

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.



№11 (12920)

Выходит один раз в месяц
15 ноября 2012 года

К зимней навигации ГОТОВЫ

Астрахань: первая
в стране судострои-
тельная ОЭЗ



ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) и правительство Астраханской области заключили соглашение о сотрудничестве, основным направлением которого станет создание в регионе особой экономической зоны (ОЭЗ) промышленно-производственного типа, специализированной на судостроительном производстве.

Стр. 7

**Десять новых
катеров**

получит лоцманская служба ФГУП «Росморпорт» до конца 2015 года.

ФГУП «Росморпорт» повышает уровень обеспечения безопасности мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним. Как сообщили в пресс-службе компании, в частности, завершается строительство и приемка филиалами «Росморпорта» шести многоцелевых катеров (МРВ-14), катера ледового класса (PI-22). До 2015 года спланировано строительство еще 4 подобных катеров.

Завершается пошив и обеспечение всех лоцманов предприятия современной специальной одеждой, прошедшей опытную эксплуатацию на местах, дооборудуются помещения для работы и отдыха лоцманов.

Корме того, откорректирована система оплаты труда лоцманов, повышены оклады, уровень заработной платы установлен в соответствии со сложностью районов обязательной лоцманской проводки. Расходы на эти цели превысили 40 млн руб.

Проведен анализ практики применения «Положения о морских лоцманах Российской Федерации» в морских портах Российской Федерации, подготовлены и направлены в рабочую группу предложения по внесению в него изменений; подготовлены материалы, на основании которых в мае текущего года ФСТ России повышены ставки лоцманского сбора в морских портах РФ (5–10%).



О готовности ледоколов к зимней навигации 2012–2013 годов рассказали газете «Водный транспорт» в пресс-службе ФГУП «Росморпорт».

О ГОТОВНОСТИ ЛЕДОКОЛЬНОГО ФЛОТА

Списочный состав ледокольного флота ФГУП «Росморпорт» на сегодняшний день включает 29 судов, в том числе 6 линейных и 23 портовых ледокола. Согласно плану «Росморпорта» портовые ледоколы должны быть готовы к зимней навигации 2011–2012 года к 1 ноября текущего года, линейные ледоколы — к 1 декабря.

Из 23 портовых ледоколов в состоянии готовности к моменту начала навигации были 19 судов. Задержки с четырьмя ледоколами произошли по объективным причинам. Так, на судах «Капитан Плахин» и «Капитан Мецайк» заканчивался ремонт, еще на двух судах — «Капитан Косолапов» и «Диксон», которые поздно закончили коммерческую работу в Арктике, завершается согласование РС подводной части.

Что касается линейных ледоколов, то ожидается, что из 6 судов в полной готовности к началу декабря будут пять. Ледокол «Капитан Сорокин» из-за поздней постановки и в док ОАО «Канонерский СРЗ» прибывает в строй на неделю позже назначенной даты.

НОВОСТИ НАВИГАЦИИ 2012–2013 ГОДА

Навигация 2012–2013 годов будет отличаться от прошлогодней

увеличением ставок ледокольного сбора в порту Ванино на 20%. Соответствующее письмо ФГУП «Росморпорт» направлено на согласование в Росморречфлот. Однако это повышение ставок полностью не компенсирует расходы по ледокольному обеспечению порта Ванино (терминал Мучке), связанные с привлечением линейных ледоколов по рамочным договорам и обеспечением постоянного присутствия ледокола в порту Ванино в зимнюю навигацию. Оценочные расходы на ледокольное обеспечение превысят взимаемый ледокольный сбор в три раза.

В Азовском бассейне работа ледоколов будет обеспечена информацией по каналам спутниковой интернет-связи, ИНМАРСАТ MINI-C для регистрации в системе мониторинга судов «Виктория». На ледоколы «Капитан Демидов», «Капитан Мошкин», «Капитан Чудинов» установлены системы ИНМАРСАТ-С, ФВВ.

Завершается работа по развитию СУДС порта Астрахань с целью обеспечения возможности контроля судов, находящихся на астраханском морском рейде. Работа принята госкомиссией в конце августа 2012 года с учетом устранения отдельных замечаний.

Заканчивается формирование института ледовых советников из числа наиболее опытных мор-

ских лоцманов ФГУП «Росморпорт» для оказания услуг по безопасной проводке судов во льдах, капитаны которых не имеют опыта ледового плавания. Определены 4 филиала, в которых данный вид услуг может быть востребован: Архангельский филиал, Северо-Западный и Азовский бассейновые филиалы, Астраханский филиал.

В целях повышения уровня безопасности мореплавания как ледоколов, так и проводимых судов рассматривается вопрос о проведении модернизации ЭКНИС на 4 ледоколах СЗБФ («Капитан Сорокин», «Капитан Николаев», «Москва», «Санкт-Петербург»). Указанная модернизация позволит отображать на ЭКНИС ледовые карты и спутниковые снимки ледовой обстановки, направляемые из ЕСЦ (Единого ситуационного центра), что позволит оперативно получать на судно и анализировать изменения в ледовой обстановке, оптимизировать маршруты проводки караванов судов и за счет этого уменьшить расход топлива.

По результатам опытной эксплуатации этого оборудования планируется рассмотреть вопрос об аналогичной модернизации ЭКНИС на остальных ледоколах.

На Дальневосточном бассейне подготовительная работа к зимней навигации включает в себя, в частности, подготовку договоров с ОАО «ДВМП» по обеспечению проводки судов в порты Магадан и Ванино. ФГУП «Росморпорт» продолжает изыскивать возможности привлечения к ра-

боте в порту Ванино на постоянной основе мощного буксира с ледовым классом.

Ввиду дефицита собственных ледокольных сил для обеспечения устойчивой работы портов и безопасности мореплавания в сложных и экстремальных ледовых условиях с учетом возрастающего грузопотока стало необходимым привлечение к проводкам судов в Финском заливе атомного ледокола. В настоящее время между ФГУП «Росморпорт» и ФГУП «Атомфлот» продолжается согласование основных условий договора. Полагаем, что в ближайшее время договор будет представлен в Росморречфлот для одобрения.

Заключены договоры на снабжение ледоколов ГСМ, продуктами, питьевой водой, КОФ (комплексное обслуживание флота) во всех портах планируемой работы ледоколов.

О ЛЕДОВОМ ПРОГНОЗЕ

В целом прогноз на зимнюю навигацию 2012–2013 г. благоприятный по всем морям: позднее ледообразование на Белом и Балтийском морях и близкое по срокам к средним — на Азовском, Каспийском и Охотском морях. Весенние явления прогнозируются как близкие к ранним по срокам очищения ото льда фактически на всех морях. В соответствии со сроками начала ледообразования и освобождения акваторий ото льда продолжительность навигации прогнозируется ниже средней на всех морях, кроме Охотского, где период зимней навигации близок к среднему.

Создать конкурентные условия работы

Транспортники определили главные задачи отрасли



Российский морской и речной флот несколько лет назад окунулся в череду реформ, направленных на повышение конкурентоспособности отрасли и повышение привлекательности российского флага. На этом пути осталось еще много административных и законодательных препятствий, которые нужно преодолеть. И работать над этим бизнесу и власти лучше всего сообща.



В ходе Всероссийского съезда транспортников 30 октября 2012 года в Москве представители морского и внутреннего водного транспорта собрались за круглым столом. Модератором отраслевого заседания «Актуальные проблемы отраслей морского и внутреннего водного транспорта» выступил президент Ассоциации судоходных компаний (АСК) Алексей Клявин, который в тот же день вместе с другими лидерами транспортной отрасли России принял участие в рабочей встрече с президентом Владимиром Путиным, посвященной вопросам развития транспорта.

Открывая заседание круглого стола, Алексей Клявин акцентировал внимание собравшихся на конкурентоспособности российского флота. «Прошедшие 2–3 года отмечены созданием новой серьезной законодательной базы в области морского и речного транспорта. В этой работе принимали активное участие наряду с Минтрансом России все наши отраслевые организации и ассоциации. Те мнения, которые мы выработали в рамках дискуссий, в большинстве своем были учтены, — отметил модератор. — Нельзя не упомянуть закон, о поддержке российского судостроения и судоходства, который был принят в прошлом году. Сегодня мы реально чувствуем, что закон заработал».

По данным Министерства транспорта, за 9 месяцев 2012 года в Российском международном реестре судов (РМРС) было зарегистрировано еще 150 судов. Теперь

средний возраст флота в РМРС не превышает 18 лет, в то время как еще 3 года назад этот показатель составлял порядка 25 лет. Заработала и судостроительная промышленность. Только членами АСК в последнее время было размещено порядка 70 заказов на строительство нового флота на судостроительных предприятиях страны.

И все же судовладельцы среди основных проблем по-прежнему называют необходимость создания конкурентных условий работы судов под российским флагом. Как подсчитали эксперты, только 6% грузов Российской Федерации перевозится внешнеторговыми судами под российским флагом. Таким образом, импорт морских транспортных услуг оценивается экспертами минимум в \$10 млрд в год.

Судовладельцы проанализировали законодательство и попытались выявить сдерживающие факторы, снижающие привлекательность российского флага. В их число попали закон об энергосбережении и энергоэффективности, закон о техническом регулировании, закон об охране окружающей среды и др. Зачастую требования, которые прописываются российскими законодателями в общеэкономических законах, существенно отличаются от отраслевых международных требований. В итоге такое законодательство приводит к излишнему обременению судовладельцев, и они уходят под флаги других государств. Поэтому нишу морских перевозок российских внешнеторговых грузов с успехом занимают иностранные суда.

Особенно важно, сошлись во мнении участники круглого стола, уделять повышенное внимание вопросам работы российского флота в условиях освоения нефтегазового потенциала Арктического шельфа, активизации перевозок по Северному морскому пути, поддержанию гарантированных габаритов судовых ходов внутренних водных путей (ВВП) Российской Федерации и вопросам подготовки кадров для судоходной и стивидорной отраслей.

Участвующий в заседании заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский заверил собравшихся, что Минтранс продолжает работу над совершенствованием отраслевого законодательства, причем работа эта ведется пакетно, затрагивая деятельность других министерств и ведомств. В частности, за последние несколько месяцев разработаны и внесены поправки в закон о морских портах (законопроект находится на рассмотрении в Государственной думе). Радикальные поправки, вызвавшие бурную дискуссию, подготовлены в закон о транспортной безопасности (№ 16-ФЗ). «Сегодня одна из главных задач — это переключение грузопотока с автомобильного и железнодорожного транспорта на ВВП», — сказал Олерский. Он добавил, что Стратегия развития внутреннего водного транспорта (ВВТ), работа над которой началась в Министерстве с привлечением отраслевых научных институтов, крупных консультантов, в том числе и АСК, позволит найти пути решения этой задачи.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«БРП» ПОСТАВИЛО РЕКОРД

«Башкирское речное пароходство» впервые перевезло по реке Белой груз весом 380 тонн, что является рекордом для компании.

Транспортировка реактора очистки топлива для завода «Башнефть-Уфанефтехим» в общей сложности заняла две недели. Изготовленное в Санкт-Петербурге оборудование было доставлено в Уфу водным путем, который составил около 2800 км. Сначала реактор был доставлен в Дзержинск на грузовом судне «Окский-71», где он был перегружен на борт «Речного-61».

В пароходстве отметили, что навигация по реке Белой в последние два года стала проблематичной из-за низкого уровня воды. По этой причине нынешним летом раньше срока была приостановлена навигация пассажирских судов.

По Белой и раньше доставляли крупногабаритные грузы, но, как утверждают речники, такого крупного груза до сих пор не было. Для разгрузки реактора пришлось изготовить специальный временный причал и использовать спецтехнику.



КТГ ДОСТАВЯТ ПО ЛЕНЕ

Якутская компания «Речсервис» в навигацию 2012–2013 года доставит для ОАО «Верхнечонскнефтегаз», строящего энергетический комплекс на Верхнечонском нефтегазоконденсатном месторождении, пять газотурбинных установок Siemens.

Как сообщила руководитель усть-кутского обособленного подразделения «Речсервиса» Надежда Крупина, в сентябре 2012 года компания доставила на место первый лот комплектующих. Груз прибыл в порт и по реке Лена был отправлен в поселок Витим, где Осетровский речной порт имеет собственный оборудованный причал.

Схема доставки КТГ предполагает использование речного и автомобильного транспорта.

