 году.

СНСЗ ЗАЛОЖИЛ БУКСИР-ТОЛКАЧ

На ОАО «Средне-Невский судостроительный завод» (ОАО «СНСЗ») заложен буксир-толкач пр.81. Это третье судно в серии из шести судов, поставляемых в рамках контракта с ООО «П.ТрансКо», заключенного в феврале 2013 года.

Отличительной особенностью судна является фрикционное сцепное устройство типа ARTICOUPLER KVC3545 фирмы Taisei Engineering Consultant Inc (Япония), допускающее значительную взаимную качку буксира и баржи, что позволяет использовать барже-буксирный состав в ближней морской зоне, а также сокращает процедуру сцепки-расцепки барже-буксирного состава до 30 секунд.

Сдача всех 6-и судов серии запланирована до июня 2014 года. Финансирование проекта осуществляется ООО «Газпромбанклизинг» по лизинговой схеме.

ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТЬ СТОИТ ДЕНЕГ

ООО «Балтийский завод — судостроение» с 2013 по 2017 годы вложит 250 млн руб. в программу энергосбережения и повышения энергоэффективности. Это позволит к 2018 году радикально снизить затраты на энергоресурсы и окупить вложения за 4–5 лет.

Программа модернизации энергосетей предусматривает широкое внедрение экономичного оборудования (приборов учета, датчиков, светодиодных светильников, водосберегающих клапанов, конденсаторных установок, инфракрасного отопления, локальных компрессоров и др.).

В результате к 2018 году планируется не только полностью устранить нерациональные энергопотери по всем показателям, но и достичь совокупной экономии в 5 млн литров воды, 4,9 млн киловатт/часов электроэнергии и 5,1 млн куб. м газа. Экономия на энергоресурсах в итоге по предварительным расчетам составит в среднем 80 млн руб.



«Окская судовой верфь» спустила на воду «ВФ Танкер-20»

«Окская судовой верфь» спустила на воду «ВФ Танкер-20» — десятый серийный танкер проекта RST27.

Контрактный дедевейт 6980/5378 тонн на судне «В.Ф. танкер-11» был перевыполнен на 50 тонн — фактически он составил 7030/5428 тонн. Скорость на испытаниях составила 11,7 узла.

Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 6,0 м.

При проектировании учтены

специальные требования российских и мировых нефтяных компаний, дополнительные экологические ограничения класса Российского морского Регистра судоходства «ЭКО ПРОЕКТ» (ECO-S).

Суда проекта RST27 предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов без ограничения по температуре вспышки.

Суда проекта RST27 соответствует требованиям класса Рос-

сийского Морского Регистра Судоходства KM Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker (ESP).

Всего на заводе должно быть построено 15 танкеров проекта RST27.

Головное (на «Окской судовой верфи») судно проекта RST27 «В.Ф. Танкер-11» заложено 20 октября 2011 года, спущено на воду 27 апреля 2012 года, сдано в эксплуатацию 17 июля 2012 года.

«Окская судовой верфь» (город Навашино, Нижегородская область)

основана в 1907 году. Современное ОАО «Окская судовой верфь» создано в порядке приватизации государственного предприятия «Навашинский судостроительный завод «Ока». Верфь является производителем и поставщиком речных и морских судов различного типа и назначения.

ООО «Волга-флот-танкер» («В.Ф.Танкер») создано в 2001 году при участии ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство», входит в холдинг VFTN, мажоритарным акционером которого является международная транспортная группа

Universal Cargo Logistics Holding, консолидирующая ряд российских судоходных, стивидорных и судостроительных компаний.

Занимается внутренними водными перевозками нефтепродуктов. «Волга-флот-танкер» имеет на своем балансе более 40 судов, общим тоннажем более 170 тыс. тонн, оборудованных под перевозку нефтепродуктов. Основной маршрут — транспортировка нефтепродуктов с заводов из районов рек Белая и Кама до Санкт-Петербурга и далее морскими судами до портов назначения.

В РС создано новое подразделение по освидетельствованию трудовых норм в судоходстве

В целях повышения качества обслуживания клиентов и эффективного внедрения положений КТМС в Российском морском регистре судоходства (РС) с 1 июня 2013 года создано новое подразделение — Отдел по освидетельствованию трудовых норм в судоходстве. В функции нового отдела будет входить координация всего спектра вопросов по предоставлению услуг РС в этом сегменте рынка.

Напомним, 20 августа 2013 года вступает в силу Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС), которая была принята 23 февраля 2006 года на 94-й сессии Генеральной конференции Международной организации труда. КТМС, наряду с конвенциями СОЛАС, ПДНВ, МАРПОЛ, войдет в число основных нормативных документов морской индустрии.

КТМС предусматривает проведение систематического контроля за условиями труда и отдыха на борту судов, а также определяет

требования к организациям, занимающимся подбором и трудоустройством моряков (крюинговым компаниям). После вступления в силу КТМС судовладельцы должны будут подтвердить факт сотрудничества с крюинговыми компаниями, которые соответствуют требованиям КТМС.

РС выполняет освидетельствование судов на соответствие требованиям КТМС, выдачу и подтверждение Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, рассмотрение и подтверждение Декларации о соблюдении трудовых норм

в морском судоходстве. Для крюинговых компаний РС предлагает добровольное освидетельствование на соответствие требованиям КТМС, выдачу и подтверждение Свидетельства о соответствии.

Кроме того, РС предоставляет консалтинговые услуги по внедрению требований КТМС в деятельность судоходных компаний. Услуги РС включают анализ внутренней нормативной базы компании, анализ системы управления безопасностью, разработку системы по соблюдению требований КТМС (политика, формы документов, инструкции, документооборот,

процедуры, отчетность, ответственность), разработку проекта Декларации о соблюдении компанией требований КТМС, выдачу официального письма-заключения о соответствии требованиям КТМС.

После вступления КТМС в силу каждое государство-участник Конвенции будет требовать, чтобы суда под его флагом имели и регулярно подтверждали Свидетельство о соответствии трудовых норм в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. Декларация должна содержать национальные требования, обеспечивающие выполнение положений КТМС в отношении условий труда и жизни моряков и определять меры, которые принимает судовладелец для обеспечения соблюдения этих требований на соответствующем судне или на соответствующих судах.

Морсовет — за военную кафедру

Морской совет при правительстве Санкт-Петербурга намерен добиться восстановления военной кафедры в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ), заявил заместитель руководителя Росморречфлота Александр Пошивай.

Председательствующий на заседании заместитель министра транспорта России Виктор Одерский поддержал данную идею и обратился к присутствующему на совете первому вице-президенту Русского географического общества (РГО) — члену Совета Федерации Артуру Чилингарову с просьбой ходатайствовать перед министром обороны РФ Сергеем Шойгу (который также является президентом РГО) и президентом РФ Владимиром Путиным об учреждении в университете военной кафедры.

Старт новой программы подготовки экипажей судов

Мурманский филиал Морского учебно-тренажерного центра (УТЦ) Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова получил свидетельство о соответствии по программам подготовки экипажей судов по охране.

С 20 мая 2013 года в Мурманском филиале началась подготовка по программам «Подготовка по охране» (для лиц, не имеющих назначенных обязанностей по охране) и «Подготовка моряков, имеющих назначенные обязанности по охране».

В УТЦ отметили, что «на основании проведенного комиссией Росморречфлота освидетельствования экспертами установлено, что оснащение классов теоретической подготовки, оборудование технических средств обучения, материально-техническое обеспечение, документация, учебно-методическая база центра, укомплектованность и компетентность инструкторского состава удовлетворяют требованиям Конвенции ПДНВ (подготовка и дипломирование моряков и несение вахты) 1978 года с поправками, Главы XI-2 Международной Конвенции СОЛАС-74, Международного Кодекса по охране судов и портовых средств, предъявляемым к учебно-тренажерным центрам в области подготовки специалистов охраны морского транспорта».

Современные тенденции водного транспорта

рассмотрели участники очередной межвузовской конференции

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова прошла IV межвузовская научно-практическая конференция аспирантов, студентов и курсантов «Современные тенденции и перспективы развития водного транспорта России». В конференции приняло участие более 100 человек из вузов водного транспорта: ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, ВГАВТ, ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова, МГУ им. адм. Г. И. Невельского, МГАВТ, НГАВТ, СПбГМТУ, а также Мурманского ГТУ и РГГУ.

На конференции были представлены научные доклады по следующим направлениям: водные пути и гидротехнические сооружения, портовая техника и энергетическое обеспечение портов, судостроение, судоремонт и техническая эксплуатация флота, судовые энергетические установки, оборудование и системы, судовождение, навигация и связь на водном транспорте, природоохранная деятельность на водном транспорте, информационные системы и технологии на водном транспорте, экономика и управление на водном транспорте, гуманитарные, социальные и правовые проблемы водного транспорта.

На пленарном заседании конференции выступили заместитель руководителя ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей» Геннадий Айзен, заместитель начальника службы морской безопасности Администрации морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» Александр Морозов, проректор по научной работе ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Татьяна Пантина, а также аспиранты и студенты вузов водного транспорта: аспирант ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Дарья

Филиппова, аспирант ВГАВТ Вера Захарова, студенты СПбГМТУ.

Следует отметить научную активность студентов и аспирантов, их ответственную подготовку к участию в конференции, актуальные научные доклады. Более 130 статей студентов и аспирантов опубликованы в сборнике трудов конференции по направлениям.

