

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

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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



№6 (12915)

Выходит один раз в месяц
15 июня 2012 года

Поднимать проблему на правительственный уровень

«Бахтияр Вахабзаде»
спущен на воду



Шестой танкер проекта RST22M «Бахтияр Вахабзаде» спущен на воду на верфи Бешикташ (Турция). Судно построено для Группы компаний «Палмали». Танкеру присвоено имя выдающегося азербайджанского поэта второй половины XX века.

Стр. 2

Генеральный секретарь ИМО посетил Россию



Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) Койджи Секимидзу по приглашению Министерства транспорта посетил Россию с официальным визитом, рассказав об ограничениях содержания серы в бункерном топливе, проблемах пиратства, представительстве России в Организации, Полярном кодексе и других актуальных вопросах судоходной отрасли.

Стр. 2

«Арктика — территория открытий»



В Иркутской области начался второй этап экспедиции «Арктика — территория открытий».

Стр. 8



«Морской и внутренний водный транспорт. Перспективы развития» — круглый стол на эту тему состоялся в рамках международного форума «Морская индустрия России».

На встрече профессионалов обсуждались актуальные темы развития морского и внутреннего водного транспорта (ВВП). В настоящее время, по данным Российского Морского Регистра Судоходства, российские компании эксплуатируют почти 2700 морских судов. С принятием в 2011 году закона о поддержке российского судостроения и судоходства (305-ФЗ) объем российского флота может серьезно вырасти. Уже сегодня на класса РС в постройке находится 110 судов, в том числе заказы на 75 судов размещены на отечественных верфях.

Как отметил модератор круглого стола президент АСК Алексей Клявин, на протяжении более 15 лет ВВП в России практически не уделялось внимание. Только в последние несколько лет стал заметен рост финансирования ВВП, однако налицо серьезное снижение протяженности ВВП с гарантированными глубинами судоходного пути.

Для судоходных компаний важна перспектива развития судоходства на ВВП России, только тогда судовладелец сможет задуматься о размещении заказов на строительство нового флота. «Понимание этого у федеральных органов исполнительной власти есть», — сказал А. Клявин. Он напомнил, что руководство страны и лично Владимир Путин четко определили необходимость серьезного комплексного подхода к этой проблеме, поручив Минтрансу разработку стратегии развития

ВВП до 2030 года. Естественно, что для ликвидации «узких» мест и развития ВВП нужны значительные капиталовложения. «Мы сделали анализ и показали, что эффективность перевозки грузов по реке значительно превышает эффективность перевозок другими видами транспорта и любые инвестиции в развитие ВВП дают хороший экономический эффект. В настоящее время Минфин рассматривает возможность увеличения финансирования речной отрасли. Мы надеемся, что этот вопрос в ближайшее время будет решен положительно», — резюмировал А. Клявин.

Его поддержал управляющий директор ЗАО СК «БашВолготанкер» Владимир Пелевин, который обратил внимание на «узкие» места Единой глубоководной системы (ЕГС).

Он напомнил, что общая протяженность ВВП России превышает сто тысяч километров. Из них пути с гарантированными габаритами составляют почти 33 тыс. км. Ежегодно по внутренним водным путям перевозится более 23 млн пассажиров, около 130 млн тонн грузов.

Для эффективной работы судоходных компаний, по мнению Пелевина, требуется создание таких условий, которые бы обеспечивали стабильное функционирование флота. Для внутреннего водного транспорта это связано, прежде всего, с поддержанием необходимых габаритов судового хода на внутренних водных путях. В проекте ЕГС изначально

были заложены гарантированные глубины 4 м на всем ее протяжении. Однако в силу как объективных, так и субъективных факторов ЕГС оказалась разорвана на несколько глубоководных участков между которыми существуют пороги, не позволяющие эффективно использовать флот. Вот эти «узкие» места: Нижегородский гидроузел (в районе Городца на Волге глубины на судовом ходу менее 250 см), на Нижнем Дону — участок от Кочетовского гидроузла до населенного пункта Багаевская, Нижневирский гидроузел на Волго-Балтийском пути, Саралевский гидроузел на Нижней Волге и участок Чайковский узел — Камбарка в Камском бассейне.

«Значительная часть проблем, отметил В. Пелевин — определяется невыводом спроектированных водохранилищ на отметки заполнения. В первую очередь это Рыбинское водохранилище, от которого зависит ситуация в районе Городца. Также вызывает беспокойство наполнение Нижнекамского водохранилища, от которого зависит судоходство в районе Камбарки и на участках реки Белая».

Общее сокращение объемов перевозок ВВП, по оценке топ-менеджера «БашВолготанкера», достигает 20-30%, то есть суда не догружаются в среднем на 800-1000 тонн.

«Эта проблема касается не только Министерства транспорта, она комплексная. В ее решении большую роль будет играть Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации, которая вправе поднимать такие вопросы на правительственном уровне», — сказал В. Пелевин.

Назначен
новый
министр
транспорта



Министром транспорта назначен Максим Соколов, который ранее занимал пост директора департамента инфраструктуры и промышленности правительства РФ.

Максим Соколов родился 29 сентября 1968 года в Ленинграде. В 1991 году закончил экономический факультет Санкт-Петербургского государственного университета. С 2004 года по октябрь 2009 г. являлся председателем Комитета по инвестициям и стратегическим проектам. С октября 2009 года — член правительства Санкт-Петербурга, председатель Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли.

Вступив в должность, новый министр заявил, что своей главной задачей на посту главы Минтранса он считает обеспечение дальнейшего комплексного и системного развития транспортной инфраструктуры.

«Это, прежде всего, модернизация и развитие транспортной инфраструктуры на инновационной основе, уменьшение роли государства в деятельности транспортных компаний, формирование новых механизмов финансирования отрасли», заявил М. Соколов. По словам министра, безусловным приоритетом останется вопрос повышения уровня доступности транспортных услуг для населения.

Соколов добавил, что необходимо поднять транспортное образование на новый качественный уровень. Время требует специалистов высочайшей квалификации по абсолютно новым направлениям: государственно-частное партнерство, транспортная безопасность, инновационное развитие отрасли.

«Бахтияр Вахабзаде» спущен на воду

Шестой танкер проекта RST22M «Бахтияр Вахабзаде» спущен на воду на верфи Бешикташ (Турция). Судно построено для Группы компаний «Палмали». Танкеру присвоено имя выдающегося азербайджанского поэта второй половины XX века.

Ранее планировалось, что верфь построит 10 судов данного проекта, однако в мае 2012 года ГК «Палмали» увеличила заказ танкеров до 15. Все суда должны быть поставлены заказчику к концу 2013 года.

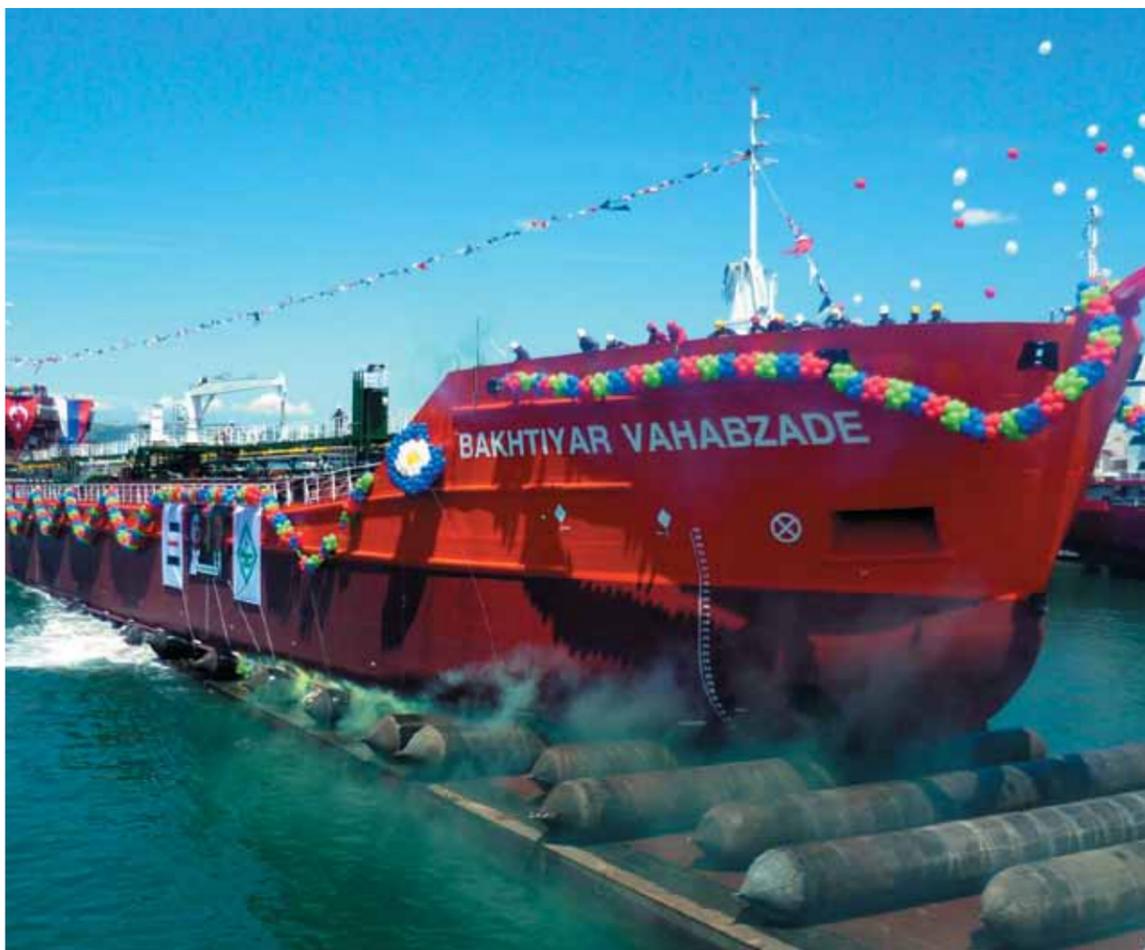
Танкеры данного проекта используются для смешанных «река-море» перевозок сырой

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

Отличительной особенностью судов проектов RST22M, RST22 и 005RST01 является ис-

пользование в качестве единых средств движения и управления полноповоротных винторулевых колонок, применение погружных насосов, полное отсутствие набора в грузовых танках, развитый тронк.

Суда относятся к танкерам класса «Волго-Дон макс». (Дедвейт в реке — 4611 тонн. Дедвейт в море — 7084 тонны).



ПРОДАЕТСЯ ТАНКЕР

ООО «Газпром трансгаз Югорск» выставил на продажу танкер для перевозки нефтепродуктов «Югра-8». Судно проекта № 14891, построенное в 2006 году в Ярославле, в настоящий момент находится в порту Игрим (Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ — Югра, Березовский район).



Все переговоры об участии в торгах проводит компания «Ассет Менеджмент», которая сообщила следующие сведения о танкере.

Идентификационный номер судна ОИ-23-571, тип и назначение: самоходное нефтеналивное, класс судна — *О 2,0 А. Материал корпуса — сталь. Главные машины — 2 двигателя 6 ЧНСП 18/22-315-3 общей мощностью 630 л.с.

Габаритные размеры судна: длина 71,9 м, ширина 10,6 м, осадка в полном грузу 2,2 м, осадка порожним 2,1 м, наибольшая высота с надстройками 9,9 м, установленная грузоподъемность 725 тонн, пассажироместимость: нет (чел.), водоизмещение полное — 1373 тонны, скорость с полным грузом — 17,5 км/ч.

Судно оснащено: УКВ-р/станцией «Радиома-300» (2 ед.), УКВ-р/станцией ТW-80 (2 ед.), КВ-р/станцией ICOMIC-78, РАС (локатором) FurunoFR-7062/2 и эхолотом FurunoFE-700.

Порт приписки: г. Омск.

За более детальной информацией следует обращаться в ООО «Ассет Менеджмент». (Контактное лицо: Данильченко Наталья Владимировна) Тел.: (495) 954-18-03; (495) 221-65-52. Факс: (495) 958-39-66, E-mail: nataly@npg.ru. Организатор торгов находится по адресу 115191, Москва, Духовской пер., д. 14, к. 37.

Генеральный секретарь ИМО посетил Россию

Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) Койджи Секимидзу по приглашению Министерства транспорта посетил Россию с официальным визитом, рассказав об ограничении содержания серы в бункерном топливе, проблемах пиратства, представительстве России в Организации, Полярном кодексе и других актуальных вопросах судоходной отрасли.



Визит высокопоставленного гостя прошел в морской столице Балтики — Санкт-Петербурге. Глава ИМО произвел символический полуденный выстрел из пушки Петропавловской крепости, нанес визит в Российский международный регистр судоходства и принял участие в 65-й сессии Совета Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), где в 2012 году председательствует Российский морской регистр судоходства.