ОАО «Осетровский речной порт» — важнейший стратегический объект страны, через который осуществляется перевалка и перевозка груза, а также отправление до 80% грузов, предназначенных для северных районов Иркутской области, республики Саха (Якутия) и прибрежных морских арктических районов от Хатанги до Колымы. Производственные мощности порта включают в себя 31 судно, рейдовые, вспомогательные, пассажирские, сухогрузные, в том числе три оборудованных аппарелью состава для перевозки техники и танкер грузоподъемностью 600 тонн; 39 кранов, включая 28 портальных. Мощности порта позволяют перерабатывать до 1,5 млн тонн грузов в год, общая грузоподъемность судов — 17 тыс. тонн, площадь складского хозяйства превышает 80 тыс. кв. м.

«ССА» УХОДИТ ИЗ РЕГИОНА

ООО «Самарское судоходное агентство» (ССА) рассматривает возможность перевода бизнеса в другой регион волжской акватории.

По словам директора ССА Олега Вертинского, желание перевести бизнес связано с отсутствием субсидирования перевозок в Самарском регионе: «Мы уже не первый год ведем с областным правительством разговор о компенсации выпадающих доходов. Если вопрос о выделении субсидий так и не решится, то следующий навигационный сезон мы откроем на других участках Волги».

На данный момент руководство ССА ведет переговоры с Волжским ГБУ по утверждению маршрутной сетки паромной переправы в черте Нижнего Новгорода и Саратова.

Глубинка стала ближе благодаря новой паромной переправе

В Рыбинском районе Ярославской области открылась новая паромная переправа. Грузопассажирский паром стал ходить осенью 2012 года от села Глебова на Рыбинском побережье до деревни Сменцево в Некоузском районе.

До сих пор такой же паром, только вдвое вместительнее, соединял в навигацию правый и левый берега Волги в районе Мышкина. Теперь же путь для водителей стал намного короче: переправа позволяет сэкономить сто километров из Некоуза или Брейтова до Рыбинска и обратно.

В течение пятнадцати минут за плату в 200 рублей в расчете на один автомобиль на пароме они преодолевают водную преграду, далее выезжают на дорогу к поселку Волга.

Переправу организовал индивидуальный предприниматель из Рыбинска Николай Дудоров. Вместе с партнерами он приобрел в Костромской области самоходный паром, капитально отремонтировал его, получил разрешение Речного регистра на эксплуатацию плавсредства. Затем Николай Дудоров получил лицензию на паромную переправу от Минтранса, оформил документы на аренду береговой полосы в Некоузской и Рыбинской администрациях, добился необходимого разрешения на совершение десяти рейсов через Волгу от руководства «Канала имени Москвы».

Кроме того, предприниматель углубил с помощью земснарядов подход к побережью Рыбинского водохранилища. Был проложен канал шириной 65 и длиной 500 метров от глебовского берега до волжского фарватера.

На будущий год Николай Дудоров планирует заменить на пароме дизели, провести косметический ремонт, завершить благоустройство береговой территории. В перспективе — установка дебаркадеров, к которым будет причаливать паром, как это сделано на мышкинской переправе.

Катер «скорой помощи» для Москвы

Санкт-Петербургский производитель водного транспорта «Интер Яхт сервис» представит в конце ноября на Международной выставке «Мировой океан-2012» катер медицинской и «скорой помощи». Судостроители собираются презентовать свою новинку властям Москвы и Минпромторгу России.

Один медицинский катер, который будет готов к навигации в 2013 году в акватории Невы, уже заказала городская станция «скорой помощи» Санкт-Петербурга. На текущий момент проект катера проходит согласования во ВНИИМТ.

Если мэрия Москвы последует примеру Санкт-Петербурга, то в скором времени на главной столичной реке могут появиться катера медицинской помощи. Эксплуатация маломерного флота в черте города может отчасти разрядить дорожную обстановку, о чем уже давно говорят многие специалисты транспортной логистики.

Судно под рабочим названием «КМСП» предназначено для оказания экстренной медицинской помощи в тех ситуациях, когда использование иного транспорта нецелесообразно или невозможно. Конструкторское решение катера позволяет за счет необычно малой осадки в 40 см по ватерлинии вдоль борта и почти нулевой у носа причалить практически к любому необорудованному берегу, приняв через носовой люк пострадавшего.



С корабля на бал



В Санкт-Петербурге состоялся традиционный Морской молодежный бал.

В Морском корпусе Петра Великого состоялся традиционный ежегодный Морской молодежный бал, почетными участниками которого стали представители Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций. В числе морской молодежной

элиты Санкт-Петербурга на сцену зала Революции поднялись студенты СПбГУВК, которые были награждены грамотами Морского Совета и комитетов Правительства Санкт-Петербурга: в номинации «За большой вклад в научную работу» — студент судодоводительского факультета Евге-

ний Соловьев и победительница конкурса «Лучший студент года-2011» (в номинации «Лучший в патриотической работе»), студентка гуманитарного факультета Бычкова Марина, «За большой вклад в организацию межвузовских молодежных проектов» — организатор межвузовского фестиваля «Серебряный якорь», студентка факультета экономики и финансов Светлана Никулина, «За достижения в спорте» — трехкратный призер Российской спартакиады транспортных вузов по плаванию, многократный победитель чемпионата Санкт-Петербурга по летнему полиатлону, студентка факультета экономики и финансов Алеся Коровина.

2012-й год в морской жизни Санкт-Петербурга был ознаменован событием мирового масштаба — 20 мая у берегов Невы стартовала первая кругосветка крупнейшего учебного парусника нашей планеты — барка Росрыболовства «Седов». В первом этапе уникального по своим масштабам кругосветного плавания принял участие экипаж юнг Северной столицы России. В числе юных петербуржцев, постигавших первые азы морской профессии на борту знаменитого барка «Седов», были и курсанты Колледжа водного транспорта Санкт-Петербургского университета водных коммуникаций. На сцене Морского корпуса Петра Великого курсантам 2 курса КВТ СПбГУВК Илье Попову, Александру Ильину, Игорю Пустовалову, Андрею Репецкому и Вячесла-

ву Корсунскому были вручены именные планшеты за подписью капитана УПС «Седов» Николая Зорченко. Награды в адрес юных моряков прибыли из столицы Кольского Заполярья — г. Мурманска, который является портом приписки знаменитого парусника с 1991-го года.

Также руководство Северо-Западного территориального управления Росрыболовства

и официальный представитель УПС «Седов» в Санкт-Петербурге отметили именной памятным подарком за успешное участие в первом Кругосветном плавании барка Росрыболовства «Седов» и большой вклад в воспитание молодежи на морских традициях руководителя практики, заместителя начальника воспитательно-организационного отдела КВТ СПбГУВК Руфата Мамедова.



Университет водных коммуникаций оказался и в числе победителей ежегодного конкурса «Ходили мы походами». В номинации «Самый дальний поход» отличился экипаж яхты «Акела» — единственной из парусных судов России, прошедших полным маршрутом регаты The Tall Ship's Races 2012.

Морской молодежный 2012-й год оказался для университета водных коммуникаций очень плодотворным, а грамоты и дипломы, полученные на Морском

балу, — пожалуй, самыми многочисленными. И в огромном зале корпуса Петра Великого вновь кружатся в вальсе сотни юных девушек и молодых людей... А напротив величавого здания на берегу Невы с гордостью смотрит на оплот морского образования России застывший в бронзовом величии адмирал Иван Федорович Крузенштерн, смотрит спокойно и уверенно, убежденный в том, что у нашей великой морской державы впереди достойное будущее.

«Акела» — претендент на премию «Яхтсмен года-2012»

Яхта Санкт-Петербургского университета водных коммуникаций «Акела» — в тройке претендентов на премию «Яхтсмен года — 2012» в номинации «Лучший дальний спортивный поход».



23 ноября 2012-го года в Москве будут названы лауреаты национальной премии «Яхтсмен года» (организаторы премии: Всероссийская Федерация парусного спорта и журнал Yacht Russia при поддержке Ассоциации менеджеров), которая вручается лучшим российским спортсменам и командам, проявившим себя в уходящем году, и является аналогом всемирной премии ISAF Rolex World Sailor of the Year Awards.

На участие в премии «Яхтсмен года 2012» были представлены 94 заявки, на основании которых определились 76 номинантов.



В этом году премия традиционно будет вручаться в 12 номинациях: лучший яхтсмен и яхтсменка, легенда парусного спорта, за вклад в развитие, лучшая команда, организатор, судья, тренер и детская школа, золотое перо и золотой объектив, а также лучший дальний спортивный поход.

Когда определился шорт-лист номинантов на данную премию, в номинации «Лучший дальний спортивный поход 2012» в тройке лидеров оказалась яхта «Акела» (тип «цетус», длина 13,5 метров, тип парусного вооружения — бермудский шлюп, принадлежит Санкт-Петербургскому государственному университету водных коммуникаций).

Яхта «Акела» вышла из Санкт-Петербурга 9 июня 2012 г. и вернулась 29 сентября. За кормой яхты в этом году осталось более 6500 миль, пройденных по маршруту: Санкт-Петербург — Хельсинки — Висбю (Готланд, Швеция) — Киль (Германия) — Сен-Мало (Франция) — Лиссабон (Португалия) — Кадис (Испания) — Ла-Корунья (Испания) — Дублин (Ирландия) — Будонь (Франция) — Ден-Хелдер (Нидерланды) — Рене (Борнхольм, Дания) — Хельсинки — Санкт-Петербург.

В плавании, которое длилось три с половиной месяца, на борту прошли плавательную практику более 30 студентов, 20 из которых учатся в СПГУВК. Экипаж принял участие в трех международных гонках и завоевал первое место в своем классе. Для «Акелы», которая за всю историю своей навигации прошла более 100 000 морских миль, — это было

юбилейное, пятнадцатое участие в регате (в прошлом данные гонки назывались Cutty Sark), девять раз «Акела» становилась победителем.

Капитан Алексей Чегуров так комментирует спортивную составляющую регаты The Tall Ships' Races — 2012: «В нашем классе D (бермудские яхты, несущие спинакер) в этом году была очень высокая конкуренция, причем почти все наши соперники — экипажи военно-морских академий, в большинстве экипажей — сплошные парни, а у нас более 50% экипажа — девушки.



В штормовых условиях, в которых мы гонялись, это особенно чувствуется. Но наша команда оказалась на высоте. Дистанции самих гонок в этом году были сложные, в акваториях, открытых океану — вдоль Иберийского полуострова и от Европы к Ирландии. Длинные переходы требовали тактических решений, тщательного анализа прогнозов погоды. В результате у нас получился классический дальний спортивный парусный поход».

Последняя гонка регаты учебных парусников The Tall Ships' Races этого года финишировала в Дублине. Подтора месяца флот парусников и яхт с молодежными экипажами находился в плавании. За это время прошли три

гонки, Сен-Мало — Лиссабон и Лиссабон — Кадис, Ла Корунья — Дублин и совместное круизное плавание (cruise-in-company) от Кадиса до Ла Коруньи.

В третьей, самой сложной гонке российский флаг представляла только «Акела». Эта последняя гонка проходила в сложнейших условиях — старт был отложен на сутки из-за штормового прогноза погоды, на дистанции парусные суда шли с ветром силой до 30 м/с и с волной до 8 м, которая приходила с разных направлений. Как рассказывает старпом яхты Анастасия Подобед, «на последнем самом сложном этапе скорость была временами более 19 узлов, и это под всего лишь гротом с двумя рифами и стакселем». По результатам всей регаты «Акела» заняла первое место в классе D.

В борьбе за премию «Яхтсмен года» у «Акелы» соперники более чем достойные. Это шкипер Сергей Бородинов (Москва), под руководством которого в июле 2012 года российский экипаж на 90-футовой макси-яхте «Med Spirit» принял участие в трансатлантическом переходе по маршруту: США (НьюЙорк) — Англия (мыс Лизард). Переход был посвящен 100-летию ВФПС. Экипаж успешно пересек Северный Атлантический океан за 11 суток, пройдя свыше 3 500 морских миль. Также претендует стать лучшим в своей номинации и экипаж яхты «Скорпиус» (Санкт-Петербург), капитаном которой является Сергей Низовцев. Стартовавшая 18 сентября 2011 года из города Сочи кругосветная полярная парусная экспедиция на яхте «Скорпиус», установила мировое достижение для парусных судов — обогнула за один сезон и Арктику и Антарктику.

