

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.



№9 (12918)

Выходит один раз в месяц
15 сентября 2012 года

Студенческий билет вручал министр



Новосибирская государственная академия водного транспорта выполнила государственное задание по приему студентов на 2012–2013 учебный год, приняв на бюджетные места 573 абитуриента.

Стр. 2

Стремительный, как марлин



Московский судостроительный и судоремонтный завод (МССЗ) передал заказчику многоцелевой катер проекта МРВ14. Это третий из шести катеров данного проекта, построенных по заказу ФГУП «Росморпорт».

Стр. 7



Пятнадцать капитанов

Росморречфлот назначил капитанов бассейнов ВВП России

Подписаны приказы о назначении на должности капитанов бассейнов внутренних водных путей (ВВП) России. Все кандидаты на должности капитанов бассейнов ВВП прошли Аттестационную комиссию Росморречфлота.

Заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский и руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко провели предварительное собеседование с каждым кандидатом.

Замминистра транспорта РФ отметил, что перед отраслью

стоят амбициозные задачи по переключению грузопотоков на внутренний водный транспорт и увеличению перевозок грузов до 250 млн тонн. И для этого необходимо не только развитие инфраструктуры ВВП и обновление флота — особую значимость приобретают вопросы повышения уровня безопасности судоходства.

Создание государственного портового контроля на ВВП России позволит решить эту задачу.

Минтранс России подготовил необходимые нормативные документы для его осуществления.

Перед назначением глава Росморречфлота провел дополнительное индивидуальное собеседование с каждым кандидатом и подписал приказы об их назначении на должность капитана бассейна ВВП.

«Водный транспорт» публикует полный список назначенных капитанов (стр. 2)

200 иностранных яхт на реках России

Во внутренние воды РФ через пункты пропуска Санкт-Петербурга и Ленинградской области во время летней навигации 2012 года, по данным на конец августа прошли 433 маломерных судна, из них 212 яхт под иностранным флагом. По информации СЗТУ Росграницы, вышло из внутренних вод 303 маломерных судна, из них 151 — под иностранным флагом.

Преход иностранных яхт стал возможен впервые после внесения поправок в российское законодательство, которые начали действовать с 25 мая 2012 года.

Комментируя итоги первой навигации с иностранным участием, директор Северо-Западного регионального отделения Российского союза туристической индустрии Татьяна Гаврилова заметила, что для привлечения иностранных яхтсменов на российские внутренние воды необходимо принять ряд мер.

Прежде всего, это развитие инфраструктуры: необходимо строить яхтенные топливные заправки, причальные стенки, специально рассчитанные на маломерные суда. Кроме того, яхтенные стоянки необходимо подключать к электропитанию, воде, развивать ремонтный сервис.

Развитие яхтенного туризма невозможно без информационного обеспечения, которое должно включать сведения о том, как правильно организовать путешествие, что можно увидеть на маршруте, что посетить, где остановиться, какие службы оказывают поддержку, обеспечивают безопасность, какие есть на маршруте яхтенные стоянки, клубы и т.д.

Участники туристического сообщества считают, что часть этих мероприятий можно реализовать в рамках программ приграничного сотрудничества.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА

О РЕГУЛИРОВАНИИ ПЛАВАНИЯ НА ВВП

Министерство транспорта Российской Федерации приступило к подготовке правовых актов, регулирующих плавание на внутренних водных путях РФ (ВВП РФ). Опубликован ряд уведомлений о подготовке проектов нормативных правовых актов, в частности, «Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море», «Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации», «Об утверждении Правил движения и стоянки судов в Волго-Балтийском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации».

НОВЫЙ СОСТАВ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ

Распоряжением Правительства Российской Федерации № 1573-р

от 30 августа 2012 года внесены изменения в состав Морской коллегии при Правительстве РФ. В частности, в числе прочих лиц, включенных в состав Морской коллегии, в ее состав вошел советник президента Игорь Левитин, ранее занимавший должность министра транспорта РФ.

Игорь Левитин возглавлял Минтранс России с 2004 по 2012 год.

Отмечается также, что ФГУП «Росморпорт» сохранил свое представительство в Морской коллегии, которое продолжается с декабря 2005 года. В настоящее время интересы предприятия в Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации представляет генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лавришев.

Морская коллегия при правительстве — постоянно действующий координационный орган, который обеспечивает согласование

действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и организаций в области морской деятельности. Коллегия координирует действия властей также в работе по сохранению и совершенствованию морского потенциала Российской Федерации; при анализе состояния, тенденций развития и использования морского потенциала ведущих зарубежных стран.

СЕВМОРПУТЬ ПРЕДСТАВЛЕН НА САММИТЕ АТЭС

Россия предлагает пересмотреть логистическую схему транспортировки грузов между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и регионами Северной Европы, включив в нее Северный морской путь. Как сообщил советник президента РФ Игорь Левитин, Россия готова взять на

себя разработку новых направлений логистических потоков в АТР по согласованию с секретариатом Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС). «По договоренности с секретариатом АТЭС Российская Федерация будет разрабатывать проекты управления логистикой товарно-транспортных потоков основных международных грузоперевозок в регионе», — сказал он.

По мнению Левитина, затраты на подготовку Северного морского пути для активного коммерческого судоходства не должны отразиться на тарифах по перевозке грузов. Он уверен, что при соответствующей тарифной политике, а также при условии решения экологических и инфраструктурных задач, Севморпуть способен конкурировать даже с железнодорожными маршрутами, пролегающими по территории Сибири.

**СТУДЕНЧЕСКИЙ БИЛЕТ
ВРУЧАЛ МИНИСТР**

Новосибирская государственная академия водного транспорта выполнила государственное задание по приему студентов на 2012–2013 учебный год, приняв на бюджетные места 573 абитуриента. Студенческие билеты первокурсникам в торжественной обстановке в зале заседания ученого совета академии вручил министр транспорта России Максим Соколов, который поблагодарил студентов за то, что они выбрали транспортные специальности, чрезвычайно востребованные в настоящее время в нашей стране.

«Убежден, что работа по модернизации профессионального образования позволит вам, сегодняшним первокурсникам, на должном уровне осваивать современные технические и технологические разработки, логику, производство и инновационные технологии, жизненно необходимые для успешного развития транспортной отрасли», — подчеркнул министр, выступая на церемонии.

СУДОВОДИТЕЛИ ЗАДАЮТ ТОН

В Государственную морскую академию имени адмирала С. О. Макарова (ГМА) на первый курс в 2012 году поступили 480 курсантов. Как сообщил президент академии Иван Костылев, наибольшее количество человек было набрано на судоводительский факультет — 160 чел. (из них 15 по целевому набору) и на судомеханический — 115 чел. (из них 15 по целевому набору). На факультет международного транспортного менеджмента по двум направлениям «Управление и организация перевозок» и «Технология транспортных процессов» набрано по одной группе, каждая по 30 чел. На юридический факультет поступило 22 чел., на экономический — 30 чел.

Второй год академия провела набор в магистратуру по экономике, как и в предыдущем году, было набрано 5 человек.

**УЧЕБА — ДОРОГОЕ
УДОВОЛЬСТВИЕ**

На первый курс Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ) в 2012 году зачислено 285 человек. Самое массовое направление бюджетного обучения — «Судовождение».

По программам среднего профессионального образования в вуз зачислены 840 человек. Прием на заочную форму предстоит осенью.

Как указано на сайте учебного заведения, стоимость коммерческого обучения в МГАВТ составляет от 47 тысяч до 97 тысяч рублей в год, что несколько превышает средний уровень платы по отраслевым вузам.

**ВГАВТ ПРИНЯЛ ТЫСЯЧУ
ПЕРВОКУРСНИКОВ**

В Волжской государственной академии водного транспорта план приема в 2012 году полностью выполнен. На бюджетные места зачислены 660 человек, студентами, оплачивающими собственное обучение, стали еще 420 человек.

Как сообщил ректор академии Игорь Кузмичев, наибольшей популярностью у абитуриентов пользовались такие направления, как «Юриспруденция», «Экономика» и «Менеджмент». Кроме того, в лидерах была и новая специальность «Технология транспортных процессов», конкурс на которую составил 3,7 человека на место.

Превратится ли Подмосковье в речной туристический рай?

В Подмосковье могут появиться десятки новых туристических речных маршрутов. Министерство физкультуры, спорта, туризма и работы с молодежью Московской области разрабатывает программу по формированию туристической инфраструктуры и развитию туризма до 2018 года. По словам советника министра Олега Жолобова, с ее реализацией Подмосковье может стать «столицей выходного дня».

Эксперты из Российского союза туристической индустрии (РСТ) отмечают, что в Подмосковье протекает около 400 рек, все они относятся к бассейнам четырех главных — Москвы, Оки, Волги и Клязьмы. По данным РСТ, области нужны

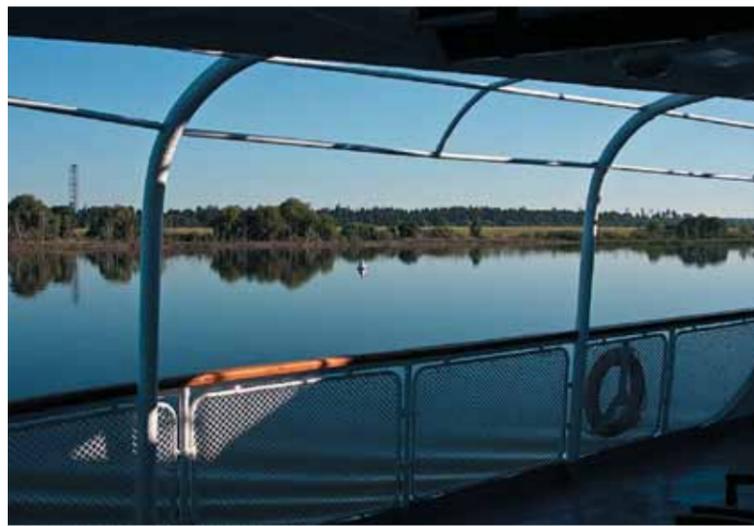
десятки новых причалов.

«Сейчас в регионе всего около 20 муниципальных пристаней и еще 10 частных, — рассказал РСТ директор Агентства круизных путешествий Игорь Смолин. — При этом на большей части причалов можно получить лишь так

называемую зеленую стоянку. Суда останавливаются у пристани, где нет инфраструктуры, туристы могут либо идти гулять в лес, либо кормить комаров на берегу». По его словам, рядом с уже имеющимися и новыми причалами должны появиться пляжи, беседки, кафе, спортивные площадки и т. д.

Игорь Смолин уверен, что на севере от Москвы, примерно в четырех часах пути по воде, нужно построить туристическую деревню, подобную Мандрогам (восстановленная в качестве этномузея сгоревшая деревня) под Санкт-Петербургом. Маршрут по реке до этнодеревни и обратно мог бы пользоваться большой популярностью и у россиян, и у иностранцев, уверен Смолин. Он считает, что для строительства такого поселения подойдет, например, берег Клязьмы.