В ходе визита российская сторона обсудила с г-ном Секимидзу работу по подготовке Полярного кодекса, который напрямую затрагивает национальные интересы России в связи с развитием судоходства по Северному морскому пути. Как рассказал журналистам в ходе брифинга Койджи Секимидзу, принятие Полярного кодекса ожидается в ближайшие годы. Кодекс будет содержать технические требования к судам, работающим в ледовых условиях. В настоящее время существуют лишь рекомендации к характеристикам судов, которые не носят обязательного характера. При этом Конвенции SOLAS (по охране человеческой жизни на море) и MARPOL (по предотвращению загрязнения окружающей среды судами) остаются глобальными и универсальными — они распространяются, в том числе на моря, покрытые льдами. Поэтому каких-то дополнительных международных Конвенций, которые устанавливали бы особые правила судоходства в полярных условиях, отличные от требований вышеуказанных конвенций, принимать не планируется.

Другой вопрос, затрагивающий национальные интересы России как морской державы, состоит в ее представительстве в Секретариате ИМО. Россия по понятным причинам стремится увеличить количество своих экспертов в Секретариате. Как прокомментировал Койджи Секимидзу, ИМО является маленькой по количеству сотрудников организацией в системе ООН, в которой работает всего около 300 человек, из которых 120 — морские эксперты. При этом от России в Секретариате работает 7 экспертов, 2 из них — в статусе старших экспертов. Между тем, членами Организации является 170 государств, и каждое стремится увеличить свое представительство. В связи с этим, ге-

неральному секретарю сложно удовлетворить пожелания всех государств, желающих направить своих представителей для работы в ИМО. В то же время Койджи Секимидзу пообещал, что будет стремиться к увеличению количества российских специалистов, работающих в Организации.

«Россия обеспечивает серьезное представительство в ИМО, но я надеюсь, что вы понимаете, как сложно удовлетворить пожелания всех участников организации. Русский язык является официальным языком ООН, а Россия — очень важной морской державой. Поэтому в будущем мы планируем привлечь для работы в организации больше представителей России», — пояснил Койджи Секимидзу.

Важной проблемой, волнующей судоходную отрасль, является ужесточение требований к содержанию серы в бункерном топливе. Напомним, что с 1 января 2015 года в зонах особого контроля выбросов серы (ЕСА), в число которых входит Балтийское море, уровень содержания серы в бункерном топливе снизится до 0,1%. Это приведет к необходимости поиска альтернатив привычным видам топлива, которое станет более дорогим. В судоходной отрасли опасаются, что это может привести к снижению конкурентоспособности морского транспорта. Как прокомментировал эти опасения Койджи Секимидзу, снижения объемов морских перевозок все же не произойдет. Более того, генеральный секретарь ИМО прогнозирует их удвоение в перспективе ближайших 40 лет (в предыдущие 40 лет, по данным ИМО, показатель вырос в 4 раза).

Глава ИМО также отметил, что Организация рассматривает новые меры для снижения вредного воздействия на окружающую среду от морского транспорта.

Наконец, затрагивая тему борьбы с пиратством, генсек ИМО отметил, что необходимо принятие международного регламента, который бы регулировал правила поведения вооруженной охраны на судах. Недавно Комитет по безопасности на море (Maritime Safety Committee) Международной морской организации принял временное руководство, регулирующее пребывание вооруженной охраны на судне. Было принято принципиальное решение, что за применение оружия такой охраной несет ответственность капитан судна.

В целом можно отметить, что сам по себе визит главы ИМО в Россию показателен — это означает, что голос страны при разработке международного морского законодательства, напрямую затрагивающего российские национальные интересы, не остается не услышанным.



Пассажирам — красивая жизнь



ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» — пока единственный судостроительный завод России, развернувший серийное строительство скоростных пассажирских судов нового поколения. В конце мая на предприятии состоялся спуск на воду скоростного пассажирского теплохода проекта А145. Это второе судно из серии инновационных скоростных морских пассажирских судов.

В торжествах по случаю спуска на воду судна приняли участие делегация Архангельской области во главе с заместителем губернатора области по инфраструктурному развитию Алексеем Алсуфьевым

и главой Минпромторга Архангельской области Андреем Шестаковым. Стоит отметить, что делегация Архангельской области заинтересована в покупке у завода двух судов проекта А145.

С приветственным словом к собравшимся обратился генеральный директор завода Ренат Мистахов, который отметил, что пассажирский теплоход хорошо зарекомендовал себя на ходовых испытаниях.

Директор Департамента внешних связей Президента Республики Татарстан — помощник Президента Республики Татарстан по международным вопросам Искандер Муфлиханов напомнил, что головное судно проекта было представлено на X юбилейном международном инвестиционном форуме в Сочи в сентябре прошлого года: «Тогда первый образец судна вызвал огромный интерес как со стороны федерального руководства и глав регионов России, так и представителей зарубежных делегаций». Муфлиханов подчеркнул, что с началом строительства проекта А145 началась новая эпоха для судостроительства в России, поскольку за последние 25–30 лет судов класса «река-море» не строилось.

Теплоход проекта А145 рассчитан на перевозку 150 пассажиров на скорости около 40 узлов

(74 км/ч). При этом на ходовых испытаниях, правда при меньшей загрузке, удалось развить скорость 44 узла. Теплоход оснащен спутниковым телевидением, видео- и аудиооборудованием, кондиционером. На заводе надеются, что А145 с компьютерным управлением сменит морально и физически устаревшие «Кометы», «Восходы» и «Метеоры». Для создания этого проекта была привлечена Санкт-Петербургская компания «Агат Дизайн Бюро». Суда проекта А145 строятся под наблюдением классификационного общества «Bureau Veritas».

• ОАО «Зеленодольский завод имени Горького» специализируется на строительстве военных кораблей и пассажирских скоростных судов. Управляет предприятием ООО «Холдинговая компания «Ак Барс».



Новое в законодательстве

ВВП РФ ОТКРЫТЫ ДЛЯ ПРОГУЛОЧНЫХ ИНОСТРАННЫХ СУДОВ

Внутренние водные пути Российской Федерации с 25 мая 2012 года открыты для плавания спортивных судов, прогулочных судов и судов, осуществляющих плавание в целях туризма, под флагами иностранных государств.

ВВП открыты постановлением правительства Российской Федерации № 472 от 12 мая 2012 года «Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств».

Распоряжением правительства Российской Федерации № 734-р от 5 мая 2012 года утверждены перечень портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств, и перечень внутренних водных путей Российской Федерации, по которым разрешено плавание таких судов.

КОМИТЕТ ИМО ПРИНЯЛ РЕЗОЛЮЦИЮ MSC.336 (90) О ПРИНЯТИИ МЕР ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ

Комитет по безопасности на море (КБМ) Международной морской организации (ИМО) принял Резолюцию MSC.336 (90) о принятии мер по повышению безопасности пассажирских судов.

Резолюция предписывает государствам рекомендовать судоходным компаниям, эксплуатирующим пассажирские

суда, срочно и с максимальной эффективностью провести анализ действующих мер по безопасности, принимая во внимание рекомендованный список временных мер, приведенный в утвержденном Комитетом Циркуляре MSC.1/Circ.1446.

РОССИЯ РАТИФИЦИРОВАЛА КОНВЕНЦИЮ 2006 ГОДА О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ

Федеральный закон «О ратификации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве» подписан Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным.

Законом предусматривается ратификация Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, принятой на 94-й сессии Генеральной конференции Международной организации труда в Женеве 23 февраля 2006 года.

Документ объединяет современные нормы существующих конвенций и рекомендаций о труде в морском судоходстве, а также основополагающие принципы, содержащиеся в других международных конвенциях о труде.

Конвенция в целом соответствует законодательству Российской Федерации. Вместе с тем отдельные ее положения, касающиеся репатриации, найма, трудоустройства и охраны труда моряков, их медико-социального обеспечения, питания и социально-бытового обслуживания, потребуют принятия нормативных правовых актов или внесения изменений в отдельные законодательные и иные нормативные правовые акты.

Документ вступает в силу через 12 месяцев после

даты регистрации документов о ратификации не менее 30 государств. В настоящий момент Конвенцию ратифицировали 27 стран.

ВСТУПИЛО В СИЛУ ПОЛОЖЕНИЕ О РЕЖИМЕ РАБОТЫ И ОТДЫХА МОРСКИХ ЛОЦМАНОВ

Данный документ, разработанный и изданный в соответствии со статьей 329 Трудового кодекса Российской Федерации, устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха морских лоцманов, имеющих выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах, и кандидатов в морские лоцманы.

Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, установленные Положением, являются обязательными при разработке правил внутреннего трудового распорядка и составлении графиков работы (сменности) лоцманов для всех юридических лиц независимо от организационно-правовой формы и формы собственности и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих лоцманскую проводку судов.

В настоящее время ФГУП «Росморпорт» оказывает лоцманские услуги в 44 морских портах России. Общая численность работников лоцманских подразделений филиалов предприятия превышает 600 человек. В 2011 году лоцманские службы ФГУП «Росморпорт» выполнили свыше 102 тыс. лоцманских проводок.

Патрульные и полицейские катера «Озерной Верфи»

ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf, г. Шлиссельбург, Ленинградская область) завершило строительство 5-го и 6-го судов серии из девяти поисково-спасательных и патрульных катеров собственного проекта (№ 13), строящихся по государственному заказу.

На выставке МЧС России «Комплексная безопасность», которая прошла в конце мая в ВВЦ в Москве, верфь продемонстрировала многофункциональный поисково-спасательный катер «РЧС 00-01», 5-й по счету. Этот катер уже передан заказчику — Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) МЧС г. Москвы.

6-й катер («Патрульный-10») также был спущен на воду в мае и отправлен в адрес Северо-Восточного управления Госморречнадзора в г. Усть-Кут для передачи заказчику.

В июле-августе 2012 г. запланирован спуск на воду следующих двух катеров данной серии. Один из них предназначен для Дальневосточного управления Госморнадзора, другой — для Восточно-Сибирского управле-



ния государственного речного надзора Ространснадзора.

Одновременно на предприятии работают над заказом для МВД Российской Федерации. В сентябре 2012 года ожидается сдача многофункционального полицейско-

го поисково-спасательного катера, 9-го по счету в данной серии.

Сего передачей верфь завершает обязательства по контрактам с Ространснадзором Минтранса РФ, МЧС России, МВД России. В 2011 году государственным заказчиком «Озерная Верфь» передала 4 катера. Новые суда оснащены всем необходимым оборудованием для выполнения контрольно-надзорных функций.

С целью привлечения новых контрактов верфь постоянно участвует в российских и зарубежных специализированных выставках, отметили на верфи. В период 31 мая — 3 июня 2012 года патрульные катера «Озерной Верфи» были представлены на «Балтийском Морском фестивале» в Санкт-Петербурге. С 1 по 4 июня 2012 года на выставке «Буревестник БОТ Шоу» в Москве была показана моторная яхта «Sigal» длиной 23 метра, построенная на верфи.



О реформе компетентно

На базе Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций прошли краткосрочные курсы повышения квалификации по программе «Реформирование сети государственных учреждений Росморречфлота».

В работе курсов приняли участие 39 человек, представлявшие государственные бассейновые управления водных путей и судоходства и высшие учебные заведения. С приветственным словом к слушателям обратились начальник Управления экономики и финансов Росморречфлота Э. Матко и ректор СПГУВК С. Барышников.

Как рассказали «Водному транспорту» в СПГУВК, в программу обучения вошли несколько важных тем, связанных с организацией бюджетного процесса 2012 года, а также 2013–2015 гг. Особое внимание было уделено вопросам управления имуществом бюджетных учреждений Росморречфлота, особенностям формирования государственных заданий и финансирования по субсидиям. Лекторы рассмотрели практические аспекты реализации федеральных законов № 94-ФЗ и ФЗ-83. Кроме того, в программу вошли занятия, по-

священные расчету нормативных затрат на выполнение работы по содержанию внутренних водных путей РФ, по содержанию судоходных гидротехнических сооружений и другого имущества. Отдельно на курсах изучались вопросы регулирования деятельности, приносящей доход бюджетным учреждениям и порядок оказания бюджетными учреждениями платных услуг.

В работе курсов повышения квалификации приняли участие руководители и специалисты Росморречфлота, а также ведущие специалисты и эксперты Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций, Центра прикладных правовых разработок НИУ «Высшая школа экономики», Учебного центра по ресурсному обеспечению управления государственными и муниципальными заказами НИУ «Высшая школа экономики», Санкт-Петербургского государственного инженерно-экономического университета.