Обмен яхтенными визитами



Минувшей осенью первое иностранное судно прошло внутренним российско-литовским водным маршрутом. Им стала литовская яхта, на борту которой находился вице-мэр городского самоуправления Неринга Вигантас Гидрайтис, который продолжил серию морских поездок, организованных по инициативе губернатора Калининградской области Николая Цуканова для того, чтобы оценить перспективу судоходства по всей акватории залива.

«Для нас это историческое событие, ведь наша яхта — первое литовское судно, которое прибыло на российскую сторону Куршского залива за последние 22 года! — заявил Вигантас Гидрайтис. — Мы знали, что нас здесь будут встречать, но не ожидали такого торжественного и праздничного приема. Быстро и доброжелательно работали пограничные и таможенные службы».

Водный маршрут Нида-Рыбачий-Нида пока проходит в тестовом формате. Между тем начала судоходства по всей акватории Куршского залива с нетерпением ожидают яхтсмены из Литвы, Польши и других европейских стран.

Напомним, что открытие погранперехода в Рыбачьем запланировано на 2013 год, что позволит фактически открыть судоходство по Куршскому заливу, а, следовательно, и новый водный маршрут для всех желающих.

Масштабный набор

Балтийский завод начал масштабный набор квалифицированных кадров инженерных и рабочих судостроительных специальностей. Как сообщает пресс-служба судостроительного предприятия, к 2013 году численность трудового коллектива ООО «Балтийский завод — судостроение» должна вырасти на треть.

Уточняется, что в настоящее время на ООО «Балтийский завод — судостроение» работает почти 2,4 тыс. человек, в том числе более 800 основных производственных рабочих.

Как сообщила директор по персоналу ООО «Балтийский завод — судостроение» Ирина Мусянко, до конца 2012 года заводу потребуется 200, а в 2013 году заводу — еще 450 рабочих судостроительных специальностей, а также 150 инженеров и служащих — в первую очередь, квалифицированные электросварщики, сборщики КМС, операторы кранов и рубшилки.

Отмечается, что в последний раз Балтзавод массово набирал сотрудников в 1999 году для строительства фрегатов по заказу ВМС Индии.

На заводе действуют два юридических лица: БЗ — владелец земли, зданий, оборудования — и БЗС, арендовавшее все основные фонды у БЗ и владеющее всеми лицензиями и контрактами. Большая часть трудового коллектива переведена на БЗС.

Строительство дизельного ледокола АК-25 (для ФГУП «Росморпорт») стало первым судостроительным заказом стратегического предприятия после перехода его под контроль ОСК: контракт стоимостью 7,25 млрд руб. был подписан в присутствии руководителя правительства РФ Владимира Путина в декабре 2011 года.

Программы переподготовки инженерных кадров

Министерство образования и науки РФ подвело итоги первого этапа конкурсного отбора дополнительных образовательных программ переподготовки инженерных кадров, софинансируемых государством в рамках соответствующей Президентской программы.

Как сообщает пресс-служба ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОАО «ОСК»), в числе победителей — 8 образовательных программ.

Программы подготовлены ОСК совместно с вузами — партнерами корпорации: Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом, Северным (Арктическим) федеральным университетом, Дальневосточным федеральным университетом,

Нижегородским государственным техническим университетом.

Программы вузов-партнеров помогут специалистам предприятий Группы ОСК получить актуальные знания и навыки по различным аспектам в рамках 3 приоритетных направлений Президентской программы: «Повышение энергоэффективности и ресурсосбережения», «Развитие ядерных технологий», «Развитие стратегических информационных технологий».

Отмечается, что реализация первого этапа «Президентской программы повышения квалификации инженерных кадров на 2012–2014 гг.» позволит переобучить более 270 инженерно-технических специалистов предприятий Группы в Северо-Западном, Северном и Дальневосточном регионах. Часть из прошедших пере-

подготовку отправятся на стажировку в российские и зарубежные научные центры и предприятия. Суммарный объем финансирования этих мероприятий составит в 2012 году около 22,5 млн руб. По условиям Президентской программы, эти затраты поделены пополам между федеральным бюджетом и предприятиями Группы ОСК.

Основными целями Президентской программы являются «повышение качества кадрового потенциала специалистов инженерно-технического профиля отраслей промышленности, имеющих стратегическое значение для экономического развития России, и совершенствование структуры инженерной подготовки в рамках стратегического партнерства российских образовательных учреждений с предприятиями и организациями реального сектора экономики».

Как привлечь специалистов в отраслевые вузы

Морская коллегия при правительстве Российской Федерации рекомендовала Министерству транспорта России разработать систему стимулирующих мер для специалистов отрасли, переходящих на преподавательскую работу в ведомственные вузы.

Такое решение содержится в протоколе совещания членов Морской коллегии (Владивосток, 28 сентября 2012 года), подписанном председателем Морской коллегии — заместителем председателя правительства Российской Федерации Дмитрием Рогозиным.

Кроме того, члены Коллегии рекомендуют Минтрансу разработать нормативный пра-

вовый акт, обязывающий лиц, обучающихся в учебных заведениях на средства работодателя, отработать определенное количество лет в его интересах. Также предлагается сохранить пятилетний срок обучения для инженерно-технических специалистов подготовки судовых специалистов водного транспорта с учетом необходимости наличия у них плавательского ценза не менее 12 месяцев за период обучения.

Помимо этого, протоколом Морской коллегии Минтрансу предлагается проработать предложения по сокращению срока обучения по программам высшего профессионального образования (бакалавриата и специалитета) для лиц,

успешно освоивших программы среднего профессионального образования по этим специальностям.

Также предлагается включить в проект Государственной программы РФ «Развитие судостроительной промышленности» мероприятия по строительству учебных судов для производственной и морской практики курсантов и студентов морских учебных заведений.

• Морская коллегия при правительстве является постоянно действующим координационным органом, обеспечивающим согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов России и организаций в области морской деятельности.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

Досрочные танкеры

Окская судовой верфь, сдавшая в начале ноября в эксплуатацию четвертый серийный танкер «Волго-Дон макс» класса проекта RST27 «ВФ Танкер — 14», успешно выполнила план 2012 года.

Всего в текущем году предприятие должно по контракту сдать четыре судна, но эксперты предполагают, что верфь успеет построить до конца года шесть танкеров новой серии. Так, 4 октября навашиинские судостроители спустили на воду пятое судно «В.Ф. танкер — 15».

Заказчиком судов выступает судохозяйственная компания «В.Ф. Танкер» (управляющий директор Сергей Брызгалов, компания входит в холдинг VBTN, мажоритарным акционером которого является международная транспортная группа Universal Cargo Logistics Holding, консолидирующая ряд российских судоводных, стивидорных и судостроительных компаний).

Напомним, что всего на заводе должно быть построено пятнадцать танкеров проекта RST27.

Почти одновременно с Окской судовой верфью сдает заказы «Завод Красное Сормово», который также строит танкеры этого проекта для компании «В.Ф. Танкер». Предприятие в конце октября сдало в эксплуатацию танкер «ВФ Танкер-9». Это первое судно в серии, построенное как мимовоз.

По контракту, завод должен построить десять судов, последнее из которых было заложено в конце июля текущего года. Как отметил проектант, Морское инженерное бюро, судя по темпам работ, Красное Сормово спустит все суда уже в этом году (по контракту — пять в 2012 году, пять — в 2013 году).



Канал им. Москвы обновит флот

На Московском судостроительном и судоремонтном заводе состоялся торжественный спуск на воду обстановочного судна проекта 3050 класса PPP «Р 1,2». Судно строится для Канала им. Москвы в рамках государственного контракта «Обновление обслуживающего флота».

На судне будет установлен кран-манипулятор, позволяющий расставлять буи, обстановочные знаки, производить разгрузочно-погрузочные работы.

Как напомнил на торжественной церемонии спуска коммерческий директор завода Б. Новосельцев, контракт предусматривает строительство 27 современных обстановочных судов для Федерального агентства морского и речного транспорта.

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» — 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. МССЗ является крупным производителем речных пассажирских судов и катеров в России.



«Спасатель Карев» сдан

Невский судостроительно-судоремонтный завод сдал в эксплуатацию головное многофункциональное аварийно-спасательное судно мощностью 4 МВт проекта MPSV07.

Судно «Спасатель Карев» построено по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ в соответствии с Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы РФ на 2010–2015 годы».

Техно-рабочий проект MPSV07 был разработан Морским инженерным бюро.

Закладка головного судна проекта MPSV07 «Спасатель Карев» была осуществлена 22.09.09. Спуск на воду — 23.11.10.

В настоящее время на заводе продолжают работы на двух других судах серии — «Спасатель Кавдейкин» и «Спасатель Заборщиков».

• 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 метров и доковым весом до 3000 тонн.

Испытания для всех

Компания ЗАО «АКС-Инвест» (Нижний Новгород) провело испытания судна на воздушной подушке «ТА-33», пригласив принять в нем участие всех желающих. В компании отметили, что новый морской пассажирский катер на воздушной подушке «ТА-33», предназначенный для круглогодичной перевозки 33 пассажиров с воз-



можностью выхода судна на необорудованный причалы берег и движения по относительно ровной поверхности.

«АКС-Инвест» — судостроительная компания, основанная в 1991 году в Нижнем Новгороде, специализируется на строительстве амфибийных судов. В состав компании входят конструкторское бюро и завод.

ИННОВАЦИИ ДЛЯ ФЛОТА

Крыловцы модернизируют буксиры

Филиал «ЦНИИ СЭТ» ФГУП «Крыловский государственный научный центр» успешно завершил работы по созданию комплекта инновационного электрооборудования для морского буксира. При создании систем электродвижения на данном буксире «ЦНИИ СЭТ» использовал уникальный вентильно-индукторный двигатель. Преимущества такого двигателя по сравнению с асинхронным двигателем заключаются в более высоком КПД.

Буксир может двигаться на волнении до 5 баллов включительно любыми курсовыми углами к направлению волн и ветра с наибольшей возможной скоростью хода, соответствующей полной мощности гребного электродвигателя.

Проектантом буксира является ОАО «Конструкторское бюро «Вымпел» (г. Нижний Новгород), судно строится на ОАО «Ярославский судостроительный завод».

«Транзас» поработает на «Arctech»

Компания «Транзас» заключила контракт с российско-финской компанией Arctech Helsinki Shipyard Oy на поставку навигационного оборудования для ледокольного судна проекта Р-70202, строящегося по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта России (Росморречфлот).

В рамках проекта «Транзас» оснастит судно оборудованием ГМССБ, комплектом навигационного оборудования, интегрированной навигационной системой, оптико-электронной системой ночного видения и видеонаблюдением, пультами судовождения, оборудованием для обеспечения взлета и посадки вертолета. Помимо этого, на ледоколе будут установлены современные системы спутниковой связи, максимально отвечающие высоким техническим требованиям, которые предъявляются к оборудованию многофункциональных судов подобного класса. Arctech Helsinki Shipyard Oy является совместным предприятием ОАО «ОСК» и компании STX Europe.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СУДНО-СПАСАТЕЛЬ «ИГОРЬ БЕЛОУСОВ» СПУЩЕНО НА ВОДУ

На ОАО «Адмиралтейские верфи» состоялась церемония спуска на воду судна-спасателя «Игорь Белоусов». Как сообщил генеральный директор предприятия Александр Бузаков, аналогов судну по многим техническим характеристикам нет в мире. Параллельно на верфи идет успешное строительство глубоководного обитаемого аппарата «Бестер-1», который будет находиться на борту судна, и в первой половине 2013 года пройдет все этапы швартовных испытаний.

Судно «Игорь Белоусов», спроектированное в ОАО «ЦМКБ «Алмаз» (проект 21300), строится по заказу Министерства обороны.

ОАО «Адмиралтейские верфи» — базовое предприятие судостроительной отрасли, центр неатомного подводного кораблестроения России. Предприятие входит в состав ОАО «Объединенная судостроительная корпорация».

НА БАЛТИЙСКОМ ЗАВОДЕ НАЧАЛАСЬ РЕЗКА МЕТАЛЛА ДЛЯ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА

На Балтийском заводе (Санкт-Петербург) началась резка металла для атомного ледокола нового поколения мощностью 60 МВт проекта 22220. Судно строится для ФГУП «Атомфлот», договор с которым был подписан 23 августа 2012 года.