По данным компании «Причалсервис», стоимость одного причала, пригодного для остановки речных трамваев, начинается от 3 млн рублей. Вице-президент Российского союза туристической индустрии Юрий Барзыкин полагает, что строительство новых пристаней в Подмосковье с прилегающей инфраструктурой и чистой дна обойдется в миллиарды рублей. Использовать речную инфраструктуру смогут не только туристы, но и любители парусного спорта, а также местные жители.

**Пробный маршрут**

В Калининградской области намерены всерьез заняться развитием внутренних водных путей на Куршском заливе.



В ходе специального выездного заседания губернатора области

Николай Цуканов предложил организовать тестирование маршрута между поселком Рыбачий на Куршской косе до литовской Ниды силами местных яхтсменов. С помощью «Инвестбанка» (компания, ведущей обустройство территории в Рыбачьем, где будет построен пункт пропуска через государственную границу) три яхты Калининградского областного яхт-клуба совершили пробный поход.

Пройдя по маршруту, яхтсмены сообщили о трудностях, которые серьезно мешают туристу. По их мнению, есть проблема с актуальными лодками, кроме того, необходимо провести дноуглубительные работы на подходе к причалу.

Внутренние водные пути Куршского залива должны как можно скорее стать доступными для всех желающих, считают в администрации Калининградской области. А их немало: это и российские яхтсмены, и иностранцы. Каждый судозаход не только принесет доходы, но и создаст новые рабочие места. Как сообщает пресс-служба правительства Калининградской области, водный маршрут должен официально открыться уже в 2013 году, для чего региональные власти, частные инвесторы, таможенные и пограничные органы объединили усилия, чтобы ускорить организацию в Рыбачьем пункта пропуска и обустройство береговой инфраструктуры.

Пятнадцать капитанов

Капитанами бассейнов ВВП России назначены:



Трегубов М. М. — заместителем руководителя — капитаном Амурского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Амурское ГБУВПиС»;



Тараненко А. И. — заместителем руководителя — капитаном Азово-Донского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС»;



Шантуев А. Д. — заместителем руководителя — капитаном Байкало-Ангарского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Байкало-Ангарское ГБУВПиС»;



Тимонин К. В. — заместителем руководителя — капитаном Беломорско-Онежского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Беломорско-Онежское ГБУВПиС»;



Раков А. В. — заместителем руководителя — капитаном Волго-Донского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Волго-Донское ГБУВПиС»;



Лепехин Е. В. — заместителем руководителя — капитаном Волжского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Волжское ГБУВПиС»;



Алексеев А. Ф. — заместителем руководителя — капитаном Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Волго-Балтийское ГБУВПиС»;



Шашеро Н. П. — заместителем руководителя — капитаном Енисейского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Енисейское ГБУВПиС»;



Михеев В. А. — заместителем руководителя — капитаном Камского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Камское ГБУВПиС»;



Киселев С. Д. — заместителем руководителя — капитаном Ленского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Ленское ГБУВПиС»;



Гагарин С. А. — заместителем руководителя — капитаном Обского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Обское ГБУВПиС»;



Сидло В. В. — заместителем руководителя — капитаном Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Обь-Иртышское ГБУВПиС»;



Проурзин А. И. — заместителем руководителя — капитаном Печорского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Печорское ГБУВПиС»;

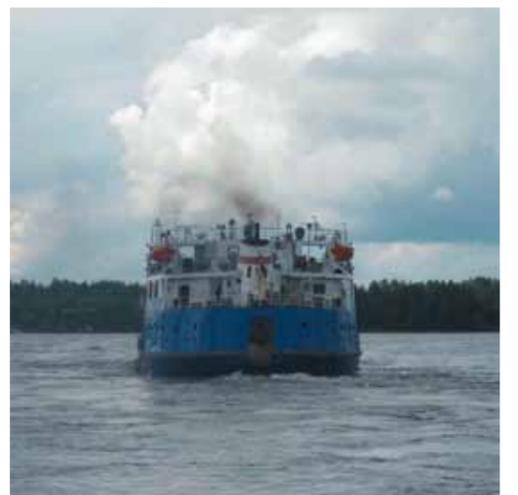


Есеев В. А. — заместителем руководителя — капитаном Северо-Двинского бассейна внутренних водных путей ФБУ «Северо-Двинское ГБУВПиС»;



Колесников А. А. — заместителем руководителя — капитаном Московского бассейна внутренних водных путей ФКУ «Речная администрация Московского бассейна».

Напомним, Федеральным законом № 131-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 28.07.2012 года внесены изменения в Кодекс внутреннего водного транспорта, предусматривающие преобразование существующих государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства в Администрации бассейнов внутренних водных путей и наделение их функцией государственного портового контроля на внутренних водных путях Российской Федерации.





«Помним историю, храним традиции, уверенно смотрим в будущее!»



«Помним историю, храним традиции, уверенно смотрим в будущее!» — под таким девизом живет Колледж водного транспорта, отметивший в 2012 году свое восьмидесятилетие. В 2012 году курсанты колледжа отправились в составе экипажа учебного

парусного судна «Седов» в первое кругосветное путешествие. О сегодняшнем дне КВТ «Водному транспорту» рассказал директор колледжа Владимир Прохоренко. (Продолжение на 4 стр.)

«...Учитесь так, как будто все зависит только от вас!» — напутствовали в День знаний первокурсников СПГУВК

Один из старейших транспортных вузов России — Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций — 1 сентября 2012 года вновь распахнул свои двери студентам-первокурсникам.

В ходе приемной кампании минувшего лета СПГУВК уверенно держался в первой десятке вузов Санкт-Петербурга по количеству поданных заявлений. В результате ряды студентов университета пополнили более тысячи двухсот первокурсников, среди которых 39 студентов-иностранцев. Действительно, ГУВК (а в прошлом — ЛИВТ) известен далеко за пределами Российской Федерации. В числе студентов ГУВКа — ребята из Алжира и Индии, Камеру-



на и Китая, Конго и Марокко, Сирии, Туниса, Турции, Уганды, Шри-Ланки. Не менее популярен бренд СПГУВК и среди стран бывших «союзных» республик — Азербайджана, Туркменистана, Армении, Грузии, Литвы, Эстонии, Узбекистана, Молдовы, Беларуси, Украины и других.

...И вот удар судового колокола возвестил о начале нового учебного года. Для университета водных коммуникаций давно уже стало доброй традицией принимать в День знаний гостей из Москвы. От имени Федерального агентства морского и речного транспорта будущих специалистов-«водников» приветствовал заместитель руководителя агентства Константин Стасюк, который под аплодисменты зала официально

вручил ректору университета, профессору, доктору технических наук Сергею Барышникову почетный знак «Ректор года». Первокурсники и преподаватели овациями приветствовали высокую награду, а ректор еще раз подчеркнул, что подобные достижения — результат слаженной работы всего коллектива университета, а наши первокурсники — это новый, молодой, прогрессивный потенциал СПГУВК, и им предстоит внести свой вклад в развитие вуза на пути к новым свершениям и наградам.

Поздравили первокурсников и представители ведущих предприятий отрасли — ГБУ «Волго-Балт», ОАО «Северо-Западное пароходство», в которых трудятся многие выпускники университета. Так, директор по персоналу ОАО «СЗП» Петр Гишкелюк подчеркнул, что для ребят с дипломом ГУВКа работа в отрасли найдется всегда, а путей для развития и карьерного роста наверняка откроется множество.

Обратились к новому поколению студентов и представители духовенства. Клирик Богоявленского храма Дмитрий Дмитриев

в своем выступлении вспомнил притчу о том, как ученики спросили Господа, как же им вернее поступить — молиться или учиться? «Молитесь так, как будто во всем уповаете только на Господа, и учитесь так, как будто все зависит только от вас!» — мудро ответил Учитель.

Первый учебный год для новых студентов начался по-настоящему празднично. Теперь у них в руках главное, как им кажется на сегодняшний день, сокровище — студенческий билет СПГУВК. И, конечно же, зачетная книжка, в которой уже через четыре меся-

ца появятся первые записи о сданных зачетах и экзаменах. А годы спустя бывшие первокурсники, став серьезными капитанами и авторитетными управленцами, мастерами-судомеханиками, инженерами-гидротехниками, вернутся в стены alma mater, где им вручили «ключи от рек, каналов и морей». Вернутся, чтобы обратиться с напутственным словом к новым членам студенческого братства университета водных коммуникаций и пожелать успешной учебы, оптимизма, достижения всех поставленных целей.



«Помним историю, храним традиции, уверенно смотрим в будущее!»

В коридорах СПГУВК часто можно встретить юношей и девушек в морской форме, это курсанты Колледжа водного транспорта, который в 2000 году стал структурным подразделением университета.

В учебном процессе колледж использует материальную базу университета — тренажеры, лаборатории, мастерские. Совместная работа преподавателей Колледжа и профессорско-преподавательского состава СПГУВК значительно улучшает качество подготовки будущих специалистов.

Ежегодно более 50 процентов выпускников колледжа продолжают обучение в университете по профильным специальностям. В отличие от школьников, они уже хорошо владеют профессиональными навыками, так как прошли производственные практики на предприятиях: в колледже сформирована хорошая база работодателей. После окончания вуза практически все выпускники работают по выбранной еще в колледже специальности.

У Колледжа водного транспорта славная история и свой неповторимый путь. В 1928 году была образована профессионально-техническая школа при Северо-Западном пароходстве, которую спустя два года преобразовали в Ленинградский техникум речного и озерного плавания. Именно 1930-й и считается годом основания этого среднего учебного

заведения. В 1944-м техникум приобрел статус Ленинградского речного училища закрытого типа Министерства речного флота РСФСР, где готовили штурманов, механиков и гидротехников.

В декабре 2010 года колледж отметил 80-летие со дня своего рождения под лозунгом: «Помним историю, храним традиции, уверенно смотрим в будущее!». В настоящее время это образцовое учебное заведение, где царят порядок и дисциплина. Родители, направляя сюда своих детей, могут быть спокойны: ребята



– Владимир Иванович, с чего все начиналось?

– Заступив на должность ди-

ректора Колледжа в 2006 году, я застал неутешительную картину: превалировали специальности «Менеджмент», «Туризм», «Реклама» и «Право», в то время как по основным специальностям «Морское судоходство», «Эксплуатация транспортных энергетических установок», «Эксплуатация транспортного электрооборудования и автоматики», «Гидротехническое строительство» обучались только 30% общего количества курсантов.

– Как и что именно пришлось изменить?

– Учитывая запросы предприятий, мы под руководством тогда еще проректора, а ныне ректора С.О. Барышникова пересмотрели направленность подготовки специалистов: эксплуатационные специальности должны преобладать в учебном процессе. В соответствии с возрастающими требованиями к среднему учебному заведению, у нас сформировался высококвалифицированный коллектив преподавателей, за плечами которых богатый опыт работы на судах. В колледже трудятся два заслуженных учителя РФ и два почетных работника профтехобразования РФ, 17 преподавателей



носят звание «Отличник речного флота», «Почетный работник флота», 4 капитана дальнего плавания.

– Владимир Иванович, Вы опытный руководитель и оптимист по натуре, что вселяет в Вас уверенность?

– В последнее время в КВТ пришло много молодых педагогов, это позволяет смотреть в будущее с оптимизмом. На наших выпускников среди работодателей большой спрос, они нужны российскому флоту.