Очная встреча профессионалов была дополнена научно-практической online-конференцией вузов водного транспорта «Современные тенденции и перспективы развития водного транспорта России», организованной ГУМРФ, ВГАВТ, МГАВТ и НГАВТ, на которой присутствовали участники IV межвузовской научно-практической конференции. Во время сеанса видеосвязи было представлено 19 докладов аспирантов и студентов в области развития внутреннего водного транспорта России, обеспечения безопасности судоходства и внедрения инновационных технологий на водном транспорте.

От Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова выступили аспиранты Владислав Богатырев с докладом «Оценка ударопрочности двухстворчатых ворот шлюза», Мария Кобец



с докладом «Метод расчета изменения параметров остойчивости судна при заполнении отсека, краткие выводы» и студентка V курса факультета экономики и финансов Мария Глебова с докладом «Экономическая эффективность совершенствования технологии обеспечения безопасности морской перевозки

разжижающихся и самовозгорающихся навалочных грузов». Тезисы докладов участников online-конференции будут опубликованы в сборнике трудов 15-го Международного научно-промышленного форума «Великие реки (экологическая, гидрометеорологическая, энергетическая безопасность)».

Освящен Никольский Морской собор в Кронштадте



В Кронштадте освящен восстановленный Морской собор во имя святителя Николая Чудотворца. Святейший Патриарх Московский и всея Руси Кирилл совершил чин великого освящения и Божественную Литургию.



На церемонии освящения присутствовали губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, председатель Счетной палаты Российской Федерации Сергей Степашин, министр культуры Владимир Мединский, супруга председателя Правительства Российской Федерации Дмитрия Медведева — Светлана Медведева, полномочный представитель президента Российской Федерации в Северо-Западном Федеральном округе Владимир Булавин, полномочный представитель президента Рос-

сийской Федерации в Центральном федеральном округе Александр Белов, главнокомандующий Военно-морским флотом Виктор Чирков, командующий Западным военным округом Анатолий Сидоров, председатель Законодательного Собрания Санкт-Петербурга Вячеслав Макаров, члены Общественно-попечительского совета Кронштадтского Морского собора.

Морской собор в городе-крепости Кронштадт был заложен 1 (14) сентября 1902 года по указу императора Николая II в честь 200-летия Российского флота. Молебен на строительство храма совершил Иоанн Кронштадтский.

Автор проекта — профессор Василий Косяков. Построенный на народные пожертвования и средства Морского ведомства, собор был освящен 10 (23) июня 1913 года в присутствии императорской семьи.

Храм был создан как памятник всем морякам, погибшим за Отечество. На памятных досках были высечены имена 12 тысяч погибших моряков, за которых в соборе ежедневно возносилась молитва. Здесь бережно сохранялись реликвии, связанные с морской славой державы. Уникальный храм-памятник истории Российского флота стал градостроительной и морской доминантой Кронштадта — главный купол храма виден со всех точек Невского фарватера.

14 октября 1929 года собор был закрыт и разорен. Во время Великой Отечественной войны храм подвергался обстрелам. В разные годы в нем размещались кинотеатр, клуб, концертный зал.

Возрождение Морского собора в Кронштадте началось в 2002 году благословения Святейшего Патриарха Московского и всея Руси Алексия II. В тот же год главный купол храма вновь был увенчан крестом.

«Большая регата» — интеллектуальное музейное движение

Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова принял участие в пятой «Большой регате»

«Большая регата» — это уже традиционный конкурс-путешествие для школьных и семейных команд, организованный ООО «Управляющая компания «Планета Нептун» (Океанариум Санкт-Петербурга) при поддержке Комитета по образованию при Правительстве Санкт-Петербурга.



С 2008 г. Океанариум проводит в Санкт-Петербурге, Москве и Калининграде городской музейный конкурс для детей и взрослых, посвященный морским путешествиям и великим географическим открытиям, изучению тайн Мирового океана, истории и культуре народов мира. За 5 лет проведения конкурса выросло целое поколение преданных участников конкурса — настоящих фанатов, а «Большая регата» превратилась в интеллектуальное музейное движение, объединившее детей и взрослых в их стремлении познавать новое и интересное. За прошедшие годы в конкурсе приняло участие в общей сложности более 20 000 детей и взрослых.

В течение учебного года команды посещают различные музеи и образовательные учреждения Санкт-Петербурга. В каждом из них гостей ждут необычные, разработанные специально к конкурсу задания и программы. Все музеи объединены одной темой и одним маршрутом. Команды путешествуют по музеям, получают новые знания, набирают баллы и соревнуются с другими командами той же возрастной категории.

В один из маршрутов «Большой регаты» входило посещение Учебного центра по выживанию на море Морского учебно-тренажерного центра, находящегося по адресу: Большой Смоленский проспект, д. 36. В программе была ознакомительная экскурсия по учебному центру, показ учебных фильмов, тренинг с опытным инструктором по применению индивидуальных спасательных средств, проведение конкурса на правильное надевание спасательных жилетов.

По этому маршруту прошли около 150 школьников 7–11 классов из 17 школ Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Инструктор Центра по выживанию на море рассказал участникам конкурса о правилах безопасного поведения на воде и на морском судне в случае аварии и при необходимости экстренной эвакуации. Руководители групп, а также сами ребята отметили, что занятия в учебном центре по выживанию на море «Макаровки» были очень интересны и полезны, а полученные знания могут пригодиться в путешествиях на пассажирских судах или в различных морских прогулках.

Участвуя в «Большой регате», ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова способствует созданию более привлекательного образа морских профессий и постоянно находит новых абитуриентов.

Конкурс студенческих работ — 2013 к 100-летию Юбилею РС продолжается

Российский морской регистр судоходства (РС) в честь своего 100-летнего юбилея проводит конкурс студенческих работ среди выпускников и учащихся старших курсов Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Компетентное жюри, в состав которого входят профессорский состав университетов и специалисты РС, уже приняло к рассмотрению три дипломных проекта выпускников факультета судовой энергетики. Как рассказал газете «Водный транспорт» президент университета им. Макарова Иван Костылев, представленные на конкурс работы

посвящены использованию газа в качестве судового топлива и вопросам охраны окружающей среды.

Главный приз (iPad) будет вручен победителю конкурса в каждом вузе на торжественной церемонии в июле 2013 года. Победителю также будет предоставлен приоритет при рассмотрении вопроса о приеме на работу в РС.

Правила и этапы проведения конкурса будут освещаться на сайтах университетов, Российского морского регистра судоходства и ИАА «ПортНьюс» (www.portnews.ru).

Подробную информацию можно получить в офисе уполномоченных представителей РС по вопросам конкурса — ИАА «ПортНьюс» тел. (812) 570-78-02 либо в деканатах указанных вузов.



Проект строительства нового низконапорного гидроузла на Нижнем Дону поддержан общественностью, сообщил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Вовк. Для реализации проекта выбрано место возле хутора Арпачин. «Общественные слушания прошли, и общественность поддержала этот проект — там небольшие зоны затопления», — отметил он.

Виктор Вовк напомнил, что работа по ликвидации лимитирующих судоходство участков на всем протяжении Единой глубоководной системы (ЕГС) Европейской части России проводится в соответствии с поручением президента России обеспечить глубины 4 м для работы внутреннего водного транспорта.

«Поэтому мы обязаны устранить все лимитирующие участки. Уже начато строительство второй нитки Нижне-Свирского гидроузла на Волго-Балте, планируем закончить стройку к 2016 году. В этом году начинаем проектирование низконапорного гидроузла в районе Большое Козино в Нижегородской области. Третий из основных лимитирующих участков — на Нижнем Дону, в районе хутора Арпачин», — пояснил докладчик.

Заместитель руководителя Федерального агентства водных ресурсов Вадим Никаноров отметил, что строительство Багаевского гидроузла является значимым не только для Ростовской области, но и для всей транспортной системы Нижнего Дона. «Строительство этого гидроузла принесет большую пользу в части экономии водных ресурсов Цимлянского водохранилища. В последние годы мы находимся в стадии маловодья, и такое строительство поможет сэкономить воду, уменьшить судоход-

Комплексное решение назревших проблем



Значение строительства низконапорного Багаевского гидроузла для Азово-Донского бассейна и всей Единой глубоководной системы Европейской части России обсудили участники круглого стола «Развитие транспортной системы на реке Дон», прошедшего 31 мая в Водном колледже Института водного транспорта им. Г. Я. Седова.

ные пуски из Цимлянского водохранилища и перераспределить имеющиеся водные ресурсы на другие отрасли народного хозяйства», — объяснил спикер.

Предпроектные проработки по проекту строительства гидроузла были проведены еще в 2009 году ЗАО «Ленгипроречтранс». «Суммарные потери флота из-за неполного использования грузоподъемности и простоя судов, по последним данным, составляют 2,5 млрд рублей за навигацию. Проведенные маркетинговые исследования динамики перевозок на перспективу до 2020 года на Нижнем Дону показали, что этот объем будет постоянно увеличиваться и составит к 2015 году около 25, а к 2020 году — около 29,5 млн тонн грузов. Проведенный анализ используемых типов транспортных судов установил, что суда, для которых необходимо увеличение габаритов пути до 400 см, составляют более 65% единиц флота, а это крупнотон-

нажный флот, на долю которого приходится 80% объема перевозок», — сообщил генеральный директор проектного института Адам Ребковец. Он добавил, что створ для строительства гидроузла выбран очень удачно, поскольку еще 24 км попали в зону водохранилища, что позволит обеспечить нормальные условия судоходства.

«Полное регулирование Нижнего Дона позволит поддерживать необходимые судоходные габариты в условиях снижения судоходных пусков, а следовательно, освобождения воды на другие хозяйственные нужды при значительных снижениях объемов дноуглубительных работ», — отметил А. Ребковец.