По условиям контракта, атомоход нового поколения должен быть построен к концу 2017 года. Согласно утвержденному графику, закладка ледокола на стапеле запланирована на ноябрь 2013 года, спуск на воду — на ноябрь 2015 года. Технический проект атомохода был разработан ОАО ЦКБ «Айсберг» в 2009 году. В составе ядерной энергетической установки используется новый тип интегральной реакторной установки РИТМ-200.

По своим техническим характеристикам, универсальный атомный ледокол сможет одинаково эффективно работать в устьях сибирских рек и на трассах Северного морского пути. Кроме того, атомоход проекта 22220 станет самым большим и мощным в мире, а за счет увеличенной ширины (34 м. вместо 30 на атомоходах типа «Арктика»), универсальный атомный ледокол будет способен один проводить в Арктике танкеры водоизмещением до 70 тыс. тонн. Ледокол данного проекта сможет покорять льды до 3-х м.

«Балтийский завод» — одно из крупнейших предприятий судостроительной отрасли России. Основан в 1856 году. Завод специализируется на строительстве ледоколов и судов ледового класса (с ядерными энергетическими установками и дизельных), крупнотоннажных судов для перевозки различных грузов и военных кораблей, выпускает широкий спектр изделий машиностроения, энергетического оборудования, а также является поставщиком цветного и стального литья.

ЗАЛОЖЕН ВОСЬМОЙ «ЛИДЕР»

На Невском судостроительно-судоремонтном заводе состоялась церемония закладки восьмого многоцелевого сухогрузного судна проекта RSD49 «Нева-Лидер-8».

Заказчиком выступает ОАО «Северо-Западное пароходство», проектант — Морское инженерное бюро.

Суда проекта RSD49 в соответствии с принятой в Бюро классификацией относятся к классу «Волго-Дон макс», имеют максимально возможные для ВАСК габариты. Особенностью судна (является наличие большого среднего трюма длиной 52,0 м, который позволяет перевозить в прямых рейсах Европа - Каспий негабаритные проектные грузы.

Стоит напомнить, что завод успешно провел ходовые испытания головного и второго судов серии «Нева-Лидер 1» и «Нева-Лидер 2», в начале ноября они сданы заказчику. На верфи продолжается строительство шести других сухогрузов RSD49.



Мы продолжаем публикацию цикла исторических статей, посвященных развитию водного транспорта в России. Сегодня автор серии, ректор СПГУВК Сергей Барышников рассказывает, какие события происходили в отрасли во второй половине XIX века.

Когда пароход был самолетом

Во второй половине XIX века распространение пароходов внесло существенные изменения в состав флота.



Первые пароходы имели деревянный корпус. В 1846 году в Рыбинске был смонтирован первый железный буксирный пароход «Волга», ходивший со скоростью 20 верст в час без груза и 4–5 верст в час с грузом, его грузоподъемность составляла до 160 тысяч пудов. Механические части его были выпущены из Голландии.

В начале 1850-х годов пароходы стали перевозить пассажиров, размещая их обычно на буксируемой барже. Так, в 1857 году на Волге появились первые пассажирские пароходы «Царь» и «Царица». В навигацию 1833 года на водных магистралях работало 40 казенных и частных грузо-пассажирских и буксирных пароходов, а правительству начали поступать ходатайства о выдаче привилегий на содержание пароходов по различным рекам европейской части России.

В 1843 году был утвержден устав пароходного общества «По Волге». Первыми директорами общества стали петербургский купец первой гильдии М. П. Кириллов, торгующий в России английский купец Д. И. Кейли и калязинский купец первой гильдии Д. М. Полежаев. Через пять лет общество имело пять пароходов и двенадцать барж, и в дальнейшем постоянно увеличивало количество флотилий, а также пристаней, причалов и складов. 1850-е годы стали временем создания многочисленных компаний и обществ. В 1858 году начало действовать крупнейшее пароходное общество «Кавказ и Меркурий», возникшее путем слияния речного общества «Меркурий» и морского «Кавказ». К 1860 году общество, располагая 20 пароходами, организовало ряд регулярных пассажирских и буксирно-грузовых сообщений по Волге, Оке, Каме и их притокам. Примечательным явлением были случаи, когда богатые крестьяне, получив возможность заняться предпринимательством, начали строить речные суда и перевозить грузы. На Волге первым

таким судном был спущенный на воду в 1861 году пароход «Крестьянин — товарищ», построенный на средства объединившихся крестьян. К концу 1860-х годов подобных судов плавало уже 9. Имея деревянные корпуса и упрощенную конструкцию, они на первых порах успешно конкурировали с судами крупных компаний, поскольку перевозили грузы по пониженным тарифам. Однако часть крестьянских товариществ распалась, не выдержав конкуренции, некоторые разбогатели и сумели создать семейные компании.

Огромное влияние на развитие пароходства на юго-западных реках оказало «Русское общество пароходства и торговли» — самая мощная транспортная организация России. Оно было создано в 1856 году в Одессе с целью развития торговли юга России, почтовых и торговых пароходных сообщений с русскими и иностранными портами. Как было объявлено, общество состояло под особым покровительством императора, это был первый опыт широкой практической поддержки частного морского пароходства правительством. Кроме местных пароходных линий общество обслуживало маршруты, связывающие Одессу с Галацем, Константинополем, Александрией, поддерживало сообщение с Англией и рядом средиземноморских портов.

В 1853 году было учреждено акционерное товарищество «Самолет» — первое чисто пассажирское пароходство на Волге. В уставе этого товарищества говорилось, что оно «учреждается для устройства по реке Волге и ее притокам, между Тверью, Рыбинском и Ярославлем, пароходов, на которых

дозволяется перевозить пассажиров и легкие грузы». Начав работу двумя судами на верхнем участке Волги, «Самолет» к середине 1870-х годов эксплуатировал почти 40 пароходов, распространив свою деятельность на всю Волгу, а также на Оку и Каму.

Процесс проникновения акционерного капитала в речное судоходство происходил не только в Волжско-Камском бассейне. В 1861 году открылось регулярное движение между Петербургом и Петрозаводском. Уже к 1850 году на Балтике существовало 13 постоянных пароходных линий, соединявших Петербург с российскими городами и зарубежными портами. Первоначально большое внимание уделялось почтово-пассажирским перевозкам, и лишь в 1860-х годах началось широкое распространение грузовых и буксирных пароходов.

Переход к паровой тяге стимулировал создание пароходостроительной отрасли, появление совершенно новых специальностей, обозначил три основных района, где началась интенсивная сборка и строительство пароходов. Ими являлись Поволжье, Урал и Петербург. Именно в Петербурге пароходная отрасль начала быстрое развитие. В 1856 году был основан судостроительный и механический завод (будущий Балтийский). В 1857 году — второй судостроительный литейный и механический завод англичанина Томсона (будущий Невский), со стапелей которых сошло значительное число преимущественно морских пароходов.

В 1849 году в Балахне на берегу Волги была построена фабрика по изготовлению паровых машин. Инициатором ее создания являлся крупный коммерсант, держатель акций нескольких пароходных компаний и главный акционер «Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и заводного пароходства». Эта компания приобрела земли около деревни Сормово Козинской волости вдоль правого берега Волги, где и началось строительство Сормовского завода, который начал функционировать как железоделательное и пароходостроительное предприятие с основной специализацией — строительство пароходов, паровых машин и котлов. С 1858 года на нем началось строительство первых в России землечерпапок.

Постройку и сборку пароходов с 1857 года продолжили в Нижнем Новгороде на заводе Колчиных. С 1852 года начала действовать пароходная мастерская в Спасском затоне Казанской губернии, являвшаяся собственностью общества «Кавказ и Меркурий». С конца 1850-х годов началось строительство пароходов для Волги заводами С. И. Мальцева в Калужской губернии. В 1854 году общество «Самолет» устроило в Твери док на 22 парохода и при нем механические мастерские. Сборку пароходов к тому времени осуществляли в Астрахани. На Урале пароходостроение



было сосредоточено в Екатеринбурге, где находилось несколько крупных железоделательных и механических заводов и в Перми на заводе Тета.

Изменилось положение и с несомоходным флотом: однорейсовые суда уходили в прошлое, их заменяли суда многорядного использования, которые служили уже по 10 лет и более. Они нуждались в ремонте, требовалось обеспечить их безопасный отстой в период осеннего и весеннего ледохода. Начали создаваться затоны для зимовки флота. Так сложились условия для создания судоремонтных предприятий.

Интенсивный рост товарооборота, в частности быстрого развития хлеботорговли, как основного продукта экспорта оказывали огромное влияние на строительство пристаней и оборудование складских помещений. На Волжско-Камском бассейне возникли три крупных транспортных узла и портовых хозяйств — это Рыбинск, Нижний Новгород и Астрахань.

Рыбинск, являясь главным посредником между хлеботорговыми губерниями и Петербургским портом, представлял собой хлебную ежегодную ярмарку. В 1811 году в городе была построена биржа, на которой предполагалось вести торговые сделки. Однако местные купцы, привыкшие, не стесняясь себя никакими формальностями, заключали сделки где угодно только не в учреждении, созданном для охраны их интересов. Начало настоящей деятельности биржи было положено лишь в 1842 году. Город располагался в том месте Волги, где она делает крутой поворот на юг, резко меняет характер судоходства. Перепад уровня вод заставлял перегружать грузы с судов больших размеров на небольшие с незначительной осадкой. Рядом с городом в Волгу впадали Шексна и Молога, дающие начала Мариинской и Тихвинской водным системам. Все это обуславливало небывалый оборот судов на Ры-

бинской пристани, превратив ее в огромное по площади портовое хозяйство, предназначенное для обработки непрерывного потока грузов. Большие участки прибрежной территории были заняты под складские постройки.

Вниз по Волге после Рыбинска ни одна из пристаней не могла сравниться с Нижегородской, располагавшейся на важнейшем участке реки — при впадении самого значительного из правых притоков — Оки. Нижегородские причалы тянулись на несколько километров по Волге и по Оке, оживая уже в апреле. Портовое хозяйство работало в навигацию с предельными нагрузками. Особое значение имела крупнейшая в России Нижегородская ярмарка, обосновавшаяся в городе с 1817 года и проходившая с 15 июля по 15 августа. Завершал Волжскую магистраль портовый город Астрахань, совмещавший в себе функции крупнейшего порта Каспийского моря и речной пристани.

Бассейн второго по величине после Камы притока Волги, Оки занимал территорию с густонаселенными губерниями, развитыми промыслами и сельским хозяйством. На берегах Оки были расположены губернские города Орел, Калуга, Рязань. Самостоятельное транспортное значение имели крупные судоходные притоки Оки — Москва, Мокша, Клязьма. Река Москва имела особое значение в качестве магистрали к Москве — крупнейшему транспортно-торговому узлу, промышленному и культурному центру.

Основные причалы в Москве располагались по берегу реки близ Краснохолмского моста, здесь же находились склады и дома некоторых судохозяев, причалки для приказчиков. Причалы не имели мощения и в непогоду, и половодье были заполнены непролазной грязью. Шли грузы в Москву в основном из Нижнего Новгорода, Рязани и Муромы, но после начала функционирования железных дорог поток грузов, доставляемых по воде, значительно снизился.





Ледокольная проводка судов в морские порты Азов, Ростов-на-Дону и Таганрог осуществляется Азовским бассейновым филиалом ФГУП «Росморпорт» в соответствии с решениями единого ситуационного центра бассейновой комиссии ФГУ «АМП Таганрог» (далее — ЕСЦБК) и в соответствии с Обязательными постановлениями по Таганрогскому морскому порту, утвержден-

ными ФГУ «АМП Таганрог» в 2007 году. ЕСЦБК возглавляет капитан морского порта Таганрог, а круглосуточное обеспечение ее работы осуществляется диспетчерской службой Таганрогского управления Азовского бассейнового филиала.

Единый ситуационный центр бассейновой комиссии (ЕСЦБК) создан на базе Ростовского филиала ФГУ «АМП Таганрог». На 21 ноября 2012 г. в Росто-

ве-на-Дону запланировано региональное координационное совещание по организации ледокольных проводок судов в Азовском бассейне, на котором будет подробно рассмотрен комплекс вопросов, касающихся проведения предстоящей зимней навигации.

Репортаж о поездке корреспондента «Водного транспорта» на ледокол «Капитан Демидов» опубликован на 6 стр.

Показатели морских портов

Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в октябре 2012 года демонстрируют разнонаправленную динамику грузооборота и судооборота.