Престиж колледжа среди родителей и абитуриентов неизменно растет. В 2012 году на обучение принято 196 человек, из них 176 мест — бюджетных. Конкурс составил более двух человек

на место. А самое главное, что прием осуществлен только на эксплуатационные специальности.

Колледж заметно преобразился. Отремонтированы общежития и аудитории, учебные классы оснащены новейшим оборудованием, постоянно пополняется и обновляется библиотечный фонд. Компьютерные классы КВТ объединены в единую сеть с выходом в Интернет. Работают оборудованные спортивные и тренажерные залы. Участвуя в научно-технических, творческих, спортивных конкурсах и состязаниях, курсанты колледжа из года в год занимают призовые места. В 2011 году они стали первыми в спартакиаде средних специальных учебных заведений Санкт-Петербурга.

Судовладельцы заплатят за набережные

Программа комплексной реконструкции городских набережных Санкт-Петербурга одобрена губернатором Георгием Полтавченко.

По подсчетам специалистов, необходимо отремонтировать более 170 км петербургских набережных.

В ходе выездной инспекции, которую глава города совершил на катере, чиновники доложили, что основной причиной износа плит и швов набережных рек и каналов является слишком активное движение судов.

Именно поэтому в Смольном предложили обязать судовладельцев, которым город сдает набережные в аренду под причалы, обязать финансировать ремонт прилегающих территорий. Судовладельцы считают это предложение почти разорительным.

Дело в том, что программа оценивается в сумму не менее 3 млрд рублей ежегодно. Из бюджета города на эти расходы выделяется не более 500–600 млн рублей в год.

Адресный перечень объектов, подлежащих ремонту, составлен до 2015 года. В список как требующие немедленной реконструкции вошли набережные Фонтанки, Мойки, канала Грибоедова, Обводного канала. Также много участков, на которые следует обратить внимание, на Свердловской, Арсенальной набережных.

Программа утверждалась в 2006 году, тогда стоимость реконструкции городских набережных оценивалась в 13,8 млрд рублей. Всего на ремонт, включая мостовые сооружения, планировалось направить 32,5 млрд рублей. Сегодня, с учетом инфляции, эта сумма будет еще больше.

Кстати, в рамках программы «Сохранение исторического центра Санкт-Петербурга на 2013–2018 годы», опубликованной на сайте КЭРППИТ, в разделе «Мосты и набережные» указаны следующие

цифры. Всего на реконструкцию мостов и набережных исторического центра потребуется 16,188 млрд руб. За эти деньги предполагается до 2016 года ликвидировать аварийное состояние на 9 мостах — реконструировать Дворцовый, Тучков и 2-й Елагин мосты, капитально отремонтировать Синий, 1-й Елагин, Зеленый, Банковский. Аларчин и 1-й Каменноостровский мосты.

Кроме того, в 2013 году будет реконструирована набережная Каменного острова, капитально отремонтированы набережная канала Грибоедова от Лыбиного моста до Малой Подъяческой, стенка Большеохтинской набережной от Херсонского проезда до пирса у Большеохтинского моста, стенка набережной левого берега канала Грибоедова от Ново-Никольского моста до дома № 114, а также набережная канала Грибоедова от Харламова моста до дома № 114. Всего на эти работы в следующем году потребуется 1 миллиард 740 миллионов 100 тысяч рублей.

В дальнейшем планируется отремонтировать набережные Фонтанки, канала Грибоедова, Мойки — в районе Почекуева моста, выше Конюшенного моста (исключительно левый берег) и в районе Матвеевского моста), набережную Стрелки Васильевского острова, Университетскую набережную — напротив дома 15, напротив Академии художеств и в створе 4-й линии, набережную лейтенанта Шмидта — напротив дома 5–9, напротив дома 17 и от спуска 15-й линии до 20-й линии, а также Арсенальную набережную ниже по течению от Арсенальной улицы. Всего на этот раздел программы потребуется выделить до 2018 года 7 миллиардов 444 миллиона рублей (с учетом денег, выделенных в 2013 году).

Водное такси под проверкой

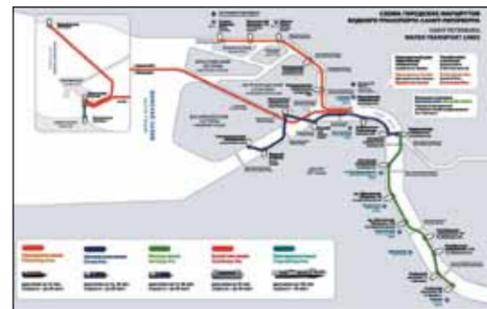
Один из операторов, работающих на линиях водных автобусов в Санкт-Петербурге, в начале осени подвергся проверке со стороны городского Комитета по транспорту.

Поводом послужили многочисленные нарекания со стороны пассажиров на обслуживание на Центральной и Невской линиях (в частности, несоблюдение расписания), а также финансовые скандалы, приведшие в августе к приостановке движения аквабусов.

В 2012 году перевозка пассажиров аквабусами в Санкт-Петербурге ведется на четырех линиях — Курортной, Приморской, Невской и Центральной. Операторами являются ООО «МБС», ООО «Русские круизы» и ООО «Интер Яхт Сервис». В отношении последней компании и возникло разбирательство, в котором принимают участие Комитет по транспорту Петербурга, подведомственное ему СПб ГКУ «Организатор перевозок» и ФГУ «Российский речной регистр». Результатом проверки могут стать штрафы, сокращение субсидий либо расторжение договора об осуществлении перевозок.

Впервые Санкт-Петербург узнал о конфликте 15 августа, когда капитаны ООО «Интер Яхт Сервис» на один день объявили забастовку и прекратили движение по двум маршрутам. Они потребовали выплатить им долги по зарплате, возникновение которых в самой компании объяснили непоступлением субсидий со стороны Комитета по транспорту Санкт-Петербурга.

Напомним, что в 2012 году бюджетом Санкт-Петербурга предусмотрено 130 млн рублей на выплату субсидий для компаний, обслуживающих водные линии. В прошлом году операторам за перевозку 400 тысяч пас-



сажиров было перечислено 108 млн рублей.

«Интер Яхт Сервис» не получил деньги из городского бюджета, поскольку не предоставлял необходимую ежемесячную отчетность, заявили в Комитете. На что перевозчик возразил, что «предложенная комитетом форма отчетности не позволяет нам отразить в ней в полном объеме расходы на содержание в исправном состоянии судов, осуществлять их заправку и выплату зарплат сотрудникам».

Между тем, два других оператора, работающие в сфере городского маршрутного водного такси, предоставили отчетность вовремя, подчеркивают в Комитете, и субсидии им были переведены своевременно.

Аквабус — водный вид городского общественного транспорта Санкт-Петербурга, перевозящий пассажиров в период летней навигации (с мая по октябрь). Маршруты судов проходят по Финскому заливу и Неве и связывают спальные районы города и пригороды с историческим центром.

В настоящее время ООО «МБС» выполняет рейсы на четырех судах Hitek 85C taxi пассажироместностью 12 чел., ООО «Русские круизы» на двух судах «Метеор» и «Катамаран» вместимостью 120 и 70 человек соответственно, ООО «Интер Яхт Сервис» на 18 судах «Стрела-7» вместимостью 12 человек.

По прогнозу комитета, пассажиропоток на всех линиях аквабусов в 2012 году составит порядка 500 тысяч человек.





**СУДОСТРОЕНИЕ В ЦИФРАХ:
I ПОЛУГОДИЕ 2012 ГОДА**

«СВИРСКАЯ СУДОВЕРФЬ»

Чистая прибыль ОАО «Свирская судовой верфь» за I полугодие 2012 года составила 22,57 млн руб. против убытка в 885 тыс. руб. годом ранее. Как указано в материалах компании, выручка за тот же период возросла в 10,5 раз — до 61 млн руб.

ОАО «Свирская судовой верфь» специализируется на строительстве катеров на воздушной подушке.

«СФ «АЛМАЗ»

Чистая прибыль ОАО «Судо-строительная фирма «Алмаз» за январь-июнь 2012 года выросла по российскому стандарту бухгалтерского учета (РСБУ) на 3,9% в сравнении с показателем аналогичного периода 2011 года — до 44,75 млн руб. Поданным отчетности компании, выручка за тот же период выросла в 1,6 раза — до 2,7 млрд руб.

ОАО «Судо-строительная фирма «Алмаз» расположено в центральной части Санкт-Петербурга, на Петровском острове, в непосредственной близости к Финскому заливу. Современные эллинги фирмы позволяют производить полный цикл строительства кораблей в цеховых условиях до спуска корабля на воду. Предприятие также располагает ресурсами для ремонта и модернизации кораблей.

«ЛЕНИНГРАДСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ПЕЛЛА»

ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» в I полугодии 2012 года получило прибыль в 274 млн руб., что на 4% меньше показателя за аналогичный период прошлого года. Об этом говорится в отчете компании.

Продажи компании за отчетный период сократились на 31%, до 1,362 млрд руб.; прибыль от продаж — на 14% до 387 млн руб.

ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» специализируется на производстве судостроительной продукции.

«ПРОЛЕТАРСКИЙ ЗАВОД»

Чистая прибыль ОАО «Пролетарский завод» в первом полугодии 2012 года выросла почти в 40 раз — до 81 млн руб., выручка увеличилась в 2,7 раза — до 1,5 млрд руб. С этого года завод контролируется Объединенной судостроительной корпорацией (ОСК), которая обеспечила предприятие заказами.

ОАО «Пролетарский завод» производит широкий спектр судового оборудования и средств технологического оснащения для судостроения, а также оборудование для АЭС и нефтегазовой промышленности.

«СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ»

ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОАО «ОСК») в результате состоявшихся 6 сентября 2012 года повторных торгов приобрело 75-процентный пакет заложенных акций акций ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь».

Цена приобретения пакета акций ОАО «СЗ «Северная верфь» в количестве 112 тыс 082 акции составила 12 млрд 448 млн 250 тыс. руб.

По результатам торгов совокупный пакет акций ОАО «СЗ «Северная верфь» в собственности ОАО «ОСК» достиг 96,78%, из которых 75,82% акций принадлежит непосредственно ОАО «ОСК», а 20,96% акций — Западному центру судостроения — дочернему субхолдингу Объединенной судостроительной корпорации.

Август под знаком RST27

Судоходная компания «В. Ф. Танкер» приняла в эксплуатацию серийный танкер «ВФ Танкер — 12», построенный на Окской судовой верфи. Судно построено по проекту RST27, разработанному Морским Инженерным Бюро.

В сравнении с другими проектами танкер проекта RST27 имеет усиленную речную функцию, увеличенный на 716 тонн дедвейт в реке (если сравнивать с «Армадами») при повышенной прочности корпуса и сохранении повышенной вместимости грузовых танков.

Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго — Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, шири-

на — 16,6 м, высота борта — 6,0 м. Относятся к танкерам «Волго-Дон макс» класса.

Одновременно в августе на воду четвертое в серии судно «В. Ф. Танкер — 14»

Всего в 2012 году верфь должна по контракту сдать четыре судна, но строители заявили, что смогут построить шесть танкеров новой серии.

Напомним, что всего на заводе должно быть построено пятна-

дцать танкеров проекта RST27.