Реально, виртуально, актуально

«Современные тенденции и перспективы развития водного транспорта России» — так называется III межвузовская научно-практическая конференция студентов и аспирантов, которая в середине мая прошла в Санкт-Петербургском государственном университете водных коммуникаций.

В мероприятии приняли участие более 100 человек из отечественных вузов водного транспорта, в том числе: ВГАВТ, ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова, МГУ им. адм. Г.И. Невельского, МГАВТ, НГАВТ, СПбГМТУ. На конференции были представлены научные доклады и разработки, посвященные таким актуальным направлениям, как водные пути и гидротехнические сооружения, портовая техника и электромеханика, судостроение и судоремонт, судовождение, навигация и связь на водном транспорте, природоохранная деятельность на водном транспорте, информационные системы и технологии на водном транспорте, экономика и управление на водном транспорте, гуманитарные, социальные и правовые проблемы водного транспорта.

Пленарное заседание кон-

RST27 — хит весны 2012

Танкеры проекта RST27 минувшей весной стали настоящими звездами в отраслевых СМИ, пишущих о судостроении. Едва ли не каждую неделю корабельные спустили на воду, отправляли на швартовые испытания или сдавали заказчику суда этого популярного проекта.

Напомним, что танкеры проекта RST27 имеют усиленную речную функцию, увеличенный на 732 тонны дедвейт в реке (если сравнивать с «Армадами») при повышенной прочности корпуса (морской класс R2 или II район — по старой классификации РС). Обводы судна нового проекта являются продуктом научно-исследовательской работы, выполненной Морским Инженерным Бюро совместно с компанией Digital Marine Technology в 2010 году, и создавались с использованием методов вычислительной гидромеханики (CFD моделирования).

Танкеры для судоходной компании «В.Ф. Танкер» строятся на разных предприятиях — на за-

воде «Красное Сормово» должно быть построено 10 танкеров проекта. 15 аналогичных судов строит «Окская судовой верфь» в Навашино и 3 судна — «Херсонский судостроительный завод».

В мае «Красное Сормово», сдав в эксплуатацию третий и второй танкеры серии «ВФ Танкер-2» и «ВФ Танкер-3», приступило к швартовым испытаниям четвертого танкера данного проекта — судна «В.Ф. Танкер-4». Параллельно ведется строительство «В.Ф. Танкер-5», который будет спущен на воду 15 июня. Ожидается, что завод сдаст всю серию в 2012 году.

В июне «Окская судовой верфь» спустила на воду второй танкер, получивший название «В.Ф. Танкер-12».

Серия в работе

Волжское пароходство приняло в эксплуатацию теплоходы «Капитан Шумилов» и «Капитан Канатов» — последние в серии из 10 сухогрузов проекта RSD44, построенных на Окской судовой верфи (Навашино, Нижегородская область).

Таким образом, первая серия грузовых судов, построенная на российских верфях за последние 25 лет, в мае была полностью введена в эксплуатацию.

В порту Соликамск теплоходы приняли на борт 10 тыс. тонн минеральных удобрений и отправились в рейс в порт Кавказ.

Теплоходы проекта RSD44 построены согласно программе реновации флота международной транспортной группы UCL Holding, в рамках которой до 2015 года планируется постро-

ить 60 судов (сухогрузов и танкеров) по пяти разным проектам. Общая стоимость строительства 10 судов проекта RSD44 составляет 4,72 млрд рублей.

Теплоходы носят имена капитанов-речников Волжского пароходства, героев Сталинградской битвы: «Капитан Рузманкин», «Капитан Загрядцев», «Капитан Краснов», «Капитан Гудович», «Капитан Сергеев», «Капитан Кадомцев», «Капитан Афанасьев», «Капитан Юров», «Капитан Шумилов» и «Капитан Канатов».

порта России», которую организовали Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций, Волжская государственная академия водного транспорта и Московская государственная академия водного транспорта. Во время сеанса видеосвязи было представлено 18 докладов аспирантов и студентов в области развития внутреннего водного транспорта России, обеспечения безопасности судоходства и внедрения инновационных технологий на водном транспорте.

От СПГУВК с докладами выступили аспиранты Татьяна Нычик, Дарья Филиппова, Андрей Белоусов и студент V курса факультета информационных технологий стажер-аспирант Валерий Мальцев. Доклад Т. Нычик «Мероприятия и программные решения по улучшению технического состояния судоходных шлюзов» был отмечен дипломом третьей степени как один из наиболее интересных. Тезисы докладов участников будут опубликованы в сборнике трудов 14-го Международного научно-промышленного форума «Великие реки (экологическая, гидрометеорологическая, энергетическая безопасность)».

ференции было приурочено к открытию конференц-зала «Форум». С приветственным словом к участникам выступил ректор Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций С. Барышников, доклад на тему «Стратегические направления развития внутреннего водного транспорта России» представила проректор по научной работе СПГУВК профессор Т. Пантина.

При подготовке конференции студенты и аспиранты проявили высокую научную активность, представив интересные доклады. Более 100 статей студентов и аспирантов опубликованы в сборнике трудов конференции по направлениям.

Участники III конференции стали слушателями первой научно-практической online-конференции вузов водного транспорта «Актуальные проблемы развития водного транс-

«Люди, помните «Ижору!»»

В СПГУВК состоялся показ документального фильма «Люди, помните «Ижору!», созданного режиссером А. Сорокиным. Этот фильм о малоизвестном и, на первый взгляд, незначительном эпизоде войны — гибели корабля «Ижора». Однако авторы провели огромную научно-исследовательскую работу, собирая по крупицам бесценный материал: документы, справки, воспоминания ветеранов, которые свидетельствуют, что эти трагические события значительно повлияли на исход войны.



1 октября 1941 года на Московской трехсторонней конференции (Великобритания, США, Советский Союз) было подписано соглашение о взаимных поставках военно-стратегических и сырьевых материалов, известное как Первый (Московский) протокол. Согласно решению транспортной и военно-морской комиссий, СССР должен был получать ежемесячно около 500 тысяч тонн грузов, для чего требовалось, как минимум, сто транспортных судов. США фактически отказались участвовать в перевозках, ссылаясь на закон о нейтралитете. Советский Союз, исходя из возможностей тоннажа, мог перевезти не более четвертой части. Поэтому оставшиеся 3/4 груза ложились на Великобританию. Одним из основных препятствий для осуществления регулярных поставок была их транспортировка. Существовало три основных маршрута доставки ленд-лизовских грузов в СССР: северный, тихоокеанский и трансиранский. Самым коротким (2000 миль) и удобным был северный маршрут: через Великобританию и Исландию в порты Архангельск и Мурманск. Суда проходили это расстояние за 10–12 суток, двигаясь по узкой трассе шириной до 200 миль.

Из воспоминаний профессора А. Л. Лившица: «Я встречал и провожал почти все конвои,



в том числе и «QR-8» и «PQ-12». За организацию союзных конвоев и их непосредственное охранение на всем переходе от портов Англии до меридиана 20 градусов восточной долготы отвечало британское адмиралтейство, а Северный флот в своей зоне усиливал корабельный эскорт, обеспечивал прикрытие авиацией базам, проводил разведку и траление. До конца 1942 года конвои, шедшие в СССР, обозначались индексом «PQ», а выходившие из советских северных портов — «QR». Затем, вплоть до конца войны, эти конвои, для повышения секретности, имели соответственно индексы «JW» и «RA» и носили порядковые номера, начиная с 51».

После активизации полярных или, как их называли, русских конвоев в Арктике Гитлер решил пересмотреть своё отношение к арктическому пути. Артерия, которая связывала два континента, была тогда жизненно необходима СССР. В частной беседе, в начале 1942 года, фюрер называет северный регион «зоной судьбы». Рост военных поставок через северные порты России являлся для Германии крайне негативным фактором. В этих условиях германское командование распорядилось усилить сотрудничество Люфтваффе и Кригсмарине, в результате, все самые крупные корабли, подводные и воздушные флотилии были сконцентрированы в Норвегии. 16 января 1942 года в Трондхейм прибыл самый крупный корабль Германии — линкор «Тирпиц».

Первая крупная противоконвойная операция, которую предприняло германское командование, предполагала нанесение удара эскадры во главе с линкором «Тирпиц» в месте встречи двух конвоев: «PQ-12» и «QR-8». Эта операция проходила под кодовым названием «Шпортпаласт» («Стадион»).

В этом же году к берегам Британии из Архангельского порта ушло 45 транспортов со 136 тысячами тонн леса, руды и химикатов.

В первых же конвоях стали участвовать советские суда. Экипажи транспортных судов вступали в бой с кораблями и подводками врага, отражали атаки самолетов, боролись за спасение судна и груза. При отражении воздушных атак пускались в ход даже орудия транспортируемых танков, а для устрашения противника на палубу устанавливали деревянные макеты пушек и зениток.

В январе 1942 года Мурманский порт принял еще два каравана, в их составе были суда Мурманского пароходства «Старый большевик» и «Ижора». Пароход «Ижора» в основном использовался как лесовоз. Груз — доски. Паровая машина старая, необходим был ремонт, но мешала война. «Ижора» 1 марта вышла из Мурманска в составе каравана «QR-8» отправившись на Запад, в Англию.

За время войны в Советский Союз был проведен 41 конвой. Из 540 судов потеряно 100. 82 английских и американских, 9 советских и 9 других стран. ВМФ СССР потерял 2 эсминца и 20 подводных лодок. ВМС Великобритании — 2 крейсера и 1 подводную лодку. Северными конвоями в Советский Союз было доставлено: 22 195 самолетов, 12 990 танков, более 500 000 автомашин, 5000 орудий.

Из воспоминаний К. М. Сергеева, ветерана Великой Отечественной войны, капитана I ранга: «Риск для кораблей, идущих северным путем, возрастал с каждым днем. Атаки неприятеля усугубляли шторма и туманы. В ожесточенных битвах погибли сотни людей. Баренцево море — холодное и бурное, тяжёлое и опасное для мореплавания. Самое коварное, с внезапной сменой снежных зарядов, туманами и дождями, с огромной силой частыми штормами и быстринами, непредсказуемыми течениями, с жестокими морозами ниже 30 градусов и холодным летом».

Был в военное время жестокий, но беспрекословно выполняемый закон: если кто-либо, по случайности, падал за борт, конвой не останавливался. Человека, лавируя, но не нарушая построенного ордера, вылавливали из воды проходящие мимо суда, если это не получалось, несчастный

оставался за кормой на произвол судьбы. Так же обходились и с судами, по тем или иным причинам не выдерживающим крейсерской скорости конвоя...

Капитан «Ижоры» Василий Белов, видя эсминцы, а затем и громаду «Тирпица», принял решение — радировал об эскадре, оповестить конвой об опасности, сорвать внезапное нападение на конвои «PQ-12» и «QR-8», дать возможность конвою принять меры по уклонению от удара.

Понимая последствия своих поступков в военное время, «Ижора» сообщает, что она обстреляна, и фиксирует своё точное местоположение. Эта радиограмма, посланная радистом Николаем Гусаровым, была принята английским адмиралтейством, и конвоем. В ту же минуту она была перехвачена и на линкоре «Тирпиц».

Артиллерийский расчёт «Ижоры» готовит 37 миллиметровое орудие к стрельбе, готовятся два её пулемёта. Остальная команда спускает плоты, шлюпку и катер на воду. Артиллеристы немецких эсминцев получают приказ на открытие огня. Эсминец «Инн» всей артиллерией открывает огонь по «Ижоре». С первых же выстрелов разносится в щепки радиорубка транспорта.

Транспорт потерял способность к движению, но остаётся на плаву. Пожар охватил почти все палубные надстройки, перекинулся на груз.

После просмотра фильма, общаясь со студентами, А. И. Сорокин рассказал о работе над фильмом, об уникальном историческом материале, предоставленном ему ветеранами северных конвоев и немецким историком — любителем Н. Клапдором, отец которого стал свидетелем последнего боя «Ижоры». Фильм об «Ижоре» — это дань глубокого уважения героям Вели-

кой гражданской эскадры «Ижоры», как говорится в официальных информационных источниках, «оказал сопротивление всеми возможными средствами», выбор которых, к сожалению, был невелик.

Команда пыталась спастись на плавсредствах. По воспоминаниям немецких моряков, шлюпка, в которой находилось несколько человек, начала спускаться, но сорвалась, и все, упав в воду, утонули.

Немцы ничего не понимали: «Ижора», как заговорённая, долго продолжала оставаться на плаву, пока не была потоплена шквальным огнём неприятеля.

Основная часть команды погибла мучительной смертью: обожжённые паром и в огне; другая — под градом снарядов и в холодной воде. Чудом удалось спастись только старшему помощнику капитана Николаю Адаеву, который погиб в фашистском концлагере.