Морской порт Ростов-на-Дону в октябре 2012 года обработал 1 млн 166 тыс. тонн различных грузов, что на 5% ниже аналогичного показателя октября 2011 года. При этом погрузка составила 896 тыс. тонн (-16%), а выгрузка — 270 тыс. тонн грузов (+77%). В номенклатуре грузов по-прежнему преобладали зерновые (пшеница, кукуруза, ячмень, шрот подсолнечный), уголь, сера, мазут, металлолом, печное топливо, цемент, нефть и полевой шпат.

Судооборот порта Ростов остался на уровне октября прошлого года: за отчетный период текущего года администрация морского порта зарегистрировала 810 приходов и 806 отходов судов против 803 приходов и 801 отхода судов год назад.

«Значительных изменений в грузообороте и судообороте за октябрь 2012 года по сравнению с показателями октября 2011 года нет», — отметил капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко.

Общий грузооборот морского порта Азов в октябре 2012 года составил 1 млн 354 тыс. тонн, что на 19% больше аналогичного показателя октября прошлого года. Экспорт за отчетный период увеличился на 19% и составил 547 тыс. тонн грузов. Октябрьский импорт в 2012 году составил 86 тыс. тонн (+7%). На четверть (+25%) вырос транзит, который в прошлом месяце достиг 721 тыс. тонн грузов.

Судооборот порта Азов также показал заметный рост: 562 прихода и 568 отходов судов в октябре 2012 года против 464 приходов и 469 отходов судов годом ранее.

«Рост грузооборота и судооборота связан с увеличением отгрузок на экспорт зерновых и угля, а также ростом транзита нефтепродуктов на внутренних водных путях», — пояснил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

По итогам работы в октябре 2012 года общий грузооборот морского транспортного узла Таганрог вырос на 3% и составил 271 тыс. тонн различных грузов. Судооборот морского порта также показал незначительный рост: за отчетный период 2012 года администрация порта зарегистрировала 97 приходов и 104 отхода судов против 85 приходов и 93 отходов судов в октябре 2011 года.

Портконтроль в действии

Инспекция государственного портового контроля ФБУ «Азово-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» (Азово-Донское ГБУВПиС) провела 198 проверок судов за период с 30 августа по 29 октября 2012 года.

Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил капитан Азово-Донского бассейна внутренних водных путей Александр Тараненко. По его словам, проверки начали проводить с первого же дня работы инспекции — 30 августа 2012 года. Основные пункты контроля базируются в Ростове-на-Дону и на Кочетовском гидроузле.

По результатам проверок были временно задержаны 12 судов. Причинами задержаний стали несоответствие дипломов и квалификационных свидетельств членов экипажа судна требованиям нормативных документов, несоответствие систем пожаробнаружения и пожаротушения техническим требованиям, несоответствие корпуса и надстроек, сигнальных средств, аварийного электрического оборудования судна, а также навигационного оборудования техническим требованиям.



Подготовка к зимнему плаванию

ОАО «Донречфлот» (ДРФ, входит в «Азово-Донское пароходство») проводит ряд мероприятий по обеспечению безопасной эксплуатации судов в осенне-зимний период. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил директор по безопасности судоходства ДРФ Владимир Калашников.

В частности, капитаны судов разрабатывают планы мероприятий по безопасной эксплуатации судна в осенне-зимний период с учетом особенностей проекта и отдельно каждого теплохода, которые в дальнейшем согласовываются с дирекцией по безопасности судоходства «Донречфлота». «Такой план представляет собой пошаговый алгоритм действий в различных экстремальных ситуациях, который позволит экипажу грамотно и оперативно принять решение по обеспечению безопасности судна в сложный период плавания в условиях низких температур, штормовых явлений», — пояснил Калашников. В разработке мероприятий судоходная компания ориентируется на рекомендации Южного управления государственного морского и речного надзора (ЮУГМРН), Азово-Донского ГБУВПиС и администрации морских портов.

До конца ноября будет проведена дополнительная проверка технического состояния судов согласно требованиям СУБ компании. Особое внимание уделяется главным и вспомогательным двигателям, палубным механизмам, устройствам, судовым системам, которые должны быть готовы к работе в условиях отрицательных температур. Кроме того, на судах, которые по плану должны работать в условиях минусовых температур, проводится проверка наличия средств борьбы

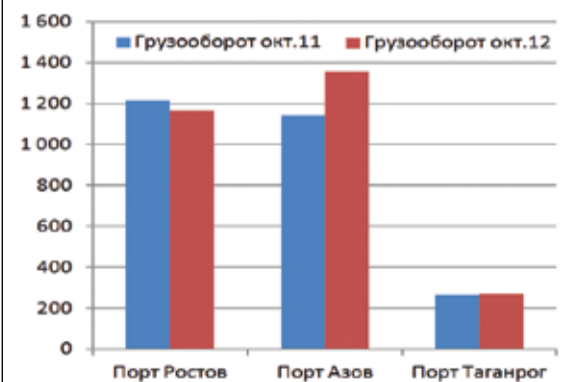
с обледенением, защитной климатической одежды для экипажа, по заявке капитана судна доукомплектовываются всем необходимым.

«Работа судов компании в ледовых условиях планируется с учетом ледового класса РС, в строгом соответствии с ограничениями квалификационного общества. Плавание разрешено только под проводкой ледокола. При этом суда, следующие в ледовую зону, должны иметь достаточный запас топлива, масла, воды и провизии, которого из норм расхода судна на ходу должно хватить не менее чем на 10 суток. Обязательно в исправности должны быть судовые водоотливные средства и приемоподающая радиоустановка», — отметил собеседник «Водного транспорта».

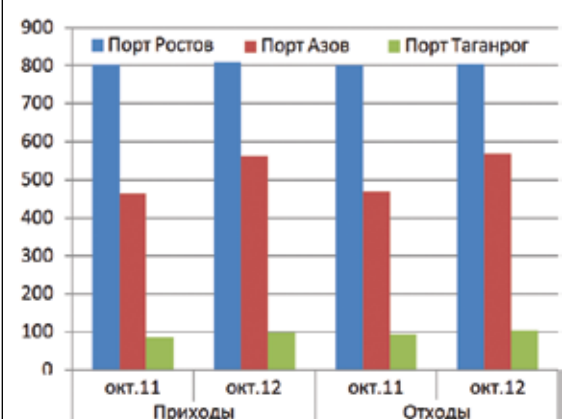
Как и в прошлом году, в целях безопасности принято решение ограничить районы плавания судов отдельного класса в связи с опасными штормовыми явлениями в осенне-зимний период.

Впервые в этом году ОАО «Донречфлот» проводит дополнительную оценку рисков при выполнении судовых операций в ледовых и штормовых условиях. Дирекция по безопасности судоходства проводит мониторинг прогнозов погоды. По словам Калашникова, на случай тяжелой ледовой обстановки в Азовском море разработан план постановки на отстой флота компании во избежание финансовых потерь и технических повреждений судов.

ГРУЗОБОРОТ



СУДОБОРОТ





Контейнерные перевозки набирают обороты

Контейнерооборот ООО «Азово-Донская логистическая компания» (АДЛК, входит в «Азово-Донское пароходство») по результатам сентября и октября 2012 года составил более 500 TEU в месяц, что в пересчете на год превышает 5 тыс. TEU. В следующем году компания планирует удвоить этот показатель, сообщил корреспонденту «Водного транспорта» генеральный директор АДЛК Александр Кузнецов.

Среди крупнейших клиентов АДЛК — турецкие производители строительных материалов, деталей автомобилей, бытовой химии.

В настоящее время парк собственных контейнеров АДЛК составляет более 500 TEU. Пополнять парк планируется по мере роста объемов перевозок. Кроме

того, в середине июля АДЛК заключила соглашение с глобальным контейнерным перевозчиком CMA CGM об использовании контейнерного парка. Согласно заключенному контракту CMA CGM предоставляет АДЛК свои контейнеры для организации экспорта грузов клиентов АДЛК в любую точку мира с беспре-

дентно большим свободным периодом — 90 дней. Для клиентов АДЛК это означает возможность подачи порожнего контейнера для «затарки» в любую точку России.

Логистическая компания планирует запустить сервис по экспорту зерна в контейнерах из России в Турцию. Стоимость

подобной перевозки для клиента на 15–20% ниже стоимости традиционного способа перевозки навалом. В контейнерах могут перевозиться также горох, лен, шрот и другая сельхозпродукция. По словам топ-менеджера, сегодня в мире в контейнерах перевозят самые разные грузы, в том числе автомобили, нефть и воду. «Перевозка сельхозпродукции в контейнерах — интересное направление, но рискованное из-за возможного эмбарго на зерно — основной грузопоток в этом сегменте, поэтому мы пока рассматриваем его как вспомогательное. Кроме того, экономическая целесообразность перевозки зерна в контейнерах в значительной степени зависит от рынка фрахта: чем он выше, тем выгодней использовать контейнеры для этой цели», — отметил собеседник «Водного транспорта».

Александр Кузнецов считает развитие контейнерного сервиса на базе Ростовского универсального порта перспективным направлением. «В связи с ограниченными мощностями новороссийских контейнерных терминалов порты Азовского моря выглядят для грузовладельцев очень привлекательно. В Азовском море на территории России всего три контейнерных терминала — в Ростове-на-Дону, Таганроге и Азове. Однако только РУП и АДЛК способны предложить комплексный сервис конкурентоспособного уровня, что и подтверждает быстрый рост объемов», — подчеркнул Кузнецов.

Напомним, АДЛК запустила контейнерную линию «Ростов — Стамбул» в апреле текущего года.



Тарифный камень преткновения

Минфин подготовил проект постановления правительства об утверждении предельных значений тарифов для страховщиков ответственности перевозчиков. Однако, скорее всего, тарифы будут снижены.

Требование об обязательном страховании гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров вступает в силу с 1 января 2013 года согласно принятому 14 июня 2012 года Федеральному закону № 67-ФЗ. Но тарифы для страховщиков до сих пор не установлены.

Разработчики закона отказались от жестких базовых тарифов и коэффициентов к ним. Вместо этого они установили диапазон, определив верхнюю и нижнюю границы тарифных значений. Страховой тариф по каждому из рисков, подлежащих страхованию, определяется в расчете на одного пассажира в зависимости от вида транспорта, вида перевозок и влияющих на степень риска факторов, в том числе технического состояния транспортных средств и уровня обеспечения безопасности.

Первоначальный проект тарифов был изменен в сторону понижения в связи с волной недовольства транспортников. Однако, по мнению экспертов отрасли,

новые тарифы также остаются завышенными.

Самым дорогим оказался внутренний водный транспорт: страховая премия установлена в диапазоне 17,04–32,63 рубля на одного пассажира. Тарифы на морской транспорт несколько ниже, хотя также относятся к одним из самых

высоких: 7,40–14,18 рубля на одного пассажира.

Для сравнения: для городских автобусных перевозок предусмотрена страховая премия 0,35–0,68 рубля на пассажира. Но автоперевозчики считают эти тарифы завышенными.

Между тем недовольство тарифами по страхованию ответственности перевозчиков высказал и президент РФ Владимир Путин на встрече с представителями транспортной отрасли 30 октября. «Надеюсь, правительство скоррек-

тирует [этот документ], верхняя планка [тарифов] запредельная, нужно к минимуму сдвигаться», — процитировало президента агентство «Прайм».

Утвердить тарифы предстоит Правительству Российской Федерации. Когда это произойдет — неизвестно. Помимо доработки и утверждения тарифов, Минфину необходимо подготовить ряд подзаконных актов. А ведь до нового года, когда закон должен вступить в силу, остается меньше двух месяцев.

Такие тарифы для пассажироперевозчиков предложил Минфин. Президент РФ Владимир Путин назвал тарифы завышенными.

Вид транспорта и вид перевозок	Минимальная страховая премия в рублях на одного пассажира	Максимальная страховая премия в рублях на одного пассажира
Железнодорожный транспорт, перевозки поездами дальнего следования	0,72	1,39
Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	0,04	0,07
Воздушный транспорт независимо от вида перевозки	7,76	14,86
Морской транспорт независимо от вида перевозки	7,40	14,18
Внутренний водный транспорт, пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	0,75	1,44
Внутренний водный транспорт, туристические маршруты перевозок	17,04	32,63
Автомобильный транспорт, автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	4,68	8,95
Автомобильный транспорт, автобусные перевозки в пригородном сообщении	0,85	1,63
Автомобильный транспорт, автобусные перевозки в городском сообщении	0,35	0,68
Городской наземный электрический транспорт, перевозки троллейбусами	0,39	0,76
Городской наземный электрический транспорт, перевозки трамваями	0,12	0,24
Внеуличный транспорт независимо от вида перевозки	0,04	0,07

Припортовый грузооборот

На Северо-Кавказской железной дороге в сентябре 2012 года на 11,8% увеличена переработка экспортно-импортных грузов, следующих через припортовые станции магистрали. Об этом сообщила пресс-служба СКЖД.