В дни, когда Окская судовой верфь представляла свою продукцию заказчику, специалисты судоходной компании «В. Ф. Танкер» принимали в эксплуатацию судно этого же проекта, построенное на заводе «Красное Сормово»

Всего на «Красном Сормово» должно быть построено десять танкеров проекта RST27. Эксперты отмечают, что, судя по темпам работ, этот завод также сдаст всю серию уже в этом году (по контракту — пять в 2012 году, пять — в 2013 году).



«Невский ССЗ» работает с проектом RSD49

На Невском судостроительно-судоремонтном заводе (Невский ССЗ) состоялась церемония закладки седьмого судна серии из 10 сухогрузных судов проекта RSD49, строящегося для «Северо-Западного пароходства».

Универсальные сухогрузы проекта RSD49 грузоподъемностью 7 тыс. тонн предназначены для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов в Каспийском, Средиземном, Черном, Балтийском, Белом и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

По водоизмещению они должны стать самыми большими из сухогрузных судов, удовлетворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала. Теплоходы проекта имеют два трюма по 25 метров и один длиной 51 метр, что особенно востребовано при перевозках негабаритных грузов.

Одновременно на НССЗ начались швартовые испытания второго в серии сухогруза проекта RSD49, получившего имя «Нева-Лидер 2».

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

Головное судно серии «Нева-Лидер 1» спущено на воду в мае 2012 года. Швартовые испытания первого теплохода завершатся текущей осенью.

Северо-Западное пароходство — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта

России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировкам негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится около 105 грузовых транспортных средств суммарным дедвейтом 350 тыс. тонн, включая 83 судна класса «река-море», 8 барж, 7 буксиров и 7 вспомогательных судов. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет 6 млн тонн.

Пароходство входит в VВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером VВТН), консолидирующей также ряд железнодорожных, стивидорных и логистических компаний. В состав дивизиона также входит Волжское пароходство, ряд судостроительных и круизных активов.

ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» расположен в 40 км от Санкт-Петербурга в городе Шлиссельбурге на левом берегу реки Невы и является одним из старейших предприятий водного транспорта на Северо — Западе России. Судостроением занимается с 1952 года. Выполняет строительство морских и речных судов различного типа и назначения и все виды судоремонта. Судоподъемный слип «Невского судостроительно-судоремонтного завода» позволяет спускать на воду и поднимать для ремонта суда длиной до 140 м и доковым весом до 2500 тонн.

«Грозный» для МВД

«Озерная Верфь» спустила на воду 9-ое судно из серии поисково-спасательных и патрульных катеров собственного проекта № 13, строящихся по государственному заказу. Катер, получивший название «Грозный», предназначен для Министерства внутренних дел (МВД).

Одновременно со спуском состоялась закладка первого катера по доработанному и улучшенному проекту № 14.

«В соответствии с новым проектом патрульный катер

стал длиннее, увеличился запас дизельного топлива на борту, доработано и улучшено рабочее место капитана», — пояснил генеральный директор ОАО «Озерная верфь» Константин Бурьянов.

«Озерная Верфь» (Laky Verf) располагается на территории «Невского судостроительно-судоремонтного завода» (Ленинградская обл., г. Шлиссельбург) и имеет собственные производственные площади. Верфь с 2005 года занимается строительством моторных яхт премиум-класса. В разработке проектов яхт участвуют известные в яхтенном мире дизайнеры — голландцы Гвидо де Груд (Guido de Groot) и Франк Лаупман (Frank Laurman). С момента основания компании по коммерческим контрактам было построено 6 яхт проекта 23 М (длина 23,5 м), каждая из которых успешно прошла навигационные испытания. Надзор за строительством осуществляется Российским Морским Регистром Судоходства.





От коноводок до пароходов

Продолжаем публикацию серии материалов, рассказывающих об истории становления судоходства и судостроения в России. О том, как от бурлаков и коноводок Россия перешла к кабестанам и пароходам, рассказывает ректор СПГУВК Сергей Барышников.

Изобретенный в XVIII веке паровой двигатель получил повсеместное применение в промышленности и на транспорте. Паровая машина изменила взгляды человечества на пространство и время. В новом виде транспорта нуждались быстро развивающиеся горнодобывающая и металлургическая промышленности, усложнились технологические процессы, что приводило к разделению труда и специализации отдельных экономических зон, сельскохозяйственного и ремесленных производств, что, в свою очередь, вызвало развитие торговли, активизировало деловое общение населения.

Паровой транспорт стимулировал поиск научно-технических и технологических решений, т. е. стал своеобразным двигателем технического прогресса.

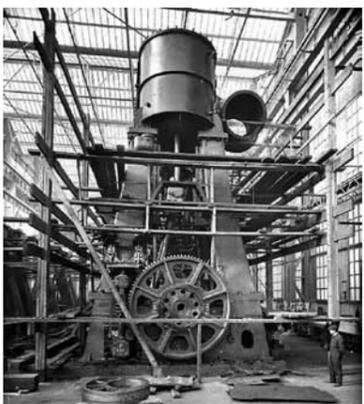
В 1808 году был издан «Курс



построения машин», авторами которого являлись А. А. Бетанкур и Х. М. Ланц. Указанный труд выдержал три издания и являлся первым учебником по основам машиностроения, необходимого для подготовки инженеров-механиков. В 1809–1812 годах Бетанкур спроектировал и построил на Ижорском заводе первый в мире экскаватор — механическую землечерпалку с паровым приводом для дноуглубительных работ на реке Неве и водных подходах к Кронштадту.

В 1815 году в Петербурге на заводе Ч. Берда был построен первый российский пароход. Он прекрасно показал себя в эксплуатации, совершая регулярные рейсы между столицей и Кронштадтом.

Одновременно Пожевский механический завод В. А. Всеволожского (в 150 км от Перми) под руководством инженера П. Г. Соболевского приступил к постройке пароходов. Они уже в 1816 году совершали рейсы по Каме и Волге. В 1816 году



со ступеней Ижорского завода в Петербурге сошел первый военный пароход «Скорый».

Известный изобретатель П. К. Фролов в 1816 году разработал проект организации парового судоходства по Иртышу, но, к сожалению, он не был осуществлен из-за отсутствия средств.

К началу XIX века в России сформировался новый вид промысла — судовой. Образовалась профессия судовщика, который, в отличие от прежнего значения, был владельцем судна, выполняющим за плату перевозки грузов по договору с грузовладельцем. Собственниками судов нередко становились крестьяне, занимавшиеся транспортировкой лесоматериалов, хлебных и прочих грузов. Основные изменения произошли с внедрением парового транспорта, поменявшего состав флота, масштаб его действия и социальную структуру транспортных предприятий.

На развитие парового судостроения особое влияние оказывали купцы, которые обычно соединяли торговлю и судостроительное производство, ставя все на коммерческую основу и вкладывая в него значительные капиталы. Среди них было много женщин, получивших данный вид бизнеса по наследству от отцов или мужей. В основном, они были представительницами купеческого сословия, которые быстро



могли усвоить особенности промысла, становясь крупными хозяевами пароходов, пристаней и складов.

Благополучный провод судна по речному пути требовал работников довольно высокой квалификации — лоцманов, водолизов, кормщиков и некоторых других, менее значительных специалистов. Самыми значимыми из них были, конечно, лоцманы.

Если морской лоцман был формально подчинен власти капитана или шкипера, то на речных судах он представлял собой главную фигуру, ответственную за благополучное плавание. В России лоцманство было известно с древнейших времен, но их роль необычайно возросла с началом

освоения Балтики и Белого моря. Неуклонное расширение спроса на лоцманов, их высокий профессионализм вывели их на особое положение среди работников водного транспорта.

По характеру своей работы они делились на две неравные группы. Одна из них, в составе которой работало свыше 3 тысяч человек, объединяла лоцманов в особые корпоративные организации, имеющие свои уставы, права и льготы и находившиеся в подчинении ведомства путей сообщения. Остальные представляли собой вольнонаемную армию из крестьян, мещан и представителей других сословий, работали по свободному найму.

Наиболее крупная лоцманская организация сформировалась в Вышнем Волочке. Ее численность составляла 1500 человек. Кандидата в лоцманы должны были одобрить, по крайней мере, 100 лоцманов и около шести старшин. Высокие заработки, различные льготы, прежде всего освобождение от рекрутства, привлекали на эту работу многих. За отличие при выполнении своих обязанностей вышневолочские «комплектные лоцманы по представлению и одобрению начальства» награждались кафтанами с золотыми и серебряными позументами и деньгами.

Старейшее лоцманское объединение существовало в Архангельске. Главной задачей его членов была проводка судов с устья Северной Двины в Белое море. Знаменитый мореплаватель Ф. П. Литке, неоднократно наблю-

давший работу архангельских лоцманов, писал, что они «весьма искусны в своем деле, смелы и решительны...», «... многие из них, обращаясь с малолетства с английскими и немецкими шкиперами, говорят очень изрядно по-немецки и английски».

Архангельское объединение было ближе к морским лоцманским организациям, нежели к речным. И почти полтора столетия находилось в подчинении командира речного порта и действовало на основании указов и инструкций Адмиралтейства и местных портовых учреждений. Лоцманы этого объединения были выходцами из крестьянских селений, лежавших на островах Северной Двины. Они освобождались от рекрутской и земской



повинностей. С 1826 года по Положению Комитета министров лоцманы увольнялись от службы в 60 лет с особыми льготами — не платили государственных податей.

Но основную массу в транспортной промышленности в XVIII — начале XIX веков составляли рабочие, занятые тяжелым ручным трудом — передвижением судна. Основной движущей силой на протяжении почти полтора столетия были бурлаки или конная тяга. Бурлачество было своеобразным явлением в экономике крепостнической России. Бурлацкая работа была сезонной, которая в лучшем случае продолжалась в течение навигации или ограничивалась одним рейсом (путиной). Бурлаки делились на профессионалов и случайных людей. До отмены крепостного права ими становились помещичьи крестьяне, сдаваемые внаем за недоимки или в виде наказания. Значительную часть бурлаков составляли городская и посадская гольтьба, люди, не нашедшие применения своего труда.

Отправлялись суда в рейс обычно сразу после ледохода. Группа бурлаков, тянувших бечеву, называлась «сада». Во главе ее стоял и шел первой лямкой самый опытный и здоровый бурлак, называвшийся «шишкой» или «дядька», выбиравший путь и задававший ритм в общей работе, требовавшей четкой согласованности. За «шишкой» ставили наиболее ленивых или кабальных бурлаков, которые, уже растратив свой задаток, служили за одни харчи и не были заинтересованы в работе. За ними шли добросовестные

работники, при необходимости подгонявшие ленивых. Позади всех шел «косной», следивший за бечевой и «ссаривавший», т. е. снимающий ее, если она за что-нибудь задевала.

Труд бурлаков был очень тяжел. В конце XIX века их почти заменили буксирными пароходами, но переход от сплавного судоходства и бурлацкой тяги к организации перевозок на базе машинной техники занял почти 50 лет.