Ю. Е. Александров, президент РОО «Полярный конвой», писал: «Подвиг «Ижоры», погибшей, но не сдавшейся врагу, не был напрасным. Ее радиосигнал был принят конвоем «PQ-12», что помогло ему избежать встречи с линкором «Тирпиц» и спасло конвой от разгрома. Он доставил самую крупную партию стратегических грузов, полученную СССР в одном караване: 200 самолетов, 160 танков и 180 бронемашин, 24 пушки, сотни грузовиков, станков, тысячи тонн оборудования, сырья и продовольствия. Эти грузы в основном использовались в Сталинградской битве.

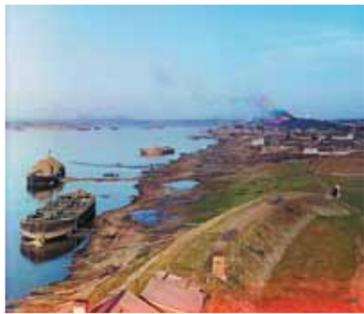
кой Отечественной войны. На вопрос, что он считает важным в жизни, режиссер ответил:

«Существуют определенные жизненные ценности, не подверженные коррозии временем. Это, безусловно, любовь к Родине, патриотизм, порядочность, честность — все то, что, на мой взгляд, формирует любую нацию. Уверен, что любовь и красота спасут мир».



Водный транспорт в процессе становления городов российских

К концу XVIII столетия водный транспорт стал основной составной частью российской экономики и имел огромное влияние на развитие транспортно-экономических связей, на рост промышленных и торговых центров страны. Наиболее мощной частью транспортной сети Европейской России являлись водные пути Северо-Запада. На главной транспортной артерии этого региона — Вышневолоцком водном пути — происходила концентрация всех грузопотоков, идущих из внутренних районов по направлению к Петербургу. О том, как развивались события, рассказывает в своем историческом очерке ректор СПГУВК С. Барышников.



Вышневолоцкий водный путь являлся главной магистралью, по которой производился подвоз хлеба на Северо-Запад из губерний Среднего Поволжья, центральной части России и южных районов. Кроме хлебных грузов, шел большой поток различных промышленных товаров, промышленного и сельскохозяйственного сырья. Значительное место в этом грузопотоке занимали товары текстильной промышленности и промыслов: парусина, скобяные изделия, деревянная и глиняная посуда, валяные изделия т. д.

На протяжении второй половины XVIII века грузопотоки по водным магистралям Северо-Запада неуклонно росли и в начале XIX века они ежегодно оценивались в десятки миллионов рублей. Кроме этого водный транспорт стал все шире использоваться для пассажирских перевозок. Из года в год возрастал узаконенный отход крестьян на заработки по билетам и паспортам в отдаленные губернии. Большое число людей ежегодно притягивали стройки Петербурга, заготовка леса, различные промыслы. В основном это совпадало с приходом весны, когда передвижение по сухопутным дорогам становилось затруднительным. Водный транспорт гарантировал относительно дешевое средство передвижения и широко использовался правительством для массовых перевозок. Например, в 1766 году Канцелярией опекунов иностранцев был организован переезд немецких колонистов из Ораниенбаума — Петербурга в Саратов. На Ладожском канале регулярные перевозки были узаконены правительственным



Мария Федоровна

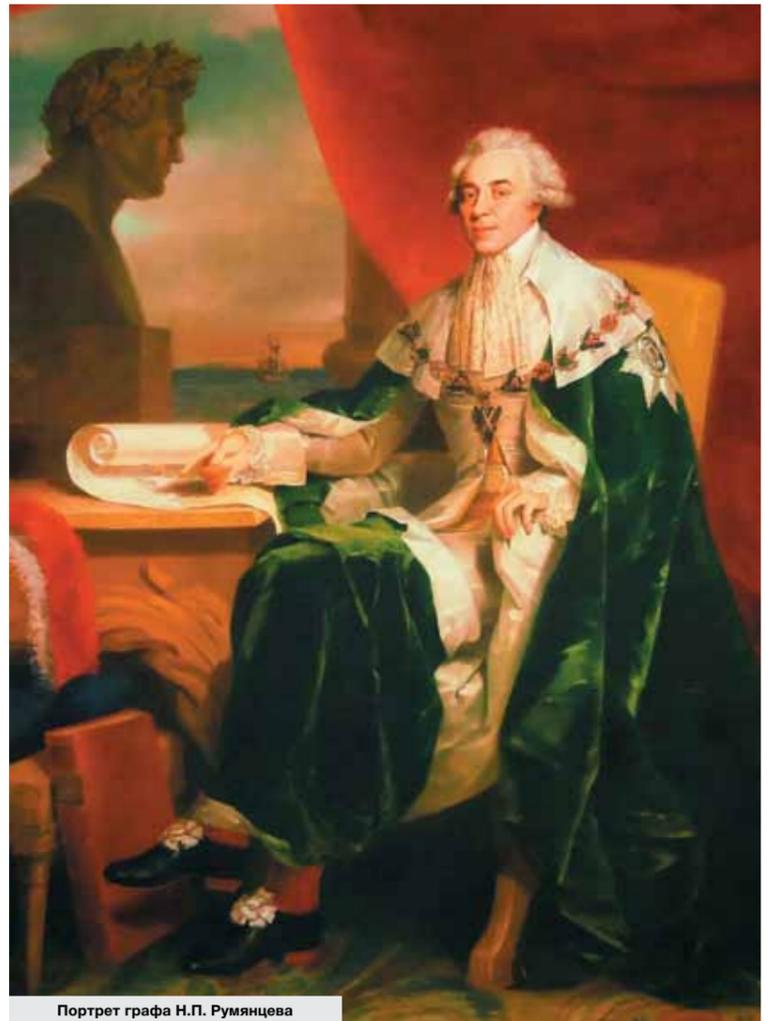
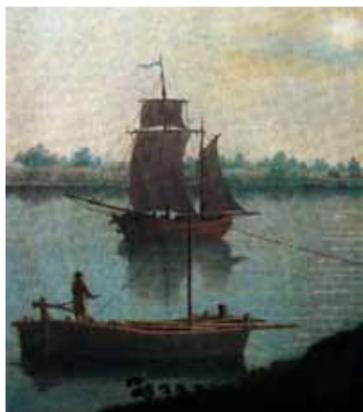
указом в марте 1731 года, когда учредили службу «для развозу пассажиров и почты». Из «Кондиций», разработанных специально для откупщиков, явствует, что перевозки осуществлялись от Шлиссельбурга до Новой Ладоги и обратно в течение всей навигации. В 1807 году была подготовлена инструкция для администрации Ладожского канала по наблюдению за отправлением почтовых и пассажирских лодок между Новой Ладогой и Шлиссельбургом, а также в направлении Санкт-Петербурга.

29 октября 1810 года Высочайше утверждается манифест «Учреждение о судоходстве относительно системы вод реки Волги через Вышневолоцкие каналы до Петербурга», в нем подчеркивалась важность столицы государства с Волгой и прибрежными районами как основными поставщиками продовольствия и сырья, шедшего на экспорт через Петербургский порт. Значение Волжско-Камского бассейна для России трудно переоценить. Волга, являясь самой крупной рекой европейской части России, стала своего рода ее символом. По уточненным сведениям начала 19 века, она имела длину 3350 верст. Пройдя на своем пути через озера Овсели и Стерж и получив первый приток — Селижаровку, Волга в 75 верстах от истока становилась судоходной. Волга стягивала в один узел торговые дороги с Прикаспия, Дона, Нижнего Поволжья, Предуралья, Центральных черноземных губерний, соединяя их с торгово-промышленными центрами Северо-Запада, выводя мощный грузопоток к Балтике. «Основание всея коммерции Российской империи есть Волга...» — так оценивали современники водную магистраль. Среди грузов, проходящих по Волжскому транспортному пути, доминировали в основном хлеб, соль, железо, чугун, лес.

Первое место среди них занимал хлеб. Товарные грузопотоки огромных масштабов обусловили во второй половине XVIII века быстрый рост волжских пристаней и развитие примыкающих к ним населенных пунктов. Самой верхней пристанью на Волге был город Осташков, далее шли Ржев, Зубов, Гжатск. Вне конкуренции были Рыбинск, Тверь, Торжок. Крупнейшей пристанью на средней Волге являлся Нижний Новгород. «Внутренний российский государства порт» — так охарактеризовал город в одном из донесений губернатор А. Ступишин. Один из самых красивых городов России кроме торговли был известен в XVIII веке своими канатными фабриками. Дальше шли Казанская, Саратовская, Дубовская и Астраханская пристани.

Собственные мореходные суда астраханских купцов совершали рейсы к различным иранским портам к восточному берегу Каспия и к Кизляру. Интенсивность функционирования Волжской магистрали во многом зависела от эксплуатации ее самого крупного притока — Камы. В начале 19 века камский грузопоток, формировавшийся на основе производства металлургической и металлообрабатывающей промышленности Урала, достиг огромных размеров, кроме этого по водным путям производилась обширная транспортировка промышленных товаров, различного вида сырья, а так же продовольствия. Огромное влияние оказали водные пути на развитие населенных пунктов Урала. Так, например, город Пермь в ничтожно короткие сроки превратился из поселения при Егшихинском заводе в крупнейший торгово-промышленный город на востоке европейской части России. Такая же судьба была и у многих городов, расположенных вдоль Сухоно-Двинского водного пути, обслуживающего территории европейского Севера России. Такие древние русские города, как Вологда, Великий Устюг во многом обязаны своим развитием выгодному географическому расположению на перекрестке водных и сухопутных дорог. Конечным пунктом пути был Архангельск, где купцы вели бойкую торговлю материалами, представляющими интерес для иноземных предпринимателей. В порту они закупали иностранные товары и вместе с товарами местного производства отправлялись на Ирбитскую ярмарку в Сибирь к Кяхте.

В марте 1800 года Главному директору водяных коммуникаций подчинили «Экспедицию устройства дорог в государстве», возглавляемую Н. П. Румянцевым, а с 1802 года он стал еще и Министром коммерции. Румянецев считал необходимым для благосостояния России «открытие портов на всех морях, омывающих империю, и соединение их между собой внутренней связью» — прежде всего системой рек и каналов. Почти одновре-



Портрет графа Н. П. Румянцева

менно были начаты строительные работы по сооружению двух водных систем, которые должны были удовлетворить потребность в развитии транспортных путей к Санкт-Петербургу. Обе эти системы, получившие позднее названия Тихвинской и Мариинской, были задуманы еще при Петре I. 1 января 1802 года был утвержден проект сооружения Тихвинской системы. Проектом предусматривалось сооружение 17 шлюзов, 10 полушлюзов и соединительных каналов. В 1805 году были завершены земляные работы и приступили к строительству гидротехнических сооружений. Но вскоре выяснилось, что намеченного урезанным проектом числа шлюзов и полушлюзов недостаточно: требовалось построить дополнительно 7 шлюзов и 51 полушлюз на порожистых и мелководных местах реки Тихвинки. Движение по системе было открыто в 1811 году. Самой удачной и перспективной из трех водных систем стала Мариинская водная система, ее сооружение было начато в 1799 году и стало тяжелым бременем для казны.

Источником дополнительного финансирования был найден благодаря вмешательству императрицы Марии Федоровны (супруги Павла I). Она возглавляла несколько благотворительных фондов, откуда поступали средства на содержание воспитательных домов. Одной из статей дохода являлась монополия на издание игральные карты. Эти деньги в размере 400 тыс. рублей в год Мария Федоровна распорядилась переводить на строительство новой водной системы. 20 января 1799 года император Павел I подписал указ о присвоении новой «водной коммуникации»

названия Мариинская. Это название система сохраняла на протяжении 150 лет. Первоначально предполагалось построить 26 шлюзов, 8 из которых были готовы уже в 1801 году, а так же прорыт соединительный канал. В 1808 году из Ковжи на Вытегру прошло первое судно, имевшее осадку около 1 метра.

Официальное открытие системы для судоходства состоялось в 1810 году, после открытия были сооружены в Шестовской и Белоусовской выстринах реки Вытегры два шлюза, не предусмотренные первоначальным проектом. Всего на системе было 28 шлюзов, имевших 44 камеры. Общая сумма расходов на строительство Мариинской системы с 1798 по 1810 годы составила 2771 рублей. Открытие движения по системе сразу обнаружило ее недостатки, которые устранялись до начала XX века постоянными реконструкциями и строительством новых каналов.



Мария Федоровна



Глубинная проблема и решение

Судоходная компания «Донречфлот» планирует принять участие в финансировании дноуглубительных работ на участке от русла Волги до порта Бузан. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор ОАО «Донречфлот» Василий Филиппович.