«Переработано 5,7 млн тонн экспортно-импортных грузов. Это на 605 тыс. тонн больше, чем за аналогичный период прошлого года», — отмечается в сообщении пресс-службы. Рост грузооборота отмечен на нескольких припортовых станциях.

В Черноморском бассейне рост зарегистрирован на припортовых станциях Новороссийска и Туапсе. Так, в порту Новороссийск грузооборота в сентябре возросла на 7% в основном за счет выгрузки черных металлов, зерновых грузов и удобрений. Всего переработано 2,6 млн тонн. В порту Туапсе переработано 1,1 млн тонн грузов, что на 22,7% больше, чем в сентябре 2011 года, за счет погрузки черных металлов, зерновых грузов и нефтепродуктов.

В Азовском бассейне припортовая станция Ейского порта более чем в три раза увеличила переработку грузов — 310% к сентябрю прошлого года за счет погрузки перлитовой руды и ферросплавов. Всего переработано более 90 тыс. тонн грузов.

На 31% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года увеличилась переработка грузов в порту Ростов (станция Кизитеринка). В сентябре там выгружено 42,8 тыс. тонн, в номенклатуре выгрузки преобладает каменный уголь, а на погрузке — бокситы.

Почти трехкратный рост зафиксирован в порту Азов, где было переработано 84,7 тыс. тонн грузов — 289% к сентябрю прошлого года. Достичь столь заметного увеличения позволила выгрузка угля и мазута.

В Усть-Донецком порту переработка грузов увеличена на 70% за счет выгрузки серы. Переработано 116,3 тыс. тонн.

Кто лучший по экспорту?

Стартовал конкурс «Лучший экспортер Дона», сообщает официальный портал Правительства Ростовской области.

«Принять участие в конкурсе могут юридические лица независимо от организационно-правовой формы и формы собственности, индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в установленном законодательством порядке на территории Ростовской области, осуществляющие экспорт готовой продукции: товаров, работ, услуг — произведенной на территории Ростовской области», — отмечается в сообщении. Заявки от экспортеров на участие в конкурсе региональное министерство экономического развития принимает с 1 ноября 2012 года по 31 января 2013 года.

Конкурс проводится в рамках реализации областной целевой программы поддержки экспорта в Ростовской области уже 5 лет. В прошлом году в нем приняли участие 12 предприятий области, чей суммарный экспортный оборот за 2011 год составил почти \$2 млрд, что эквивалентно 20% от объема экспорта предприятий Ростовской области за прошлый год.

«Палмали» готовится к зиме

Судоходная компания «Палмали» в целях обеспечения безопасности судоходства разработала «Организационно-технические мероприятия по обеспечению безопасности судоходства в осенне-зимний период навигации 2012–2013 г.».

Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил директор по безопасности судоходства и качеству СЗП Сергей Першичев. По его словам, в соответствии с системой управления безопасностью (СУБ) члены экипажей перед направлением на суда проходят обязательный инструктаж.

Представитель судоходной компании отметил, что в зави-

симости от развития ледовых условий будут приняты корректирующие действия по изменению или ограничению маршрутов следования в рамках ограничений, установленных капитанами морских портов Ростов-на-Дону и Таганрог. Кроме того, во избежание простоев флота по причине сложной ледовой обстановки возможно перераспределение грузоперевозок для части судов.

Морской совет сосредоточился на качестве воды

Качество воды в Цимлянском водохранилище обсуждалось на заседании Морского совета при Правительстве Ростовской области, которое провел 24 октября 2012 года министр транспорта РО Дживан Вартамян.

Вода в Цимлянском водохранилище в основном соответствует 3-му классу — загрязненная. Как отметила представитель Комитета по охране окружающей среды и природных ресурсов Ростовской области Ольга Грымова, для минимизации и последующего прекращения сбросов загрязненных сточных вод их ведомство считает необходимым принятие ряда мер. Среди них — техническое переосна-

щение водозаборных сооружений, оснащение портов и причалов на Цимлянском водохранилище и Нижнем Дону современной инфраструктурой по сбору отходов, ликвидации разливов нефтепродуктов и повышению экологической надежности судов. Также комитет предлагает усилить надзор за соблюдением особого режима водоохран-ных зон.

Напомним, Морской совет

является постоянно действующим коллегиальным совещательным органом. Он создан для обеспечения согласованных действий органов исполнительной власти области, территориальных органов федеральных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления муниципальных образований, расположенных непосредственно на побережье Азовского моря, и организаций, участвующих в морской деятельности. Председателем Морского совета является губернатор Ростовской области Василий Голубев, региональный министр транспорта Дживан Вартамян — его заместитель.

Теплоход на мели

Сухогрузный теплоход «Долфин» сел на мель при прохождении Азовского переката. Об этом сообщила пресс-служба Департамента по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций Ростовской области.

По информации диспетчера службы капитана морского порта Азов А. Приколотина, теплоход «Долфин» под флагом Молдовы сел на мель при прохождении Азовского переката в районе базы отдыха «Стрелка» 27 октября в 05.50. Причиной посадки на мель назван низкий уровень воды в реке Дон. На судне никто из 14 человек экипажа не пострадал, угрозы разлива нефтепродуктов не было, судоходство также не было нарушено.

Сухогруз сумел самостоятельно сняться с мели 31 октября в 04.50 в результате подъема воды. Далее судно вернулось в морской порт Ростов-на-Дону для выяснения обстоятельств происшествия и оформления путевых документов.

Английский по специальности

ГБОУ СПО РО «Ростовский-на-Дону колледж водного транспорта» (РКВТ) в 2012–2013 учебном году открыл специализированные курсы английского языка для моряков. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщила Галина Карченко, специалист отделения профподготовки, переподготовки и повышения квалификации РКВТ.

В частности, речь идет о трех программах изучения английского языка с освоением профессиональной лексики для матросов, мотористов и судоводителей.

«Международная организация судоходства признала морской английский универсальным языком для общения в море. Не секрет, что зачастую уровень знаний английского у российских моряков оставляет желать лучшего. Чтобы исправить ситуацию и дать именно те знания, которые понадобятся моряку в его непосредственной работе, и были разработаны специализированные языковые курсы с различными запасами лексики», — пояснила Галина Карченко.

По ее словам, на курсах комплектуются небольшие группы в соответствии с уровнем

знаний обучаемых и проводится индивидуальный подбор учебных материалов. Упор в изучении языка делается на живой морской английский язык, который пригодится морякам в разговорной практике при общении за рубежом. Обязательно объясняются и единые для всех групп грамматика и фонетика. «Отличие курсов большей частью обусловлено различной лексической базой и терминологией, — объяснила специалист отделения профподготовки, переподготовки и повышения квалификации РКВТ. — Так, судомеханик, изучающий английский для моряков, должен знать названия технических устройств, а судоводителю необходимо вести документацию на английском языке, деловую переписку, знать судовую терминологию, владеть языком повседневного



общения и многое другое». Как правило, обучение ведется в рамках конкретных ситуативных тем: стоянка судна в порту, отход и приход, погрузочно-разгрузочные работы.

Круизные теплоходы вернулись в Ростов

ОАО «Донинтурфлот» завершит пассажирскую навигацию 19 ноября. Последним в Ростов-на-Дону прибыл круизный теплоход «Антон Чехов». Об этом корреспонденту сообщил генеральный директор компании Николай Ларин.

По его словам, в навигацию 2012 года было перевезено 23 тыс. 250 иностранных туристов, что незначительно превышает туристический поток 2011 года. Компания «Донинтурфлот» специализируется на круизах по России для иностранных туристов из разных стран. В основном такие круизы пользуются спросом у туристов из Германии, Франции, Австрии, Италии и Дании.

В навигацию 2012 года работали десять туристических судов компании: «Михаил Шолохов», «Антон Чехов», «Иван Бунин», «Игорь Стравинский», «Петр Чайковский», «Сергей Дягилев», «Генерал Лавриненков», «Максим Литвинов», «Маршал Кошевой» и «Принцесса Анабелла». Они выполняли речные круизные перевозки по маршрутам: «Ростов-на-Дону — Санкт-Петербург», «Москва — Санкт-Петербург». «Наибольшим спросом у иностранных туристов пользуются рейсы «Москва — Санкт-Петербург — Москва», — отметил Николай Ларин.

В межнавигационный период 2012–2013 г. всем десяти судам предстоит пройти текущий зимний ремонт. «Косметический ремонт запланирован на теплоходах «Антон Чехов», «Генерал Лавриненков» и «Принцесса Анабелла». Кроме того, на теплоходах «Игорь Стравинский», «Маршал Кошевой» и «Генерал Лавриненков» будут установлены системы АИС, а также им предстоит дооборудование необходимыми навигационными приборами», — добавил генеральный директор ОАО «Донинтурфлот».





В преддверии ледовой навигации

Ледокол «Капитан Демидов», отремонтированный и окрашенный, в полной боевой готовности к новой ледовой навигации, стоит на отстое на Обуховском судостроительно-судоремонтном заводе. Корреспондент «Водного транспорта» побывала на борту ледокола и узнала, насколько готовы моряки и судно к ледовой навигации 2012–2013 гг. и чему их научила прошлая зима.



Серьезной проверкой профессионализма для капитана Владимира Геннадьевича Лаврешина и всего экипажа ледокола «Капитан Демидов» стала работа в прошлую зимнюю навигацию, отличавшаяся экстремально сложной гидро- и метеорологической обстановкой.

Резкое похолодание, наступившее 24 января, вызвало интенсивное льдообразование — с 29 января по 2 февраля все Азовское море оказалось покрыто сплошным ледовым покровом толщиной 30–40 см. Максимальная толщина льда была отмечена с февраля по март и достигала 50–60 см. В результате резкого понижения температуры воздуха и постоянного ветра силой 15–25 м/с восточного и северо-восточного направления кромка льда переместилась в Керченский пролив. Одновременно фиксировалось сильное торшение и подвижка ледовых полей с высотой торосов до 3 метров, что чрезвычайно затрудняло работу ледоколов. В этих суровых условиях ледоколом «Капитан Демидов» было проведено 159 судов торгового флота.

Капитан ледокола Владимир Геннадьевич Лаврешин на «Капитане Демидове» с 1998 года, в этом году ему предстоит юбилейная — 15-я — ледовая навигация. Несмотря на рождение в Узбекистане, в Фергане, далеко от морских просторов, Лаврешин на море влекло с детства. «Мечтал быть именно капитаном!» — признается Владимир Геннадьевич. Поэтому и приехал в 1985 году в Ростов-на-Дону и поступил в СПТУ № 14 речного флота. Потом Владимир Лаврешин отслужил в армии и окончил Ростовское речное училище (ныне Ростовский филиал МГАВТ). После выпуска пришел работать вторым штурманом в Волго-Донское речное пароходство,

на Аксайскую РЭБ флота. «Работал на местном флоте, маленьких толкачах, небольших танкерах, — вспоминает Владимир Геннадьевич. — Вырос до капитана». Но в тяжелые 90-е годы речной флот стал, работы не было. Тогда Лаврешину предложили прийти на ледокол третьим штурманом. Пришлось заново проходить все ступеньки карьерного роста. «В 1998 году началась моя первая навигация на «Капитане Демидове», и здесь я работаю по сегодняшний день», — с теплотой говорит Владимир Лаврешин.

Зимой в экипаже ледокола работают 24 человека: шесть штурманов, четыре механика, четыре электромеханика, боцман, два матроса первого класса, шесть мотористов-матросов и повар — единственная женщина на судне Ирина Николаевна Дубовская.

В межнавигационный период для обеспечения безопасного отстоя ледокола экипаж несет вахту по шесть человек. Остальные моряки находятся в отпусках и отгулах. «В этом году вся команда успела отдохнуть», — подчеркивает капитан.