Распространение в 30-е годы



коноводных машин не оказало особого влияния на изменение характера работы бурлаков. Первую привилегию на такое судно получил

в 1814 году французский инженер-механик Паудебар, работавший в России. Машина на его судне приводилась в действие семью лошадьми, за которыми присматривали несколько подростков. Данный вид судна получил довольно широкое распространение. Движение коноводок зависело от заезда якоря вперед на 1–2 версты. К якорю прикреплялся канат, один конец которого накручивался на вал, или ворот, приводимый в движение лошадьми. Таким образом, судно как бы подтягивалось к якорю.

На палубе находились 100–200 лошадей, отчего судно приходилось делать огромных размеров. В конце 1850-х годов появились суда под названием кабестаны, где вместо лошадей для намотки каната стали использовать паровую машину. По водным магистралям России ходили суда различных конструкций и водоизмещения, их список составлял более 50 наименований.





Перевалка на рейде



«Азово-Донское пароходство» (АДП) занимается перевалкой грузов на рейде порта Кавказ с апреля 2012 года. «Водный транспорт» публикует эксклюзивные фотографии рейдовой перевалки (окончание на стр. 2).

Ответственное страхование обязательно

Минувшим летом были приняты два федеральных закона, вводящих обязательное страхование гражданской ответственности для владельцев судов и пассажирских перевозчиков. О том, что ждет судоходные компании в следующую навигацию, в материале «Водного транспорта».

Принятый 28 июля 2012 года Федеральный закон № 131-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (о совершенствовании системы государственного управления ВВП, а также о повышении эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств) предусматривает изменения в Кодекс внутреннего водного транспорта России.

В частности, речь идет о статье 121-й КВТ. Она вводит страхование ответственности судовладельца за причинение вреда имуществу физических и юридических лиц, в том числе загрязнением с судна нефтью и другими веществами, а также причинение вреда инфраструктуре ВВП, речных и морских портов. С 1 апреля 2013 года эксплуатация судна на внутренних водных путях будет возможна только в том случае, если судовладелец застрахует свою ответственность.

Таким образом, на флоте вводится некое подобие ОСАГО для автотранспорта. Исключение сделано для маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов, а также для сухогрузных несамоходных барж.

Альтернативой страховому полису может выступать банковская гарантия обеспечения гражданской ответственности судовладельца.

Страховые риски включают возникновение ответственности судовладельца за вред, причиненный его судном другому плавсредству при столкновении или имуществу третьих лиц в результате утраты или повреждения любого имущества, вред, причиненный загрязнением с судна нефтью и другими веществами; а также возникновение ответственности за убытки, связанные с подъемом, удалением и утилизацией затонувшего судна.

Законом определены минимальные страховые суммы в отношении каждого судна в соответствии с его валовой

вместимостью. Так, для судов вместимостью до 200 регистровых тонн этот страховой минимум составляет 2 млн рублей, для судов вместимостью более 200 тонн и менее 2 тыс. тонн включительно — 2 млн рублей плюс 10 тыс. рублей за каждую единицу вместимости свыше 200 тонн, для судов вместимостью более чем 2 тыс. тонн — 20 млн рублей плюс 8 тыс. рублей за каждую единицу вместимости свыше 2 тыс. тонн. Вместимость судна определяется на основании мерительного свидетельства.

Судовладельцы могут страховаться как в российских, так и в зарубежных страховых компаниях, но размер страховых сумм не может быть ниже определенного в законе уровня. Страховой полис выдается в отношении каждого судна судовладельца независимо от флага. Копия страхового полиса, заверенная страховщиком, находится на теплоходе и предъявляется должностному лицу органа государственного надзора и должностному лицу

администрации бассейна ВВП, в том числе при осуществлении портового контроля. При наличии финансового обеспечения вместо страхового полиса выдается документ, подтверждающий наличие этого обеспечения.

В страховой компании «Альянс», комментируя новый закон, отметили важное изменение в процедуру возмещения вреда. «При наступлении страхового случая потерпевшее лицо, в том числе администрация бассейна, вправе предъявить требование непосредственно к страховщику. Раньше, при добровольном страховании, предъявлялось требование к судовладельцу. Сначала судовладелец платил потерпевшему, а потом уже получал возмещение у страховой компании», — объяснил представитель «Альянса».

Судовладельцы, застраховавшие свои риски, получают возможность ограничить свою ответственность по аналогии с международной конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям. Этому посвящена отдельная статья в Кодексе внутреннего водного транспорта, введенная новым законом.

Начало, окончание на стр. 4, 5

Морские порты

Морские порты и в августе демонстрируют разнонаправленную динамику показателей. Азов наращивает грузооборот и судооборот, Ростов показал снижение грузооборота и рост судооборота, а Таганрог в минусе по всем показателям.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в отчетный период составил 1 млн 401 тыс. тонн различных грузов, что на 6% меньше соответствующего показателя, достигнутого в августе прошлого года. При этом погрузка составила 1 млн 203 тыс. тонн (- 6%), выгрузка — 197 тыс. тонн грузов (- 8%).

По словам капитана порта Ростов Павла Захарченко, в номенклатуре грузов августа 2012 года преобладают зерновые, уголь, мазут, сера, металлолом, печное топливо, цемент, нефть.

Судооборот порта, напротив, показал положительную динамику. Администрация морского порта Ростов-на-Дону в августе 2012 года зарегистрировала 916 приходов и 940 отходов судов против 801 прихода и 809 отходов в августе прошлого года.

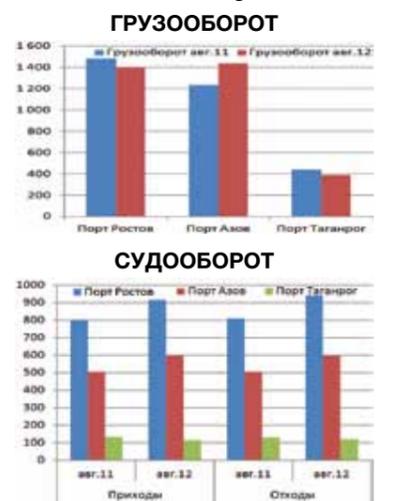
Морской порта Азов в августе 2012 года увеличил общий грузооборот на 17% по сравнению с аналогичным показателем августа 2011 года. За отчетный период порт обработал 1 млн 438 тыс. тонн различных грузов. В номенклатуре грузов преобладают зерновые, стройматериалы, нефтепродукты и уголь.

Интересно, что на 11% снизился экспорт, который составил 558 тыс. тонн грузов. И, напротив, на 6% вырос импорт, составивший 96 тыс. тонн в августе 2012 года. Транзит традиционно показывает положительную динамику (+ 52%): 784 тыс. тонн по итогам прошлого месяца.

Судооборот порта в отчетный период также в плюсе: было зарегистрировано 596 приходов и 596 отходов судов против 503 приходов и 505 отходов в августе 2011 года.

«Рост общего грузооборота и судооборота связан с увеличением транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — пояснил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в отчетном периоде 2012 года сократился на 11% и составил 392 тыс. тонн. Судооборот также снизился. В августе 2012 года администрация порта зарегистрировала 115 приходов и 120 отходов судов против 133 приходов и 130 отходов годом ранее.





Перевалка на рейде

«Азово-Донское пароходство» (АДП) занимается перевалкой грузов на рейде порта Кавказ с апреля 2012 года.

Окончание, начало на стр. 1

«Рейд порта Кавказ может рассматриваться как внешний рейд для любого порта Азовского моря. На украинской стороне это может быть Мариуполь или Бердянск, в России — Темрюк, Ейск, Таганрог, Ростов, Азов», — отметил гендиректор Ростовского универсального порта (РУП), входит

в АДП) Андрей Лещенко, который принимал непосредственное участие в разработке логистической схемы.

По словам топ-менеджера, такая схема работы экономически эффективна для клиентов и позволяет конкурировать с портами Украины.

В номенклатуре обрабатываемых на рейде грузов — сера, зерно, уголь, минеральные удобрения. «Большая

часть данных грузов, кроме зерна, всегда шла через порты Украины. Организация рейдовой перевалки в порту Кавказ имеет ценовое преимущество в конкуренции с глубоководными портами Украины. Осадки на рейде позволяют заходить судам такого же класса, что и в украинские порты. При этом размер железнодорожного тарифа до портов Украины и стоимость одного судозахода в эти порты делают рейдовую перевалку более привлекательной для клиентов», — объяснил Лещенко.



Экспорт опережает импорт

На страны дальнего зарубежья, являющиеся основными потребителями агропродовольственной продукции, минерального топлива, металлоизделий, приходится более 89% экспорта Ростовской области. Основное влияние на рост экспортных операций области оказали Швейцария, Турция и Италия.

Об этом говорится в отчете «О развитии внешнеэкономической деятельности предприятий» территориального органа федеральной службы государственной статистики по Ростовской области (Ростовстата).

По данным Южного таможенного управления, в январе-июне 2012 года экспорт области составил в текущих ценах \$2,4 млрд. Отмена эмбарго на вывоз зерновых культур и возобновление их экспорта во второй половине 2011 года привели к высоким темпам роста экспорта области как по итогам 2011 года, так и I полугодия 2012 года. Кроме того, как отмечается в отчете, существенное влияние на положительную динамику оказывала продукция топливно-энергетического комплекса (нефтепродукты, уголь), которая в совокупности с агропродовольственной продукцией занимает почти 80% экспорта области.

В товарной структуре агропродовольственной продукции преобладают зерновые культуры, растительные масла, а также жмыхи и отходы пищевых производств. В незначительном объеме экспортировались кондитерские изделия, пиво, минеральная вода, табачная продукция.

Черные и цветные металлы составляют менее 20% объема вывоза. По сравнению с соответствующим периодом предыдущего года наблюдается снижение поставок лома черных металлов, полуфабрикатов из железа или стали, основными импортерами которых являются Турция, США, Иран, Германия.

Внешнеэкономическая активность предприятий-импортеров области в отчетном периоде снизилась. При этом в I полугодии 2012 года сохраняется тенденция роста импорта из стран дальнего зарубежья, но наблюдается сокращение ввоза из стран СНГ, что и обусловило сокращение импорта области.

В номенклатуре импортных товаров преобладают (более 50%) металлоизделия и машиностроительная продукция. Украина, которая является основным поставщиком металлопродукции, уменьшила объем экспорта в Ростовскую область изделий из черных металлов.

Импорт машин и оборудования в основном обеспечивают страны дальнего зарубежья (75%) и лишь 25% — страны СНГ. Ведущими импортерами такой продукции в регион являются Китай, Германия, Канада, Турция, Южная Корея, Италия и США.

Агропродовольственная продукция занимает 6% импорта области. По сравнению с соответствующим периодом предыдущего года наблюдается положительная динамика импорта из стран дальнего зарубежья домашней птицы, яиц для инкубирования, цитрусовых культур. В то же время снижены поступления из-за рубежа растительных масел, мяса крупного рогатого скота, овощей.

По данным Ростовстата, Украина обеспечивает 41% импортных поступлений, Китай — 16%, Турция — 10%, Германия — 5%.

Ответственное страхование

Окончание, начало на стр. 1

Пределы ответственности по требованиям, возникшим из одного и того же происшествия, исчисляются следующим образом: для судна вместимостью не более 2 тыс. тонн — 50 млн рублей; для судна вместимостью 2 тыс. тонн и более к сумме добавляется за каждую единицу вместимости от 2001 тонны до 4 тыс. тонн — 5 тыс. рублей, за каждую единицу вместимости от 4001 тонны до 6 тыс. тонн — 4 тыс. рублей, за каждую единицу вместимости свыше 6001 тонны — 3 тыс. рублей.