Проект соответствующего трехстороннего соглашения между ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство», ОАО «Донречфлот» и ФГУ «Волжское ГБУ» уже подготовлен и ожидает подписания. Согласно документу Волжское ГБУ в навигации 2012–2013 годов обеспечивает гарантированную глубину в размере 370 см на участке водного пути р. Волга 54-й км — судоходная трасса р. Бузан 71,5 км в течение срока действия плавучей обстановки.

Напомним, протяженность водных путей с гарантированными габаритами увеличилась на 14 км за счет эксплуатации участка дельты с 54-го по 71-й км водных путей Волга — Бузан. Гарантированная глубина на этом участке составляет 340 см, а рядом находится участок с глубиной 380 см. На траверзе этого участка находится ООО «Порт Бузан», ведущее отгрузку серы. Глубина 340 см не позволяла судам ходить в полном грузу, в связи с чем судо-

ходные компании несли убытки. Предложение о проведении дноуглубительных работ на данном участке озвучил управляющий директор Волжского пароходства Александр Шишкин на заседании Общественного совета Волжского бассейна под председательством руководителя ФБУ «Волжское ГБУ» Дмитрия Бессмертного. Тогда его предложение было отклонено в связи с высокой стоимостью необходимых путей работ (9,7 млн рублей). Затем предложения АСК по корректировке Программы габаритов и сроков работы водных путей рассматривались на совещании с участием президента Ассоциации судоходных компаний А. Ю. Клявина, заместителя руководителя федерального агентства Росморречфлот В. Н. Вовка, начальника управления внутреннего водного транспорта агентства Росморречфлот И. Н. Злобина, представителей ряда ГБУ и судовладельцев. Начальник управления Росморречфлота И. Н. Злобин

подтвердил возможность данного проекта с необходимым дополнительным финансированием ФГУ «Волжское ГБУ» в размере около 4 млн рублей.

Финансирование дноуглубительных работ в размере 4 млн рублей готовы обеспечить судоходные компании-пользователи данного участка — ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» и ОАО «Донречфлот». Выплаты компаний, распределенные на две навигации, будут производиться пропорционально числу отправок серы в судах каждого судовладельца в каждом месяце.

«Донречфлот» заинтересован в проведении этих работ, поэтому мы подтвердили свою готовность принять участие в финансировании необходимых расходов. Будет установлен дополнительный ежемесячный сбор, направленный на обеспечение повышенных глубин на реке Бузан», — добавил гендиректор судоходной компании Василий Филиппович.

Порты растут на зерне

Статистика капитаний морских портов

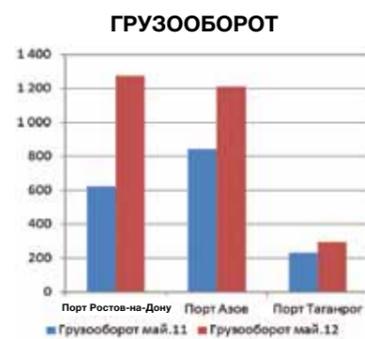
Морские порты Таганрог, Ростов-на-Дону и Азов демонстрируют рост показателей, который во многом связан с экспортом зерновых грузов.

Грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в мае 2012 года вырос на 106% и составил 1 млн 274 тыс. тонн различных грузов. Как сообщили в капитании, в номенклатуре грузов преобладают пшеница, уголь, сера, мазут, металлолом, печное топливо, подсолнечный шрот, цемент, ячмень и нефть.

Вырос и грузооборот порта Ростов: 799 приходов и 818 отходов в мае 2012 года против 587 приходов и 591 отхода судов годом ранее.

«Увеличение грузооборота связано с отсутствием зернового эмбарго и с увеличением судозаходов почти на 40% как с моря, так и с ВВП, — пояснил капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко. — Рост грузооборота также связан с отсутствием зернового эмбарго, а кроме того, с началом оформления приходов и отходов для судов внутреннего плавания».

Рост общего грузооборота морского порта Азов составил 44%: 1 млн 208 тыс. тонн в мае 2012 года против 840 тыс. тонн год назад. Впечатляющий рост продемонстрировал экспорт (+113%): на вывоз за границу было



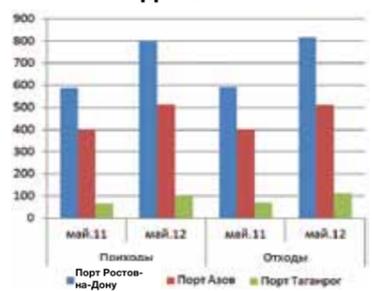
отправлено 450 тыс. тонн грузов. Импорт в мае 2012 года составил 120 тыс. тонн, что на 51% больше аналогичного прошлого года. Транзит увеличился на 17% и составил 638 тыс. тонн грузов.

Капитания порта Азов зарегистрировала 514 приходов и 512 отходов судов за отчетный период. Для сравнения было зарегистрировано 399 приходов и 402 отхода в мае 2011 года.

«Увеличение грузооборота и грузооборота связано с экспортом зерновых, а также с уменьшением времени обработки судов стивидорными компаниями и государственными контрольными органами», — пояснил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

Общий грузооборот морского порта Таганрог в мае 2012 года продемонстрировал рост на 27% по сравнению с аналогичным показателем годом ранее и составил 294 тыс. тонн различных грузов. Судоборот также вырос: за отчетный период администрация порта зарегистрировала 105 приходов и 112 отходов судов против 67 приходов и 70 отходов в мае 2011 года.

СУДОБОРОТ



Смена капитанов

Новые назначения в ФГУ «Администрация морского порта Таганрог»

Изменения произошли в руководящем составе ФГУ «Администрация морского порта Таганрог».

Приказом руководителя Росморречфлота А. Давыденко с 5 мая 2012 г. на должность капитана морского порта Таганрог назначен Александр Даниленко, ранее занимавший должность 1-го заместителя капитана морского порта Таганрог по безопасности мореплавания.

Капитаном морского порта Ростов-на-Дону с 5 июня 2012 г. назначен Павел Захарченко. Перед этим П. Захарченко работал в ФГУ «Администрация морского порта Новороссийск» в должности 1-го заместителя капитана морского порта Новороссийск по безопасности мореплавания.

Дорогие речники и моряки Азово-Донского бассейна!

Сердечно поздравляем вас с профессиональным праздником — Днем работников морского и речного флота.

Ваша работа — это каждодневный тяжелый труд на благо транспортной отрасли и родной страны. Примите слова искренней благодарности за профессионализм в работе на флоте и обеспечении на берегу, за верность делу, выдержку и сохранение флотских традиций.

Искренне желаем крепкого здоровья, терпения, благополучия и счастья вам и вашим близким. Пусть удача и профессионализм будут вашими верными помощниками в достижении поставленных целей!

Редакция газеты «Водный транспорт Дон»

Показатели растут

Грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донское ГБУВПС» в мае 2012 года вырос на 21% по сравнению с аналогичным показателем мая прошлого года и составил 1 млн 777 тыс. тонн различных грузов, сообщается на сайте управления.

Общий грузооборот за два месяца

(апрель и май) навигации-2012 составляет 2 млн 382 тыс. тонн грузов, что на 12% выше соответствующего показателя прошлого года. В номенклатуре обрабатываемых грузов преобладают мазут (22,9%), сера (20,5%), вакуумный газойль (19,2%), щебень (8,9%), дизельное топливо (4,6%), ячмень (3,4%) и пшеница (3,4%).



Эффективный рейд



– Андрей Николаевич, вы принимали участие в разработке схемы перевалки грузов на рейде порта Кавказ. Расскажите, почему эффективна такая схема?

– Прежде всего, данная схема работы экономически эффективна для клиентов. Таким образом мы решаем вопрос конкуренции с портами Украины. Мы предполагаем или уже осуществляем перевалку таких грузов, как сера, зерно, уголь, минеральные удобрения, на рейде порта Кавказ. Большая часть данных грузов, кроме зерна, всегда шла через порты Украины. Тем не менее экономика показывает, что организация рейдовой перевалки в порту Кавказ имеет ценовое преимущество и позволяет конкурировать с глубоководными портами Украины. С одной стороны, осадки на рейде порта Кавказ позволяют заходить судам такого же класса, что и в Украинских портах, с другой стороны, величина железнодорожного тарифа до портов Украины и стоимость одного судозахода в эти порты делают рейдовую перевалку более привлекательной для клиентов.

«Азово-Донское пароходство» в апреле 2012 года приступило к перевалке угля на рейде порта Кавказ, одновременно наращивая собственные стивидорные мощности. О новых направлениях стивидорной деятельности АДП, векторах развития Ростовского универсального порта (РУП, входит в АДП) корреспонденту «Водного транспорта» рассказал генеральный директор РУП Андрей Лещенко.

– Кроме перевалки минеральных грузов и серы, в этом году пароходство приступило к перевалке угля. Будет ли расширена номенклатура переваливаемых на рейде грузов? Какие перспективы могут быть у этого направления?

– В апреле были запущены пилотные проекты по перевалке угля, мы планируем увеличить объемы перевалки этого груза. В Ростовский универсальный порт уже подходят под погрузку суда, которые дальше последуют на рейд порта Кавказ для выгрузки на большое судно. Кроме того, мы активно работаем с грузопотоком зерна. В преддверии зернового сезона ведутся переговоры с крупными зернотрейдерами по перевозке и рейдовой перевалке зерна. Это, наверное, основные грузопотоки, которые в этом году будут обрабатываться.

– Возможен ли запуск перевалки грузов на рейдах других портов? Может ли рейдовый накопитель быть установлен на украинской стороне Керченского пролива?

– Пока мы не ведем разговор о перевалке на рейде других портов. Рейд порта Кавказ может рассматриваться как внешний рейд для любого порта Азовского моря. На украинской стороне это может быть Мариуполь или Бердянск, в России — Темрюк, Ейск, Таганрог, Ростов, Азов.

Что касается Керченской стороны, перевалка на рейде порта Керчь не дает экономических преимуществ и не позволяет конкурировать с глубоководными портами Украины. Сво-

ей деятельности мы пока там не планируем. Мы больше ориентируемся на комплексную логистику собственного флота, собственных портов и их загрузку. Те грузы, которые зарождаются у нас здесь, в портах, экономически выгоднее для наших клиентов переваливать через порт Кавказ.

– Давайте поговорим о Ростовском универсальном порте. РУП является единственной площадкой для работы с негабаритными грузами в регионе?

– Негабаритные грузы — одно из конкурентных преимуществ нашего порта. Но мы не являемся безусловными монополистами, потому что Азовский порт имеет соответствующие мощности по перевалке и отдельные порты Ростова тоже до определенного веса могут переваливать негабарит, например, задействуя в перевалке два порталных крана. У нас, в Ростовском универсальном порту, есть специализированный кран «Liebherr» грузоподъемностью 86 тонн. Сейчас мы заканчиваем контракт по перевозке негабаритных медицинских модулей. Сотрудничество прошло успешно, поэтому надеемся на дальнейшие заказы в этом направлении.

– Планирует ли порт открытие зернового терминала?

– Да, уже запланированы территории под строительство зернового терминала мощностью до 1 млн тонн в год с двух причалов. В настоящее время предпроектные разработки уже

проведены, то есть возможность определена. Сейчас мы занимаемся поиском финансирования данного проекта. В этом году планируем начать строительство терминала. Ориентировочный срок строительства — примерно 14–18 месяцев, то есть где-то полтора года.

– Существуют ли у порта проблемы с железнодорожными подходами?

– С ростом мощностей порта все больше ощущается узость данного вопроса, железнодорожных мощностей начинает не хватать. Выставочные пути, которые построил порт, являются промежуточным решением данного вопроса. В летний период, период пиковых нагрузок железнодорожного пассажирского транспорта, мы все чаще начинаем ощущать сложности с железной дорогой. Развитие МТЛУ «РУП» в данном направлении нам бы очень помогло. Необходимо еще одна станция — та припортовая станция, которая запланирована для того, чтобы снять эту проблему.

– Администрация РО обещала решить проблемы дорожной инфраструктуры на левом берегу, в частности речь шла о ремонте улицы Луговой и ведущих в порт автодорог в промзоне Заречная. Насколько эта проблема актуальна для вас?

– Да, действительно, автодороги находятся в плохом состоянии. Я знаю точно, что в бюджете города уже запланированы и будут выделяться деньги на расширение и капитальный ремонт

улицы Луговая, а также на строительство рокадной обьездной автодороги, соединяющей западный обьезд и новый мост. При таком комплексном решении, я думаю, проблемы дорожной инфраструктуры на левом берегу практически исчезнут. Почему я говорю практически? Поскольку, наверное, еще необходимо работать индивидуально с каждым предприятием по созданию отстойных пунктов. Развитие зернового бизнеса создает огромные пробки на левом берегу, и мы уже недалеко от тех же проблем, с которыми столкнулся г. Новороссийск в данном плане. Опыт показывает, что отстойные пункты на левом берегу создавать необходимо. Нужны накопители, куда будут заходить зерновозы в ожидании разгрузки и откуда они будут упорядоченно двигаться в сторону портов. Путей решения может быть два: либо земли, которые еще свободны на левом берегу, резервируются администрацией города и на них создаются эти отстойные пункты, либо обязать предприятия создать такие пункты у себя на территории. К сожалению, не всегда у предприятий хватает территорий для такого развития, поэтому наверно, первый вариант более приемлем.