Экипаж ледокола давно сформирован и меняется мало. «Командный состав работает более 10 лет на ледоколе. Все друг друга знаем хорошо, уже как одна семья, — говорит капитан. — Командой я доволен. Все ответственные, понимают свою работу, знают свои обязанности, помнят о большой ответственности. Когда приходят молодые кадры, их обучаем, помогаем, подсказываем».

Капитан признается, что он просто любит свое дело, поэтому и сложностей не боится. «Для нашего региона ледокол подходит. Судно с малой осадкой, что позволяет работать в Азово-Донском канале. Вполне хватает и мощности в 6,5 тыс. л. с. Хотя прошлая зима была такой суровой, что даже нашей мощности порой не хватало,

чтобы побороть эти льды», — отмечает Владимир Лаврешин.

Прошлую зиму экипаж вообще вспоминает очень эмоционально. «Зима была экстремальная, — говорит капитан. — Это была моя 14-я ледовая навигация. За эти 14 лет я впервые увидел такие льды. Вокруг сплошные торосы по три метра высотой!»

Ледокол «Капитан Демидов» работал на участке от Таганрогского залива на севере до Керченского пролива на юге. «Не узнавали родное Азовское море. Некоторые



моряки на судах в караванах имели опыт работы в северных морях и говорили, что наше южное Азовское море было похоже на северное Белое море в декабре!» — рассказывает команда ледокола. Постоянная подвижка ледовых полей, дрейф льда со скоростью до двух узлов, ураганный северо-восточный ветер до 32 м/с, ледовые поля напозают друг на друга и образуются торосы по три метра... «Если есть возможность

обойти торосы, мы, конечно, пытаемся это сделать. Но иногда подходишь — там просто сплошной забор стоит. Так было в районе Арабатской стрелки, где застряли семь судов. Видим судно, до него около мили, а подойти не можем, перемишка эта просто непробиваемая», — вспоминает Владимир Лаврешин. Пришлось ждать хорошей погоды, спустя две недели вернулись обратно, лед был уже не такой, тогда четьрьмя ледоколами вытащили суда оттуда.

«Решения основываются на рекомендациях капитана ледокола. Все капитаны ледоколов являются членами ледовых штабов. Основной груз ответственности на капитане, поэтому все решения принимаются по согласованию с ним. Штаб рекомендовал, чтобы ледоколы работали в паре, потому что бывало и такое, что один ледокол обкалывал другой», — поясняет заместитель директора по эксплуатации Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Сергей Иванов.

Особого внимания заслуживает история оказания помощи украинскому судну «Орель-1» ледоколом «Капитан Демидов». 12 февраля 2012 года при ледовой проводке украинским ледоколом «Орель-1», сухогруз получил повреждение корпуса, вызвавшие водотечность трех балластных танков левого борта. В результате поступления воды в балластные танки «Орель-1», приобрел крен на левый борт 5 градусов. Для обеспечения дежурства у терпящего бедствие судна и спасения в случае необходимости экипажа рядом с ним находились украинские суда «Капитан Белоусов» и морской буксир «Портовик».

Соотношение габаритов «Капитана Белоусова» (это большой, мощный ледокол) и «Орель-1» не позволяло ледоколу подойти и взять судно на буксир. «Мы временно передали судну свой

гательный буксир «Портовик», который шел замыкающим».

Администрация морского порта Керчь запретила вход в порт аварийному судну из-за опасения его затопления на Керчь-Еникальском канале, что могло бы осложнить судоходство по каналу и нарушить работу глубоководных портов Украины на неопределенное время. Ледокол «Капитан Демидов» под командованием Владимира Лаврешина, осознавая всю меру ответственности за свои действия и риск, взял аварийный теплоход на короткий буксир и при увеличивающемся крене судна до 9 градусов и фактическом залипании главной палубы привел судно в порт Кавказ.

Так грамотное, своевременное решение, принятое капитаном Владимиром Лаврешиним, и умелые, квалифицированные действия экипажа спасли судно «Орель-1» от затопления. Действия капитана были высоко оценены руководством Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», направившим ходатайство о награждении В.Г. Лаврешина медалью «За спасение погибавших». Соответствующие документы на сегодняшний день находятся на согласовании в Минтрансе РФ.

Заместитель директора по эксплуатации Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Сергей Иванов уверен, что ледоколы на пределе технических и человеческих возможностей справились с поставленной задачей. «Наши ледоколы не стояли по техническим причинам или по вине экипажа в эту тяжелую зиму ни одного часа», — поясняет Сергей Иванов.

После завершения ледовой кампании, в апреле 2012 года, ледокол пришел на межнавигационный отстой в Обуховский ССРЗ.

С 15 июня по 31 августа судно проходило очередной ремонт на судоремонтном заводе «Морьяк». Ледокол поднимали в док, проводилось плановое докование, покраска подводной части корпуса, были установлены два новых винта. В начале осени ледокол вернулся в Обуховский ССРЗ, где экипаж своими силами продолжил подготовку к будущей ледовой навигации. Так, надстройка, палуба и палубные механизмы команда ледокола покрасила самостоятельно. «Мы уже готовы, — говорит капитан Лаврешин. — Осталось только предъявиться регистру». Очередное освидетельствование для подтверждения класса судна ледоколу предстоит пройти в конце ноября.

«В этом году на судно установлена система спутниковой интернет-связи FBB (Fleet Broad Band), которая позволит в любой точке Азовского моря посредством спутниковой телефонии и интернет-связи получать информацию, в том числе оперативную гидрометеорологическую обстановку», — рассказывает заместитель директора по эксплуатации Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Сергей Иванов. Проверить новую систему связи в работе экипаж сможет совсем скоро, ведь зима, как говорится, уже на носу.

«Будем надеяться, что следующая навигация будет легче, хотя теперь уже опыт за плечами есть. В прошлую зиму серьезную проверку прошли», — улыбается Владимир Геннадьевич.

Астрахань: первая в стране судостроительная особая экономическая зона

ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) и правительство Астраханской области заключили соглашение о сотрудничестве, основным направлением которого станет создание в регионе особой экономической зоны (ОЭЗ) промышленно-производственного типа, специализированной на судостроительном производстве.

Президент ОСК Андрей Дьячков и губернатор Астраханской области Александр Жилкин подписали меморандум о сотрудничестве судостроителей и региональной власти. Вместе они подготовят заявку на создание первой в России промышленно-производственной зоны судостроительного назначения в соответствии с Федеральным законом № 305 о поддержке судостроения и судоходства.

«Мы подписали с губернатором документ о совместных действиях и сотрудничестве. В первую очередь он направлен как раз на подготовку к созданию свободной экономической зоны в судостроении. Этот проект идет первым в России на сегодняшний день, и для ОСК очень важно, что руководство Астраханской области нам оказывает полную поддержку в продвижении этого проекта», — сообщил Андрей Дьячков.

На первом этапе осуществления проекта, который станет пилотным для создания судостроительных ППОЭЗ в крупнейших морских центрах страны, корпорация инвестирует на эти цели не менее 120 млн руб.

«Определен минимальный объем инвестиций для резидентов — мы говорим о 120 млн руб. Мы приняли уже решение, что ОСК входит в эту экономическую зону. Соответственно, не менее этой суммы будет выделяться», — сказал глава ОСК, уточнив, что в дальнейшем, после завершения регистрационных процедур, объем инвестиций будет расти.

Как отмечают в ОСК, сделан важный шаг к созданию первой в России судостроительной

ППОЭЗ в рамках проектов, связанных с реализацией ФЗ-305, направленного на выравнивание конкурентных условий между российскими и зарубежными судостроительными предприятиями.

Планируется, что ППОЭЗ будет создана на базе ОАО «Судостроительный завод «Лотос», ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод имени III Интернационала» и ОАО «Астраханское судостроительное производственное объединение». В зону также планируется включить свободный от застройки участок в Наримановском районе области, где разместятся предприятия не судостроительного профиля. Судостроители смогут работать в рамках благоприятного налогового-инвестиционного режима.

Помимо судостроительных предприятий, полагают в ОСК, статус резидентов должен заинтересовать машиностроительные и сервисные компании, которые подадут заявку и получат статус как независимые от ОСК подрядчики по производству судового оборудования, комплектующих, материалов и выполнению различных видов работ, связанных со строительством судов и морской техники.

Напомним, что закон о поддержке российского судостроения и судоходства (305-ФЗ) предусматривает ряд мер для судостроительных предприятий, входящих в ОЭЗ. Так, в частности, такие верфи освобождаются от таможенных пошлин и НДС в отношении комплектующих и оборудования для постройки судов.

Закон освобождает от НДС



в отношении продуктов переработки российских товаров — построенные суда, которые включаются в Российский международный реестр судов (РМРС). Также предусмотрено освобождение от налога на землю и налога на имущество, используемых в целях судостроения и судоремонта, на 10 лет в месте действия для резидентов по этим налогам 5-летнего срока. Также существуют льготы по налогу на прибыль.

ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» — крупнейшая судостроительная компания России. Создана в соответствии с указом президента России в 2007 году со 100% акций в федеральной собственности. В холдинг входит около 60 предприятий и организаций отрасли (основные судостроительные и судоремонтные верфи, ведущие проектно-конструкторские бюро). В настоящее время на базе ОСК консолидировано около 80% отечественного судостроительного комплекса. Российский рынок — основной для госкорпорации, которая также экспортирует свою продукцию в 20 стран мира.

ОАО «Специализированный завод «Лотос» выполняет работы по строительству комплектов блок-модулей верхних строений стационарных платформ, предназначенных для разведки и добычи нефти и газа на континентальных шельфах морей и океанов.

Технические возможности сегодня — до 20 тыс. тонн металла в год готовой продукции. Акционеры предприятия: ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», ОАО «Группа Каспийская энергия», правительство Астраханской области.

ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод имени III Интернационала» (ССРЗ) — российский поставщик судов несамостоятельного флота. Входит в Астраханское судостроительное производственное объединение (АСПО), которое входит в Группу компаний «Каспийская энергия проекты». Группа компаний «Каспийская энергия», которой принадлежит 80,16% акций ССРЗ, — российский интегрированный подрядчик, предоставляющий полный комплекс услуг по созданию объектов инфраструктуры для шельфовых месторождений.

ОАО «Астраханское судостроительное производственное объединение» — одно из крупнейших судостроительных предприятий региона. Производит танкеры «река-море» проекта 15781, ледвейтом 5740 тонн, полупогружные плавучие буровые установки проекта 10170 (ППБУ 6000/300), блок-модули стационарных буровых платформ, баржи любого типа, суда различного типа (танкеры, контейнеровозы, плавкраны, сухогрузы и т. д.). Предприятие имеет опыт докования и ремонта судов».

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«ВЕРФЬ БРАТЬЕВ НОБЕЛЬ» ЗАЛОЖИЛА КИЛЬ БАРЖИ ДЛЯ ЛОРП

На заводе «Верфь братьев Нобель» состоялась торжественная закладка киля второй из серии нефтеналивных барж проекта ROB07 для ОАО «Ленское объединенное речное пароходство».

Суда данного проекта имеют двойное дно и двойной борт, они удовлетворяют условиям Ленского бассейна, а также габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути при условии работы с существующими буксирами-толкачами. Корпус баржи имеет усиления на ледовый класс «Ice1».

Сейчас ЛОРП перевозит нефтепродукты в основном на однокорпусных танкерах проекта Р-77 типа «Ленанефть», средний возраст которых достиг уже 31 года. Эти суда подлежат выводу из эксплуатации после 31.12.2014.

ООО «Верфь братьев Нобель» было основано в 1907 году. Специализируется на строительстве морских и речных судов, а также выполняет судоремонтные работы. Является крупнейшим судостроительным предприятием на Верхней Волге.

В ХАБАРОВСКЕ СТРОЯТ СУДА НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ



На Хабаровском судостроительном заводе состоялась торжественная церемония закладки нового судна на воздушной подушке

СВП-50. Заказчиком выступает краевое предприятие «Хабводтранс». Судно на воздушной подушке (вместимость — 50 человек либо 25 человек и 2 тонны груза) предназначено для бесперебойных пассажирских перевозок в труднодоступных районах.

По словам губернатора Хабаровского края В. Шпорта, принявшего участие в церемонии закладки, в крае высока потребность в новых судах, способных в любое время перевозить жителей отдаленных районов.

Уже в следующую навигацию СВП должно выйти в первый рейс. «Для нас важно и то, чтобы завод начал серийное производство таких судов», — заявил В. Шпорт. — Для Хабаровского края мы еще закажем несколько образцов, сейчас работаем над тем, чтобы были покупатели из других регионов. Со стороны субъектов ДФО интерес к продукции завода есть».