Как рассказал заместитель руководителя ЗАО «ТрансГидроПроект» Евгений Волков, экономическое обоснование строительства низконапорного Багаевского гидроузла выполнено в двух вариантах, которые различаются между собой нали-

чием или отсутствием в составе воднотранспортного гидроузла малой гидроэлектростанции. Срок строительства объекта без ГЭС составит 5 лет, с ГЭС — 7 лет.

На возведении данного сооружения будет занято около 1200 специалистов и рабочих. Штат гидроузла по окончании строительства составит около 98 человек. Евгений Волков пояснил, что привлекать работников будут из числа местного населения, рассматривается возможность обучения специалистов. Уже есть аналогичный опыт привлечения рабочих из числа местных жителей при строительстве второй нитки шлюза Кочетовского гидроузла, добавил руководитель ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» Сергей Гайдаев.

Кроме того, по словам Е. Волкова, для работников гидроузла предусмотрено строительство нового жилья в расчете на 130 человек, на эти цели будет выделено около

6 га земли. Спикер отметил, что местные жители получат прямые выгоды от строительства гидроузла, поскольку проект предусматривает и создание инженерных сетей. В настоящее время в этом районе инженерных сетей нет: полностью отсутствует холодное и горячее водоснабжение, тепло-снабжение, канализация.

Президент союза «Национальная палата судоходства» Алексей Клявин обратил внимание на экологические преимущества использования водного транспорта. В связи с отсутствием соответствующих габаритов судовых ходов флот на Дону недоперевозит более 2 млн тонн грузов в год. Теряются деньги и перспективы развития внутреннего водного транспорта, потому что судовладельцам становится невыгодно вкладываться в строительство нового флота. Поэтому, отметили участники круглого стола, один небольшой участок реки Дон имеет колоссальное значение для всей страны, для развития наиболее экономичного, безопасного и экологичного вида транспорта.

Участники мероприятия уделили внимание вопросу минимизации ущерба рыбному хозяйству. Как пояснил заместитель руководителя ЗАО «ТрансГидроПроект» Алексей Ренковский, зона, которая подлежит изъятию, составит 324 га, из них 100 га будет использовано для строительства рыбоходно-нерестового канала. Были высказаны мнения о необходимости разработки мероприятий для сохранения экосистемы Нижнего Дона, компенсационных мероприятий ущерба рыбным запасам и проведения расчетов химического состава воды в нижнем бьефе после строительства гидроузла. При этом участники круглого стола отметили, что значительное сокращение дноуглубительных работ после строительства гидроузла благоприятно отразится на рыбном хозяйстве.

Объемы на реке растут

Грузооборот в границах деятельности ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» в мае 2013 года вырос на 3% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года и составил 1 млн 837 тыс. тонн грузов. Об этом сообщается на сайте учреждения.

Таким образом, майский грузооборот 2013 года превысил прогнозный показатель на 17 тыс. тонн грузов.

За период апрель-май текущего года было переработано 2 млн 524 тыс. тонн, что на 6% больше аналогичного грузооборота годичной давности.

В номенклатуре грузов преобладали мазут (34,2%), вакуумный газойль (19%), сера (12,1%), щебень (9,8%) и дизельное топливо (6,2%).

Напомним границы деятельности Азово-Донской бассейновой администрации: река Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до п. Аксай (3121,0-й км), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов и притока Дона — реки Северский Донец (от хутора Красный до устья) и Маныч (от Ново-Маньчской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в закрепленных за ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» границах составляет 691,3 км.

Неоднозначная динамика морских портов

Морской порт Азов в мае 2013 года нарастил грузооборот и судооборот, в то время как Ростов-на-Дону и Азов показали отрицательную динамику.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону за отчетный период снизился на 25,5% по отношению к аналогичному показателю прошлого года и составил 1 млн 623 тыс. тонн грузов. Отрицательную динамику продемонстрировали все показатели: экспорт сократился на 30% (составил 723 тыс. тонн), импорт — на 24% (179 тыс. тонн), транзит — на 20% (721 тыс. тонн грузов).

Как сообщил корреспонденту «Водного транспорта» и.о. капитана порта Ростов-на-Дону Александр Богданов, в номенклатуре импортных грузов преобладали грузы навалом (кроме зерна, 53%) и генеральные грузы (38%). На экспорт отправляли нефть и нефтепродукты (27%), зерновые грузы навалом (21%), уголь и кокс навалом (19%), грузы навалом (кроме зерна, 13%), металлолом (13%) и другие (7%).

«Снижение грузооборота в мае 2013 года связано с падением погрузки зерновых грузов навалом, уменьшением погрузки навалочных грузов и металлолома, а также снижением транзитных перевозок», — объяснил Богданов.

В мае 2013 года отрицательную динамику продемонстрировал и судооборот ростовского порта: в отчетный период

капитания зарегистрировала 565 приходов и 582 отхода судов против 799 приходов и 818 отходов в мае 2012 года.

«Судооборот, по итогам 2013 года, по отношению к аналогичному периоду 2012 года снизился на 15,65%, что связано с уменьшением грузооборота», — добавил Александр Богданов.

Морской порт Азов в мае 2013 года обработал всего 1 млн 227 тыс. тонн грузов, что на 1,5% выше аналогичного прошлогоднего показателя. Экспорт снизился на 38% и составил 278 тыс. тонн грузов. Импорт сократился на 39%: в мае 2013 года было ввезено 73 тыс. тонн грузов. Зато значительный рост продемонстрировал транзит: плюс 37% и 877 тыс. тонн грузов.

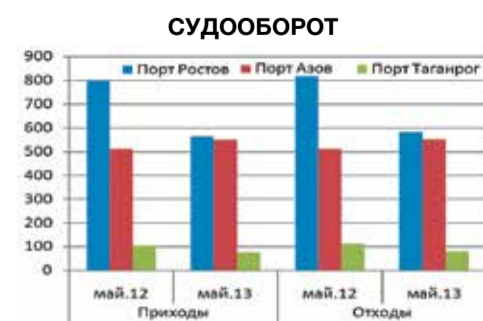
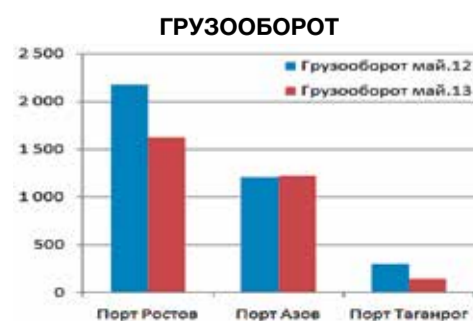
По словам капитана морского порта Азов Владимира Брагина, номенклатура

грузов в мае 2013 года, как и год назад, была представлена зерновыми, углем, цементом и нефтепродуктами.

Судооборот порта Азов в отчетный период показал положительную динамику: если в мае прошлого года было зарегистрировано 514 приходов и 512 отходов судов, то в мае текущего года — 551 приход и 552 отхода судов.

«Незначительный рост грузооборота и судооборота обусловлен увеличением транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — пояснил Владимир Брагин.

Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в мае 2013 года сократился на 53% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года и составил 140 тыс. тонн различных грузов. Судооборот также заметно снизился: за отчетный период администрация морского порта Таганрог зарегистрировала 78 приходов и 81 отход судов против 105 приходов и 112 отходов судов годом ранее.





Перспективный порт



— Андрей Николаевич, из каких этапов складывается развитие РУП? На каком этапе реализации сегодня находится проект строительства мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт»?

— МТАУ «РУП» — объемный и технически сложный инвестиционный проект, в реализации которого я бы выделил три основных этапа.

На первом этапе была разработана концепция проекта, выбрана оптимальная площадка для строительства, подготовлено технико-экономическое обоснование... Далее была получена положительная оценка Рабочей комиссии Министерства транспорта России, Правительства области и других федеральных министерств и ведомств, и в мае 2008 года проект был включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Таким образом, МТАУ «Ростовский универсальный порт» получил статус общегосударственного значения для развития транспортного потенциала Юга России.

Сегодня активно идет реализация второго этапа проекта — проектирование и строительство причальных комплексов, открытых и закрытых складов, площадок для переработки различных грузов, транспортной и инженерной инфраструктуры порта, оборудование причалов современной перегрузочной техникой. Предусматривается строительство железнодорожной и автомобильной развязки на подходах к порту, ж/д станций «Универсальная» и «Портовая», рокадной автомагистрали, соединяющей автопереход в створе улицы Сиверса с западным автомобильным обходом Ростова-на-Дону.

Наконец, третьим, завершающим, этапом реализации проекта будет создание внутренней акватории морского порта, причальных сооружений и береговых зданий портовых властей, строительство соединительного канала и индустриального парка.

— РУП реализуется по программе ГЧП. Насколько значимо государственное участие в проекте? Во что вкладывают деньги частные инвесторы и чем занимается государство?

— На данном этапе мы ощущаем полную поддержку со стороны государства. Государственное участие позволяет совместно решать задачи по развитию современной и эффективной

ООО «Ростовский универсальный порт» в 2013 году планирует увеличить грузооборот на 13% — до 1,7 млн тонн грузов. О механизме реализации проекта МТАУ «РУП» в рамках ГЧП и намеченных координатах развития корреспонденту «Водного транспорта» рассказал генеральный директор стивидорной компании Андрей Лещенко.

транспортной инфраструктуры.

