

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

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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



№10 (12943)

Выходит один раз в месяц
15 октября 2014 года

Соблюдать нормальный ход технологического развития



призвали участники международной конференции «Влияние судоходства на воздух Европы».

Стр. 2

«Лотос» сдал сухогруз «Анатолий Сиденко»



Судостроители одного из крупных заводов Астраханской области — ССЗ «Лотос», сдали сухогрузный теплоход «Анатолий Сиденко», который вышел в первый коммерческий рейс.

Стр. 7

В НОВОСИБИРСКЕ — НОВЫЙ МОСТ

В Новосибирске открыт Бургинский мост через реку Обь. В открытии моста принял участие президент РФ Владимир Путин.

Новый мост протяженностью 2,1 км (5,5 км с подъездными путями) станет частью скоростной магистрали Юго-Западного обхода и свяжет федеральные трассы «Байкал» и «Чуйский тракт». Шесть полосного моста должны обеспечить пропускную способность не менее 4800 автомобилей в час.

Мост обладает самой большой в мире аркой — 380 м. Главный конструктивный элемент моста — русловый пролет через Обь, который на гибких вантах поддерживает металлическая арка высотой 70 м. Это самый большой арочный пролет в России и СНГ. Он необходим для того, чтобы перекрыть геологический разлом, проходящий по дну Оби и попадающий в зону строительства моста.

Сметная стоимость нового моста составила 17,1 миллиарда рублей. Его строительство началось в 2010 году.



Ладога и Онега — национальное достояние России

Объявить природный комплекс Ладожского и Онежского озер национальным достоянием Российской Федерации предлагается в проекте федерального закона «Об охране Ладожского и Онежского озер». Документ с таким названием представлен на первом заседании рабочей группы по разработке законопроекта.

«Ладожское и Онежское озера являются стратегическими источниками высококачественной воды для Северо-Западного региона Российской Федерации и европейского водного рынка», — говорится в преамбуле будущего закона. В связи с этим объявляется приоритет охраны экологической системы озер и их бассейна перед использованием ее природных ресурсов.

В рабочую группу вошли представители трех субъектов Федерации, расположенных на берегах и в водосборном бассейне этих крупнейших пресноводных водоемов Европы — Республики Карелии, Ленинградской области и Санкт-Петербурга. Инициатором законопроекта, разрабатываемого по аналогии с ФЗ «О защите озера Байкал», стала Карелия.

Разработчики закона предлагают выделить две зоны охраны со своими режимами — центральную экологическую и зону прямого воздействия. В первую из них входят сами озера,

их водоохранные зоны и особо охраняемые природные территории, прилегающие к Ладоге и Онеге. Такая зона особой охраны устанавливается для каждого

участка побережий отдельно, но не менее 200 м от береговой линии. Здесь предлагается ввести

ограничения на хозяйственную и градостроительную деятельность. За пределами центральной зоны — в пределах водосборного бассейна — предлагается установить экологическую зону прямого воздействия с более строгим режимом природопользования,

чем предусмотрено действующим законодательством. Предлагается ежегодно устанавливать квоты вредного воздействия на экосистему озер для всех регионов, а также ввести повышающие коэффици-

енты платы для хозяйствующих субъектов за негативное воздействие на окружающую среду.

Следить за исполнением будущего закона, считают разработчики документа, должен отдельный федеральный орган со своей инспекцией.

По мнению зампреда комитета по природопользованию правительства Санкт-Петербурга Ивана Серебрицкого, рассматриваемый вариант законопроекта нуждается в доработке. Документ во многом дублирует действующее законодательство и не содержит принципиально-

го раздела — о разграничении полномочий между регионами и федеральным центром, отметил эксперт. В настоящее время озера находятся исключительно в ведении федерального правительства. Это лишает регионы — даже при наличии финансовых средств — права разрабатывать свои программы по охране и защите этой уникальной экологической системы.

Ладожское озеро — крупнейшее пресноводное озеро в Европе, площадь которого составляет 17,6 тысячи кв. км. Относится к бассейну Балтийского моря Атлантического океана. Средняя глубина озера — 50 м, наибольшая — 233 м. Озеро является частью водной магистрали, входящей в состав Волго-Балтийского водного пути и Беломорско-Балтийского канала. Наиболее интенсивное движение судов осуществляется на юге озера от реки Невы до реки Свири. Ежегодно по озеру перевозится около 8 миллионов тонн различных грузов.

Онежское озеро — второй по величине пресноводный водоём в Европе после Ладожского озера. Площадь озера составляет 9690 кв. км. Средняя глубина — 30 м, а максимальная — 127 м. Озеро является частью водной магистрали, входящей в состав Волго-Балтийского водного пути и Беломорско-Балтийского канала, связывающей бассейны Балтийского, Каспийского и северных морей. Через систему каналов и рек грузы из Петрозаводска могут быть отправлены в любые страны прибрежной морской зоны: от Германии до Ирана. Грузооборот на Онежском озере составляет 10–12 млн тонн.

КЕРЧЕНСКАЯ ПЕРЕПРАВА БЬЕТ РЕКОРД

За курортный сезон 2014 года с 1 мая по 30 сентября, действующими паромными на Керченской переправе в обе стороны совершено около 10 тыс. рейсов, перевезено около 2,1 млн пассажиров, из них 370 тыс. — по «единому» билету.

Кроме того, были организованы массовые перевозки организованных групп детей на отдых в Крым. В этом формате всего было перевезено 26 тыс. человек из разных регионов России.

«Массовые перевозки организованных групп детей на отдых в Крым и обратно начались с 30 мая. Через Керченскую переправу детей перевозили комфортабельным паромом большой вместимости «Ионас», — отметили в ЕТД, добавив, что перевозки детей также ожидаются в октябре, за который планируется перевезти еще 2 тыс. человек.

К летнему сезону 2015 года ЕТД совместно с заинтересованными ведомствами необходимо реализовать ряд задач. А именно, создать комфортные условия ожидания для водителей и пассажиров, организовать новые и модернизировать имеющиеся причальные сооружения, улучшить береговую инфраструктуру, привлечь дополнительные паромы с учетом специфики переправы, усовершенствовать систему электронного билета с использованием специального сайта и терминалов.

ОБУСТРОЙСТВО ПРИЧАЛА В ГОРОДЕ БОЛГАР

Татарстан выделил 45,5 млн рублей на выполнение первого этапа работ «по устройству водных подходов к причальной стенке города Болгар» в Спасском районе Татарстана. Соответствующий тендер разместила на сайте государственных закупок ГКУ «Главдортранс».

«ВИКТОРИЯ РЕГИЯ» ПРИШВАРТОВАЛАСЬ В ЦЕНТРЕ МОСКВЫ

В центре Москвы, у Краснохолмской набережной, появился новый причал, оснащенный вертолетной площадкой. Как сообщил проектант Морского инженерного бюро, плавучий причал проекта RHP01 предназначен для обеспечения швартовки и стоянки прогулочных пассажирских судов разного класса, в том числе и скоростных. Причал, получивший название «Виктория Регия», имеет возможность обеспечения приема и взлета двухмоторного четырехместного вертолета, для посадки и высадки пассажиров. На причале могут находиться до 90 человек, посадочный вес вертолета, не более 6,5 тонны.

Судно построено на Невском судостроительном заводе в Ленинградской области. Аналогичный понтон установлен на Неве в Петербурге.

Соблюдать нормальный ход технологического развития

призвали участники международной конференции «Влияние судоходства на воздух Европы»



Требования о защите окружающей среды сегодня применяются ко всем отраслям мировой экономики, в том числе и к судоходству, которое обеспечивает до 90% грузоперевозок внешней торговли.

Накануне открытия в Лондоне 68-й сессии Комитета по защите морской среды (КЗМС) ИМО в Санкт-Петербурге состоялась международная конференция «Влияние судоходства на воздух Европы», участники которой обсудили последствия введения новых экологических требований к торговому флоту в Балтийском и Северном морях.

Напомним, что с 1 января 2015 года вступают в действие новые требования к содержанию серы в судовом топливе, этот показатель должен быть сокращен до 0,1%. Участники конференции высказали в связи с этим нововведением опасение, что судовладельцы, эксплуатирующие флот в установленных ИМО зонах контроля выбросов окислов серы (SECA), будут вынуждены либо покупать более дорогое топливо, либо применять затратные сложные технические решения на своих судах. В результате увеличатся ставки фрахта, что приведет к удорожанию морских перевозок грузов в зонах SECA и переориентации части грузо-

токов на наземный транспорт. Иными словами, вопрос из чисто технического превратился в экономический, причем последствия оказались плохо просчитаны. На судовладельцев будет возложено дополнительное финансовое бремя, не оправданное ни с точки зрения реальных экологических угроз, ни с точки зрения доступности технологических решений.

В отрасли существуют полярные мнения о наличии и доступности технологий для реализации требований относительно сокращения выбросов NOx с судов. С одной стороны, дизелестроению предложено сделать колоссальный рывок в развитии. Однако, принимая во внимание, что это очень консервативная отрасль, любое новое техническое решение принимается исходя из учета многих факторов и продолжительных исследований. Новые типы двигателей, новые конструкции, удачные новые решения появляются 1–2 раза в десятилетие, поэтому промышленность просто не в состоянии столь быстро адаптироваться к новым

требованиям, предъявляемым к судоходству. Судостроители призывают соблюдать нормальный ход технологического развития, когда производители двигателей имеют возможность развиваться на основе конкуренции с соблюдением экономических интересов всех участников этого процесса.

Участники конференции заострили обсуждение, взглянув на проблему и с другой точки зрения. Действительно ли суда загрязняют воздух настолько сильно, что отрасль должна пойти на огромные материальные затраты? Насколько значительным будет экологический эффект от применения имеющихся технологических решений? Например, заявляют эксперты, предлагаемая технология SCR-NH3 обладает существенными недостатками, ее применение на судах сопряжено с различными рисками и не обеспечивает заявленную эксплуатационную эффективность. Таким образом, назначение Балтики зоной NECA целесообразно отложить до промышленного освоения безопасных альтернативных технологий снижения выбросов и развития поддерживающей эти технологии инфраструктуры по крайней мере до 2020 года. Кроме того, новую зону NECA на Балтике необходимо назначать только синхронно с зоной NECA в Северном море. Иначе произойдет переориентация грузопотоков в регионе.



На конференции было заслушано выступление Директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта России Константина Пальникова.