– Министр транспорта Ростовской области Д. Вартамян озвучил впечатляющие цифры о шестикратном росте грузооборота РУП с 2008 года. Как будет расти объем перевалки грузов РУП в 2012 году и в перспективе?

– Если говорить на языке цифр, то действительно в 2008 году объемы обработки груза в порту составляли всего 250 тыс. тонн, а в 2011 году мы вышли на объем в 1,6 млн тонн. В дальнейшем прирост будет сохраняться, но уже, конечно, не такими темпами. По итогам 2012 года мы планируем достигнуть планки 2 млн тонн. И в дальнейшем, после ввода всех терминалов, порт должен выйти на запланированную мощность в 6 млн тонн — ориентировочно в 2014–2015 году.

РАЗЪЯСНЕНИЯ К ЗАКОНУ № 305-ФЗ

Цель оправдывает действия

Пока нет устоявшейся судебной практики применения закона № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер по государственной поддержке судостроения и судоходства», его статьи могут трактоваться неоднозначно. Об этом говорили участники круглого стола, организованного юридической фирмой «Эберг, Степанов и партнеры».

Закон № 305-ФЗ призван увеличить привлекательность российского флага для регистрации флота и предоставляет значительные налоговые льготы в отношении судов, зарегистрированных в РМРС. Этим законом также был снижен гнет обязательных отчислений в фонды РФ и установлен единый размер НДФЛ на уровне 13%, уплачиваемый за моряков, плавающих на судах под флагом РФ.

Разночтения возникают как в правилах регистрации судов в РМРС, так и в необходимом для сохранения льгот сроке нахождения в реестре.

«Законом установлено, что в РМРС не регистрируются суда,

используемые в международных перевозках и буксировке, если они зарегистрированы в реестрах судов иностранных государств, а также если их возраст на дату подачи документов для регистрации превышает 15 лет. Причем данная формулировка может толковаться по-разному. Не подлежат регистрации в РМРС такие суда, если они зарегистрированы в реестрах иностранных судов. Следовательно, этому определению отвечает только судно, которое было арендовано у иностранной компании: российская компания имеет право зарегистрировать в РМРС. Поэтому, по нашему мнению, которое совпадает с мнением отделов

регистрации некоторых портов, регистрируются суда старше 15 лет, если они находятся в собственности российской компании, но при этом в раздел бербоут-чартерной регистрации РМРС это судно старше 15 лет не попадает», — пояснил юрист Павел Соколов. По его словам, отсутствие разъяснений к норме приводит к разночтениям: капитаны иных морских портов могут отказаться регистрировать в РМРС судно старше 15 лет за российским собственником, толкуя те же самые положения закона по-другому.

Требование относительно возраста младше 15 лет действует для бербоутных судов и судов,

используемых в каботаже. При этом возрастной ценз устанавливается на момент подачи документов для регистрации в РМРС, а достижение уже зарегистрированным судном 15-летнего возраста не будет основанием для его исключения из реестра.

Отдельного внимания заслуживает вопрос о сроке нахождения судна в РМРС для сохранения таможенной льготы. «Напрямую никакого требования здесь нет, но если опять же смотреть на общие правила, то у нас есть статья 229 «Применение таможенной процедуры выпуска для внутреннего потребления при условном выпуске товаров»

закона «О таможенном регулировании в РФ». Согласно ей «в случаях, когда таможенным органом был осуществлен условный выпуск в связи с предоставлением льгот по уплате таможенных пошлин, налогов, сопряженных с ограничениями по пользованию и (или) распоряжению товарами, по истечении пяти лет со дня выпуска товаров указанные ограничения по пользованию и (или) распоряжению товарами прекращают свое действие». Эта логика может действовать для регистрации судов, если мы считаем импорт зарегистрированного в РМРС судна условным выпуском, сопряженным с ограничениями, — отметил Павел Соколов. — Однако вопрос о том, является ли такой выпуск условным, еще окончательно не решен. На первый взгляд, о каких именно ограничениях идет речь, не ясно, но точку в этом споре сможет поставить только судебная практика, которая уже начинает формироваться».

Зерновые перспективы

Ожидаемый объем экспорта зерновых из России в следующем маркетинговом году составит 21 млн тонн, из Украины — не менее 20,5 млн тонн. Такой прогноз озвучила обозреватель мировых товарных рынков проекта «Промышленные грузы» Оксана Галкина на конференции «Фрахт и порты Азово-Черноморского бассейна».

Мероприятие было организовано компанией «Бизнес-Форум», журналом «Промышленные грузы» совместно с ИА «Металл-Курьер» 13–15 мая в Одессе (Украина).

«Учитывая текущие прогнозы урожая зерновых культур в России и Украине, а также уровень переходящих запасов в этих странах, объемы экспорта зерна в следующем маркетинговом году останутся высокими. Ожидаемый объем экспорта из Украины составит не менее 20,5 млн тонн, и по большей части это кукуруза. Из России — 21 млн тонн, и в основном это пшеница», — отметила Оксана Галкина.

По ее словам, в связи с большими объемами спрос на коастеры со стороны экспортеров зерновых останется высоким и по-прежнему будет определять развитие фрахтового рынка в целом. Кроме того, как сообщила Галкина, повышенным спросом будут пользоваться и суда класса Handysize для перевозок зерновых на дальнем фрахтовом плече: в Бангладеш, Иран, Саудовскую Аравию, Японию, Южную Корею, Китай и, возможно, Тайвань. «Степень активности перевозок данным флотом непременно повлияет на формирование фрахтовых ставок на флот данного сегмента», — заключила спикер.

В текущем маркетинговом году позиции основных экспортеров и импортеров зерновых на рынке морской торговли существенно не изменились, единственной отличительной чертой стало заметное увеличение доли России и Украины, отметила Галкина.

В частности, основными экспортными партнерами пшеницы остаются США, Австралия, Канада, страны Евросоюза и Россия. Импортируют эту зерновую культуру Египет, Бразилия, Индонезия, Алжир и Япония. «Примечательно, что страны ЕС в этом маркетинговом году нарастили объемы импорта пшеницы на 60%, в том время как экспорт снизился на 26%», — подчеркнула Оксана Галкина.

Ячмень традиционно экспортируют Австралия, Украина, Аргентина, страны ЕС и Россия. При этом, как отметила спикер, Украина увеличила объемы экспорта ячменя на 22%, а Россия — почти в восемь раз. Лидером по импорту ячменя остается Саудовская Аравия, а также Япония и Китай.

Основные экспортеры кукурузы — США, Аргентина, Украина и Бразилия. В текущем маркетинговом году доля Украины увеличилась почти в 3 раза в России — в 24 раза. Так, в прошлом году Россия экспортировала всего 5 тыс. тонн



кукурузы, а в этом году объемы экспорта этой культуры оцениваются в 1,2 млн тонн. Основными импортными партнерами остаются Япония, Мексика, Южная Корея, Египет и Тайвань. Оксана Галкина отдельно обратила внимание на увеличение доли импорта кукурузы Китая в 4 раза. Напротив, по словам обозревателя, в этом маркетинговом году слаб экспорт масличных культур из Украины и России. «Украина в этом году поставит на внешние рынки не более 2,8 млн тонн масличных культур, а Россия всего 650 тыс. тонн», — резюмировала Галкина.

Она отметила снижение биржевых котировок основных зерновых с мая 2011 года, чему способствовали рекордный урожай зерновых в России, Украине и Казахстане, отмена экспортных пошлин в Украине и снятие эмбарго на экспорт зерна в России.

До конца текущего маркетингового года экспорт основных зерновых из России может достичь 26,4 млн тонн, из них в мае планируется отгрузить 1,2–1,4 млн тонн, в июне — 700–900 тыс. тонн. Экспорт зерновых из Украины до конца текущего года составит порядка 22 млн тонн, из них в мае и июне планируется отгрузить по 2–2,2 млн тонн ежемесячно.

«На данный момент потенциальные перегрузочные мощности портов региона (прим. ред. — Азово-Черноморского бассейна) по перевалке зерна, масличных культур, сельскохозяйственных грузов составляют порядка 85 млн тонн», — сообщила заместитель руководителя по производству проекта «Промышленные грузы» Наталья Круть.

Из недавно реализованных проектов спикер отметила запуск нескольких зерновых терминалов в портах Тамань, Кавказ и Николаев. Компания «ЭФКО»

начала отгрузки зерна через терминальный комплекс Тамань: в настоящее время терминал может переработать порядка 3 млн тонн, хотя проектная мощность первой очереди составляет 5 млн тонн зерна в год. Плановая годовая мощность нового зернового терминала американской компании Bunge в Николаевском порту, оператором которого выступает Европейская транспортная стивидорная компания, составляет 4 млн тонн. Компания «Лада Геленджик Транс», которая входит в агроиндустриальный комплекс «Юг Руси», в декабре прошлого года ввела в эксплуатацию зерновой терминал в порту Кавказ мощностью терминала 900 тыс. тонн в год.

По словам спикера, помимо уже запущенных в эксплуатацию терминалов был анонсирован ряд проектов по строительству новых и расширению существующих перегрузочных мощностей. В частности, речь идет о развитии стивидорных мощностей в портах Тамань, Новороссийск, Херсон, Ильичевск, Южный, Одесса, Николаев.

«Сколько из этих проектов будет реализовано, покажет время. Если предположить, что все они будут реализованы, то потенциальные перегрузочные мощности портов региона превысят 100 млн тонн. Для примера, суммарные объемы экспорта зерновых и хлебных грузов из России, Украины и Казахстана в текущем маркетинговом году ожидаются на уровне 60 млн тонн», — резюмировала Наталья Круть. — Так что полная загрузка портовой инфраструктуры будет напрямую зависеть от объемов поставок грузов. То есть все внимание будет направлено на интенсивность приема грузов в портах и пропускную способность железных дорог, а также автомагистралей».

Зерно — важный груз и для малых портов Азово-Черноморского бассейна, в частности морских портов Ростов, Азов и Таганрог. Не случайно идет развитие зерновых стивидорных мощностей в Ростовской области: так, уже анонсирован проект создания зернового терминала в Ростовском универсальном порту. И если в региональные порты зерно зачастую доставляется автотранспортом, то в дальнейшем уже по реке груз идет в большие порты России и Украины для отправки на экспорт.

На благо экспорта

Центр поддержки экспорта в Ростовской области предлагается создать в регионе. Об этом сообщается в опубликованном на сайте Администрации РО отчете о ходе работ в 2011 году в рамках Областной долгосрочной целевой программы поддержки экспорта в Ростовской области на 2011–2014 годы.

Согласно документу финансирования мероприятий Областной долгосрочной целевой программы поддержки экспорта в Ростовской области на 2011–2014 годы по итогам прошлого года освоено на 100%. Так, поддержка экспорта региона за счет областного бюджета предусматривалась в размере 8 млн 985,4 тыс. рублей, эти средства были полностью освоены.

Для оптимизации бюджетных расходов на текущий год и плановый период предлагается дополнить Программу в 2012 году мероприятием по созданию и обеспечению деятельности Центра поддержки экспорта в Ростовской области, а в 2013 и 2014 годах — установить объемы финансирования по 19 млн рублей ежегодно.

По данным Южного таможенного управления, внешнеторговый оборот Ростовской области в 2011 году составил \$10,3 млрд, в том числе экспорт — \$5,1 млрд, импорт — \$5,2 млрд. Объем внешней торговли увеличился по сравнению с 2010 годом на 41,1% (+\$3 млрд). Доля экспорта во внешнеторговом обороте Ростовской области в 2011 году составила 49,7%. Экспорт из Ростовской области вырос по сравнению с 2010 годом на 58%, или на \$1,9 млрд.

В номенклатуре экспортируемых грузов в 2011 году преобладали продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (39%), минеральные продукты (33,6%), металлы и изделия из них (17,2%), машиностроительная продукция (7,3%), продукция химической отрасли (1,7%).

Строить новый флот в регионе

Современный судостроительно-судоремонтный корпус планирует построить в регионе ЗАО «Азовская судостроительная верфь». Приступить к строительству предприятие собирается уже в 2012 году, сообщается на сайте судостроительной верфи.