От имени государства заказчиком по реализации ФЦП выступает ФКУ «Ространсmodernизация» Министерства транспорта РФ. По федеральным объектам работы ведутся в два этапа. Первый этап предусматривает строительство и развитие авто- и железнодорожной инфраструктуры на подходах к порту: уже разработана проектно-сметная документация и получено положительное заключение Государственной экспертизы. На этом этапе объем финансирования составляет 2,9 млрд рублей.

На втором этапе федеральное участие будет направлено на создание внутренней акватории порта, причальных сооружений и береговых зданий федеральной собственности, а также создание объектов инженерно-технического обеспечения федеральных объектов. В I квартале 2013 года генпроектировщиком ОАО «Институт «Пятигорскэнергопроект» начаты работы по корректировке проектно-сметной документации в части разработки проекта планировки территории. В сентябре 2013 года планируется передать разработанную документацию на рассмотрение в ФАУ «Главгосэкспертиза России».

Из предусмотренных программой 7,6 млрд рублей бюджетных средств на разработку проектной документации и прохождение государственной экспертизы по федеральным объектам израсходовано 254 млн рублей, по объектам областной собственности — 25 млн рублей. На завершение второй очереди проектных работ в текущем году предусматривается выделение 55 млн рублей из федерального бюджета и 88 млн рублей из регионального бюджета. Всего в проект вложено 3,2 млрд рублей, из них частные инвестиции составляют 2,9 млрд рублей.

До 2020 года предполагается освоить еще порядка 21,1 млрд руб., в том числе более 7 млрд рублей бюджетных средств.

— Проект был запущен более 5 лет назад. Подвергся ли проект корректировке за время реализации в связи с изменениями в мировой и российской экономике?

— Естественно, за это время произошли изменения, в первую очередь, в номенклатуре грузов, что связано с конъюнктурой рынка, мировым экономическим кризисом и стагнацией европейской экономики. Первоначально на фоне растущего рынка контейнерных перевозок предусматривалось строительство двух контейнерных терминалов мощностью до 500 тыс. TEU в год. Но, учитывая повышенный спрос на марочные угли, мы построили угольный терминал мощностью 1,5 млн тонн в год и контейнерный терминал на 50 тыс. TEU, который полностью удовлетворяет на сегодняшний день растущий

спрос. С увеличением грузопотока планируем строительство второй очереди контейнерного терминала: порт располагает необходимыми земельными участками и ресурсами для этого.

— Расскажите о консорциуме частных инвесторов, которые объединились для разработки проекта соединительного железнодорожного пути от припортовой станции к грузовым районам порта Ростов-на-Дону. Насколько это удобная форма работы? В связи с чем возникла необходимость строительства ж/д пути? Когда планируется реализовать проект?

— Протяженность дорог в порту в скором времени достигнет 30 км. Сегодня назрела необходимость в создании специализированной организации, которая бы занималась строительством, эксплуатацией и обслуживанием транспортной инфраструктуры. Поэтому заинтересованными сторонами: ООО «Ростовский универсальный порт», ЗАО «Международный Донской Порт», ООО «Росмортранс-Терминал», ОАО «Ростовский порт», 26 сентября 2012 года было принято решение о создании ООО «Управляющая компания «Портовая». Уже решены вопросы долевого участия учредителей предприятия в финансировании затрат на проектирование и строительство ж/д пути. Кроме того, проведен тендер среди проектных организаций и определены сроки проектирования и прохождения государственной экспертизы.

В четвертом квартале 2013 года мы планируем представить пакет документов для получения разрешения на строительство. Соединительный путь необходим нам, как воздух: с ростом грузооборота в ближайшие годы ж/д станция Заречная по своей мощности будет не в состоянии обрабатывать все грузы. Новый железнодорожный путь должен связать станцию Казачья через сортировочную станцию Универсальная с припортовыми дорогами. В конечном счете это приведет к сокращению сроков доставки и обработки грузов ж/д транспортом, а также позволит существенно увеличить пропускную способность железной дороги.

— В каком состоянии находятся автодороги. Начато ли строительство рокадной обьездной автодороги?

— В 2012 году начато проектирование рокадной автомобильной дороги за счет средств регионального и муниципального бюджетов. В 2012 году на эти цели освоено 25 млн рублей, на 2013 год выделено 88 млн рублей. Проект рокадной автомобильной дороги выполнен на 50%, в декабре текущего года он будет сдан на экспертизу. Строительство

рокадной дороги намечено на 2014–2016 годы.

— В прошлом году РУП выделил и передал государству землю для строительства административного здания пункта пропуска. На каком этапе реализации этот проект? Пройдена ли госэкспертиза? Когда по плану должно начаться и завершиться строительство?

— В настоящее время проект проходит Госэкспертизу, завершается согласование проекта строительства пункта пропуска с федеральными органами исполнительной власти. Уже оформлены акты выбора земельных участков, получены технические требования контрольных органов и технические условия на подключение к инженерным сетям. В 2013 году все проектные документы и земельный участок будут переданы Росморпортом в Росграницу для строительства в рамках ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012–2020 годы)».

В соответствии с ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012–2020 годы)» установлены сроки начала и окончания строительства пункта пропуска: 2016–2020 годы, вместе с тем ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» предусматривает завершение строительства МТАУ «РУП» в 2016 году. Таким образом, имеется противоречие по срокам реализации указанных федеральных целевых программ, касающихся строительства пункта пропуска в морском порту Ростов-на-Дону, о чем проинформировано руководство Росграницы, Минтранса России. Мы надеемся, что с окончанием строительства порта будет введен в строй и новый морской пункт пропуска через государственную границу.

— Перенос пункта пропуска с правого берега Дона на левый — значимое событие для всей отрасли. Какие плюсы этого решения? Почему назрела необходимость такого переноса?

— Нынешний пункт пропуска действует по временной схеме и находится на правом берегу реки Дон в приспособленном помещении на удаленном расстоянии от рейдов. Поскольку основные портовые мощности и рейды находятся ниже Ворошиловского моста и в последние годы стремительно развиваются, перенос администрации пункта пропуска в левобережную зону повысит эффективность контрольно-надзорных органов и существенно сократит время обработки судов и грузов.

Не менее важным является решение вопроса, не требующего дополнительных материальных затрат, о поэтапном принятии в эксплуатацию построенных и оборудованных на территории грузовых районов порта зданий спецпроходных. По самым скромным подсчетам, это уменьшит на 20% период простоя судов в портах без грузовых операций, что может увеличить общий грузопоток на 3–5% в год, т.е. примерно на 1 млн тонн в год, если говорить только о Ростовском транспортном узле.

— Андрей Николаевич, с какими грузами работает сегодня порт?

— Основной номенклатурой порта является: уголь, металлолом, шпат, контейнерные и негабаритные грузы. Кроме того порт работает с тарно-штучными и паллетированными грузами.

— РУП — один из немногих стивидоров, кто работает с контейнерами в нашем регионе. Вы считаете контейнерные перевозки перспективным направлением? Как развивается этот тренд в регионе?

— Как показывает мировая практика, наиболее рентабельной является именно перевалка грузов в контейнерах. Поэтому в 2013 г. свои основные инвестиции мы будем вкладывать в развитие данного направления. В этом году, нами запланировано как приобретение дополнительной техники (рич-стакер, вилочный погрузчик грузоподъемностью 5 тонн), так и расширение грузовых площадок порта, что позволит удвоить площадь хранения, а следовательно, и контейнерооборот в порту. Кроме того, в ГК АДП создана рабочая группа по привлечению дополнительных контейнерных грузопотоков, и мы надеемся к 2014 г. вдвое увеличить объем переработки данного груза.

— Какой объем площадок для хранения грузов сегодня? Планируете ли его увеличение?

— Порт ежемесячно увеличивает площади хранения грузов, строит дополнительные проезды и площадки. Сегодня порт располагает площадками и проездами с твердым покрытием общей площадью около 90 тыс. кв. м, на которых одновременно можно разместить 85 тыс. тонн угля, 50 тыс. тонн инертных грузов, 35 тыс. тонн металлопроката, 1000 ТЭУ контейнеров и другие негабаритные грузы. На 2013 год планируется расширение грузовых площадок на 8–9 тыс. кв. м, что позволит выполнить производственную программу 2013 года и подготовить складские площадки для навигации 2014 года.

— Сколько человек работает в порту сегодня? Какова средняя зарплата? Реализуются ли какие-либо социальные программы для сотрудников?

— С начала реализации проекта численность персонала выросла с 10 до 250 человек. Средняя заработная плата за 2012 год составила 30 тыс. рублей. Работникам порта предоставляется полный социальный пакет, ДМС, страхование от несчастных случаев, питание, отдых на базе на Зеленом острове и Черноморском побережье, оплата телефонов и транспортных расходов. Кроме того, работает социальная программа частичного погашения процентной ставки по ипотечным кредитам для нуждающихся в улучшении жилищных условий.

— Каков грузооборот по итогам 2012 года? Ожидается ли рост в 2013 году?

— По итогам 2012 года порт перевалил более 1,5 млн тонн грузов. В 2013 году планируется увеличить этот показатель на 13% и обработать 1,7 млн тонн грузов.

Урок в порту



ЗАО «Усть-Донецкий порт» приступил к реализации социальной программы профориентации школьников.

Знакомство учащихся школ № 1 и № 2 с портом Усть-Донецкого поселка началось с уроков профориентации, которые провел генеральный директор УДП Виктор Ляхов для учеников 8-х и 10-х классов.

Руководитель предприятия рассказал школьникам о специфике работы в порту, основных грузах УДП, экологических мерах безопасности и портовых профессиях. Особое внимание Виктор Ляхов уделил рассказу о сере, ее химических свойствах и промышленном применении. Дети получили брошюры о деятельности предприятия, полезные в учебе материалы и сувениры на память.