С докладами также выступили:

- генеральный директор ООО «ЦНИДИ-Экосервис», главный редактор научно-технического журнала «Двигателестроение» Л.А. Новиков: «Влияние судоходства на загрязнение воздуха над Финским заливом Балтийского моря»;
- начальник отдела экспорта СПГ ООО «Газпром экспорт» И.А. Майницкий: «Основные аспекты перехода на СПГ в качестве бункеровочного топлива в регионе Балтийского моря»;
- зав. кафедрой СЭУ, ТС и Т ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова д.т.н., проф. А.А. Иванченко: «Состояние исследований и опыт предотвращения загрязнения воздушного бассейна при экс-

плуатации судов»;

- ведущий инженер отделения управления системной интеграцией в области гражданского судостроения Крыловского ГИЦ А.М. Луцкевич: «Особенности бункеровки газотопливных судов. Формирование концепции судна-бункеровщика СПГ для Балтики»;
- старший эксперт отдела механического оборудования и систем Российского морского регистра судоходства Н.А. Катагаров: «Особенности технического наблюдения и освидетельствования судов после 1 января 2015 года. Выполнение международных требований по сокращению выбросов окислов серы, связанных с применением топлива на судах»;
- генеральный конструктор ОАО «Инженерный центр судостроения» д.т.н. Ю.Н. Горбачев: «Суда на воздушной каверне: реальный способ повышения энергоэффективности и экологической безопасности».



Флот «ЛОРП» завез 64 тыс. тонн грузов по Индигирке

В навигацию 2014 года для стабильного жизнеобеспечения населенных пунктов реки Индигирка флотом ОАО «ЛОРП» завезено 64 тыс. тонн грузов, из них 16 тыс. тонн каменного угля, 7 тыс. тонн генеральных грузов и 41 тыс. тонн различных нефтепродуктов.

На проводке несамостоятельного флота через баровый участок, буксировке судов и выполнении всех видов рейдовых работ на морском и речном участке реки Индигирка в период завоза грузов был задействован буксир «Севан».

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.

В КРАСНОЯРСК ПРИБЫЛ РЕАКТОР

В Красноярске на специально построенном причале прошла выгрузка реакторов, предназначенных для одного из нефтеперерабатывающих заводов в Иркутской области, передают «Вести».

В Красноярске суда простояли почти 2 месяца, пока строился причал для приема оборудования, доставляемого из Канады.

Всего на берег выгружено 19 ед. груза, вес самого тяжелого реактора — более 300 тонн.



ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ СОЗДАТЬ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЙ УЗЕЛ

Дирекция железнодорожных вокзалов ОАО «Российские железные дороги» подписала с ООО «Социальный строительный союз» декларацию о намерениях сторон по взаимовыгодному сотрудничеству с целью создания транспортно-пересадочного узла для пассажиров железнодорожного, морского, автомобильного и воздушного транспорта во Владивостоке. Такие транспортно-пересадочные узлы планируется создать в нескольких городах России, и Владивосток вошел в их число. Узел предполагает создание большого комплекса в зоне железнодорожного вокзала. Рассматриваются также и другие транспортные узлы Владивостока. Проекты предусматривают развитие не только инфраструктуры для пассажиров, но и обустройство прилегающих территорий.

Возможность подписания трехстороннего соглашения о создании транспортно-пересадочного узла сегодня находится на рассмотрении в администрации Приморского края.

РОСНЕФТЬ ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ ТОПЛИВНО-ЗАПРАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС В МАРИНЕ ГЕЛЕНДЖИКА

ОАО «НК «Роснефть» планирует построить топливно-заправочный комплекс в яхтенной марине в порту Геленджик. Об этом сообщил президент компании Игорь Сечин. При этом он опроверг появившиеся в СМИ сообщения о планах компании инвестировать в создание самой марины.



«Аврора» ушла на ремонт в Кронштадт



Исторический корабль-музей «Аврора» покинул место своей стоянки на Петровской набережной Санкт-Петербурга и отправился на доковый ремонт в Кронштадт.

В момент, когда крейсер проходил под разведенными пролетами Дворцового моста, студенты Санкт-Петербургского государственного морского технического университета вместе с горожанами исполнили гимн Санкт-Петербурга — гимн Великому городу и песню «Что тебе снится крейсер «Аврора?».

Реставрацией и ремонтом корабля займется «Северная верфь», а проектировать работы будет «Северное проектно-конструкторское бюро».

В 1957 году «Аврора» получила статус корабля-музея. Последний раз ее капитально ремонтировали 30 лет назад. Министерством

обороны принято решение отправить корабль на обследование и первоочередные ремонтные работы, которые планируется завершить в течение 45 дней. На первые два этапа восстановления корабля выделено 120 миллионов рублей. После этого будет решаться вопрос о сроках дальнейшего ремонта, который, как предполагается, займет не менее двух лет.

Крейсер «Аврора» был заложен в сентябре 1896 года и спущен на воду в мае 1900 года. При длине 126,8 м, ширине 16,8 м и осадке 6,4 м крейсер «Аврора» мог развивать скорость до 19,2 узла, а дальность его хода составляла около четырех тыс. миль. На момент принятия в состав ВМФ

Российской империи «Аврора» имела восемь орудий калибра 152 мм, 24 — калибра 75 мм, восемь — калибра 37 мм и два — калибра 63,5 мм. Кроме того,

крейсер имел три торпедных аппарата калибра 381 мм.

Буксирное обеспечение для крейсера осуществляло ЗАО «Портовый флот».



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

МИЛЛИАРД НА ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

Объем вложений ФГУП «Росморпорт» в обеспечение транспортной безопасности с 2012 года превысил 1 млрд руб. Такие данные в ходе общественных слушаний на тему «Экономика субъектов транспорта и транспортная безопасность» привел член правления фонда «Транспортная безопасность» Геннадий Мошков.

По его словам, общий объем в обеспечение программ безопасности на всех видах транспорта оценивается в 1 трлн руб., из которых основной объем инвестиций приходится на небюджетные.

БАЛТИЙСКАЯ ТАМОЖНЯ — ЛИДЕР СЗТУ

Северо-Западное таможенное управление (СЗТУ) в III квартале 2014 года перечислило в федеральный бюджет РФ таможенных и иных платежей на сумму 131,08 млрд руб., в том числе по импорту — 128,25 млрд руб., по экспорту — 1,66 млрд руб.

Основной объем взимания в федеральный бюджет таможенных платежей в Северо-Западном регионе приходится на Балтийскую (63,3%), Санкт-Петербургскую (15,1%), Кингисеппскую (5,2%) и Псковскую (4,3%) таможни. В сентябре 2014 года СЗТУ перечислило в федеральный бюджет РФ таможенных и иных платежей на сумму 44,97 млрд руб., в том числе по импорту — 44,11 млрд руб., по экспорту — 0,46 млрд руб.

ОДОБРЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ГРАНИЦ ВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ

Комиссия правительства Российской Федерации по законопроектной деятельности одобрила внесенный Минэкономразвития законопроект об определении границ водных объектов.

Предлагаемые законопроектом изменения направлены на внесение уточненных сведений о границах водных объектов в государственный водный реестр и государственный кадастр недвижимости в целях сопоставления с границами земельных участков.

Первый миллион

Объем перевозок семи теплоходов проекта RSD49 «Нева-Лидер», введенных в эксплуатацию ОАО «Северо-Западное пароходство» (ОАО «СЗП») в период с ноября 2012 года по январь 2014 года, достиг 1 млн тонн грузов, среди которых проектные и негабаритные, зерновые, удобрения, металлы. Об этом сообщила пресс-служба СЗП.

Теплоходами «Нева-Лидер» с момента ввода первого судна в эксплуатацию было сделано 14 рейсов с негабаритным оборудованием, а в период с января по сентябрь 2014 года — 7 отправок оборудования из портов Южной и Северной Европы на Каспий, Поволжье, Санкт-Петербург.

В ближайшие месяцы теплоходы «Нева-Лидер» будут работать на перевозках зерна, металла и удобрений между российскими и иностранными портами южных морей и на Балтике.

Сухогрузы нового поколения — суда проекта RSD49 дедеветом более 7 тыс. тонн являются одними из самых больших российских сухогрузных судов класса «река-море», удовлетворяющих габаритам Волго-Донского канала. Теплоходы имеют три трюма, длина одного из которых составляет 51 м, что особенно востребовано при

перевозках негабаритных грузов. Строительство всей серии из десяти теплоходов завершится на Невском ССЗ в 2015 году.

Введение в эксплуатацию новых судов и сокращение части старого флота позволило ОАО «СЗП» за последние 2 года снизить средний возраст флота с 18 лет до 14 лет.

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится 55 грузовых судов «река-море», 10 морских судов и 3 Ro-Ro баржи класса «река-море» суммарным дедеветом около 300 тыс. тонн. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет свыше 6 млн тонн.

СЗП увеличила эффективность перевозок

В Санкт-Петербурге прошла Четвертая Международная конференция по развитию портов и судоходства, в ходе которой управляющий директор Северо-Западного пароходства Альберт Выговский сообщил, что в 1-м полугодии 2014 года доля перевозок СЗП увеличилась до 30% от общего объема перевозок и составила 0,84 млн тонн грузов за счет ввода в эксплуатацию 17-ти новых судов. Компании удалось увеличить доходы от фрахтовой деятельности на 31% (до 2,9 млрд рублей) за счет достижения большей эффективности перевозок.

По данным генерального директора ЗАО «ЦНИИМФ» Сергея Буянова, объем перевозок российских грузов через морские порты страны за 8 месяцев 2014 года увеличился «по сравнению» с аналогичным периодом 2013 года на 6,4% и составил 412,4 млн тонн. Доля портов сопредельных государств

(страны Балтии и Украина) в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов за этот период сократилась в 2 раза (до 13,3%).

В целом объем перевозок российских грузов через морские порты России в 2014 году прогнозируется на уровне 618–620 млн тонн.

Генеральный директор ЗАО «ЦНИИМФ» Сергей Буянов отметил в своем докладе, что, в соответствии с разработанной ФГУП «Росморпорт» Стратегией развития портовой инфраструктуры России до 2030 года, доля иностранных портов в структуре российского внешнеторгового грузопотока, идущего через морские порты, к этому времени должна снизиться до 5%.

Тем не менее, политическая нестабильность на Украине и «тарифные разногласия» с портами Балтии диктуют России необходимость обеспечения резервов портовых мощностей в ближайшей перспективе.



«Год Финского залива»

В Санкт-Петербурге прошло торжественное заседание Общественного совета по проекту трехстороннего сотрудничества «Год Финского залива».

Выступая перед представителями России, Финляндии и Эстонии губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко сообщил, что Общественный совет по проекту «Год Финского залива» в России был создан в марте прошлого года и стал востребованной дискуссионной площадкой для обсуждения актуальных природоохранных проблем.

В рамках Санкт-Петербургской инициативы, о которой было объявлено в апреле прошлого года на Саммите Балтийского моря, Петербург активно участвует в решении задач сохранения водной системы Северо-Западного федерального округа. С пуском Главного коллектора в Петербурге очищается более 98% сточных вод. В ближайшие годы город ставит перед собой задачу обеспечить 100-процентную очистку стоков. «Петербург уже сейчас в полном объеме выполняет рекомендации Хельсинкской комиссии по защите Балтийского моря. Мы и дальше продолжим совершенствовать технологии очистки, а в обозримом будущем окончательно ликвидируем все оставшиеся прямые выпуски неочищенных сточных вод. Эти неотложные мероприятия прописаны в Схеме водоснабжения и водоотведения города на период до 2025 года с учетом перспективы до 2030 года», — отметил Георгий Полтавченко.