Компенсация вреда в части суммы, превышающей сумму предела ответственности, по требованиям осуществляется из компенсационного фонда в соответ-

ствии с федеральным законом.

Для пассажирских судоходных компаний с 1 января 2013 года также вступает в силу требование об обязательном страховании гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров согласно принятому 14 июня 2012 года Федеральному закону № 67-ФЗ. При отсутствии страховки перевозка пассажиров запрещается.

Не требуется дополнительного страхования, если имущественные интересы международных перевозчиков и судовладельцев, чьи суда зарегистрированы в РМРС, при осуществлении каботажных и международных перевозок застрахованы в соответствии с международными договорами РФ или в добровольном порядке по страховым рискам и со страхо-

выми суммами в размере не менее, чем указанные в Федеральном законе № 67-ФЗ. Страхование также может осуществлять как российская, так и международная страховая компания.

Если перевозчик осуществляет перевозки при отсутствии договора обязательного страхования, он тем не менее несет ответственность за причиненный при перевозках вред на тех же условиях, на которых должно быть выплачено страховое возмещение при надлежащем страховании. «Суммы, неосновательно сбереженные перевозчиком вследствие неисполнения возложенной на него настоящим Федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, взыскиваются в доход Российской Федерации с начислением на эти

суммы процентов в соответствии со статьей 395 Гражданского кодекса Российской Федерации», — определено в законе.

В договоре обязательного страхования страховые суммы по каждому риску гражданской ответственности должны быть указаны раздельно. В правовом акте оценены различные риски гражданской ответственности: вред жизни потерпевшего — не менее чем 2 млн 25 тыс. рублей на одного пассажира, вред здоровью потерпевшего — не менее чем 2 млн рублей на одного пассажира, вред имуществу потерпевшего — не менее чем 23 тыс. рублей на одного пассажира.

Срок действия договора обязательного страхования не может быть менее года. Отдельная оговорка сделана для перевозчиков внутренним водным транспор-

том: для них действие договора страхования может быть менее года, но не может быть менее периода навигации.

Согласно документу предельные значения страховых тарифов в зависимости от вида транспорта, вида перевозки и влияющих на степень риска факторов устанавливаются Правительством РФ. Тот факт, что Правительством РФ будут определены лишь предельные страховые тарифы, в страховой компании «Альянс» оценивают как благо для судовладельцев, поскольку общая статистика на реке не критична, среди страховщиков существует высокая конкуренция. Вероятно, что отдельные страховщики пойдут на минимальные ставки, чтобы получить речные риски в свой портфель.

При наступлении страхового случая страховщик обязан выпла-

Два миллиона на восемь лет

Долгосрочную целевую программу «Развитие водохозяйственного комплекса Ростовской области в 2013–2020 годах» утвердил 16 августа 2012 года губернатор Василий Голубев.

Согласно документу основной целью программы является сохранение и восстановление водных объектов для обеспечения экологически благоприятных условий жизнедеятельности, а также защищенности населения и объектов экономики от наводнений и иного негативного воздействия вод.

В числе приоритетных задач — восста-

новление и экологическая реабилитация водных объектов, развитие государственной системы мониторинга водных объектов, обеспечение пропускной способности водотоков за счет проведения работ по их расчистке, повышение эксплуатационной надежности гидротехнических сооружений, обеспечение населения и объектов экономики сооружениями берегозащиты.



На реализацию программы с 2013 по 2020 год будет направлено 1 млн 859 тыс. рублей, в том числе из областного бюджета — 1 млн 733 тыс. рублей.

За восемь лет планируется восстановить 193,6 км водных объектов, осуществить мониторинг водных объектов в 12 бассейнах. Расчистка паводкоопасных участков рек предотвратит ущерб в 769,5 тыс. рублей. Построят и реконструируют 7,4 км сооружений инженерной защиты и берегоукрепления.

Отдельное внимание уделено в программе гидротехническим сооружениям (ГТС) региона. Так, планируется привести в безопасное техническое состояние 47 ГТС с неудовлетворительным и опасным уровнем безопасности, что на 18,8% увеличит долю безопасных гидротехнических сооружений региона. На учет будет поставлено 180 бесхозных ГТС. В муниципальную собственность планируется принять 569 бесхозных ГТС.

«Долгосрочная целевая программа развития водохозяйственного комплекса Ростовской области до 2020 года дополнит действующую до 2015 года областную программу охраны окружающей среды и рационального природопользования, что обеспечит непрерывный и системный подход к решению проблем водохозяйственного комплекса региона», — отмечается на официальном портале администрации Ростовской области.

ЧП в порту Ростов

Разъездной теплоход «ГСИ-1» столкнулся с пассажирским теплоходом «Анатолий Осенний» 26 августа 2012 года в акватории морского порта Ростов-на-Дону, сообщило Южное управление Госморречнадзора.

Чрезвычайное происшествие случилось в 21:20, когда в ходе маневрирования разъездной катер «ГСИ-1», принадлежащий ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Ростовской области», и пассажирский теплоход «Анатолий Осенний» (судовладелец — ООО «СК «Южный ветер») коснулись друг друга носовыми оконечностями.

К счастью, в результате инцидента никто не пострадал, не произошло загрязнения окружающей среды. Катер «ГСИ-1» получил незначительную вмятину в форштевне от навала на привальный брус другого судна. На теплоходе «Анатолий Осенний» повреждений нет.

Как сообщили в Южном управлении Госморречнадзора, капитан разъездного теплохода «ГСИ-1» имел степень опьянения в 2,2 промилле (соответствует сильному опьянению. — Ред.)

По предварительным данным, причиной столкновения судов послужило управление в состоянии алкогольного опьянения капитаном теплохода «ГСИ-1» С. А. Бордовым. Судно эксплуатировалось без прохождения ежегодного освидетельствования органа технического наблюдения (Российский речной регистр), в технически неисправном состоянии. Кроме того, капитан теплохода «ГСИ-1» Бордовой находился на рабочем месте в выходной день.

По факту управления судном в состоянии алкогольного опьянения в отношении капитана теплохода «ГСИ-1» С. А. Бордова главным государственным инспектором Южного УГМРН Ространснадзора А. В. Ковтун составлен протокол об административном правонарушении по ч. 1 ст. 11.9 КоАП РФ, материалы дела переданы в мировой суд Пролетарского района Ростова-на-Дону. Кроме того, по факту эксплуатации технически неисправного судна в отношении капитана теплохода «ГСИ-1» С. А. Бордова 27 августа 2012 года возбуждено административное расследование по ч. 1 ст. 11.7, ч. 1 ст. 11.8 КоАП РФ. По факту эксплуатации технически неисправного судна в отношении ответственного лица за выпуск судна в рейс возбуждено административное расследование по ч. 1 ст. 11.13 КоАП РФ. По факту нарушения трудового распорядка капитаном теплохода «ГСИ-1» Бордовым по итогам административного расследования материалы проверки будут переданы в Государственную инспекцию труда в Ростовской области.

Новое в образовании

Обучение по новой программе «Судовой сварщик» начинает ГБОУ СПО РО «Ростовский-на-Дону колледж водного транспорта» (РКВТ). Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказала специалист отдела профподготовки, переподготовки и повышения квалификации РКВТ Галина Карченко.

По ее словам, «Судовой сварщик» — это авторская программа мастера производственного обучения РКВТ Михаила Ванина. Ранее колледж готовил электрогазосварщиков без флотской специализации.

«На теоретических уроках используется мультимедийный проектор, что поднимает процесс обучения на качественно новый уровень», — рассказала Галина Карченко. — Использование современной презентационной техники на уроках позволяет использовать видеоматериалы со звуком, что значительно повышает познавательный интерес слушателей и эффективность усвоения материала. Интерактивные элементы обучающих программ позволяют перейти от пассивного усвоения к активному, так как слушатели получают возможность самостоятельно моделировать явления и процессы, воспринимать информацию не линейно, а с возвратом

при необходимости к какому-либо фрагменту, с повторением виртуального эксперимента с определенными начальными параметрами».

Кроме того, для приобретения практических навыков слушатели практикуются в мастерских на сварочных полуавтоматах, используют усовершенствованную технологию инверторной сварки.

Период обучения по программе дополнительного образования составляет от 3 до 6-и месяцев в зависимости от первоначальной квалификации обучающихся. По окончании обучения выдается соответствующий диплом.

Как отметили в РКВТ, программа актуальна, поскольку на судах, имеющих оборудование для производства сварочных работ, должен быть обученный сварщик. Матросы, мотористы, механики, получившие доподготовку по программе «Судовой сварщик», востребованы на рынке труда.



обязательно

титу пострадавшему возмещение, за исключением случаев, которые наступили вследствие умысла выгодоприобретателя или вследствие воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, военных действий, а также маневров или иных военных мероприятий, гражданской войны, народных волнений всякого рода или забастовок.

Страховая компания вправе потребовать от перевозчика возмещения страховых выплат в нескольких случаях. Во-первых, когда страховой случай стал следствием умысла перевозчика. Во-вторых, если страховой случай наступил вследствие управления транспортным средством лицом в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, а равно и лицом, не выполнившим законного

требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В-третьих, если управлявшее транспортным средством лицо не имело права управления, подтвержденного или оформленного в установленном порядке. В-четвертых, когда перевозчик нарушал режим труда и отдыха лица, управлявшего транспортным средством. И наконец, если страховой случай наступил как следствие управления транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с законодательством Российской Федерации эксплуатация транспортного средства запрещена.

Круг возможных страховых компаний ограничен членами профессионального объединения

страховщиков. Для обеспечения компенсационных выплат профессиональное объединение страховщиков формирует компенсационный фонд за счет отчислений страховщиков.

Примечательно, что крупные судовладельцы всецело поддерживают инициативу государства. «Новую законодательную инициативу я оцениваю очень

позитивно. Считаю, что обязательное страхование ответственности судовладельца перед третьими лицами благоприятно отразится на уровне безопасности судоходства на реке, потому что крупные судовладельцы и раньше страховали свою ответственность как по речным судам, так и по заграничному флоту. Это относится к основным судоходным компаниям России: Северо-Западному пароходству, Волжскому пароходству, Донречфлоту, Палмали, БашВолгоТанкеру, Навигатору», — отметил генеральный директор ОАО «Донречфлот» Василий Филиппович. — Мелкие

судовладельцы, большинство из которых работали под «черным флагом» и старались максимально минимизировать свои расходы на эксплуатацию судов, будут вынуждены привести свои расходы в соответствие с теми, которые крупные судовладельцы уже несут. Поэтому произойдет определенное выравнивание конкурентных условий, что приведет нашу экономику к паритету». «Донречфлот поддерживает эту инициативу, все наши суда к началу навигации 2013 года будут застрахованы в соответствии с федеральным законом», — добавил Филиппович.