Уроки профориентации в школах прошли 20 и 22 мая.

Увидеть порт в работе ученики смогли уже спустя неделю, 28 мая, в рамках Дня открытых дверей в Усть-Донецком порту. «Порт является режимным объектом, куда вход разрешен только по пропускам, поэтому далеко не все жители могут увидеть жизнь порта изнутри», — рассказал Виктор Ляхов. — День открытых дверей позволил ученикам и учителям своими глазами увидеть, чем живет Усть-Донецкий порт, как соблюдаются экологические стандарты». Школьники прошли по территории промышленного предприятия, познакомились с различными направлениями деятельности порта. Главный инженер УДП Сергей Филимонов рассказал о специализированной портовой технике, технологии

перевалки серы, экологических стандартах и технике безопасности.

Кроме того, ребята познакомились с мастером участка Алексеем Богословским, токарем-универсалом Николаем Волгиным, сварщиком Иваном Петренко, которые поделились секретами профессий, рассказали об условиях работы. Школьникам рассказали, какие профессии сегодня востребованы в порту. «Предприятие готово поддерживать молодых специалистов. Например, выплачивать дополнительную стипендию от порта в период учебы в среднем или высшем учебном заведении по востребованной специальности. Такая программа есть и уже работает», — отметил Сергей Филимонов.

Школьники осмотрели грузовой район, ремонтно-механические мастерские, токарный цех... Закончилась экскурсия у дверей столовой, где все ребята получили лучшее летнее лакомство — мороженое, в котором, между прочим, содержится 1/30 доля суточной нормы потребления серы.

Учителя, сопровождавшие школьников на экскурсии, выразили желание не только проводить, день открытых дверей ежегодно, но и сделать мастер-классы в порту, в частности, по токарному делу, поскольку в школах нет соответствующего оборудования. В порту с радостью откликнулись на предложение: уже осенью профориентационная работа будет продолжена.

«Работа со школьниками — важное звено в социальной деятельности порта. Тесное взаимодействие со школами было отлажено в советское время. К сожалению, потом эта традиция была утрачена. Сегодня мы возрождаем работу по профориентации школьников», — добавил Виктор Ляхов. Добавим, что Усть-Донецкий порт — крупнейший речной порт на юге России и самое большое промышленное предприятие в Усть-Донецком районе. Сегодня в порту работают 350 человек: это докеры-механизаторы, токари, инженеры, административный персонал. Средняя заработная плата в порту выше среднепоселковой на 24% и составляет более 17 тысяч рублей.



Спасение отработали

Бассейновые учения по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие в море, прошли 5 июня в Таганрогском заливе вблизи приемного буя морского порта Ейск.

Дежурный капитан-координатор Морского спасательного подцентра Тамань получил сообщение от капитана условного теплохода «Родник» о том, что по прибытии судна на рейд порта Ейск обнаружилась пропажа матроса. Капитан обратился за помощью в поиске пропавшего члена экипажа в МСПЦ Тамань. Дежурный оповестил о происшествии начальника МСПЦ, дежурного капитана-координатора МСКЦ Новороссийск и капитана морского порта Ейск. Тут же начальник МСПЦ Тамань Роман Зайцев объявил стадию «Бедствие», на помощь в указанный район бедствия направились находящиеся поблизости суда.

Учения развернулись в Таганрогском заливе в трех милях

от приемного буя подходящего канала морского порта Ейск. В 8.45 была вводная, в 9.00 силы выдвинулись на поиск пострадавшего. Уже в 10.00 суда пришли в точку «поиск», развернулись в галсы и начали проводить поисковые учения. В 10.22 имитатор терпящего бедствие на море человека был обнаружен, в 10.35 его подняли на борт. Затем сертифицированного спасателя в гидротермокаостюме поместили в воду и отработали навыки спасания уже на живом человеке. На борту пострадавшему была оказана доврачебная медицинская помощь: наложена шина в связи с условным повреждением тазобедренного сустава. В 10.40 пострадавшего передали на быстроходный погранич-

ный катер «Вельбот», который к 11.00 доставил условного пострадавшего на пассажирский причал Ейского порта для передачи работникам «скорой помощи». В 11.15 официально было объявлено о завершении учебной операции: медработники скорой помощи высоко оценили умелые действия спасателей по оказанию доврачебной помощи.



Как пояснил капитан морского порта Ейск Сергей Гречкин, целью учений была отработка взаимодействия органов управ-

ления, сил и средств организации различной ведомственной принадлежности, участвующих в поиске и спасании терпящих бедствие на море людей. Инициатором и координатором учений выступил МСПЦ Тамань. Кроме того, в спасательной операции были задействованы силы и средства ФГУ «АМП Ейск», ФГУ «АМП Новороссийск», Азово-Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», Пограничного управления ФСБ России по Краснодарскому краю, ПСО ЮРЦ МЧС России по Краснодарскому краю и 859-й центр боевого применения морской авиации ВМФ в Ейске. В учениях принимали участие буксиры «Колгуев» и «Рейдовый-43», поисково-спасательные катера «КС-701» и «Кальмар 76м», а также быстроходный катер «Вельбот 657», в связи с низкой облачностью вертолет «Ми-8Т» был привлечен условно.

«Данные учения прошли с оценкой «отлично». Цели

были полностью достигнуты», — отметил капитан морского порта Ейск Сергей Гречкин.

Надо отметить, что учения проходили в условиях штормовой погоды, волна достигала одного метра.

«Меня всегда спрашивают, что значит спасание и спасение. Спасение людей — это само действие, а спасение — это уже результат. Данные учения нам показали, что и действия и результат выполнены на высоком уровне. Спасатели показали высокий профессионализм и подготовленность. Безусловно, хорошие учения в плане погоды. Меня, как человека, профессионально занимающегося поиском и спасением, эти погодные условия обрадовали. Да, была напряженность, были сомнения, но профессионализм и выучка спасателей и судоводителей, которые участвовали в учениях, доказали, что на них можно положиться», — подвел итог начальник МСПЦ Тамань Роман Зайцев.

Последние тренды на рынке угля

Серьезные объемы угля начали поступать на турецкий рынок в 2012 году, что значительно ухудшило положение российских и украинских экспортеров.

Об этом и других тенденциях в распределении угольных грузопотоков рассказал заместитель генерального директора по логистике «Азово-Донского пароходства» Игорь Касьянов на конференции «Фрахт и порты Азово-Черноморского региона», организованной компанией «Бизнес-Форум» 22–24 мая в Одессе (Украина).

Свое выступление спикер начал с общих объемов грузоперевалки российских бассейнов по всем видам грузов. «По всем направлениям отмечен рост объемов перевалки в 2012 году, кроме Северного бассейна», — отметил Касьянов. Балтийский бассейн обработал 206,4 млн тонн грузов (+ 21 млн тонн), Северный бассейн — 38,3 млн тонн (– 2,9 млн тонн), Дальневосточный бассейн — 133,8 млн тонн (+ 8,9 млн тонн). Общий объем перевалки в Азово-Черноморском бассейне России составил 176,8 млн тонн, что на 3,5 млн тонн превышает аналогичный показатель 2011 года.

Грузообработка украинских портов Азово-Черноморского бассейна в 2012 году снизилась на 2 млн тонн грузов и составила 143,2 млн тонн. «Падение на 2 млн тонн в общем объеме перевалки по украинским портам в основном произошло за счет снижения объемов перевалки угля», — пояснил заместитель генерального директора по логистике АДП.

По словам Касьянова, наиболее значительный рост перевалки угля произошел в Дальневосточном бассейне (+ 6,3 млн тонн, всего перевалено 48,2 млн тонн угля) за счет большого спроса в Тихоокеанском регионе.

Общий объем перевалки угля в российских и украинских портах Азово-Черноморского бассейна по итогам прошлого года составил 21,2 млн тонн грузов (– 1,8 млн тонн). «Объем перевалки угля в украинских портах бассейна составил 13,6 млн тонн, в российских портах — 7,6 млн тонн», — уточнил спикер. По его словам, объем переработки угля в российских портах остается стабильным на протяжении последних трех лет и колеблется около отметки 7,8 млн тонн. В прошлом году небольшое падение произошло в Туапсе, что обусловлено такими объективными

причинами, как серьезные ограничения по пропускной способности Северо-Кавказской железной дороги в связи с поставками грузов для олимпийских объектов. По прогнозу Игоря Касьянова, в 2013 году Туапсе выйдет на 3,3–3,5 млн тонн, если спрос значительно не поменяется.

Согласно представленным данным лидером среди российских портов Азово-Черноморского бассейна является Туапсе с общим объемом обработки угля по итогам 2012 года 2 млн 757 тыс. тонн. На второй строчке расположился порт Ростов-на-Дону с 1 млн 214 тыс. тонн угля, 932 тыс. тонн из которых перевалило ООО «Ростовский универсальный порт». Достаточно высокий показатель у Темрюка: морской порт обработал в 2012 году 1 млн 38 тыс. тонн угля. Кроме того, весьма активно с углем работают Азов (776 тыс. тонн), Ейск (732 тыс. тонн) и Таганрогский МТП (649 тыс. тонн).

Как новую тенденцию прошлого года эксперт назвал возобновление работы с углем Новороссийского МТП. В 2012 году стивидор перевалил 254 тыс. тонн угля. «Причем этот объем был сделан за последние четыре месяца 2012 года. Уже в 2013 году, я думаю, Новороссийск выйдет на миллион тонн. Средние поставки в районе 80–100 тысяч в месяц позволят им выйти на 1 млн тонн», — отметил Игорь Касьянов. Он добавил, что не следует ждать перераспределения клиентов и грузопотоков между российскими портами.