Губернатор проинформировал участ-

ников заседания о том, что недавно подписано соглашение между Росприроднадзором и Правительством Санкт-Петербурга о передаче городу части федеральных полномочий в области охраны окружающей среды. «Теперь у нас есть эффективный инструмент решения наиболее острых экологических проблем. В частности, он создает стимулы для использования на промышленных предприятиях передовых природоохранных технологий. Это позволит существенно уменьшить негативное воздействие на окружающую среду, еще больше оздоровить в городе и в регионе экологическую обстановку», — сказал Георгий Полтавченко.

Временно исполняющий обязанности губернатора предложил сделать фестиваль «Финский залив — акватория сотрудничества», который сегодня стартует в Петербурге, традиционным. Местом его проведения поочередно могли бы стать Санкт-Петербург, Хельсинки, Таллин и другие балтийские города. Кроме того, Георгий Полтавченко призвал участников заседания принять участие в общегородской акции по очистке берега Финского залива.

Георгий Полтавченко осмотрел выставку экологических инсталляций. На ней представлены работы школьников — участников международного экологического проекта.

Инфраструктурное строительство — приоритет Санкт-Петербурга

В Михайловском Манеже (Санкт-Петербург) прошла XV Международная специализированная выставка по строительству, проектированию и эксплуатации транспортных объектов «Дороги. Мосты. Тоннели». В первый день работы выставки экспозицию осмотрел вице-губернатор Санкт-Петербурга Марат Оганесян.

На выставке представлены современные материалы и оборудование, новейшие технологии и техника в области дорожного и мостового проектирования и строительства, тоннельного хозяйства, машиностроения, научно-практические изыскания, программное обеспечение и пр. В этом году в выставке принимают участие такие компании, как ООО «ПТК Объединенные Ресурсы», «ВиаКон», AVE GmbH, ОАО «ММК-метиз», ОАО «Метрострой», ООО «Кнауф Пенопласт», «Мостоотряд 19», ОАО «Северсталь-Метиз», «Новополимер», Завод «Продмаш», ООО «Инновационные технологии», ЗАО «Пилон», ЗАО «Курганстальмост», «Геодиагностика», Ленгипротранспуть — филиал ОАО «Росжелдорпроект», «АлитМИКС», ООО «НПП СК МОСТ» и многие другие.

Центральное место на выставке занял стенд Комитета по развитию транспортной инфраструктуры, на котором представлен макет Санкт-Петербурга с основными объектами, которые планируется построить до 2018 года. Это — расширение набережной

Макарова, от Тучкова моста до средней части ЗДС, съезд с ЗДС на Васильевский остров, проектируемый мост над островом Серный и пешеходный мост в створе Яхтенной улицы, который свяжет Крестовский остров с северной частью города. Длина этого моста пока не определена. На сегодняшний день в КРТИ рассматриваются два варианта: раздвижной мост и высокий мост.

«Действительно, сегодня инфраструктурное строительство — приоритет нашей страны в целом и Санкт-Петербурга в частности. Развитие инфраструктуры — это развитие экономики, поддержание стабильности. Строительство новых дорог, мостов,

железнодорожных сетей приводит к росту экономического благосостояния», — подчеркнул Марат Оганесян в ходе церемонии открытия выставки. Он также добавил, что представленные на выставке отечественные технологии и решения, в том числе перспективные наработки, позволяют эффективно реализовывать политику импортозамещения в области инфраструктурного строительства.



Условный захват

В Санкт-Петербурге прошли комплексные учения сил и средств гражданской обороны. По легенде, здание Санкт-Петербургского государственного университета культуры и искусств, оказалось заминировано. В спасательной операции были задействованы все основные силы спасателей города.

После отработки сценария, события которого развивались на суше, спасатели перешли к отработке действий на акватории Невы. У Троицкого моста прошли учения по эпизоду с условным захватом водного средства с пассажирами на борту.

По сценарию, на помощь заложникам поспешили бойцы ОМОНа на водном транспорте. Подплыв на двух катерах, они перебрались на прогулочное судно и обезвредили террористов, которые, однако, не сдались и подожгли катер. Начался пожар и паника, люди стали прыгать в воду. Для оказания помощи тонущим был задействован вертолет с группой спасателей на борту, которые десантировались прямо на акваторию.

Спасатели эвакуировали пострадавших на быстро подоспевших катерах государственной инспекции по маломерным судам, для дальнейшей доставки их в лечебные учреждения.

В ходе учений были задействованы 500 учащихся Санкт-Петербургского государственного университета культуры и искусств и 150 человек сил и средств района и города для показа действий, которые могут происходить при возникновении чрезвычайной ситуации.

Подводя итоги учений, начальник территориального отдела по Центральному району УГЗ ГУ МЧС России по Санкт-Петербургу Игорь Савиных остался доволен слаженной работой сотрудников.



Тестовые задания для плавсостава согласованы

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) согласовало базы данных тестовых заданий для проверки знаний членов экипажей судов, совершающих плавание на внутренних водных путях (ВВП). Об этом сообщает пресс-служба Морского учебно-тренажерного центра (УТЦ) Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С.О. Макарова, который осуществил разработку баз данных в сотрудничестве со специалистами в данной области из учебных заведений Росморречфлота.

Задания будут использоваться учебными заведениями Росморречфлота и квалификационными комиссиями при дипломировании плавсостава речных судов и судов смешанного плавания «река-море» на соответствие требованиям Положения о дипломировании ВВП, утвержденного постановлением правительства Российской Федерации от 31 мая 2005 года № 349 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей судов внутреннего плавания».

При создании тестовых заданий использованы нормативные документы, регламентирующие работу членов экипажей судов ВВП, такие как: Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, Правила плавания по внутренним водным путям РФ, Устав службы на судах МРФ РСФСР, Правила технической эксплуатации речного транспорта, НБЖС РФ-86, Правила пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта РФ и другие действующие документы.

Отмечается, что в период с 2011 по 2012 год была проведена опытная эксплуатация баз тестовых заданий в ОАО «Северо-западное пароходство», УТС «Учебный-1» и др.

База тестовых заданий предназначена для проверки знаний лиц командного состава судов внутреннего водного плавания на судах I группы, на судах II-V групп, на земснарядах, землесосах, дноочистительных снарядах, на судах с ГДУ мощностью от 55 кВт (75 л.с.) до 110 кВт (149 л.с.), а также на спортивных и прогулочных судах мощностью от 55 кВт и более.

База тестовых заданий включает около 1 тыс. 300 заданий и состоит из семи разделов, по которым проводится проверка знаний лиц командного состава. В задания включены следующие разделы: организация службы на судах; теоретические основы; навигация и управление судном; производственная деятельность судна; эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт; обеспечение безопасности судна и экипажа, охрана окружающей среды; организация радиосвязи.

Студенты в порту

Многофункциональный морской перегрузочный комплекс (ММПК) «Бронка» (Большой порт Санкт-Петербург) посетили студенты Гамбургской школы делового управления во главе с руководителем кафедры логистического менеджмента профессором Яном Ниннеманном.

Организатором встречи выступила глава представительства «Порт Гамбург Маркетинг» в РФ Наталья Капкаева.

Целью визита являлось ознакомление с ходом работ, соблюдением экологических норм при строительстве, тенденциями обработки контейнерных и ро-ро грузов в Санкт-Петербурге, общими тенденциями в морских перевозках.

Особый интерес вызвал специальный комплекс природоохранных мероприятий и, в частности, работы по компенсации экологического ущерба, в ходе которых в водоемы Ленинградской области выпускается молодь рыб.

Многофункциональный морской перегрузочный комплекс (ММПК) «Бронка» строится на южном побережье Финского залива, в районе примыкания дамбы с кольцевой автодорогой к территории города Ломоносов. Объем частных инвестиций в реализацию проекта составит к моменту ввода терминала в эксплуатацию 43,7 млрд руб. Объем федеральных инвестиций планируется в размере 15,2 млрд руб.

Реализация проекта ММПК «Бронка» позволит создать 2300 новых рабочих мест только на его морских терминалах. При этом ежегодные прямые налоговые платежи от деятельности комплекса составят: в бюджет Санкт-Петербурга — 1,7 млрд руб., в Федеральный бюджет — 2,0 млрд руб.

Новый проект

ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) спустила на воду скоростной катер проекта 15MJ, который является новым для компании.

В закладке киля судна, которая состоялась 4 апреля 2014 года, принимали участие председатель Совета директоров ОАО «Северо-Западное пароходство» Владимир Касыненко и начальник Северо-Западного управления государственного морского и речного

надзора, главный государственный инспектор Госморречнадзора Дмитрий Атлашкин.

Многоцелевой скоростной катер из легкого сплава может быть использован в качестве водолазного, штабного, патрульного, инспекторского, природоохранного, служебно-разъездного судна



в акватории прибрежной морской зоны, устьях крупных рек и на мелководье на внутренних водных путях Российской Федерации, а также для водных прогулок и рыбалки.

Дальность плавания судна экономическим ходом при полном запасе топлива составляет 300 морских миль. Остойчивость и непотопляемость соответствуют правилам Российского Морского Регистра Судоходства/ГИМС России.

Закладка киля скоростного катера проекта 15MJ была приурочена к 9-летию ООО «Озерная верфь» (Laky Verf).

ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf) располагается на террито-

рии «Невского судостроительно-судоремонтного завода» 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 Laupman). С момента основания компании по коммерческим контрактам было построено 6 яхт проекта 23 M (длина 23,5 м), каждая из которых успешно прошла навигационные испытания. Надзор за строительством осуществляется Российским морским регистром судоходства.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«ГАЗПРОМ» ГОТОВ ЗАКАЗЫВАТЬ

ОАО «Газпром» готов разместить заказы на строительство судов в объеме 100 млрд руб., сообщил заместитель председателя правления ОАО «Газпром» Валерий Голубев в ходе Международной конференции и выставки по судостроению и разработке высокотехнологичного оборудования для освоения континентального шельфа, прошедшей в Санкт-Петербурге.

По его словам, компании уже в ближайшее время необходимы 30 вспомогательных судов, а в течение 10 лет — десять буровых платформ. Кроме того, потребуется большое количество морской техники для обустройства месторождений. Так, «Газпрому» требуется пробурить 50 разведочных скважин и ввести в строй 12 месторождений в перспективе 10–20 лет.

«НИКОЛАЙ ШИРЯЕВ» ПРИНЯТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Комиссия Росморречфлота приняла в эксплуатацию головное обстановочное судно проекта 3052 «Николай Ширяев», построенное по заказу ФКУ «Речводпуть» и предназначенное для ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей». Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота.

Проект судна разработан ООО «Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота». Постройка судна осуществлялась ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод».

В серию входят семь судов данного проекта.