На мощностях верфи планируется строить сухогрузные, наливные, рыбопромысловые суда и суда специального назначения класса «река-море» грузоподъемностью до 10 тыс. тонн и длиной до 150 м. «Азовская судостроительная верфь» хочет выйти на объем производства до 10 судов в год. Кроме того, новый комплекс будет осуществлять ремонт и обслуживание судов.

Судостроительно-судоремонтный комплекс согласно представленному описанию будет включать открытые стапельные места для постройки (2 места) и ремонта (2 места) судов, стапельные места в цехе постройки блоков (2 места), две достроечные набережные, плавучий док, а также корпусообработывающее, сборочно-сварочное, корпусостроительное, трубообработывающее, механомонтажное производства и производство слесарно-корпусного насыщения.

Проектированием технологической части и поставкой оборудования займется южнокорейская компания Kem Co. Ltd. Проектировщиком строительной части выступила «Союзпроектверфь». Подрядчиком непосредственно строительства верфи выбран «Южтехмонтаж».

Общий объем инвестиций составит 4,5 млрд рублей, в том числе 150 млн рублей будет направлено на приобретение плавучего дока. Кредит на строительство ЗАО «Азовская судостроительная верфь» планирует получить у Внешэкономбанка, лизинг оборудования предоставляет ВЭБ-лизинг. Предполагается, что полностью проект окупится в течение 7–8 лет.

Как риски проекта «Азовская судостроительная верфь» называет большой объем инвестиций, длительный срок окупаемости и высокую степень конкуренции в отрасли. По мнению авторов проекта, для успешной его реализации необходимы меры со стороны государства, в частности предоставление таможенных и налоговых льгот, возможность реализации проекта по схеме ГЧП

и в рамках соответствующих ФЦП. Исполнительный директор ОАО «Донречфлот» Олег Сидоркин находит проект «Азовской судостроительной верфи» актуальным и перспективным, однако спорной остается квалификация инженеров-проектировщиков и судостроителей. «Такие проекты нужны отрасли. Но даже если бы судостроительное предприятие было готово к работе, это не значит, что судовладельцы разместили бы свои заказы на новых верфях, поскольку есть сомнения в наличии соответствующего опыта строительства», — отметил собеседник «Водного транспорта».

По его словам, хорошие судостроительные базы исторически сложились на Украине (Керчь, Николаев, Херсон), в России все судостроение традиционно сосредоточено на Волге (Нижний Новгород, Навашино, Астрахань, Волгоград, Ярославль, Кострома, Рыбинск, Ульяновск), а также в Санкт-Петербурге. В этих районах есть высшие учебные заведения с научно-теоретической базой, а также существуют традиции судостроения, передающиеся из поколения в поколение. «На многих предприятиях были утрачены традиции судостроения, в нашем же регионе их просто никогда не было. Главный вопрос заключается в кадрах. Если корейская фирма — поставщик оборудования пришлет в Азов своих специалистов, судостроение будет основано на их научной инженерной базе, но предприятие будет успешно и эффективно работать», — добавил Олег Сидоркин.

Очевидно одно: российское судостроение нуждается в обновлении флота, а для этого нужны современные судостроительные мощности, квалифицированные кадры и стимулирующие меры со стороны государства. Ведь, по мнению большинства судовладельцев, за границей строить флот экономически выгоднее.

Станет ли новый региональный судостроительный проект успешным и востребованным российскими судовладельцами, покажет только время.





Круизное лето-2012

Лето — сезон пассажирских круизов по внутренним водным путям (ВВП) России. Корреспондент «Водного транспорта» ознакомилась с прогулочными маршрутами, которые предлагают региональные судоходные компании, а также узнала о мерах безопасности на пассажирских теплоходах.

Крупным пассажирским предприятием на Юге России является ОАО «Донинтурфлот». Компания располагает десятью теплоходами общей пассажироместимостью 2437 человек. Открыл навигацию-2012 теплоход «Михаил Шолохов», который отправился 27 апреля в рейс «Ростов-на-Дону — Астрахань — Санкт-Петербург».

«Все 10 судов «Донинтурфлота» будут работать на линии «Санкт-Петербург — Москва», осуществляя перевозку иностранных туристов», — сообщили корреспонденту «Водного транспорта» в компании. Компания работает на линии вот уже 17 лет. В прошлую навигацию было задействовано девять судов, еще один теплоход 302-го проекта компания приобрела в ноябре 2011 года.

Еще одна крупная региональная компания — ООО «Вояж» — располагает также 10 пассажирскими теплоходами. Компания открыла навигацию одновременно с «Донинтурфлотом» 27 апреля 2012 года круизом «Ростов-на-Дону — Константиновск — Ростов-на-Дону». «Вояж» предлагает различные круизные маршруты из Росто-

ва, Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Самары и Нижнего Новгорода. Выбор круизов из донской столицы достаточно большой: «Ростов-на-Дону — Константиновск — Ростов-на-Дону», «Ростов-на-Дону — Романовская — Ростов-на-Дону», «Ростов-на-Дону — Волгоград — Ростов-на-Дону», «Ростов-на-Дону — Москва», «Ростов-на-Дону — Астрахань — Казань».

Кроме того, короткие прогулочные круизы по Дону организуют судоходные компании «Южный ветер» и «ДонТур» (обе входят в группу компаний «Донской причал»). В собственности компаний находятся шесть двухпалубных прогулочных теплоходов класса «Москва». Кроме прогулочных рейсов, «Донской причал» осуществляет услуги, связанные с арендой теплоходов и проведением на теплоходах различных мероприятий и праздников. «Южный ветер» и «ДонТур» предлагают экскурсионные рейсы из Ростова-на-Дону в Азов и Старочеркасск, часовые и двухчасовые прогулки по Дону, а также проводят дискотеки на борту теплохода в вечерние часы.

Трагедия с теплоходом «Булгария» на Куйбышевском водохранилище привела к повышен-

ному контролю за безопасностью пассажирских перевозок водным транспортом.

«Происшествие с теплоходом «Булгария» на наше предприятие почти не повлияло. Основой в нашей работе является надежность работы механизмов, систем и навигационного оборудования для обеспечения безопасности судоходства. Естественно, ужесточились требования со стороны инспектирующих органов, активное участие в проверках принимает транспортная прокуратура. В повседневной работе иногда допускаются какие-то незначительные упущения, нам на них указывают, что позволяет устранить недостатки до выхода в рейс», — обрисовали ситуацию в Донинтурфлоте.

В межнавигационный период 2011–2012 «Донинтурфлот» провел ремонт на судах. В частности, докование с очередным предъявлением Российскому Речному Регистру прошли теплоходы «Иван Бунин», «Максим Литвинов» и «Принцесса Анабелла». «На теплоходе «Петр Чайковский» была проведена серьезная работа по замене подруливающего устройства», — подчеркнул заместитель технического директора ОАО «Донинтурфлот» М. Ткаля.



Остальные суда компании прошли текущий ремонт.

На сайте компании «Вояж» отдельный раздел посвящен обеспечению безопасности плавания. Отмечается, что все суда проходят ежегодное освидетельствование Речного Регистра, а раз в 5 лет доковый ремонт и освидетельствование корпуса и движительно-рулевого комплекса. Каждое судно укомплектовано спасательными средствами в соответствии с современными требованиями.

Прогулочные теплоходы группы компаний «Донской причал» также полностью отвечают всем требованиям безопасности, оснащены современными средствами связи и навигации, климатическими системами контроля воз-

духа и температуры.

Донинтурфлот планирует в навигацию-2012 увеличить пассажирские перевозки на 8% по сравнению с прошлым годом и перевезти 22 271 пассажир. Остальные компании не представили комментариев о планах и прошлогодних объемах пассажироперевозок.

Насколько прибыльным станет круизный сезон-2012, будет зависеть от погодных условий, безаварийной работы водного транспорта в России и в мире. Череда катастроф с пассажирскими судами, безусловно, пошатнула доверие к судовладельцам пассажирского флота. Хотя, по статистике, речной транспорт остается самым безопасным в мире.

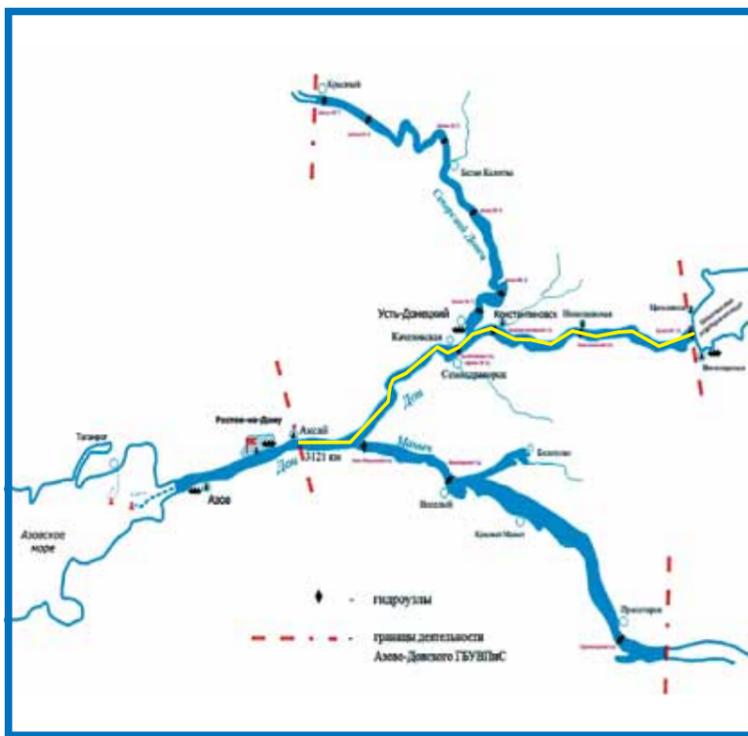
Открытые границы Азово-Донского бассейна

Изменения в законодательстве внесли коррективы в деятельность Азово-Донского ГБУВПиС.

На основании распоряжения Правительства Российской Федерации № 734-р и Постановления Правительства Российской Федерации № 472 «Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств» с 25 мая 2012 г. разрешено плавание спортивных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств в границах деятельности ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС» на участке водного пути от устья 132-го канала до 3121-го км р. Дон. Для захода этих судов открыт порт Усть-Донецкий (Ростовская область, Усть-Донецкий район).

Плавание спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям осуществляется в соответствии с утвержденными Правилами плавания по внутренним водным путям Российской Федерации спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств.

Кроме того, Азово-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства с 25 мая 2012 года выполняет государственную регистрацию судов в соответствии с Федеральным законом № 36-ФЗ от 23 апреля 2012 года «О внесе-



нии отдельных изменений в законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна».

В зону ответственности Азово-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства входит река Дон от Цимлянского водохранилища до Азовского моря (за исключением

Константиновского и Николаевского гидроузлов), а также Азово-Донской канал в северо-восточной части Таганрогского залива. Кроме того, управление отвечает за судоходство в притоках Дона — реках Северский Донец и Маныч. Общая протяженность водных путей, закрепленных за управлением, составляет 691,3 км.

Пять месяцев под парусом

Сезон парусных регат был открыт в яхт-клубе «Аврал» 19 мая 2012 года.

Яхт-клуб «Аврал» в сезоне-2012 проводит четыре парусных гонки. Первая — на кубок Газпромбанка — была проведена яхт-клубом «Аврал» совместно с Федерацией парусного спорта (ФПС) Ростовской области.

Областная парусная регата на кубок А.И. Ерошенко состоится в рамках кубка губернатора 6 июля 2012 года в Таганроге и Ростове-на-Дону. Организаторами также выступили яхт-клуб «Аврал» и ФПС РО.

8 августа пройдет областная парусная гонка на кубок яхт-

клуба «Аврал». К традиционным организаторам добавится ООО «Азово-Донская компания».

Закроет сезон 22 сентября 2012 года парусная гонка на Кубок «Астона». Соревнования также носят статус областных и будут проводиться при поддержке ОАО «Астон».

Как пояснили в яхт-клубе «Аврал», соревнования проводятся с целью поддержки и популяризации массового парусного спорта в регионе, повышения технического и спортивного уровня яхтсменов.