ПРИМЕРНЫЙ РАСЧЕТ МИНИМАЛЬНОЙ СТРАХОВОЙ СУММЫ И ПРЕДЕЛА ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВАЛОВОЙ ВМЕСТИМОСТИ СУДНА

Тип судна, проект	Валовая вместимость, рег. т	Минимальная страховая сумма, руб.	Предел ответственности, руб.
Буксир-толкач типа шлюзовой, проект 887А	91	2 млн	50 млн
Буксир-толкач типа ОТА, проект 758АМ	428	4 млн 280 тыс.	50 млн
Буксир-толкач типа ОТ, проект Р153	801	8 млн 10 тыс.	50 млн
Сухогруз типа сормовский, проект 1557	3041	28 млн 328 тыс.	55 млн 205 тыс.
Сухогруз типа Волго-Дон, проект 1565	3994	35 млн 952 тыс.	59 млн 970 тыс.
Сухогруз типа волжский, проект 05074	4696	41 млн 568 тыс.	62 млн 780 тыс.



Экипаж «Хиламай» умеет работать и отдыхать

Когда теплоход «Хиламая» пришел в Ростовский универсальный порт для погрузки металлолома, на борту журналиста «Водного транспорта» встретил идеальный порядок и веселая дружная команда.

Капитан теплохода Михаил Николаевич Устинов принял «Хиламаю» 7 марта 2012 года. До этого работал на «Данади-1» и «Волго-Доне-236». За плечами Михаила Николаевича в его 43 года уже приличный, 11-летний, капитанский опыт. «Карьера складывалась на удивление легко, — рассказывает Устинов. — В 1991 году я закончил Ленинградское мореходное училище. Капитаном стал в 31 год». В выборе профессии капитан «Хиламай» пошел по стопам брата Вячеслава — военного моряка. Изначально же любовь к морю и дальним странствиям заложил отец, который в детстве читал будущим морякам книгу «Водители фрегат».

На теплоходе Михаил Николаевич строгий, но справедливый руководитель. Он считает, что задачей капитана является не только перевозка грузов, но и создание экипажа. «Считаю, что эта задача на 90% на «Хиламае» выполнена, в том числе благодаря подбору экипажа, отличной работе кадровой службы», — рассказывает капитан. «Конфликты, конечно, возникают, мы их пытаемся тут же решить, не вынося на широкое обсуждение. Когда человек долго в море работает, он начинает немножко отрываться от реальности и может обидеться на какую-то очень простую вещь, которая на берегу не вызвала бы вообще никаких негативных эмоций, — делится наблюдениями Михаил Николаевич. — Пытаемся решать проблемы разговором, взаимными извинениями. Как правило, люди потом восстанавливают отношения и работают дальше».

Экипаж теплохода в основном молодой. Старшему помощнику Михаилу Николаевичу Автономову всего 28 лет, на «Хиламае» он работает месяц. Второй помощник — Дмитрий Борисович Гордеев — всего тремя годами младше. К молодым кадрам капитан настроен позитивно. «Есть хорошие молодые кадры: вот у меня третий помощник

Алексей Кахнов вроде сырой после училища, но у него есть тяга к знаниям. Например, он учит «Международные правила предупреждения столкновения судов в море» на английском и сдает мне периодически зачеты. Обязательно напишу ему положительную характеристику, чтобы закрепить у нас в «Донречфлоте». Потому что нам кадры нужны — знающие и высококвалифицированные», — поясняет капитан.

Самый старший и опытный на теплоходе — старший механик Юрий Викторович Сажин. Он активно передает опыт молодому поколению: третьему механику Николаю Натугину, электро-механику Ивану Башкирцеву, мотористу Николаю Оськину. «Техническое состояние теплохода оцениваю выше среднего благодаря работе старшего механика, — подчеркивает капитан. — Пожалуй, это один из лучших, кто работает сейчас в «Донречфлоте» на должности старшего механика. У него неплохо организована служба в машинном отделении, замена и снабжение запчастями. Если коротко сказать, человек на своем месте». Поддерживать двигатели в хорошем состоянии стармеху помогает второй механик Юрий Юдашевич Урумбаев.

Как только попадаешь на теплоход, поражает удивительный порядок: все покрашено, полы чистые, ни пылинки нигде, хотя судно стоит в порту на погрузке. «За порядок на теплоходе спасибо нашим матросам. Они свое дело знают», — хвалит капитан Олега Коновалова, Артема Босякова, Алексея Егорова. Работой последнего капитан особенно доволен. «На последнем предъявлении регистру по СУБ даже инспектор отметил знание матросом Егоровым его обязанностей по тревогам», — говорит Устинов.

Набирается знаний и практических навыков на «Хиламае» практикант из Ростовского филиала МГАВТ Габидула Магомедов, который участвует в социальной программе «Донречфлота». Трудясь на судне, Габидула продол-

Теплоход «Хиламая» (судовладелец — ОАО «Донречфлот») — сухогрузный теплоход, построенный на заводе «Красное Сормово» (г. Нижний Новгород) 31 мая 1995 года. Порт приписки судна — Таганрог. Длина теплохода составляет 132 м, ширина — 16,4 м, высота борта — 6,7 м. Осадка судна — 4,67 м. Валовая вместимость «Хиламай» составляет 4955 тонн, дедвейт — 6226 тонн. Теплоход оснащен двумя силовыми установками общей мощностью 1940 кВт.



жает получать стипендию от доходной компании. «Никаких нареканий не вызывал. Мы даже собрались со старпомом и стармехом написать благодарственное письмо родителям Магомедова и положительную характеристику в училище», — отмечает капитан.

Кормит дружную команду «Хиламай» повар Расия Адулловна Чичерова. По словам экипажа, колпит неплохо, хватает. Покупают продукты в Турции, исходя из паритета цен. В жаркий летний день в холодильнике можно найти мороженое, минеральную воду и газировку.

Работа на флоте тяжела, поэтому важно, чтобы команда могла расслабиться, отдохнуть. У всех членов экипажа «Хиламай» есть ноутбуки, общаются с родными в Интернете. Команда активно обменивается художественными и документальными фильмами. Конечно же, моряки регулярно собираются в кают-компанию, общаются, шутят. Этим летом темами активных дискуссий стали чемпионат Европы по футболу и Олимпийские игры. По словам капитана, особый позитив в жизнь

экипажа вносит добродушный боцман Коновалов: хороший товарищ и специалист, он умеет пошутить и разрядить атмосферу на судне.

О семье — особая забота на теплоходе. «Нужно общаться с женами, детьми. Без этого много семей у нас рухнет. Я стараюсь разрешать морякам приглашать жен на теплоход. Неважно, стоим мы в домашнем порту в Ростове или в Ейске, в Таганроге. Говорю, чтобы обязательно вызывали жен. Потому что хороший тыл у моряка — хорошая работа в море, прибыль для компании», — объясняет Устинов.

У капитана слова с делом не расходятся. Так, его жена уже привыкла ездить за мужем по портам, часто и детей с собой берет. Сын Михаила Николаевича пошел по стопам отца: он учится в академии им. Макарова в Санкт-Петербурге по специальности «Управление флотом».

В начале своей карьеры Михаил Николаевич поработал на иностранных судах, но принял решение поднимать российский флот. Порядок и слаженная работа на «Хиламае» — наглядное подтверждение успеха его дела.

«Елена» взяла кубок



Регата на Кубок яхт-клуба «Аврал» состоялась 18 августа 2012 года.

Вонке принимали участие парусные крейсерские яхты из донской столицы и Ростовской области. Восточный низовой ветер обеспечил необходимые условия для зрелищных соревнований. Не только взрослые спортсмены, но и дети соревновались в умении поймать ветер в паруса.

В итоге двух гонок по очкам победителем и держателем переходящего кубка «Аврала» стала команда яхты «Елена».

По словам организаторов, главная цель регаты — дальнейшее развитие парусного спорта и укрепление морских традиций в России.

Напомним, донская парусная регата на кубок «Аврала» — некоммерческое соревнование, проводимое в интересах участников. Все средства, полученные от спонсоров, расходуются на подготовку и проведение соревнований, в том числе поддержку детского парусного спорта,



и не являются источником дохода. Организацию и проведение регаты осуществляет ООО «Азовско-

Донской Яхт-Клуб, 1893» при поддержке Федерации парусного спорта Ростовской области.

СУДОСТРОЕНИЕ В ЦИФРАХ:
I ПОЛУГОДИЕ 2012 ГОДА«ЯРОСЛАВСКИЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД»

Чистая прибыль ОАО «Ярославский судостроительный завод» по РСБУ за I полугодие 2012 года выросла на 8,4% к уровню января-июня 2011 года — до 65 млн 568 тыс. руб. Об этом сообщается в материалах компании. Выручка предприятия увеличилась на 50,7% — до 887 млн 861 тыс. руб.

ОАО «Ярославский судостроительный завод» (Ярославль) специализируется на строительстве судов гражданского и военного флота. Управляющая компания — ЗАО «ВП Финсудпром».

«КРАСНОЯРСКАЯ
СУДОВЕРФЬ»

Убыток ОАО «Красноярская судоверфь» за I полугодие 2012 года по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) составил 12 млн руб. против прибыли в 1,9 млн руб. годом ранее. Как указано в материалах компании, выручка за тот же период выросла на 37% — до 149,16 млн руб.

ОАО «Красноярская судостроительная верфь» была основана в 1929 году и акционирована в 1993 году. Расположена на правом берегу Енисея рядом с Транссибирской магистралью, имеет собственные железнодорожные пути. Основная специализация — мелкосидящие суда для малых рек. За время существования предприятия на нем было построено около 3 тыс. судов — буксиры-толкачи и буксиры-плотводы, сухогрузные и пассажирские теплоходы, танкеры и нефтеналивные баржи, баржи-площадки, понтоны для речных переправ и др.

«ТАГАНРОГСКИЙ
СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД»

ОАО «Таганрогский судоремонтный завод» («ТСРЗ», Ростовская область) в январе-июне 2012 года сократило объем чистой прибыли, рассчитанной по РСБУ, в 4,4 раза по сравнению с показателем за аналогичный период прошлого года — до 16,427 млн рублей. Об этом говорится в материалах компании. Выручка от продаж также снизилась — в 3,8 раза до 79,1 млн рублей.

«ТСРЗ» входит в состав в состав Valars Group.

МССЗ: два судна
за один день

На МССЗ в августе прошли торжественные спуски на воду двух обстановочных судов проекта 3050 класса РРР «Р 1,2» (заводские номера 204 и 202). Оба судна строятся в рамках государственного контракта на выполнение работ по строительству объекта «Обновление обслуживающего флота». Всего серию составят 27 обстановочных судов, предназначенных для предприятий, обслуживающих внутренние водные пути.

На судах будут установлены краны-манипуляторы, позволяющие расставлять буи, обстановочные знаки, производить разгрузочно-погрузочные работы.

Одновременный спуск двух судов удалось провести благода-

ря тому, что реализация одного из заказов проводилась на площадке ООО «Самусьский ССРЗ», для которого ОАО «МССЗ» выступил генеральным субподрядчиком.

Сейчас на судах ведутся достроечные работы, проходят шварто-

вые испытания, идет проверка и диагностика систем, пусконаладка оборудования. Все этапы строительства проводятся под надзором Российского Речного Регистра. Ожидается, что в конце сентября суда будут переданы заказчику.

• ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (МССЗ) — один из старейших в России судостроительных заводов. С момента основания в 1936 году здесь было построено свыше 1800 судов общей габаритной длиной более 52 тыс. м. Основной продукцией завода в советское время являлись речные и озерные пассажирские теплоходы, строившиеся по проектам «ОМ», «Москва», «Московский».

• С 2011 года на заводе ведется строительство серии из 27 обстановочных катеров проекта 3050 и 12 обстановочных катеров проекта 3050.1 для обслуживания внутренних водных путей.



Стремительный, как марлин

Московский судостроительный и судоремонтный завод (МССЗ) передал заказчику многоцелевой катер проекта МРВ14. Это третий из шести катеров данного проекта, построенных по заказу ФГУП «Росморпорт».



Катер, оснащенный ходовой системой Volvo Penta IPS 450 (добавляющей до 20% к максимальной скорости и 15% к скорости разгона), получил за свою стремительность имя «Марлин». Это современное, мощное, экономичное, быстроходное и высокоманевренное судно, представляющее собой синтез современных конструкторско-дизайнерских решений и инновационных технологий.

Многоцелевой катер оборудован новейшей пропульсивной установкой Volvo Penta IPS 450.

С помощью системы динамического позиционирования катер сохраняет заданное положение при проведении спасательных операций в плохих погодных условиях (ветер, волнение, течение). Экономия топлива составляет до 30%.

Подобный проект в России реализуется впервые.

«Палмали» получила
заказ от «Лукойла»

ГК «Палмали» по результатам проведенного ОАО «ЛУКОЙЛ» тендера получила заказ на строительство для ОАО «ЛУКОЙЛ» трех судов обеспечения морских сооружений месторождения им. В. Филановского (Каспийское море). Суда будут переданы заказчику в ноябре 2014 года.

Два судна снабжения из данного заказа будут использоваться для обеспечения работ круглогодичного бурения эксплуатационных скважин, а также примут участие в обеспечении пусконаладочных работ. В дальнейшем, с вводом месторождения в эксплуатацию, суда будут использоваться для транспортировки грузов на морские объекты и вывоза с платформ

продуктов жизнедеятельности, отработанных буровых растворов, сточных вод.

Кроме того, будет построено многофункциональное дежурное спасательное судно для постоянного круглогодичного несения аварийно-спасательного дежурства и готовности к ликвидации аварийных разливов в районе морских объектов месторождения.

Танкер «Бавлы»
из Татарстана

ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» спустил на воду нефтеналивной танкер «Бавлы». Танкер является вторым в серии судов, строящихся на заводе по проекту RST25, разработанному Морским Инженерным Бюро. Головное судно серии «Альметьевск» было спущено на воду три месяца назад.

Строительство танкеров проекта RST25 на стапелях ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» ведется в рамках масштабного проекта по транспортировке нефти и нефтепродуктов с территории Республики Татарстан на экспорт на судах, построенных татарстанским заводом. Финансирование проекта осуществляется по лизинговой схеме.

Танкеры смешанного «река-море» плавания, строящиеся по проекту RST25, предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с обеспечением перевозки груза с поддержанием температуры 50°C. Обеспечивается одновременная перевозка 2 сортов груза.

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ КЛАСТЕР

Образовательный кластер для развития всех ступеней системы непрерывного начального, среднего и высшего профессионального образования с учетом востребованных специальностей судостроительного профиля и ориентированности учебного процесса на практику планируется создать в Северодвинске, городе, где находятся производственные площади ОАО «ПО «Севмаш».

Как сообщила пресс-служба предприятия, ОАО «ПО «Севмаш» посетил заместитель министра образования и науки России Александр Климов, который обсудил с и.о. генерального директора компании Михаилом Будниченко вопросы развития профобразования, подготовки кадров для судостроительной отрасли. Говоря о перспективах создания Северодвинского образовательного кластера, М. Будниченко отметил, что «Севмаш» принимает непосредственное участие в разработке программ подготовки специалистов, которые сегодня проходят обучение в профессиональном училище № 1, техническом колледже и институте судостроения и морской арктической техники САФУ (Севмашвуз).

Судостроительный завод «Севмаш» создан в 1936 году. С 1990 года на заводе построено более 100 гражданских судов различного класса и назначения (буксиры, мини-балкеры, понтоны, баржи, рыбоперерабатывающие заводы) для иностранных заказчиков. Приоритет в выпуске гражданской продукции отдан проектам освоения месторождений нефти и газа на шельфе Арктики. В настоящее время предприятие входит в «Объединенную судостроительную корпорацию».

ФИНСКАЯ СТАЖИРОВКА ДЛЯ
СТРОИТЕЛЕЙ ЛЕДОКОЛОВ

Стажировку на производственных площадях финской компании Arctech Helsinki Shipyard пройдут осенью 2012 года рабочие предприятий ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК). В соответствии с контрактом, который подписан в Хельсинки в рамках соглашения ОСК и Arctech Helsinki Shipyard об организации обучения на рабочем месте, первыми на стажировку отправляются работники ОАО «Выборгский судостроительный завод».

Учебная программа предусматривает углубленное изучение технологий строительства судов ледокольного класса. Длительность стажировки для различных специалистов составит от 3 до 6 месяцев. В период обучения работники смогут на практике применить полученные знания на строительстве многофункциональных ледокольных судов снабжения проекта NB506/507, которые строятся Arctech Helsinki Shipyard по заказу ОАО «Совкомфлот».

ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» — крупнейшая судостроительная компания России. Создана в соответствии с указом Президента РФ в 2007 году со 100% акций в федеральной собственности. На базе ОСК консолидировано около 70% отечественного судостроительного комплекса. В декабре 2010 года ОСК и финский филиал компании STX (Южная Корея) создали совместное предприятие Arctech Helsinki Shipyard, специализирующееся на производстве сложной морской техники для работы в ледовых условиях.

«Седов» готовится к Горну

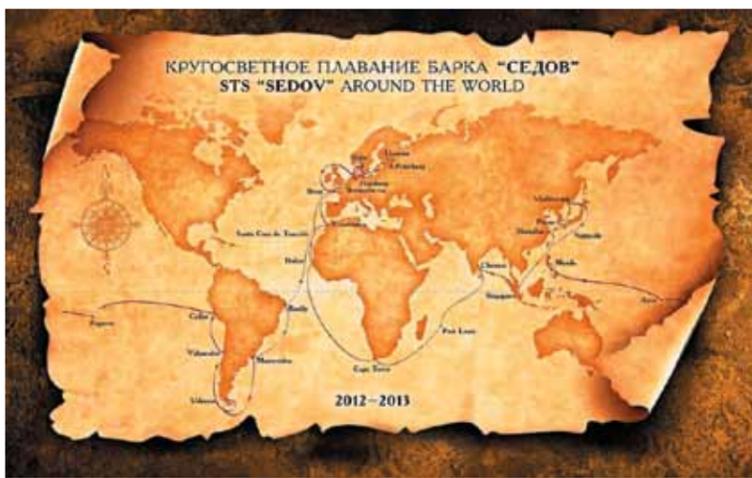
Посетив в августе Бразилию, учебное парусное судно Росрыболовства «Седов» прибыло в Уругвай. Переход от берегов Бразилии в Монтевидео в 2 тысячи морских миль занял 17 суток, это средний по продолжительности и расстоянию отрезок кругосветки.

К примеру, в трансатлантическом переходе до Ресифи от Касабланки парусник преодолел 3000 миль за 23 дня. Но самые продолжительные переходы еще предстоят экипажу и курсантам в Тихом океане. 30 дней и 4350 миль займет путь от Перу к Таити, еще на один день дольше и плюс 150 морских миль — от Самоа до Филиппин.

Напомним, что первое кругосветное путешествие «Седова»,

посвященное 1150-летию зарождения российской государственности и памятным датам в истории русских географических открытий, началось в мае 2012 года в Санкт-Петербурге. За 14 месяцев парусник преодолеет более 45 тысяч морских миль и посетит более 30 портов Европы, Азии, Африки и Америки. Завершится кругосветка «Седова» в июле 2013 года в Санкт-Петербурге.

Как сообщил с борта судна помощник капитана Валерий



Василевский, сейчас экипаж и курсанты второй смены тщательно готовятся к плаванию в районе мыса Горн. Со второй половины сентября до середины октября парусник «Седов» дважды за кругосветку окажется в этой самой южной точке мира: на переходе Монтевидео — Ушуайя — Вальпараисо.

Мыс Горн был и остается по-настоящему знаковым местом для путешественников и моряков всех времен и народов. Считается, что переход с востока на запад значительно труднее. В этом маршрут кругосветного плавания барка «Седов»

частично совпадает с самым знаменитым путешествием русских морских хроник — с плаванием Крузенштерна и Лисянского.



Память о «Дервише»

В Архангельске у закладного камня-мемориала «Тем, кого не вернуло море», состоялся торжественный митинг, посвященный 71-й годовщине прихода в Архангельск первого конвоя «Дервиш».

На рейд порта Архангельск суда первого конвоя «Дервиш» встали 31 августа 1941 года. Путь от берегов Англии и Исландии до северных портов СССР был самый короткий и самый опасный. Последующие конвои были менее счастливыми. Так, из 34 транспортных судов конвоя PQ-17 до порта назначения дошли только 11 кораблей. В те годы зародилось братство моряков антигитлеровской коалиции.

На встрече ветераны вспомнили, что всего за годы войны в северных морях погибло 126 транспортных и около 50 военных судов. Потери несли и суда, выполнявшие каботажные рейсы вдоль побережья Белого, Баренцева и Карского морей.

«Сегодня мы пришли почтить память своих товарищей, которые в годы войны участвовали в плавании конвоев. Это символ наших моряков-североморцев», — отметил ветеран войны Владимир Андреевич Скороходов, секретарь клуба «Братство Северных конвоев». — В Северном морском пароходстве погибло 14 судов и 317 судов. Этот памятный камень служит наглядным воплощением нашего уважения подвигу моряков-североморцев».

ПОЛУГODOVЫЙ ОТЧЕТ

Порт Ньюс

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО

www.portnews.ru

ПОРТОВЫЙ СЕРВИС
БУНКЕРНЫЙ РЫНОК 2012



PH-БУНКЕР

3 танкер получил
PH-Бункер



2 года до перезагрузки
рынка



Информационно-аналитическое и справочное издание

«Портовый сервис. Бункерный рынок»

Издается медиа-группой «ПортНьюс» с 2005 года.

Основные темы выпуска:

- события в сфере портового сервиса
- обзор законодательных инициатив в сфере морской деятельности
- планы ФГУП «Росморпорт» по обновлению флота
- обзор крупнейших инвестиционных проектов портовой отрасли
- перевод судов на сжиженный природный газ на практике
- перспективы рынка лоцманских услуг
- возможности российских НПЗ по выпуску низкосернистого мазута
- особенности транзитной бункеровки в портах России в 2012 году
- обзоры крупнейших бункеровочных рынков Северо-Запада
- новые возможности в автоматизации отрасли
- ценообразование на бункерное топливо в портах России
- объемы продаж бункеровочных компаний
- состав бункеровочного флота РФ
- грузообороты морских портов России в 2011 году

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