КГНЦ ГОТОВИТ НОРМЫ

Крыловский государственный научный центр планирует разработать правила и нормы проектирования арктических шельфовых объектов в конце 2014–2015 году, сообщил заместитель генерального директора Крыловского ГНЦ Владимир Дюков. По его словам, данная работа ведется в кооперации с ведущими компаниями и организациями отрасли.

По мнению Дюкова, требования к арктическим объектам должны отличаться от требований к объектам, расположенным в менее суровых климатических условиях. При этом, ни одно иностранное государство не имеет достаточного опыта работы в условиях, аналогичных условиям российского арктического шельфа.

Между тем, КГНЦ завершил проектирование и защитил технический проект мелкосидящего ледокола проекта 22740. Судно предназначено для эксплуатации в мелководных районах Арктики, Азовском и Каспийском морях и при необходимости — в других морских бассейнах.

МОЩНЫЕ БАТАРЕИ

ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (КГНЦ) разработал и создал образцы батарей топливных элементов, которые могут применяться в разных отраслях, включая судоходство и железнодорожный транспорт. Об этом сообщил представитель КГНЦ Игорь Ландграф. Так, изготовлены водородно-воздушные батареи мощностью 5 кВт, массовое производство которых возможно в случае получения соответствующих заказов. Они могут применяться в надводных сооружениях и на судах.

«Леди Севда» получила подпись

ОАО «Завод «Красное Сормово» и ООО «Альфа-лизинг» подписали акт приема-передачи танкера проекта RST27 «Леди Севда». Договор лизинга был заключен между ООО «Альфа-Лизинг» (лизингодатель) и ООО «Курганнефтепродукт» (лизингополучатель).

Танкер «Леди Севда» спущен на воду 12 сентября 2014 года. Ходовые испытания танкера состоялись с 26 по 29 сентября в акватории Горьковского водохранилища.

Танкеры проекта RST27 — самоходные суда «Волго-Дон макс» класса, предназначенные для смешанной (река-море) перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с обеспечением перевозки груза с поддержанием температуры 60 °С и одновременной перевозки двух сортов груза. Классификационный проект разработан Морским инженерным бюро (Одесса) на класс KM Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker (ESP) Российского морского регистра судоходства. Рабочее проектирование осуществлено Волго-Каспийское ПКБ (Нижний Новгород).

Впервые в России дополнительный знак в символе класса — Эко Проект был присвоен танкерам проекта RST22 типа «Новая Армада», построенным на «Красном Сормове» в 2008 году. В сравнении с «Армадой», успешно зарекомендовавшей себя в эксплуатации, речной дедейт танкеров данного проекта увеличен на 767 тонн,

также повышена экологическая безопасность и присвоен знак в символе класса — Эко Проект.

При осадке 3,6 м в реке дедейт составляет 5378 тонн, при осадке 4,2 м в море дедейт — 6980 тонн. Габаритная длина судна — 140,85 м, ширина — 16,86 м, высота борта — 6 м. Вместимость грузовых танков — 7828 куб. м, вместимость отстойных танков — 280 куб. м, вместимость балластных танков — 4650 куб. м. Эксплуатационная скорость — 10,0 узлов. Экипаж — 12 человек, мест — 14. В качестве главных двигателей используются два дизельных двигателя WARTSILA 6L20 максимальной длительной мощностью 1200 кВт.

ОАО «Завод «Красное Сормово» — старейший российский судостроительный завод, основан в 1849 году. За три четверти века построено более трехсот подводных лодок и спасательных аппаратов, 25 из них атомных. Английское Королевское общество корабельных инженеров неоднократно включало гражданские суда завода «Красное Сормово» в список «Значительные суда года». Завод «Красное Сормово» в настоящее время входит в состав ОАО «Объединенная судостроительная корпорация».

Паром для Свири

В эллинге ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» состоялась торжественная церемония закладки киля самоходного парома для паромной переправы через реку Свирь в городском поселке Вознесенье Подпорожского района Ленинградской области.

Строительство судна проекта 2967/3132 осуществляется в соответствии с контрактом, подписанным в августе этого года с ГКУ Ленинградской области «Управление автомобильных дорог Ленинградской области». Проект разработан ОАО «Инженерный центр судостроения».

Основные характеристики: длина габаритная около 40,5 м, ширина габаритная 12,2 м, грузоподъемность 100 тонн, пассажироместность 100 человек, количество перевозимых автомобилей: трехосный самосвал типа «КАМАЗ» без груза, массой 10400 кг (модель 43118) — 8 штук или легкой автомобиль среднего класса расчетной массой 2000 кг — 16 штук.

Во время церемонии был проведен обряд освящения закладной секции, к которой почетные гости прикрепили памятную доску.

Среди почетных гостей праздника присутствовали представители заказчика, Российского Речного Регистра, подрядных и проектных организаций, поставщики оборудования и материалов,



представители СМИ.

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. С 1952 года главным направлением работы на предприятии стало судостроение. Выполняет строительство морских и речных судов различного типа и назначения и все виды судоремонта. Судоподъемный слип Невского завода позволяет спускать на воду и поднимать для ремонта суда длиной до 160 метров и доковым весом до 3800 тонн.

ООО «Невский ССЗ» признано победителем конкурса на строительство четырех буксиров-спасателей мощностью 2,5–3 МВт. Согласно протоколу оценки заявок, завод предложил исполнить заказ на строительство четырех судов за 7,9 млрд руб. Поставка должна быть выполнена до 24 декабря 2018 года. Первый буксир должен быть поставлен в Астрахань, второй — Архангельск, третий — в Новороссийск, четвертый — в Петропавловск-Камчатский. Конкурс был объявлен ФКУ «Дирекция госзаказчика». Заявки на участие в конкурсе помимо ООО «Невский ССЗ» подавали ОАО «Судостроительный завод «Вымпел» (Ярославская область) и ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Последняя не была допущена к конкурсу из-за неправильного оформления документации.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ
ОБРАЗОВАНИИ

В Выборге прошла международная конференция «Современные технологии в профессиональном образовании».

В мероприятии приняли участие представители Министерства образования и науки РФ, Национального управления образования Финляндии, руководители учреждений образования, органов исполнительной власти Ленинградской области и других регионов.

Участники конференции, которая была организована в рамках реализации проекта «Подготовка рабочих кадров для социально-экономического развития Ленинградской области», посетили Выборгский судостроительный завод, где познакомились с производственным циклом предприятия и кадровой политикой, программами целевого обучения.

ОБУЧЕНИЕ КОРЕЙСКИХ
ИНСТРУКТОРОВ

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова подписал контракт на подготовку инструкторов учебно-тренажерных центров (УТЦ) из Южной Кореи, ведущих обучение членов экипажей морских судов.

Корейский Институт рыболовства заказал ведущему отраслевому ВУЗу обучение четырех преподавателей по тренажерной подготовке к плаванию во льдах.

Всего, начиная с 2001 года, в Университете (тогда — в ГМА) прошли подготовку в качестве инструкторов более 250 инструкторов из тренажерных центров России, а также Украины, Грузии, Эстонии, Азербайджана, Норвегии, Финляндии.

В ГУМРФ ОТКРЫЛАСЬ
ЛАБОРАТОРИЯ
ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ МАШИН

На факультете Судовой энергетики Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ) 29 сентября 2014 года после реконструкции открылась Лаборатория электрических машин.

Инициатором создания лаборатории стала компания «Газпром Маркетинг и Трейдинг» (дочерняя компания ОАО «Газпром»), которая выступила одним из спонсоров реконструкции. Также поддержку в оснащении лаборатории оказала компания «Дайнагаз» (Греция). Разработку и изготовление оборудования лаборатории обеспечило ЗАО «НПЦ «Электродвижение судов».

Ректор ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Сергей Барышников поблагодарил компании, которые поддержали университет в реализации данного проекта.

СОВЕТ ДЛЯ СПБГМТУ

Положение о Наблюдательном совете Санкт-Петербургского государственного морского технического университета и состав его членов обсудили участники внеочередного заседания Ученого совета вуза. Как сообщили «Водному транспорту» в университете, председателем Наблюдательного совета выбран Алексей Рахманов, его заместителем — Владимир Александров. Секретарем наблюдательного Совета был рекомендован доцент СПбГМТУ Андрей Муравьев.

ВГАВТ ПРИНЯЛ
СТУДЕНТОВ ИЗ КРЫМА

В Волжской государственной академии водного транспорта приступили к учебе двое студентов из Крыма. Они поступили на судоводительский факультет.



Посвящение в курсанты и студенты

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ) 4 октября 2014 года на нижнем плацу учебного городка в Стрельне состоялось посвящение в курсанты и студенты.

Перед собравшимися выступили министр транспорта Константин Стасюк, руководитель ФГБУ «АМП Балтийского моря» Петр Парин, заместитель руководителя

Агентства морского и речного транспорта Константин Стасюк, руководитель ФГБУ «АМП Балтийского моря» Петр Парин,



ректора Университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова Сергей Барышников, генеральный директор Российского морского регистра судоходства Сергей Седов и другие представители отрасли.

Первокурсники принесли клятву курсанта. Им были вручены огромные символические до-

кументы: курсантский билет и зачетная книжка.

Впервые на церемонии за заслуги в деле образцового исполнения своих обязанностей лучшие курсанты и сотрудники университета были награждены медалью Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Детское речное пароходство приглашает на учебу

В Нижнем Новгороде 1 октября начался новый учебный год в «Детском речном пароходстве им. Аркадия Гайдара».

Торжественное открытие прошло в Нижегородском планетарии при участии заместителя председателя Законодательного собрания Нижегородской области Александра Табачникова, где учащимся были вручены книжки за выполнение спортивных разрядов, свидетельства на право управления парусным швертботом и «корочки» юного судоводителя. В этот день в планетарии также прошли выступления вокально-инструментальной группы «Экипаж» и мастер-классы юных судоводителей и судомоделистов.

«Очень важно, что добрые традиции сегодня возрождаются и Детское речное пароходство снова работает и развивается. Дети получают новые знания, которые им пригодятся и в жизни, и в профессии, чем бы они ни решили заняться в дальнейшем, — отметил заместитель председателя Законодательного собрания Нижегородской области Александр Табачников. Мореплавание, судо-

вождение всегда было искусством, которое объединяло в себе все самые современные, передовые технологии и знания, которые имело человечество».

Как отметил руководитель Нижегородского морского клуба Владимир Дьяков, в 2013 году в пароходстве занималось 90 детей. Планируется, что в этом году число учащихся увеличится по меньшей мере в два раза.

Курсанты будут обучаться парусному делу, судовождению, конструкторскому делу, механике и основам работы радистом. Кроме этого, будут открыты духовой оркестр и кружок судомоделиро-

вания. Также на базе планетария будет проведен вводный курс по мореходной астрономии при участии преподавателей Волжской государственной академии водного транспорта.