Говоря об украинских портах, спикер отметил, что падение на 2 млн тонн равномерно распределяется между падением по транзиту и сокращением украинских поставок угля, происходит внутриукраинское перераспределение потоков.

«Значительного изменения объемов перевалки угля не происходит, несмотря на проблемы в отрасли со сбытом», — подвел итог Касьянов. По его словам, серьезное влияние на турецкий рынок оказало резкое падение ставок на Panamax и Handysize, в связи с чем серьезные объемы угля стали поступать на турецкий рынок, что значительно ухудшило положение российских и украинских экспортеров.



«Капитан Крутов» принимает поздравления

Дизель-электрический ледокол «Капитан Крутов» 6 июня отметил день рождения. Корреспондент «Водного транспорта» побывала на борту ледокола накануне его 35-летнего юбилея.

Первым делом моряки вспоминают прошедшую зиму. «В эту ледовую навигацию зима была непродолжительной, но ранней — с 16 декабря по 4 февраля. Сложные ледовые условия возникли из-за штормовых ветров северо-восточных, юго-западных и восточных направлений. Наблюдались подвижка и торошение льда, а также сильные туманы. Толщина льда достигала 25 см, максимальное торошение составило 3 балла, — рассказывает капитан ледокола Сергей Арзамасцев. — Но с 5 февраля метеословия изменились: температура воздуха была от — 2 до + 5 градусов по Цельсию, лед разрушился».

В ледовую навигацию 2011–2012 гг. моряки торгового флота, попавшие в ледовый плен в Азовском море, высоко оценили профессионализм и самоотверженность экипажа ледокола. Конечно, по сравнению с ледовой навигацией 2011–2012 гг., прошедшая зима показалась нестрашной. «Та навигация была самая тяжелая. Ледоколы в основном занимались не собственно проводкой, а спасением судов из ледового плена», — поясняет капитан.

В зимнюю навигацию 2012–2013 гг. ледокол обеспечивал работу флота по направлениям: порт Ейск — район косы Еленина (чистая вода), порт Азов — порт Ейск, порт Таганрог — порт Ейск. Период работы в ледовую навигацию 2012–2013 гг. составил 67 суток. С декабря по март «Капитан Крутов» осуществил 24 ледокольные проводки: всего было проведено 155 судов. Кроме того, 56 судов было проведено под АИС и РАС контролем.

«Капитан Крутов» по своему проекту и конструкции имеет крейсерский нос, форштевень, что позволяет ему разбивать торсы, колоть и раздвигать лед, в отличие от ледоколов «Капитан Мошкин» и «Капитан Демидов», которые давят лед. «Согласно инструктивным данным мы можем колоть лед толщиной до 90 см при скорости в два узла», — поясняет стармех ледокола Николай Иванов. Ледокол оборудован тремя дизельными двигателями и электродвигателем. «Если мощность теплоходов, которые заходят в морской порт Ейск, в среднем 1–1,5 тыс. л.с., то у ледокола — 6,33 тыс. л.с. Потребляемая мощность электрооборудования составляет 15 тыс. кВт или 1,5 мВт, что приравнивается к мини-электростанции», — отмечает Иванов. Тут же в разговор включается капитан Арзамасцев: «Несмотря на то, что в Азовском бассейне это не самый мощный ледокол, но работу выполняем не хуже, чем остальные».

Сергей Арзамасцев работает на ледоколе с 2000 года. Морское образование он получил в Высшем морском училище им. Нахимова (Севастополь), потом служил на Северном флоте, а после увольнения из Военно-морского флота пришел на ледокольный флот.

«Работа морская была привычная, но задачи совсем другие, конечно. Я начал с третьего помощника, учился на борту, постепенно вырос до старшего помощника. А потом уже, в 2004 году, стал капитаном, то есть все ступени прошел», — вспоминает Сергей Иванович.

Старший механик Николай Иванов всю жизнь проработал на флоте: механик 1-го разряда, он покорял и Тихий океан, и Индийский, весь Азиатско-Тихоокеанский регион обошел. Поменяв место жительства, Иванов пришел работать на ледокол. Должность стармеха на «Капитане Крутове» он занимает с 2001 года.

Николай Петрович отмечает значительные различия в механической части торгового и ледокольного флота. «Специфика работы требует более профессионального подхода. Если в торговом флоте можно в случае каких-то поломок изменить рейсовое задание, остановиться для устранения неполадок, то ледокол в период зимней навигации всегда должен быть в рабочем режиме, все неполадки должны устраняться в процессе проводки, — поясняет Николай Иванов. — От электромеханической службы требуется профессионализм, слаженность и взаимовыручка».



Капитан Арзамасцев, стармех Иванов и второй механик Юрий Кобзарев работают на ледоколе с начала 2000-х годов и обеспечивают сплоченность коллектива. На судне действует школа обучения молодых кадров. Так, Владимир Кротенко

вырос на ледоколе от четвертого электромеханика до старшего, Владимир Кузнецов пришел мотористом и вырос до второго электромеханика.

«Как показывает практика, даже опытным морякам, которые работали на флоте, нужно минимум год-два для того, чтобы освоить ледокольную технику, не говоря уже о проведении аварийно-спасательных работ», — говорит Иванов.

На «Капитане Крутове» уверены, что помимо основной работы по ледокольным проводкам судов, задача команды ледокола — сберечь экипаж и судно на плаву при возникновении аварийного случая. За плечами ледокола две серьезные аварийно-спасательные операции со снятием экипажей теплоходов «Дунай-Экспресс» в 2002 году и «Кассиопея» в 2006 году.

Моряки смеются, что на флоте нет разделения на должности: в случае технических неполадок все рядом крутят гайки. Пожалуй, исключение можно сделать только для представительниц прекрасного пола. В экипаже из 23 человек трудятся две женщины: дневальный Елена Грунева и повар Елена Шадских. Работы у них много, но хорошие хозяйки со всем справляются: на борту чисто, а кормят так, что пальчики оближешь! Мужской коллектив ценит тяжелый женский труд: относятся к дамам с большим уважением.

«Капитан Крутов» был выведен из эксплуатации после ледовой навигации с 1 марта. После этого судно поставили на причал ейского порта. В этом году ледоколу предстоит пройти профилактический ремонт и покраску, а на 2014 год намечено профилактическое докование.



Дизель-электрический ледокол «Капитан Крутов» был построен в 1978 году в Финляндии на верфи компании «Wartsila» по проекту 1105 для СССР. «Капитан Крутов» предназначен для смешанного «река-море» плавания. Длина судна составляет 77,6 м, ширина — 16,3 м, осадка — 3,5 м. При водоизмещении 2240 тонн ледокол развивает скорость до 13 узлов. Автономность плавания — 10 суток. Судовладелец — Азово-Черноморский филиал ФГУП «Росморпорт». Порт приписки — Ейск.

Работа на ледоколе предполагает высокую степень ответственности. Даже праздники проходят в рабочем режиме. После праздничного ужина моряки возвращаются к несению вахт: караван идет без остановок! К летнему юбилею команда подготовилась заранее: заказали сувенирную продукцию, продумали меню... Повар Елена Павловна приготовила праздничный обед, капитан огласил приказ о поощрении лучших членов экипажа, с поздравлениями и поощрениями на ледокол наведальсь и руководство Азово-Черноморского филиала ФГУП «Росморпорт».

Редакция газеты «Водный транспорт Дон» поздравляет экипаж «Капитана Крутова» с юбилеем и желает сохранять прекрасный рабочий настрой в коллективе, крепкого здоровья морякам и безаварийной работы в следующую ледовую навигацию!



«РОСТОВ-НА-ДОНУ» ГОТОВЯТ К СЛУЖБЕ

Строительство неатомной подводной лодки «Ростов-на-Дону» завершается на Адмиралтейских верфях (Санкт-Петербург). Об этом сообщил официальный портал Правительства Ростовской области со ссылкой на Главнокомандующего ВМФ России адмирала Виктора Чиркова.

Встреча Чиркова с заместителем губернатора — руководителем аппарата областного правительства Вадимом Артемовым состоялась в рамках визита делегации Ростовской области в Севастополь на празднование 230-летия Черноморского флота.

Предполагается, что новая субмарина «Ростов-на-Дону» начнет нести службу в составе Черноморского флота в конце 2013 — начале 2014 года.

По мнению адмирала Чиркова, приоритет при выборе наименования подводной лодки был продиктован ролью Ростовской области в шефской работе над кораблями и соединениями Черноморского флота. В середине 90-х годов, когда на флоте сложилась критическая ситуация со снабжением личного состава питанием и средствами первой необходимости, донской регион оказал огромную помощь, взяв шефство над большими десантными кораблями «Новочеркасск», «Азов» и наземными службами флота. Кроме Ростова, Новочеркаска и Азова, шефами черноморцев являются администрации городов: Шахты, Волгодонск, Таганрог, Зерноград, Кагальницкого, Неклиновского и Семикаракорского районов.

«Для Ростова и Ростовской области строительство и спуск на воду подводной лодки, которая будет носить название столицы юга России, знаковое событие. Я уверен, что администрация Ростова окажет всяческую поддержку и помощь экипажу и командованию новой подводной лодки», — отметил Вадим Артемов.