Сейчас на Хабаровском судостроительном заводе по заказу краевых властей строится скоростное пассажирское судно на 100 мест проекта А-45-2 (заменит устаревший «Метеор»), до конца года будет заложено еще одно судно на воздушной подушке на 30 мест.

В 2013 году и далее в рамках целевой программы «Развитие транспортной системы Хабаровского края» также запланировано строительство трех судов типа А-45-2 и четырех СВП на 50 мест.

ОАО «Хабаровский судостроительный завод» входит в ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Создан в 1951 году для строительства кораблей и судов военно-морского флота.

СУДОСТРОИТЕЛЬНОМУ ЗАВОДУ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ИСПОЛНИЛОСЬ 125 ЛЕТ

Благовещенский судостроительный завод отметил 125-летие. Сегодня предприятие называется ОАО «Судостроительный завод имени Октябрьской революции». Сейчас на заводе изготавливают в основном рыболовецкие сейнеры для Камчатки, Сахалина и Приморья. Кроме того, ведется строительство барж для нового понтонного моста через Амур, кранов различной грузоподъемности.

Как заявил генеральный директор завода Вячеслав Попов, «мы практически загружены на полгода». По словам руководителя, предприятие работает с Министерством обороны и «Русгидро».

В настоящее время в штате предприятия числится 450 человек. В зависимости от объема работы к выполнению заказов привлекаются рабочие из Приморья и Хабаровского края. Новобранцев обучают прямо на заводе.

Вега укажет путь

Лоцмейстерский катер «Вега» проекта Р1760 введен в эксплуатацию в Калининградском морском торговом порту (КМТП), на судне поднят государственный флаг. Об этом сообщает пресс-служба ФГУП «Росморпорт».



Судно было построено на «Ленинградском судостроительном заводе «Пелла» по правилам и под техническим надзором Российского морского регистра судоходства по заказу ФГУП «Росморпорт» для нужд Калининградского управления Северо-Западного бассейнового филиала.

Лоцмейстерский катер «Вега» относится к классу обстановочных судов вспомогательного флота и предназначен для обслуживания средств навигационной обстановки Калининградского морского канала и Калининградского залива; использования в качестве разведного судна; ведения экологического контроля на Калининградском морском канале, в том числе в тяжелых навигационных условиях.

«Ввод в эксплуатацию этого современного катера позволит повысить качество и оперативность круглогодичного обслуживания навигационной обстановки в морском порту Калининграда», — считают в ФГУП «Росморпорт».

Технические характеристики катера: длина — 17,86 м; ширина — 5,5 м; высота борта — 2,25 м; осадка наибольшая — 1,8 м; водоизмещение — 62,39 тонн; максимальная скорость — 10,5 узла.

Судно оборудовано подруливающим устройством, современным навигационным оборудованием и системой спутникового позиционирования, которая позволяет производить постановку буев с точностью до 15 см.

Сибиряки возьмутся за паром

«Жигаловский судостроительный завод» намерен получить заказ на строительство парома для Киренска, сообщил директор предприятия Геннадий Мицких. Проект судна будет готов к декабрю 2012 года, в следующем году ожидается объявление тендера. Стоимость заказов превышает 250 млн рублей.



Говоря о текущих заказах, Мицких заявил: «Сейчас мы обеспечены работой на ближайшие три-четыре года. Заключен договор с Московским судостроительным заводом на строительство трех обстановочных теплоходов

по государственному заказу для нужд ФГУ Ленского бассейнового управления. Это новые для нас суда — обстановочные теплоходы проекта 3050.1 длиной 27 м и шириной 4 м. Они предназначены для эксплуатации на мелких реках».

Напомним, что на совещании правительства Иркутской области с министром транспорта РФ Виктором Олерским заводу предложили заказы на строительство трех обстановочных теплоходов для Братского водохранилища, Ангары и Байкала (для Байкало-Ангарского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства).

На предприятии, где в настоящее время трудится 170 человек, продолжаются работы по строительству двух теплоходов проекта Р-121.

• Жигаловский судостроительный завод («Верхне-Ленский район водных путей и судоходства») — одно из старейших судостроительных предприятий в Иркутской области, за всю историю с 1912 года предприятие произвело около 500 единиц флота.

Россия должна усилить свои позиции в Арктике

«Все крупные игроки хотят участвовать в освоении Арктики, а поскольку международное законодательство это позволяет, то Россия должна закрепить эту территорию для разработки всех видов ресурсов», — так объяснил изначальную цель проведения заключительного этапа высокоширотной экспедиции «Арктика-2012» генеральный директор ОАО «Севморгео» Михаил Шкатов во время пресс-конференции в Санкт-Петербурге.

Закрепить за собой континентальный шельф Россия сможет только путем его международного признания, для чего в 2001 году страна подавала заявку в Комиссию ООН по границам континентального шельфа, однако в этом органе сочли недостаточными обоснования российских притязаний. Именно с целью добычи новых доказательств и были предприняты научные экспедиции 2010, 2011 и 2012 годов. Об итогах работы российских ученых в Восточном секторе Арктики рассказали непосредственные участники экспедиции.

«Уникальность экспедиции состоит в том, что впервые был создан научно-технический комплекс, состоящий из двух дизель-электрических ледоколов «Капитан Драницын» и «Диксон», специальной научно-исследовательской подводной лодки и глубоководного подводного аппарата», — заявил руководитель «Севморгео» Михаил Шкатов.

Находящиеся на судах ученые проводили геологические и сей-

смические исследования важнейших подводных возвышенностей, таких как «Хребет Менделеева» (в литературе его также называют «поднятиями»), и в других областях Центральной Арктики, собирая доказательства того, что они имеют континентальную природу, то есть фактически являются продолжением материковой окраины Евразии. С этой целью в течение двух месяцев были проведены глубинные сейсмические зондирования, геологические бурения и пробоботы. В ходе экспедиции на борту было поднято более 20 тысяч образцов горных пород, из которых сложены исследуемые территории.

«Все эти данные были представлены в ноябре на международной рабочей встрече ученых Дании, Канады и России», — сообщил директор Центра глубинной геофизики Всероссийского научно-исследовательского геологического института им. А. Карпинского Сергей Кашубин. Он напомнил, что полевые исследования ведут в настоящее время по меньшей мере еще пять стран, среди ко-

торых Япония, Дания, Канада, США и Австралия.

Для проведения экспедиции было проведено специальное переоборудование ледоколов «Капитан Драницын» и «Диксон» сначала в России, а затем в норвежском порту Киркенес. Задействованные в экспедиции ледоколы, принадлежащие «Росморпорту», выполняли не только проводку к месту исследований в высокие арктические широты, но и служили научными базами, с которых осуществлялся весь комплекс работ — спуск сейсмозондов, телеграфера и драг для сбора донно-каменного материала, проводилось бурение (причем впервые в Северном Ледовитом океане бурение было выполнено с помощью глубоководной буровой установки донного базирования). Уникальная подводная лодка с военным глубоководным батискафом использовалась для наведения на точки бурения. Все полученные данные обрабатывались группами специалистов, находящимися также на ледоколах.

ПРЕДПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ ГРАНИЦА КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА С УЧЕТОМ СОБРАННОЙ ДОКАЗАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ ПО ВСЕМ КРИТЕРИЯМ КОНВЕНЦИИ ООН 1982 Г.



«Объем полученного научно-го материала настолько велик, что для его изучения потребуется не менее полугодия», — сообщил начальник экспедиции «Арктика-2012» Олег Корнеев. — Однако и по первым результатам можно сказать, что доказательства континентальной природы указанных территорий мы получили. Вместе с тем доставленные образцы дают основания для дальнейших научных открытий. Например, с морского дна мы подняли окаменелые остатки трилобитов, панцирь древней рыбы, которые позволяют предположить, что возраст пород на 200 миллионов лет больше, чем считалось ранее».

На основе данных экспедиции будет построена геологическая модель региона. Обновленная заявка в Комиссию ООН должна быть подана в 2013 году. Если она будет удовлетворена, российская территория увеличится на 1 миллион 200 тысяч квадратных километров.

Стоимость проведения высокоширотной экспедиции не раз-

глашается. Между тем известно, что в мае 2012 года Минприроды выделило 120 миллионов рублей на проведение исследований в рамках обоснования границ шельфа. По другим данным, стоимость находится в районе 1,5 млрд рублей. В любом случае проект сложный и дорогой, с огромным объемом работ в трудных климатических условиях. Например, бурение проводилось на глубинах 2,5 км, где давление может достигать 20 тыс. атмосфер, были отработаны сейсмические профили общей протяженностью более 2000 погонных км.

«Игра стоит свеч! — заявил Михаил Шкатов. — Освоение этой территории связано не только с добычей нефти и газа, но и с разработкой всех видов ресурсов. А наши геологические изыскания позволяют создать ноу-хау и для добычи твердых полезных ископаемых».

Напомним: по данным Минприроды, хребты Ломоносова и Менделеева обладают запасами нефти и газа в объеме более 5 млрд тонн условного топлива.

Организатор:

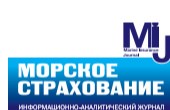
Технический организатор:

При поддержке:

При содействии:

Генеральный медиа-партнер:

Спонсоры:



II Ежегодная международная конференция СМС «Морское страхование-2012»

22 ноября
2012 года,
гостиница «Лотте Плаза»,
Москва

Российское морское страхование — динамично развивающийся сегмент мирового страхового рынка. В то же время на международном рынке морского страхования к российским страховщикам продолжают относиться с недоверием. Как российские страховые компании намерены повышать свой имидж? Как защитить свои права страхователей? Какие рекомендации могут дать страховщики и сюрвейеры при возникновении внештатных ситуаций на судне? Эти и другие вопросы будут рассмотрены в ходе международной конференции СМС «Морское страхование в России-2012».

К участию в конференции СМС приглашены представители Министерства транспорта и Министерства финансов Российской Федерации, члены Союза Морских Страховщиков (СМС), судовладельцы, члены Совета Ассоциации Судовладельческих Компаний (АСК), члены Союза Российских Судовладельцев (СОРОСС), российские и зарубежные страховые компании, топ-менеджеры P&I Клубов — членов Международной Группы P&I Клубов, морские адвокаты и сюрвейеры.

Конференцию СМС поддержали ведущие экономические и отраслевые средства массовой информации.

Темы для дискуссий:

- СМС: каковы наиболее актуальные проблемы Союза и кто наши союзники в их решении.
- Реформа управления внутренним водным транспортом сделала обязательным страхование ответственности судовладельцев. Как будет развиваться этот рынок? Адекватны ли высоким лимитам страхования требования, предъявляемые к страховым компаниям?
- Имидж Российского Страховщика в России и за рубежом.
- Российский рынок морского страхования. Движение вперед или холостой ход?
- Ваш полис не принял Фрахтователь, потому что Ваш Страховщик P&I не является членом Международной Группы Клубов. Можно ли с этой ситуацией бороться?
- Изменение в системе контроля Solvency II в структуре Клубов Взаимного Страхования приведет к значительному увеличению накладных расходов, а значит, и размеру страховой премии. Что ждет Страхователей — членов Клубов Взаимного Страхования.
- Машинные убытки и их предотвращение. Рекомендации сюрвейера.

Программой конференции СМС предусмотрена панельная дискуссия судовладельцев, страховщиков и морских юристов.



Оргкомитет: (812) 570-78-03,
570-78-02, 712-45-16, 712-45-01,
E-mail: mail@portnews.ru



Газета «Водный транспорт» (Свидетельство о регистрации СМИ №ФС77-3513) подготовлена отраслевой информационной медиа-группой ООО «ПортНьюс». Адрес редакции: 191119, Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, д. 1. Контакты: +7 (812) 570-78-03, 712-45-16, 712-45-01, mail@portnews.ru, www.rus-shipping.ru. Главный редактор: Надежда Малышева. Выпускающий редактор: Маргарита Малышева. Над номером работали: Татьяна Житник. Дизайн и верстка: Сергей Яковлев. Фотографии Валерия Васильевского (предоставлены пресс-службой ИЦ «Седов»), Алексея Васильева. Приложение к газете «Водный транспорт» выходит при поддержке СПГУВК. Отпечатано в типографии ООО «БЭЛЛ». Тираж 3000 экземпляров. При перепечатке ссылка на газету «Водный транспорт» обязательна.