«Сегодня мы открываем уже второй учебный год в Детском речном пароходстве и третий учебный год Нижегородского морского клуба. Раньше пароходство гремело на всю страну, и мы поставили задачу возродить его работу, вести патриотическое воспитание молодежи, развивать парусный спорт — это большой комплексный проект», — сказал Владимир Дьяков.



ОБУЧАЮЩИЙ КУРС

Обучающий курс по энергетической эффективности судов, который разрабатывается специалистами Российского морского регистра судоходства (РС) для ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, готов на 90% и будет передан вузу до конца 2014 года. Об этом сообщил заместитель генерального директора РС Павел Шихов.

По словам Шихова, курс посвящен актуальным вопросам энергетической эффективности судов.

«Курсанты должны знать, от чего зависит энергоэффективность судна, а также ориентироваться в основных принципах ее регулирования», — подчеркнул он.

Напомним, в конце прошлого года РС передал кафедре Теории и устройства судна ГУМРФ курс по классификации судов.

Основанный в 1913 году, Российский морской регистр судоходства (РС) является одним из ведущих классификационных обществ. Признан Европейским Союзом. Член Международной ассоциации классификационных обществ. Деятельность РС направлена на повышение стандартов безопасности мореплавания, сведение к минимуму отрицательного воздействия результатов деятельности человека на окружающую среду посредством использования научно обоснованных оценок рисков и процедур управления рисками.



Порты составят агломерацию

Проекты развития транспортной инфраструктуры должны опираться на реальные прогнозы загрузки портов и учитывать инвестиционные планы частных компаний, а также планы по размещению в регионе объектов Министерства обороны, производств ОСК. Об этом говорил Президент РФ Владимир Путин на совещании, посвященном развитию портовой инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна с учетом объединения Крыма и Севастополя с Россией.

ЗАКРЕПИТЬ ПОЗИТИВНУЮ ДИНАМИКУ

Президент отметил, что, несмотря на непростую экономическую ситуацию, объем грузопотоков, проходящих через морские порты России, уверенно растет. В частности, в прошлом году рост составил почти 4%, а за восемь месяцев (январь–август) 2014 года грузооборот российских морских портов увеличился еще на 6,4% и превысил 412 млн тонн.

«Более трети всего этого объема приходится на порты Азово-Черноморского бассейна, которые в текущем году также развиваются очень динамично. Объем перевалки грузов за восемь месяцев вырос на 10,8%. Хочу подчеркнуть, что это без учета портов Крыма и Севастополя», — уточнил Владимир Путин. — Наша задача — закрепить такую позитивную динамику, нарастить мощности российских портов, существенно ускорить доставку и обработку грузов, обеспечить создание новых, качественных рабочих мест в этой сфере».

Президент обратил внимание на необходимость внести уточнения в прежние планы в связи с воссоединением Крыма с Россией: «Существующие и перспективные портовые терминалы Крыма и Краснодарского края должны дополнять друг друга, при этом следует максимально использовать преимущества и сильные стороны каждого порта, каждого логистического комплекса. В этой связи надо посмотреть, какие мощности лучше развивать в Крыму и какие — в Краснодарском крае».

При развитии крымских портов необходимо учитывать экологические аспекты, подчеркнул Путин: новые стройки, расши-

рение портовых мощностей не должны навредить природному, курортному, рекреационному потенциалу полуострова.

Принципиальным сдерживающим фактором развития портов Краснодарского края являются ограниченные пропускные способности Краснодарского железнодорожного узла. Президент отметил, что на решение этой проблемы выделены серьезные финансовые ресурсы.

Для развития инфраструктуры необходимы слаженные действия федеральных, региональных и местных властей, подчеркнул Путин: «Все вопросы должны оперативно решаться и не «заматываться» на бесконечных согласованиях».

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

Министр транспорта Максим Соколов начал доклад с впечатляющей статистики роста грузооборота морских портов России: «На сегодняшний день в России в 67 морских портах обрабатывается более 600 млн тонн груза в год, в этом году мы уверенно преодолеем 600-миллионную планку. И, таким образом, менее чем за 15 лет объем перевалки грузов в наших российских портах увеличится более чем в три раза по сравнению с 2000 годом, когда обрабатывалось всего 180 млн тонн грузов». Ожидаемое увеличение суммарного грузооборота морских портов к 2030 году, по словам Соколова, оценивается порядка 400 млн тонн в год. «Таким образом, к 2030 году общий оборот может достигнуть 1 млрд тонн в год», — уточнил министр транспорта.

Начало, окончание на стр. 4

Статистика морских портов

Грузооборот морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог вырос по итогам 9 месяцев 2014 года не в пример сентябрьским показателям.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в сентябре текущего года составил 1 млн 948 тыс. тонн грузов, что на 8,8% ниже аналогичного показателя за сентябрь 2013 года. Номенклатура грузов была представлена зерновыми навалом (34,6%), нефтью и нефтепродуктами (26%), незерновыми навалочными грузами (23,5%), генгрузами (4,5%), металлоломом (3,5%), углем и коксом навалом (2,8%), а также пищевым наливом (1,6%).

Сокращение характерно для всех показателей. Погрузка уменьшилась на 1,3% до 931 тыс. тонн, выгрузка — на 6,9% до 148 тыс. тонн, транзит — на 16% до 869 тыс. тонн грузов.

Судооборот порта Ростов-на-Дону также показал негативную динамику. Если в сентябре 2013 года служба капитана порта зарегистрировала 772 прихода и 778 отходов судов, то в сентябре 2014 года — лишь 673 прихода и 694 отхода судов.

Снижение показателей в администрации морского порта объяснили неблагоприятными условиями. «В первой и второй декаде сентября 2014 года продолжительное время дули ветра восточных направлений, которые вызвали понижение уровня воды в реке Дон до критических отметок (свыше 70 см). В третьей декаде наблюдалась штормовая погода со сменой ветра на западные направления скоростью до 23–28 м/с и порывами до 30–32 м/с, поднявшими уровень воды в реке Дон», — сообщил и.о. капитана морского порта Ростов-на-Дону Александр Богданов.

Грузооборот порта Ростов-на-

Дону за период январь–сентябрь 2014 года вырос на 5,6% к уровню прошлого года и составил 13 млн 630 тыс. тонн грузов. Погрузка увеличилась на 7,2% до 7 млн 91 тыс. тонн, транзит — на 10,7% до 5 млн 436 тыс. тонн грузов. Снижение отмечается только по выгрузке грузов: минус 20,4% и всего 1 млн 103 тыс. тонн грузов.

По итогам 9 мес. 2014 года в номенклатуре грузов преобладали нефть и нефтепродукты (29,9%), зерновые навалом (26,1%), незерновые навалочные грузы (22,5%), металлолом (5,3%), уголь и кокс навалом (5,1%).

Служба капитана порта Ростов зарегистрировала 4833 прихода и 4873 отхода судов за 9 месяцев текущего года. За аналогичный период 2013 года было 4414 приходов и 4478 отходов судов.

«Увеличение как судозаходов (на 8,8%), так и общего грузооборота (на 5,6%) связано с ростом транзитного судопотока на 10,7% (527 тыс. тонн) и экспортных грузов на 7,2% (474 тыс. тонн) по сравнению с аналогичным периодом 2013 года», — пояснил Александр Богданов.

Морской порт Азов в сентябре 2014 года обработал 1 млн 412 тыс. тонн грузов, что на 7% ниже соответствующего показателя сентября прошлого года. Снижение произошло за счет транзита, который в отчетный период сократился на 19% до 649 тыс. тонн. Напротив, положительная динамика была характерна как для экспорта (+8%; 720 тыс. тонн), так и для импорта грузов (+13%; 43 тыс. тонн).

По словам капитана порта Азов Владимира Брагина, в номенклатуре грузов преобладали зерновые, уголь и нефтепродукты.

Служба капитана порта в сен-

тябре т.г. зарегистрировала 523 прихода и 539 отходов судов против 595 приходов и 596 отходов год назад.

«Уменьшение грузооборота и судооборота обусловлено неблагоприятными погодными условиями», — пояснил Владимир Брагин.

Общий грузооборот Азова по итогам 9 месяцев (январь–сентябрь) 2014 года вырос на 7% и составил 9 млн 525 тыс. тонн грузов. За отчетный период отмечен рост экспорта на 23% по сравнению с показателем 2013 года — до 4 млн 651 тыс. тонн грузов. Импорт снизился на 4% до 438 тыс. тонн, транзит — на 5% до 4 млн 436 тыс. тонн грузов.

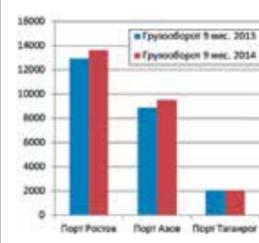
Судооборот порта по итогам 9 месяцев продемонстрировал положительную динамику: за отчетный период 2014 года было зарегистрировано 3760 приходов и 3772 отхода судов против 3603 приходов и 3593 отходов судов в 2013 году.

«Увеличение грузооборота и судооборота по итогам 9 месяцев 2014 года связано с ростом экспорта», — добавил капитан морского порта Азов.

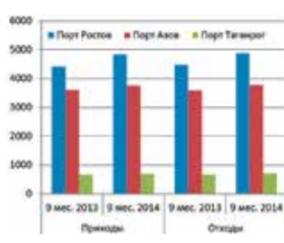
Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в сентябре 2014 года снизился на 21% по сравнению с аналогичным прошлым годом и составил 198 тыс. тонн грузов. По итогам 9 месяцев текущего года, напротив, наблюдается небольшое увеличение грузооборота на 0,8% до 2 млн 64 тыс. тонн грузов.

Судооборот морского порта как по итогам сентября, так и по итогам 9 месяцев 2014 года показал рост. Если в сентябре 2013 года администрация порта Таганрог зарегистрировала 73 прихода и 71 отход, то в сентябре 2014 — 74 прихода и 76 отходов судов. По итогам 9 месяцев текущего года было 697 приходов и 704 отхода судов против 667 приходов и 669 отходов год назад.

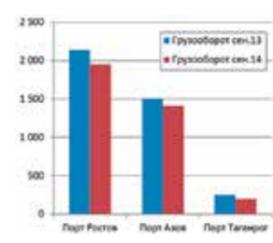
ГРУЗОБОРОТ ЗА 9 МЕС



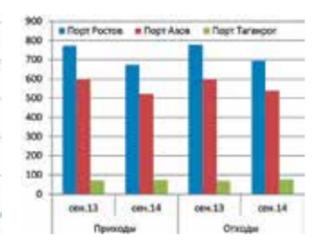
СУДОБОРОТ ЗА 9 МЕС



ГРУЗОБОРОТ ЗА СЕНТЯБРЬ



СУДОБОРОТ ЗА СЕНТЯБРЬ



Погода сыграла на показателях

Общий грузооборот 2014 года в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» демонстрирует положительную динамику, несмотря на снижение показателей в сентябре. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в бюджетном учреждении.