Напомним, торжественная церемония закладки неатомной подводной лодки (НАПЛ) Б-237 «Ростов-на-Дону» состоялась 21 ноября 2011 года в ОАО «Адмиралтейские верфи». НАПЛ «Ростов-на-Дону» проекта 636 относится к третьему поколению дизель-электрических подводных лодок и является модификацией ДЭПЛ проектов 877/877 ЭКМ, известных своими высокими тактико-техническими характеристиками. «Ростов-на-Дону» спроектирован в ЦКБ МТ «Рубин». Субмарина отличается бесшумностью хода, наличием современных систем навигации, связи, мощного ракетно-торпедного вооружения. Предельная глубина погружения составляет 300 метров, автономность плавания — 45 суток. Экипаж включает 52 человека.

НА ВСЕХ ПАРУСАХ

Регата, организованная клубом «Дельта», прошла 25 мая в Обуховке.

В регате приняли участие 17 яхт из Ростова-на-Дону, Таганрога и Азова. Главным судьей на соревнованиях был мастер спорта, специалист по настройке и тестированию парусов, неоднократный участник, чемпион и призер всероссийских и международных соревнований Георгий Дроботковский. В рамках парусных соревнований было проведено четыре гонки.

Среди тяжелых крейсерских гоночных яхт первый приз взяла «Анна-Мария» под руководством капитана Всеволода Шляхта (г. Таганрог). Из тридцатифутовых яхт первой стала «Касатка» (клуб «Унесенные ветром», Ростов-на-Дону, шкипер — Виталий Демченко). «Икар» (Ростов-на-Дону) под управлением Владимира Дегтярева занял первое место среди четвертьтонников. Швертбот № 9 из Азова стал лучшим среди крейсерских швертботов. В классе яхт «Солинг» победителем стал Виктор Ворожбитов на яхте «Солинг» из Ростова-на-Дону.

Отметим, что акватория в Обуховке является одной из самых удобных в Ростовском регионе для проведения регат, поскольку там отсутствует судовой ход и гонки не мешают судоходству. Кроме того, зрители могут наслаждаться соревнованиями с берега в отличие от регат в Таганрогском заливе.

Традиционно участники регаты угощали знаменитой обуховской ухой.



Ледокол носит имя знаменитого советского капитана Петра Крутова.

Петр Петрович Крутов родился 28 января 1904 года в селе Терса Саратовской области. До 18 лет он жил с родителями и работал в сельском хозяйстве. После смерти отца, в 1922 году, Крутов пришел работать на Волгу.

Начинал Петр Петрович с матроса, был штурвальным и штурманом на волжских теплоходах. В 1939 году он стал капитаном и трудился на различных судах пароходства «Волготанкер»: на пароходах «Валерий Чкалов», «Волго-Дон», «Циолковский»... А потом пришло время передать свой опыт молодому поколению — с 1957 по 1964 год Крутов занимал должность капитана-наставника.

За время работы речник внес большой вклад в дело продления навигации на Волге, высоко оценен его опыт вождения большегрузных составов. Работа Петра Крутова отмечена рядом орденов и медалей, в 1950 году ему присвоено звание «Лауреат Государственной премии».

Финансы для танкеров

ООО «Газтехлизинг» завершило проект по финансированию строительства и передаче в лизинг ОАО «Московское речное пароходство» самоходных нефтеналивных танкеров с повышенным классом экологической безопасности и автоматизации. В рамках проекта были профинансированы и переданы в лизинг три судна: «Павел Юдин», «Александр Шемагин» и «Юлий Макаренко». Все три судна носят имена руководителей Московского речного пароходства советского периода. Первые два из трех танкеров заказчик получил в 2012 году, «Юлий Макаренко» — в конце мая 2013 г.

Все суда проекта RST-25 были построены на заводе ООО «Верфь братьев Нобель» в городе Рыбинске Ярославской области.

Проект RST-25 разработан Морским инженерным бюро с учетом всех международных требований, они удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути.

Суда проекта RST-25 — это абсолютно новый тип танкеров смешанного класса (река-море), предназначенных для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с возможностью одновременно транспортировать грузы двух разных сортов.

«Развитие судостроения и поддержка российских судостроительных предприятий требуют значительных финан-

совых инвестиций. Реализация проекта по строительству нефтеналивных танкеров RST-25 для ОАО «Московское речное пароходство» стала возможна благодаря такому эффективному финансовому инструменту, как лизинг. Мы рады, что у нас сложились долгосрочные партнерские отношения с крупнейшим в России предприятием в сфере пассажирских и грузоперевозок, и надеемся на дальнейшее продолжение сотрудничества», — заявил генеральный директор ООО «Газтехлизинг» Дмитрий Ерошок.

«Реализация соглашения позволила нашей компании повысить качество транспортировки грузов и укрепить позиции в сегменте грузовых перевозок. Мы активно развиваем это направление и заинтересованы в оптимальных механизмах финансирования проектов, по-



этому видим большие перспективы сотрудничества с ООО «Газтехлизинг», — отметил Виктор Дмитриев, заместитель генерального директора по стратегическому развитию ОАО «Московское речное пароходство» — генеральный директор ООО «МРП-Танкер».

ООО «Газтехлизинг» осуществляет свою деятельность с 2001 года. Компания является одним из лидеров на рынке лизинговых услуг и занимает высокие позиции в рейтингах экспертных агентств. Объем лизингового портфеля ООО «Газтехлизинг» по итогам 2012 г. составил 117,5 млрд руб. В активах компании — более 45 тыс. предметов лизинга.

ОАО «Московское речное пароходство» (МРП) — одно из ведущих предприятий, предлагающих услуги по перевозке грузов и пассажиров на внутренних водных путях Российской Федерации. На балансе пароходства имеется 150 единиц грузового и более 60 единиц пассажирского флота.

ООО «Верфь братьев Нобель» была основана в 1907 году. Специализируется на строительстве морских и речных судов, а также выполняет судоремонтные работы. Является крупнейшим судостроительным предприятием на Верхней Волге. Завод входит в состав холдинга «Московское речное пароходство».

Янтарный вклад

Акционеры ОАО «ПСЗ «Янтарь» (Калининград) рассмотрят возможность заключения сделки с Arctech Helsinki Shipyard (Финляндия, совместное предприятие ОСК и STX) на общую сумму 2 млрд 468 млн 457 тыс. 594 руб. на общем собрании, назначенном на 25 июня 2013 года.

По условиям сделки финская верфь принимает на себя обязательство выполнить проектирование, доставку и испытания инновационного многофункционального аварийно-спасательного ледокольного судна для борьбы с аварийными разливами нефти и спасательных операций во льдах с тремя полноповоротными винторулевыми комплексами общей мощностью не менее 7 МВт, используя производственные мощности верфи.

При этом корпус ледокола должен быть построен на «ПСЗ «Янтарь», который должен поставить финской верфи не менее 42 стальных блоков и блок-секций судна двумя отгрузками.

Поставка судна, в соответствии с предполагаемыми условиями контракта, должна быть осуществлена 28 февраля 2014 года. К установленной дате поставки судно должно быть полностью построено, должны быть закончены все испытания, устранены обнаруженные во время испытаний дефекты и недостатки. Судно должно быть в полной готовности к эксплуатации.

Основные проектные характеристики завершеного судна: длина габаритная (без кранцев) ок. 74,0 м, ширина по КВЛ ок. 19,2 м, осадка по КВЛ ок. 6,3 м, водоизмещение при осадке по КВЛ 4 350 тонн, максимальная длительная мощность ГД (не менее) 9000 кВт, скорость хода (не менее) при осадке по КВЛ 14,0 узлов.

Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» образован 8 июля 1945 года под № 820 на базе кенигсбергской верфи фирмы F. Schichau. Он специализируется на строительстве мало- и среднетоннажных судов военного и гражданского назначения, а также проведении судоремонтных работ. За 66 лет истории на заводе построено 154 боевых корабля и более 500 гражданских судов. В настоящее время контрольный пакет акций ОАО «ПСЗ «Янтарь» принадлежит государству в лице ОАО «Объединенная судостроительная корпорация».

Балтийского пути. Габаритная длина судна проекта RST05 составляет 118,87 м, ширина судна — 13,0 м, высота борта — 5,8 м.

Вместимость восьми грузовых танкеров и двух отстойных танкеров 4427 куб. м, ледвейт в море — около 3955 тонн при осадке 4,30 м, в реке при осадке 3,60 м — около 2868 тонн, скорость в эксплуатации — 10,0 узлов.

Головное судно проекта RST05 «Нарва» было заложено 28 апреля 2011 года, спущено на воду 13 октября 2012 года.

Второе судно проекта RST05 «Истра» заложено 28 апреля 2011 года. Постройка судна продолжается.

«Судоверфь Дон-Кассенс» — совместное предприятие, основанное в 1995 году по инициативе АО «Волго-Донское пароходство» и «Судоверфь и машиностроительный завод Кассенс ГмбХ» (Германия), которые являются учредителями судоверфи. Судоверфь расположена на левом берегу реки Аксай (притоке Дона).

«Нарва» на Дону

«Судоверфь Дон-Кассенс» сдала в эксплуатацию головное нефтеналивное судно проекта RST05 «Нарва».

Заказчиком серии танкеров смешанного река-море плавания из двух судов является компания ООО «АзовТранс-Терминал». Танкеры строятся для компании ООО «Донбункер».

Суда проекта RST05, разработанного Морским инженерным бюро, предназначены для смешанной (река-море) и морской перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки. Обеспечивается одновременная перевозка 2 сортов груза.

Суда удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-

МССЗ сдал обстановочное судно

Московский судостроительный и судоремонтный завод сдал государственной комиссии обстановочное судно проекта 3050 класса PPP «Р 1,2», заводской номер 211, построенное в рамках государственного контракта на выполнение работ по строительству объекта «Обновление обслуживающего флота».