Грузооборот Азово-Донского речного бассейна в сентябре текущего года снизился на 17,3% по сравнению с аналогичным показателем сентября 2013 года и составил 1 млн 714 тыс. тонн различных грузов. «Снижение показателей грузооборота в сентябре 2014 года связано с длительными неблагоприятными метеорологическими условиями», — пояснили в бассейновой администрации.

В номенклатуре грузов в отчетный период преобладали мазут (26,9%; 461 тыс. тонн), вакуумный газойль (18,2%; 312 тыс. тонн), сера (11,4%; 195 тыс. тонн), щебень (8,4%; 144 тыс. тонн) и дизельное

топливо (8,3%; 142 тыс. тонн).

Судопоток в сентябре 2014 года составил 871 единицу судов и составов: 452 единицы в движении вниз и 419 — в движении вверх. Для сравнения, годом ранее было 1132 единицы судов и составов, в том числе 580 в движении вниз и 552 в движении вверх.

Общий грузооборот в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации по состоянию на 1 октября 2014 года составляет 11 млн 8 тыс. тонн грузов, что на 2,9% выше уровня 2013 года. Судопоток текущего года также превышает аналогичный прошлогодний показатель: 6265 против 5887

единиц судов и составов.

Границы деятельности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» включают в себя магистральный речной путь реки Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до поселка Аксай (3121-й км р. Дон), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона — реки Северский Донец (от хутора Красный до устья) и Маныч (от Ново-Маньчской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в зоне ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» составляет 691,3 км.



Порты составят агломерацию



Окончание, начало на стр. 3
Грузопоток будет обеспечен в основном за счет нефти и нефтепродуктов, сжиженного газа, угля, руды, металлов, контейнеров. «При этом прогнозируется, что немножко изменится структура товарооборота. Если сегодня почти 60% составляют наливные грузы, то к 2030 году произойдет стабилизация объемов добычи сырой нефти и переход на их транспортировку трубопроводами, а доля сухих грузов к 2030 году, напротив, как раз возрастет примерно до 55% за счет перевалки угля, минеральных удобрений и зерна», — отметил Максим Соколов.

СДЕРЖИВАЮЩИЕ ФАКТОРЫ

Ограниченные глубины российских портов не позволяют принимать крупнотоннажные суда с осадкой 20 м и более, указал министр транспорта. Так, глубины в портах Азовского моря и Крымского полуострова не превышает 10 м, максимальные глубины в акватории порта Новороссийск у сухогрузных причалов составляют примерно 13,5 м. Между тем ближайшими конкурентами на территории Украины — Одесса, Ильичевск и Южный — способны принимать суда класса «панамакс» и «кейпсайз».

Еще одним негативным фак-

тором Максим Соколов назвал устойчивую тенденцию разрыва между мощностью портов и их грузооборотом. «Это как раз является следствием неконкурентоспособности большинства малых портов бассейна, в основном расположенных, в том числе, в Азовском море, которые уступают по основным параметрам крупнейшим морским портам в других государствах, также их слабая техническая оснащенность», — пояснил министр транспорта. Расположение портовых мощностей в центре жилых зон также является фактическим ограничителем их дальнейшего роста и предела их пропускной способности, железнодорожной и автомобильной инфраструктуры.

«Анализ грузооборота основных морских портов выявил, что у нас есть серьезный дисбаланс по росту наливных и сухих грузов в Азово-Черноморском бассейне», — добавил Максим Соколов. Так, грузооборот по сухим грузам в Азово-Черноморском бассейне, который в 2010 году составил 65 млн тонн, с тех пор практически не вырос, хотя в целом перевалка грузов во всех портах и бассейнах РФ показывает уверенный рост. Ежегодно порядка 20–30 млн тонн груза, который тяготеет к югу России, уходит в порты Украины.

ФЛАГМАНЫ РОСТА

По словам министра, к 2030 году в Азово-Черноморском бассейне должны быть созданы дополнительные стивидорные мощности в размере 170 млн тонн в год.

Порты Крыма — Керчь, Феодосия, Ялта, Севастополь и Евпатория — в 2013 году обработали всего лишь 11 млн тонн. Их развитие сдерживают как дислокация в центре селитебных зон, так и устаревшее оборудование причалов. Реконструкция этих мощностей предусмотрена федеральной целевой программой социально-экономического развития Республики Крым и Севастополя до 2020 года в общем объеме 6,2 млрд рублей.

Наиболее приоритетными проектами, которые обеспечат удовлетворение растущих потребностей в портовых мощностях, Максим Соколов назвал строительство сухогрузного района морского порта Тамань и развитие порта Новороссийск.

Министр транспорта сообщил, что принята программа государственной поддержки развития автомобильных и железнодорожных подходов путей к порту Новороссийск. При этом М. Соколов обратил внимание на тот факт, что, несмотря на свое расположение в бухте, функциони-

рование Новороссийского порта прерывается примерно на 40–45 суток в год из-за неблагоприятных природных условий.

Развитие порта Тамань ведется в двух направлениях. «Терминалы группы компаний «ОТЭКО» в порту Тамань ориентированы сегодня на обслуживание казахстанских грузов — порядка 40 млн тонн, включая нефть и нефтеналивные грузы, а также руду, серу и уголь», — рассказал министр транспорта России. Инвестор реализует проект без бюджетных инвестиций, и его особенностью является ориентация на не конкурирующую с российскими грузами грузовую базу.

Развитие сухогрузного района порта Тамань предусматривает строительство глубоководного порта на территории 850 гектаров с глубинами до 20 м, рассчитанного на обслуживание судов до 180 тыс. тонн, с волнозащитными сооружениями. В рамках проекта планируется строительство терминалов для обработки различных навалочных грузов, объектов ж/д и инженерной инфраструктуры с выходом к 2025 году на общий объем грузооборота порядка 94 млн тонн.

«Общий объем инвестиций в этот проект оценивается в пределах 200 млрд рублей. За счет средств федерального бюджета —

76 миллиардов. Но при этом почти половина из этих средств, порядка 40 млрд рублей, занимают средства, которые мы реализуем в рамках строительства керченского перехода через Керченский пролив в качестве подходов путей к керченскому мосту», — отметил Максим Соколов.

По словам министра транспорта, общий объем финансирования развития подходов к Азово-Черноморскому бассейну составляет сегодня порядка 160 млрд рублей, из них 75 млрд — за счет инвестиционной программы, средств «Российских железных дорог». Еще 82 млрд будет направлено из федерального бюджета, что нашло отражение в государственной программе развития транспортной системы до 2020 года. «Реализация указанных мероприятий позволит обеспечить прирост провозной способности по году в целом на 90 млн тонн», — подчеркнул Соколов.

В результате порты Крымского федерального округа в совокупности с портами Тамань и Новороссийск могут создать единую портовую агломерацию, которая будет способна обеспечить не только обслуживание грузов, но и занятость населения в этом регионе, отметил министр транспорта России.

Зерно на экспорт

Азово-Донское пароходство выполняет комплексную логистическую услугу по одновременной доставке экспортной партии 76 тыс. тонн российского зерна в Саудовскую Аравию.

Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил заместитель генерального директора по логистике ЗАО «Азово-Донское пароходство» Игорь Касьянов.

Логистическое подразделение АДП произвело отправку экспортной партии ячменя в Саудовскую Аравию в объеме 76 тыс. тонн.

По словам Касьянова, груз был доставлен из российских морских портов Ростов-на-Дону, Азов, Таганрог, Ейск и речных портов Усть-Донецкий, Константиновский и Багаевский на рейд порта Кавказ. Для загрузки морского судна флотом смешанного «река-море» плавания совершено более 15 рейсов партиями от 3000 до 5000 тонн. Морское судно Doric Warrior класса Panamax доставит груз получателю в порт Джабиль (Саудовская Аравия). Заказчиком

данной партии груза, а также услуг АДП по ее транспортно-экспедиционному обслуживанию выступила компания GRAINBOW AG.

«Впервые была обеспечена доставка очень крупной единовременной партии зерна 76 тыс. тонн. Всего с начала зернового сезона 2014 года было обработано более 20 морских судов различного дедвейта. До конца навигации планируется довести общий объем отправок с использованием комплексных логистических услуг до 1 млн тонн», — отметил собеседник «Водного транспорта».

Напомним, Азово-Донское пароходство оказывает клиентам полный комплекс услуг по доставке груза от «двери до двери»: фрахт, перевалку, экспедирование. Транспортно-экспедиционное обслуживание зерновых грузов включает в себя комплекс

по перевозке груза судами АДП из портов Волги, Дона и Азовского моря до рейдовой стоянки порта Кавказ с дальнейшей перевалкой зерна на морские суда классов Handysize и Panamax.

Азово-Донское пароходство — транспортная группа, созданная в 2003 году. Объединяет более 20 предприятий водного транспорта, среди которых судоходные, стивидорные, логистиче-

ские и девелоперские компании. Под управлением АДП работают 73 единицы судов «река-море» плавания дедвейтом до 7000 тонн, 100 единиц речных судов дедвейтом до 3000 тонн.



Круизным судам не хватило воды



Круизные теплоходы ОАО «Донинтурфлот» останутся на зимовку в Москве в связи с маловодностью на Волге. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор судоходной компании Геннадий Черкашин.

В навигацию 2014 года пассажирские перевозки осуществляли девять теплоходов компании: «М. Шолохов», «А. Чехов», «И. Стравинский», «П. Чайковский», «М. Литвинов», «Генерал Лавриненков», «С. Дягилев», «И. Бунин» и «Принцесса Анабелла». Завершил навигацию в этом году 6 октября теплоход «С. Дягилев».

«За навигацию 2014 года было перевезено 19890 туристов, что на 3380 туристов меньше, чем

в 2013 году. Снижение пассажирооборота вызвано отказами иностранных фирм», — рассказал Геннадий Черкашин.

По его словам, в связи с маловодностью на Волге были отменены популярные маршруты «Москва — Ростов-на-Дону» и «Санкт-Петербург — Ростов-на-Дону». Кроме того, в течение навигации было отменено несколько рейсов по маршруту «Москва — Санкт-Петербург — Москва».

«Взамен этих рейсов туристам были предложены другие маршруты, от которых многие отказались. В результате отмена запланированных рейсов привела к значительным убыткам компании», — отметил гендиректор ОАО «Донинтурфлот».

В связи с отсутствием воды на Городецких шлюзах теплоходы компании в этом году не смогут вернуться в Ростов-на-Дону, на зимний отстой они останутся в Москве на базе ОАО «Северный речной порт».

«В межнавигационный период 2014–2015 годов планируется провести плановые ремонты всех судов. Большие модернизации проводить не планируем из-за невозможности прихода на предприятия Ростовской области. В Москве теплоходы пройдут необходимый ремонт, чтобы достойно встретить навигацию 2015 года. Главное, чтобы в будущем году были туристы и возможность работать!» — добавил Геннадий Черкашин.

Напомним, теплоходы ОАО «Донинтурфлот» традиционно осуществляют перевозки иностранцев. В этом году услугами компании воспользовались туристы из Германии, Австрии, Швейцарии, Словении, Франции, Испании, Италии, Турции, Швеции, Дании, Нидерландов, Исландии, Великобритании, США, Канады, ЮАР, Китая.



Кубань прибавила пассажиров

Кубанское речное пароходство в навигацию 2014 года увеличило количество перевезенных пассажиров на 17%. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщила руководитель направления пассажирских перевозок компании Людмила Олехова.

ОАО «Кубанское речное пароходство» (КубРП, входит в Азово-Донское пароходство) в навигацию 2014 года перевезло 28,5 тыс. человек, что на 17% больше аналогичного показателя 2013 года.

«Увеличению пассажиропотока способствовали лучшие навигационные условия в августе 2014 года по сравнению с августом 2013 года, — пояснила Людмила Олехова.

По ее словам, 27 и 28 сентября пассажирские теплоходы «Дон» и «Кубань» принимали участие в торжествах, посвященных Дню города Краснодара. В частности, осуществлялись благотворитель-

ные рейсы для людей с ограниченными возможностями. На теплоходе «Кубань» 28 сентября состоялось мероприятие для Администрации города Краснодара с праздничным концертом.

«В связи с сокращением сброса воды из Краснодарского водохранилища в реку Кубань и уменьшением глубин 29 сентября пассажирские суда ушли в порт Краснодар для зимнего отстоя и ремонта. В межнавигационный период 2014–2015 годов теплоход «Дон» пройдет доковый ремонт, «Кубань» предстоит текущий ремонт и ежегодное освидетельствование», — добавила Людмила Олехова.

В порту все складывается

ООО «Ростовский универсальный порт» (РУП входит в Азово-Донское пароходство) построило и эксплуатирует в тестовом режиме складской комплекс общего назначения. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил главный инженер РУП Армен Явруян.

Складской комплекс представляет собой два склада общего назначения, соединенные между собой крытым проездом для разгрузки автотранспорта. Площадь склада составляет 2100 кв. м с высотой складирования до 6,5 м. Склады позволяют временно размещать различные грузы: биг-бэги, насыпные и тарно-штучные грузы.

«Склад оснащен грузогабаритными стенками, которые позволяют увеличивать емкость хранения насыпных грузов. На данный момент апробируется использование его для накопления судовой партии зерна и дальнейшей перевалки на причале с использованием эстакады. Единовременное хранение одного вида груза в складском



комплексе составляет от 4 до 5 тыс. тонн в зависимости от вида груза», — уточнил Армен Явруян.

Главный инженер Ростовского универсального порта отметил, что склад позволяет накапливать судовую партию груза для сокращения времени погрузо-разгрузочных работ и оптимизации взаимодействия автомобильного и водного транспорта. Например, при работе с зерном возможна одновременная перегрузка как

прямым вариантом с автотранспорта, так и через склад.

Новый комплекс оснащен самосвалом грузоподъемностью 20 тонн, зернометом для штабелирования насыпного груза и фронтальным телескопическим погрузчиком грузоподъемностью 3,5 тонны с высотой штабелирования до 7 м. Объем инвестиций в строительство и оборудование складского комплекса составил 20 млн рублей.

В настоящее время комплекс

построен и эксплуатируется в тестовом режиме при работе с зерном разных классов.

Армен Явруян отметил, что обильный урожай зерновых в Ростовской области подтолкнул ООО «Ростовский универсальный порт» к строительству комплекса, поскольку в высокий сезон периодически возникают проблемы с подвозом зерна, связанные как с нехваткой автотранспорта, так и с недостатком площадей для отстоя зерновозов.





Новый набор

Торжественный ритуал посвящения нового набора в курсанты Института водного транспорта им. Г. Я. Седова состоялся 27 сентября.

На набережной у памятника адмиралу Ушакову на торжественный митинг собралось более 700 вчерашних абитуриентов для дачи торжественной клятвы верности флоту и получения курсантских билетов.

«Сегодня, без сомнения, один из очень важных и торжественных дней в вашей жизни. Получив звание курсанта, вы становитесь полноправными членами флотского сообщества, — подчеркнул капитан Азово-Донского речного бассейна Александр Тараненко. — Желаю, чтобы на вашем сложном пути было как можно меньше серьезных препятствий. Если они и будут, я уверен, что ваши преподаватели, ваши наставники, научат их правильно решать. То, что вы сегодня выбираете эту профессию, это, наверное, самое правильное решение в вашей жизни».

Ребята поклялись не посрамить добрую славу Института водного транспорта им. Седова и быть примером в учебе и дисциплине. Торжественная клятва открыла главное действо — вручение курсантских билетов.

Новоиспеченные курсанты почтили память знаменитого адмирала Ф. Ф. Ушакова возложением цветов к памятнику флотоводцу под доброе напутствие: «Наш институт входит в состав государственного морского университета, носящего имя прославленного русского флотоводца адмирала Ф. Ф. Ушакова, причисленного русской православной церковью к лику святых. Пусть его героическая жизнь служит для вас примером беззаветного служения Отечеству и флоту!»

Новшеством церемонии посвящения в этом году стало хоровое исполнение всем курсантским и преподавательским составом гимнов Российской Федерации и Института водного транспорта им. Седова. По-настоящему почувствовать сопричастность к флотскому братству позволил праздничный концерт, где не обошлось без знаменитого матросского танца «Яблочко» и проникновенного исполнения песен о море. Завершилось собрание по традиции общим фотографированием, хотя и без фотографий память об этом важном для каждого курсанта дне навсегда останется в сердце.



«Лотос» сдал сухогруз «Анатолий Сиденко»



Судостроители одного из крупных заводов Астраханской области — ССЗ «Лотос», сдали сухогрузный теплоход «Анатолий Сиденко», который вышел в первый коммерческий рейс. Это уже второе судно нового для заводчан проекта RSD49 — современный сухогруз класса «река-море» с высокой автоматизацией, предназначенный для экспортно-импортных перевозок различных грузов.

Строительство сухогрузов такой сложности стало настоящим прорывом верфи: раньше завод строил в основном корпуса судов. Заказчики работой астраханских корабелов остались довольны. Первый сухогруз проекта — «Владимир Захаренко», переданный компании «Анкор» в марте этого года, — уже успел поработать в Азовском, Каспийском, Средиземном и Чёрном морях.

С успешным завершением проекта RSD49 коллектив «Лотоса» поздравили представители объединённой судостроительной корпорации, ОАО «РОСШЕЛЬФ», регионального министерства промышленности, транспорта и природных ресурсов и ком-

пании-заказчика. Заслуженные работники верфи, трудившиеся над судном «Анатолий Сиденко», были отмечены почётными грамотами губернатора Астраханской области Александра Жилкина, которые вручил заместитель министра промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области Дмитрий Антонов.

140-метровый сухогруз «Анатолий Сиденко» имеет максимально возможные для Волго-Донского судоходного канала габариты. Вместимость его грузовых трюмов 10920 куб. м.

В первый рейс судно вывел капитан Сергей Буков, который был первым и на судне «Владимир Захаренко». «Здесь есть большой центральный трюм, который мо-

жет делиться, что позволяет судну перевозить такие грузы, которые не под силу другим сухогрузам типа «река-море». Так, некоторые суда перевозят груз на палубах, сухогруз проекта RSD49 может поместить всё в свой трюм и перевозить негабаритные грузы по всем требованиям безопасности. Высокий класс автоматизации, поэтому экипаж всего 12 человек. Ограничение по волне в море солидное — до 6 метров. Также здесь созданы лучшие условия для персонала, судно отвечает всем последним параметрам международной конвенции по охране труда», — рассказал капитан.

По словам врио генерального директора ОАО «Судостроительный завод «Лотос» Владимира Кудаква, мощности и персонал предприятия готовы к качественному и своевременному выполнению заказов: «Я думаю, что строительство и своевременную сдачу судов такого качества и выше мы сделаем традицией. Для предприятия это очень важный заказ, это современное судно которое не имеет аналогов в классе «река-море» по своим сухогрузным параметрам. На него уже обратили внимание многие российские заказчики и компании ближнего зарубежья».

Кстати, «Анкор» рассматривает

возможность строительства еще одного сухогруза на судозаводе «Лотос». Об этом сообщил технический директор «Анора» Сергей Добряков. Компания эксплуатирует четыре подобных судна

Суда этого проекта строятся на «Лотосе» по лизинговой схеме при участии лизингодателя — ЗАО «Гознак-лизинг» и лизингополучателя — судоходной компании ООО «Анкор». В качестве заказчика лизинговой компании выступило ОАО «Объединённая судостроительная корпорация».

На торжественной церемонии присутствовали также представители делегации казахстанской судоходной компании. Сейчас для партнёров из Прикаспия группа «Каспийская энергия» строит шесть буксиров на головной верфи — Астраханском судостроительном производственном объединении. График сдачи подписан. Первый буксир верфь планирует сдать в конце октября — начале ноября этого года.

Оба предприятия группы — завод «Лотос» и АСПО — работают в полной кооперации. Сейчас идёт «оздоровление» завода «Лотос», большое внимание уделяется социальной сфере предприятия, улучшению условий труда, подготовке завода к зиме.



Пилотный катамаран Экспортный заказ

Первый в России реанимационный катамаран «Аврора» успешно прошёл испытания. Как передает пресс-служба правительства Астраханской области, на испытаниях судно подтвердило все заявленные характеристики: лёгкость и плавность хода, скорость до 90 км/ч.

Аналогов подобной «неотложки» в России ещё нет. Уникальное судно построено на кораблестроительной базе в селе Яксатово за 9 месяцев.

Реанимационная лодка — это мобильный способ быстрой эвакуации пострадавших в ЧС и техногенных катастрофах на воде, а также максимально оперативное оказание экстренной помощи. Она может стать незаменимой и в том случае, когда по воде быстрее доставить в больницу быстрее, чем по суше. Катамаран небольшого размера — 15 метров в длину — и с низкой посадкой, а это значит, что он сможет пришвартоваться практически к любому берегу.

Теперь специалистам предстоит оснастить судно новей-

шим медицинским оборудованием наивысшего класса «С» для оказания экстренной помощи. Для медперсонала здесь обустроят кухню, душ, место для отдыха.

Строительство судна является пилотным проектом в рамках государственной программы «Развитие Астраханского водно-транспортного узла».

Эксплуатация реанимационного катамарана запланирована с началом следующей навигации.



В Томской области построен обстановочный теплоход для Казахстана.

В Томской области на воду реки Томь спустили обстановочный теплоход «Жайык», построенный «Самусьским судостроительно-судоремонтным заводом» для «Атырауского предприятия водных путей» (Казахстан).

Теплоход будет обеспечивать судоходство на реке Урал. Судно предназначено для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, а также для контроля глубин судового хода на внутренних водных путях.

Строительство теплохода «Жайык» по заказу «Атырауского предприятия водных путей» было начато 20 декабря 2013 года. После спуска будут произведены ходовые и швартовые испытания. До 1 ноября теплоход будет сдан заказчику. В Атырау готовое судно будет транспортироваться на автомобильном трале.