Судно было построено для ФБУ «Волжское ГБУВПиС», местом приписки будет являться порт Нижнего Новгорода.

Серия из 27 современных обстановочных судов строится на МССЗ по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта. Они предназначены для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, а также для контроля глубин судового хода на всех реках России.

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (МССЗ) — один из старейших в России судостроительных заводов. ОАО «МССЗ» является самым крупным производителем речных пассажирских судов, катеров в России, строящий в т.ч. водоизмещающие моторные яхты класса luxury длиной от 25 до 50 м. Завод является подразделением ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», специализирующимся на производстве скоростных, представительских и технически сложных судов.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СНАБЖЕНЦЫ ЛЕДОВОГО КЛАССА

Со стапелей ОАО «Амурский судостроительный завод» (Комсомольск-на-Амуре) сошел «снабженец» ледового класса «Иван Сидоренко», построенный по проекту «Крыловского государственного научного центра». Заказчиком выступило ООО «Газфлот», а инвестором — ОАО «Газпром». Всего на заводе строится 2 судна подобного класса. Второе, получившее имя «Остап Шермет», будет спущено на воду в 2014 году.

Судно будет заниматься обеспечением функционирования буровых и добывающих платформ. В случае чрезвычайных ситуаций «снабженец» способен оказывать помощь аварийным судам, плавучим буровым установкам.

После вывода из цеха начнется достройка и установка на судно оборудования и механизмов.

АО «Амурский судостроительный завод» — крупнейшее судостроительное предприятие на Дальнем Востоке, запущено в 1936 году. Предприятие входит в состав «Объединенной судостроительной корпорации». За историю завода было построено 270 судов и кораблей.

ТАНКЕР «СЕРГЕЙ МАНЯКИН»

ОАО «Иртышское пароходство» (г. Омск) провело церемонию инаугурации танкера «Сергей Манякин». Об этом «Водному транспорту» сообщил генеральный директор пароходства Иван Яновский. По его словам, танкер дедвейтом 2000 тонн прошел глубокую модернизацию и получил новое имя одного из самых известных и почитаемых в Омской области людей — бывшего первого секретаря Омского обкома КПСС Сергея Иосифовича Манякина.

Всего в составе флота ОАО «Иртышское пароходство» работает около 200 судов различного назначения.

ОАО «Иртышское пароходство» создано путем преобразования государственного предприятия «Иртышское ордена Трудового Красного Знамени речное пароходство» в соответствии с Указом Президента РФ от 01 июля 1992 года № 721 «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий в Акционерное Общество» и является его правопреемником.

СЗ «ЛОТОС» СТРОИТ ДЛЯ КАСПИЯ

ОАО «Судостроительный завод «Лотос» (Астраханская область) спустил на воду третий понтон (последний в серии) для обустройства месторождения имени В. Филановского в Каспийском море.

Первый понтон «АРК-10» был сдан заказчику в декабре 2012 года, второй «АРК-11» — в апреле 2013 года.

РС активно участвует в проекте по обустройству нефтегазоконденсатного месторождения им. В. Филановского и осуществляет техническое наблюдение за объектами его обустройства: морскими ледостойкими стационарными платформами, центральной технологической платформой, платформами жилого блока, а также за изготовлением стальных труб для морского подводного трубопровода и морскими операциями по его укладке.

ОАО «Судостроительный завод «Лотос» специализируется на строительстве корпусов судов различных типов и выполнении работ по их полному насыщению. С 2012 года находится под управлением ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Основные акционеры предприятия — ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», ОАО «Группа Каспийская Энергия», правительство Астраханской области.

Кругосветка завершается

В Санкт-Петербурге 20 июня 2013 года состоится встреча учебного парусного судна «Седов», которое возвращается из кругосветного путешествия.

За 4 месяца кругосветного плавания, в которое парусник ушел также из Санкт-Петербурга, судно прошло более 40 тыс. морских миль, на его борту побывали около 100 тыс. человек, проживающих в Европе, Азии, Африке и Америке. Маршрут барка «Седов» прошел через 24 порта мира.

Напомним, кругосветное плавание парусника Росрыболовства «Седов» посвящено 1150-летию зарождения российской государственности и памятным датам в истории русских географических открытий. За свою более чем 90-летнюю историю легендарный барк впервые совершает подобный поход.

Учебное парусное судно — барк Росрыболовства «Седов» — самый большой в мире парусник. Построен в 1921 году. Длина — 117,5 м, водоизмещение 7 320 тонн, экипаж — 230 человек, площадь парусов — 4192 кв. м. Судно, заложенное на верфи Круппа в Киле (Германия), первоначально называлось «Магдаленна Виннен» (Magdalene Vinnen) по имени дочери первого владельца. Судно строилось для перевозки навалочных грузов между портами Европы и Южной Америки, Австралии, Юго-Восточной Азии и Океании. В 1936 году «Седов» сменил владельца, был переоборудован

кубриками на 70 кадетов и начал использоваться одновременно как грузовое и учебное. Новое имя — «Командор Йонсон». Во время 2-й Мировой войны барк ходил в Балтийском море под военно-морским флагом Германии.

После войны «Командор Йонсон» был передан СССР по репарации. В начале 1946 года на паруснике был поднят флаг СССР и под новым названием его перевели в класс учебных судов. В 1991 году передан Мурманскому государственному техническому университету (МГТУ), являющемуся подведомственным образовательным учреждением Федерального агентства по рыболовству (Росрыболовство). Барк «Седов» занесен в Книгу рекордов Гиннеса как самый крупный сохранившийся до наших дней парусник.



Легендарный «Крузенштерн» побывал в Санкт-Петербурге

Четырехмачтовый учебный парусник российского флота «Крузенштерн» принял участие в праздничных мероприятиях, посвященных 310-летию Балтийского флота. Символично, что легендарный парусник прибыл в Санкт-Петербург из Гамбурга, где он принимал участие в памятных мероприятиях, посвященных окончанию Второй мировой войны и празднованию Дня порта Гамбург.

Барк «Крузенштерн» ошвартовался у набережной лейтенанта Шмидта и был открыт для посещения петербуржцами и гостями города.

Первый в этом году рейс барка «Крузенштерн» начался 16 апреля и продлится до конца июня. За время рейса легендарный парусник посетит порты Литвы, Германии, Франции и России.

Барк «Крузенштерн» (при постройке «Падуя») был заложен 24 июня 1925 г. в Бремерхафене (Германия). «Падуя» принадлежала к знаменитой серии из девяти парусных торговых судов, которые в основном использовались на линии Европа — Чили.

В 1946 г. «Падуя» в соответствии с решениями Потсдамской конференции был передан в состав Балтийского флота ВМФ СССР, и парусник получил имя «Крузенштерн» в честь адмирала Ивана Федоровича Крузенштерна, руководителя

первой русской кругосветной экспедиции 1803–1806 гг., ученого-гидрографа, воспитателя целой плеяды замечательных российских мореплавателей.

В 1959–1961 гг. «Крузенштерн» прошел капитальный ремонт и дооборудование на Кронштадтском морском заводе.

В 1967 г. барк «Крузенштерн» был передан Министерству рыбной промышленности СССР, и с тех пор обеспечивает учебную практику курсантов гражданских морских вузов.

Учебное парусное судно (УПС) «Крузенштерн» — постоянный участник международных соревнований парусных судов, в том числе «Формулы-1» парусного спорта регаты «Катти Сарк», на которой он неоднократно занимал призовые места.

За более чем 20 лет приписки к порту Калининград и Балтийской государственной академии рыбопромыс-

лового флота «Крузенштерн» успел совершить два кругосветных плавания (экспедиции 1995–1996 и 2005–2006 гг.), несколько трансатлантических экспедиций, бесчисленное количество регулярных рейсов, посетить множество знаменитых портов по всему свету и представить Российскую Федерацию на многих значительных международных событиях. УПС «Крузенштерн» регулярно принимает участие в памятных событиях флота России, в частности, кругосветная экспедиция 1995–1996 гг. была посвящена 300-летию Российского флота.



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

РС – ВЫСОКИЙ
КЛАСС БЕЗОПАСНОСТИ



Главное управление РС: 191186, Россия, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, д. 8
Тел.: 8 800 333 9999, факс +7 (812) 314 10 87, robex@rs-class.org
www.rs-class.org

БТК ввела в эксплуатацию новый танкер «Валерий Зеленко»

ООО «Балтийская Топливная Компания» (БТК) ввело в эксплуатацию конвенционный танкер «Валерий Зеленко» для осуществления бункеровочных операций в порту Санкт-Петербург.

Танкер грузоподъемностью 3495 тонн имеет двойные борты и двойное дно, соответствует требованиям VI приложения к конвенции МАРПОЛ. Длина судна — 92,86 м, ширина — 14,36 м. Нефтеналивной танкер с объемом грузовых танков более 4 тыс. куб. м был построен в 2002 году на верфи Gemyat Shipyard (Турция).

Судно зарегистрировано в международном реестре судов 23 мая 2013 года, также получено разрешение на плавание под флагом РФ. Экипаж укомплектован, судно готово к работе.

«Танкер «Валерий Зеленко» приобретен в рамках реализации инвестиционной программы группы компаний «БТК», которая направлена на усиление позиций компании в Северо-Западном регионе и расширение географии присутствия в стране, — говорит генеральный директор ООО «БТК»

Станислав Корнеев. — Мы планируем продолжать развитие бункеровочного бизнеса, также значительное внимание мы уделяем экологическому направлению — в планах на этот год покупка двух судов класса река-море для сбора отходов с судов».

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 31 ед. 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.