Сейчас на заводе строится еще один обстановочный теплоход —

для Семейского предприятия водных путей (Казахстан), сдача которого запланирована на май 2015 года, строительство будет завершено в декабре 2014 года. Существуют договоренности о строительстве четырех судов для государственного казенного Семейского предприятия водных путей (срок 2015–2016 годы).

«Самусьский судостроительно-судоремонтный завод» основан в 1879 году. Модернизация цехов завода до современного технического уровня была произведена в 1985–1990 годах. За время работы завода построено более 340 судов разных типов и назначений.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ЧТПЗ ПРОШЕЛ АУДИТ РС

Челябинский трубопрокатный завод (ЧТПЗ) прошел ресертификационный аудит Российского регистра судоходства (РС). Эксперты продлили действие свидетельства «О признании ЧТПЗ изготовителем продукции для морского Регистра судоходства» до 2019 года.

Предприятия трубного дивизиона группы ЧТПЗ — Челябинский трубопрокатный и Первоуральский новотрубный заводы — сотрудничают с российским морским РС на протяжении восьми лет. На заводах работают постоянные инспекционные комиссии, которые осуществляют наблюдение за производством и проводят приемку продукции для морских судов. Для подтверждения статуса «Изготовитель продукции для морского Регистра судоходства» на ЧТПЗ и ПНТЗ каждые пять лет проводятся плановые надзоры.

НОВЫЙ БУНКЕРОВЩИК ПРИБЫЛ В ПЕРМЬ

Головной танкер-бункеровщик «Танкер-3» проекта RT18 прибыл в порт Пермь. Судно построено для ФБУ «Администрация Камского бассейна внутренних водных путей» на Ярославском судостроительном заводе.

Малая серия из трех танкеров проекта RT18 строится ЯСЗ по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) в рамках программы обновления обслуживания флота.

«МИР» ПРОЙДЕТ РЕМОНТ В КАЛИНИНГРАДЕ

Парусник «Мир» 29 сентября 2014 года прибыл в Калининград на завод «Светлый» для проведения ремонтных работ в объеме классификационного свидетельства, проводимых каждые 5 лет. Окончание работ запланировано на декабрь 2014 года.

Судно неоднократно ремонтировалось на указанном заводе, последний раз в 2009 и 2012 годах.

Трехмачтовое парусное судно «Мир» построено в 1987 году на Гданьской судовой верфи (Польша) для Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С.О. Макарова (ныне — Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова) как учебное судно, предназначенное для прохождения практики курсантами. За свою историю судно неоднократно занимало призовые места на международных парусных регатах.

МОДЕРНИЗАЦИЯ СУДНА ДЛЯ СБОРА ОТХОДОВ

На Байкале появится экосудно «Трофим Яскин» для сбора отходов с маломерных судов и переработки их в топливо. Стоимость проекта составила 13 млн руб.

На 25-летнем теплоходе в ходе модернизации будут установлены экодвижитель, ветрогенератор и солнечные батареи, а также беспилотный летательный аппарат для мониторинга поверхности Байкала. Планируется, что обновленный теплоход выйдет в первый рейс до окончания навигации.

СУДНО «ПРОФЕССОР ХЛЮСТИН» ВЗЯЛО ПЕРВЫЕ ПРОБЫ ВОДЫ В ТИХОМ ОКЕАНЕ

Учебно-производственное судно «Профессор Хлюстин», принадлежащее ФГУП «Росморпорт» на праве хозяйственного ведения, в начале октября провело научные исследования в Курило-Камчатском районе Тихого океана.

Экспедиция, начавшаяся 25 сентября в морском порту Владивосток, была организована с целью исследования отдаленных последствий аварии на японской АЭС «Фукусима-1». В ходе рейса экипаж сделал 10 остановок для замера глубин и отбора проб воды.

На борту судна находились курсанты, которые согласно программе практики участвовали в учениях по оставлению судна, правилам использования спасательных плотов, выживанию на море и борьбе с гипотермией. Кроме того, выделена специальная группа курсантов в состав экипажа по работе с глубоководной лебедкой во время станций.

БАРК «КРУЗЕНШТЕРН» ВЕРНУЛСЯ В КАЛИНИНГРАД ИЗ УЧЕБНОГО РЕЙСА

Барк «Крузенштерн» вернулся в Калининград из учебного рейса. Как сообщает пресс-служба Балтийской государственной академии рыбопромышленного флота (БГА), которой принадлежит парусник, 29 и 30 сентября 2014 года практиканты всех учебных заведений сдавали экзамены и зачеты по итогам прохождения практики на «Крузенштерне». Программа плавательной практики выполнена.

Барк «Крузенштерн» («Падуа») был построен в 1926 году в немецком Бремерхафене как грузовой парусник серии «П» для перевозок на линиях Европа — Южная Америка. После окончания Второй мировой войны корабль был передан СССР. В конце 60-х годов он стал учебным судном. Порт приписки — Калининград.

ДВФУ И КГНЦ ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Дальневосточный федеральный университет (ДВФУ) и Крыловский государственный научный центр (ГНЦ, Санкт-Петербург) заключили соглашение о сотрудничестве. Организации будут вести совместную деятельность по нескольким направлениям, прежде всего, в образовательной и научно-исследовательской сфере.

Сотрудничество ДВФУ и Крыловского ГНЦ предусматривает совместное выполнение исследований и разработок в области современных технологий судостроения и судоремонта, проектирования и создания морской техники, освоения углеводородных ресурсов. Также вуз и научный центр будут в партнерстве вести подготовку, переподготовку и повышать квалификацию кадров для судостроительной отрасли, а образовательные и исследовательские программы ДВФУ планируется интегрировать с программами стратегического развития предприятий.

«Гандвик» убрал Землю Александры

В Архангельск вернулся сводный студенческий отряд Северо-Западного федерального округа «Гандвик», выполнявший уборку на острове Земля Александры (Арктика). Экспедиция проходила на судне «Профессор Молчанов».

Как сообщила пресс-служба ФГБУ «Национальный парк «Русская Арктика», ранее сухогруз «Пионер» доставил с острова Хейса и Земли более 5,3 тыс. тонн мусора для утилизации. В этом году в акватории Земли Франца-Иосифа наблюдается сложная ледовая обстановка, проливы забиты льдом. «Пионер» провел в водах архипелага 35 дней, но не смог подойти к самому восточному острову Грэм-Белл.

Строительный мусор, прессованные бочки и другие отходы в течение полутора месяцев на островах собирали около 60 человек. Технология сборки мусора в Арктике носит особый характер. Как рассказал капитан теплохода «Пионер» Владимир Коршунов, мусор был аккуратно расфасован в мешки, каждый взвешен, чтобы узнать точный тоннаж: «При погрузке в Арктике ориентировались только по осадке судна. Каждый сантиметр равен 14 тоннам. Правда, вычислить этот

сантиметр не так просто. Работы велись прямо на воде — волна доходила до полутора метров. На ледовом причале выгружаешься на лед, и это намного легче, а здесь выгрузка идет на плавсредства. Мы возим с собой два плашкоута и мотозавозень, который таскает эти понтоны. Работа осложняется погодными условиями: волнения, зыбь часто».

Из-за больших айсбергов «Пионер» не везде смог бросить якорь. Мусор собрали только с двух островов. Круглосуточно экипаж

работал в две смены. «В зависимости от задач, часть работы мы делаем с помощью вертолета, привлекаем такие суда, которые могут перевозить вертолеты. Наши суда работают в основном на вывозе и завозе генеральных грузов и бытовых отходов, а также для транспортировки персонала», — отметил директор по флоту компании ЗАО «Арктик — консалтинг — сервис» Павел Андреев.

Всего в этом году планируется вывезти с архипелага 8 тыс. тонн мусора.



«РОСНЕФТЬ» ОБЪЯВИЛА КОНКУРС СТУДЕНЧЕСКИХ РАБОТ

«Арктика будущего»

«Арктика будущего» — так называется конкурс среди студентов московских вузов, организованный ОАО «НК «Роснефть» для поддержки реализации арктических проектов компании. Участникам предлагается рассказать, какой они представляют российскую Арктику через 20–30 лет.

Как рассказали «Водному транспорту» в компании, чтобы принять участие в конкурсе, достаточно подготовить эссе или презентацию.

Конкурс продлится с 6 октября по 10 декабря 2014 года. Итоги конкурса будут подведены в декабре 2014 года. Оценивать работы участников будет комиссия, в состав которой войдет Артур Николаевич Чилингаров, спецпредставитель Президента РФ по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике, член Совета директоров ОАО «НК «Роснефть».

Автор лучшей работы получит возможность двухмесячной стажировки в одном из департаментов компании «Роснефть» или в Арктическом научно-проектном центре в Москве.

С положением о конкурсе можно ознакомиться на сайте ОАО «НК «Роснефть».

Заявка на участие в конкурсе, содержащая файлы в электронном виде, соответствующие требованиям, и/или ссылка на конкурсную работу на сервисе «Яндекс.Диск» (для презентаций) должна быть отправлена на e-mail konkurs@energy-rosneft.ru до 10 декабря 2014 года включительно.

Как пояснили «Водному транспорту» в компании, поскольку Россия не скрывает, что делает ставку на Арктику, освоение углеводородных месторождений на Арктическом шельфе становится национальным

проектом развития, равного которому по масштабам не существует. Это экономическая и технологическая задача, по уровню сложности сопоставимая с космическими программами и не имеющая аналогов в стране по своему кумулятивному эффекту. По оценкам специалистов, к 2050 году Арктический шельф будет обеспечивать от 20% до 30% всей российской нефтедобычи. В ближайшие 20 лет только компания «Роснефть» планирует вложить в освоение Арктики 400 млрд долларов. Эти деньги пойдут на развитие технологий, обеспечение и поддержание инфраструктуры. Многие эксперты убеждены, что к середине нынешнего века Северный морской путь станет одной из ключевых транспортных артерий мира, в Арктике будут созданы подводные многофункциональные комплексы с полным производственным циклом, целые подводные «города» со своим транспортом, энергоснабжением, линиями связи. Обслуживать эти города призвано новое поколение инженеров различного профиля.



Наше топливо — это ваша уверенность и безопасность на море. «Газпромнефть Марин Бункер» обеспечивает круглогодичные поставки судового топлива, высокое качество которого соответствует мировым стандартам.

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

От производителя до потребителя

ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ

В основных портах России, а также Констанце и Таллине

СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ И ТЕРМИНАЛЫ

Современная инфраструктура для надежности и оперативности поставок

СЕРТИФИКАЦИЯ

Деятельность компании сертифицирована по международным стандартам

IBIA

Участник Международной Ассоциации Бункеровщиков IBIA

ГАЗПРОМ | СТРЕМИТЬСЯ К БОЛЬШЕМУ

www.marinebunker.gazprom-neft.ru