КАЛЕНДАРЬ ЯХТЕННЫХ РЕГАТ 2012 ГОДА

Месяц	Название регаты	Место проведения
Июнь	Регата на Кубок Атамана станицы Гниловской г. Ростова Н/Д	яхт «Казачий»
	Парусная регата, посвященная Дню России	яхт «Пирс»
Июль	Регата, посвященная памяти Ерошенко А.И.	яхт «Аврал»
	Кубок капитана порта г. Ростова-на-Дону	Набережная г. Ростов-на-Дону
Август	Регата, посвященная Дню Военно-Морского флота России	Набережная г. Ростов-на-Дону
	Регата, посвященная Дню физкультурника	По назначению
	Регата, посвященная памяти Ветеранов парусного спорта г. Ростов-на-Дону	яхт «Донской»
	Донская Регата 2012 г.	яхт «Донской»
Август-сентябрь	3-я регата на приз яхт-клуба «Вольный Ветер»	яхт «Вольный ветер»
	Кубок г. Ростова-на-Дону	яхт «Донской»
Сентябрь	Парусная регата, посвященная Дню города	яхт «Пирс»
	Регата, посвященная Дню машиностроителя на приз яхт-клуба «Дельта»	яхт «Дельта»
	Регата, посвященная закрытию сезона на приз яхт-клуба «Аврал» и корпорации «Астон»	яхт «Аврал»
Октябрь	Кубок яхт «Донской», закрытие сезона	яхт «Донской»

НОВОСТИ СУДОСТРОЕНИЯ

**БТК ПРИНЯЛ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ
ТАНКЕР «МИРА»**

ГК «Балтийская Топливная Компания» (БТК, Санкт-Петербург) и ОАО «Балтийский завод» подписали акт сдачи в эксплуатацию третьего танкера серии из четырех несамоходных нефтеналивных танкеров проекта 2734 в торжественной обстановке в день 156-летия завода. Судно, получившее имя «Мира», в начале июня 2012 года отправилось в свой первый рейс по внутренним водным путям (ВВП) России.

Все танкеры данной серии строятся Балтийской Топливной Компанией для перевозок нефтепродуктов по ВВП. Первые два судна — танкер «Таисия» (спущен на воду 27 сентября 2011 года) и танкер «Мария» (спущен на воду 29 декабря 2011 года) приступили к работе с открытием речной навигации 2012 года в начале мая.

**РОСМОРПОРТУ —
БОЛЬШОЕ ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ СУДНО**

Для нужд Сахалинского филиала ФГУП «Росморпорт» будет построено большое гидрографическое судно. На остров его доставят в первой половине 2014 года. Судно будет выполнять работы, связанные с постановкой, снятием и обслуживанием береговых и плавучих средств навигационного оборудования (маяков, радиомаяков, светящихся знаков, радиолокационных отражателей, буев и др.), а также для исследований рельефа дна, течений и проведения картографической и радиолокационной съемки берегов.

Судно будет работать не только в акваториях портов Сахалина и Курил, но и в Петропавловске-Камчатском и Анадыре. Техническое задание по его строительству уже готово.

**«КУЗБАСС» ПРИДЕТ
В «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» В СЕНТЯБРЕ**

Новый азимутальный буксир «Кузбасс» для ОАО «Восточный Порт» спущен на воду на судовой верфи Damen Shipyards Changde (Китайская производственная площадка одного из ведущих мировых судостроителей — компании Damen), 30 мая 2012 года спущен на воду новый азимутальный буксир, предназначенный для портового флота ОАО «Восточный Порт». Как сообщает пресс-служба компании, судно названо «Кузбасс», по имени одного из крупнейших угольных регионов России.

Буксир строится под наблюдением Lloyd's Register. Ходовые испытания пройдут в порту Шанхай. В «Восточный порт» буксир «Кузбасс» доставят к началу сентября 2012 года.

ТАНКЕР ДЛЯ «РОСНЕФТИ»

В Находке состоялась торжественная церемония закладки судна-танкера дедвейтом 3100 тонн проекта 00211. Строительство танкера осуществляется в рамках выполнения программы строительства флота в интересах ОАО «НК «Роснефть». Планируется, что заказчик получит судно в конце 2013 года.

ЗАО «Находка Марин Партнерс» было выбрано в качестве подрядчика для ОАО «ДЦСС» (ОАО «Объединенная Судостроительная Корпорация») для строительства корпуса танкера. Новое судно — это уже второй танкер проекта 00211.

Новое судно это современный, мощный, экономичный танкер ледового класса Arc4 по классификации Российского морского регистра судоходства, позволяющий осуществлять круглогодичную навигацию в Дальневосточном регионе.

В соответствии с техническими характеристиками, длина танкера — 88,9 м, ширина — 13,6 м, осадка — 5,4 м. Судно имеет самые современные эксплуатационные и маневренные характеристики. Его грузовой комплекс позволит обеспечить одновременную погрузку или выгрузку до четырех различных сортов нефтепродуктов. Высокая степень автоматизации судна позволяет обеспечить его управление экипажем из 15 человек.

**КАТЕРА РЫБООХРАНЫ
ИЗ КОСТРОМЫ ОТПРАВИЛИСЬ В СИБИРЬ**

На Костромском судомеханическом заводе прошли испытания рыбоохранных катеров КС-110, построенных в рамках Федеральной целевой программы «Повышение эффективности использования и развитие ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса в 2009–2012 годах» для целей рыбоохраны.

Комиссия Росрыболовства приняла два катера, которые отправятся в Ленское и Нижнеобское территориальные управления.

До конца 2012 года планируется построить 7 катеров этого класса.

Основные технические характеристики КС-110: длина корпуса — 13,32 м, ширина корпуса — 3,33 м, высота борта — 0,98 м, полное водоизмещение — 10,33 тонны, осадка — 0,45 м, скорость — 31–33 км/ч.

Строительство Ново-Адмиралтейского моста нецелесообразно

Строительство Ново-Адмиралтейского моста через Неву нецелесообразно, так как создаст помехи судоходству по реке. Такое решение принял Морской совет при правительстве Санкт-Петербурга.

Как сообщил в ходе заседания Морского совета начальник службы навигационной и экологической безопасности администрации Большого порта Санкт-Петербург Андрей Юрченко, натурный эксперимент прохождения судами имитаторов моста продемонстрировал, что

12% судов прошли имитаторы небезопасно, что в реальной ситуации означало бы навал на опоры.

Присутствовавший на заседании заместитель министра транспорта Виктор Олерский отметил, что мост городу нужен, но необходимо учесть и требования безопасности судоходства.



Согласно первоначальным планам, новый мост через Неву должен был появиться в Петербурге не позднее 31 августа 2013 года. Начальная максимальная стоимость строительства — 5,1 млрд руб. Заказчик работ — СПб ГУ «Дирекция транспортного строительства», генеральный проектировщик — ЗАО «Институт «Стройпроект». На координационном совещании было выбрано традиционное для мостов Санкт-Петербурга архитектурное решение с пониженным подмостовым габаритом и минимально допустимой на данном участке реки шириной пролета.

Мост планировалось расположить в створе между 16–17 и 18–19 линиями Васильевского острова. Длина пятипролетного моста — 265 м, ширина — 32 м; подмостовой габарит в разводном положении — 40 м. После отставки губернатора Санкт-Петербурга Валентины Матвиенко реализация проекта оказалась под вопросом.

Напомним, на Неве в начале сентября 2011 года начался эксперимент для определения возможности прохода крупногабаритных судов в створе разводного пролета Ново-Адмиралтейского моста. Суть эксперимента состояла в установке двух имитаторов опор разводного пролета будущего моста — таким образом было обозначено место разводного пролета моста. В ходе эксперимента проводился мониторинг прохождения судов.

Уникальные проекты

Три пассажирских катамарана, вместимостью по 223 человека каждый, будут построены по проекту ООО «Композитное кораблестроение» (Тихоокеанское конструкторское бюро) на площадях ОАО «Восточная верфь» во Владивостоке и переданы заказчику — администрации Приморского края к августу 2012 года.



Как сообщил генеральный директор ООО «Восточная верфь» Игорь Мирошниченко, спуск первого судна на воду запланирован на конец июня 2012 года.

ООО «Композитное кораблестроение» предложило проект строительства катамаранов из композитных материалов, что сокращает сроки строительства, уменьшает вес корпуса судна при сохранении его прочностных характеристик, а, следовательно, увеличивает пассажироместимость. Первые два пассажирских судна из композитных материалов были поставлены в Санкт-Петербург осенью прошлого года.

Побывавший на верфи губернатор Приморского края Владимир Миклушевский заявил, что проекты являются инновационными и не имеют аналогов в России. «Считаю, что технологии, которые сегодня внедряются на этом предприятии, достойны всяческой поддержки со стороны государства», — добавил Миклушевский.

Невский начинает, Онежский — достраивает

Невский судостроительно-судоремонтный завод заложил шестое многоцелевое сухогрузное судно дедвейтом 7150 тонн проекта RSD49 для ОАО «Северо-Западное пароходство».

Суда проекта RSD49 в соответствии с принятой в Бюро классификацией относятся к классу «Волго-Дон макс», имеют максимально возможные для ВДСК габариты.

Особенностью судна является

наличие большого среднего трюма длиной 52,0 м, который позволяет перевозить в прямых рейсах Европа — Каспий негабаритные проектные грузы, что должно существенно повлиять на совокупный финансовый результат работы пароходства.



Длина сухогруза составляет 139,95 м, ширина — 16,70 м, вместимость грузовых трюмов 10 920 куб. м. По водоизмещению суда проекта RSD49 (как и их прототип RSD19) являются на сегодняшний день самыми большими из сухогрузных судов, удовлетворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала.

На Невском заводе находится в постройке еще пять судов проекта RSD49 (всего заказано десять).

В то время как на Невском заводе приступали к строительству шестого сухогруза, на Онежском судостроительном заводе головное судно данного проекта для СЗП уже спустили на воду. Стоит напомнить, что после того как корпус заложенного в декабре 2010 года на НССЗ судна был в октябре 2011 года спущен на воду, его отбуксировали для достройки на Онежский завод в Петрозаводск.

«Арктика — территория открытий»



В Иркутской области начался второй этап экспедиции «Арктика — территория открытий». Первый этап проекта прошел в Карелии, Вологодской и Архангельской областях под названием «Поморское кольцо». Второй этап — «Ленская экспедиция» — пройдет на реке Лена по маршруту Усть-Кут — Якутск — Тикси. Протяженность маршрута превышает 4,5 тысячи км.

1 июня в Приангарье автопоездом были отправлены поморские суда — кочи «Святитель Николай» и «Апостол Андрей», реконструированные по архивам XVII века.

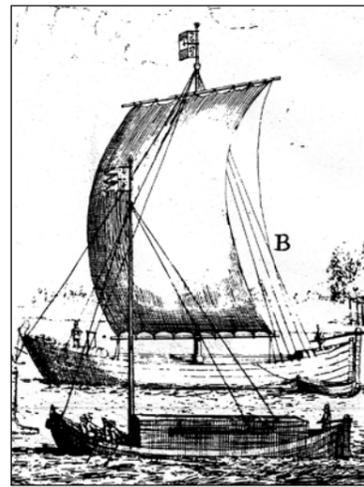
Поморские кочи были созданы на верфях мастерской

«Полярный Одиссей» в Петрозаводске, одной из лучших мастерских, которые занимаются реконструкцией исторических судов. Прежде чем их построить и спустить на воду, специалисты долгое время собирали архивные данные.

В XI–XIX вв. коч являлся мореходным парусным деревянным судном северных и сибирских жителей. На борт судно может взять до 8 человек.

Проект «Арктика — территория открытий» стартовал 29 мая прошлого года. На первом этапе кочи «Святитель Николай» и «Апостол Андрей» прошли более 2,8 тысячи км по водным артериям трех регионов.

По словам организаторов, «Ленская экспедиция» является продолжением историко-географического эксперимента, начатого год назад. Она должна максимально приблизить участ-



ников «к пониманию мироощущения, которым руководствовались наши предки, выявить закономерности развития и восстановления тонких связей с эко-средой».

Когда «Ленская экспедиция» завершится, кочи останутся на зиму в Тикси, а затем с открытием навигации в 2013 году уйдут в арктическое каботажное плавание, повторяя путь первооткрывателя Берингова пролива — Семена Дежнева.



Скажи спасибо морякам

«Скажи спасибо морякам» — так называется кампания, приуроченная ко второму празднованию Дня моряка (25 июня), которую запускает Международная морская организация. В ИМО считают, что таким образом удастся привлечь внимание общественности к труду моряков.

Особенность кампании заключается в том, что она проходит в социальных сетях. Ключевая идея кампании состоит в том, чтобы каждый, кто хочет поблагодарить 1,5 млн моряков во всем мире, выбрал один предмет, доставленный морским путем, сфотографировал его и загрузил снимок в одну из соцсетей, дополнив его комментарием: «Это доставлено морем, и я не могу без этого жить».

ИМО надеется, что таким образом будет продемонстрирована важная роль, которую играют моряки в жизни каждого человека. Они перевозят до 90% грузов, товары и продукты первой необходимости, тем самым удовлетворяя нужды многомиллиардного населения земли.

Присоединиться к кампании «Скажи спасибо морякам» можно в Facebook, YouTube и Twitter.

Напомним, Международный день моряка был учрежден в 2010 году Резолюцией дипломатической конференции ИМО по принятию поправок к Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) в Маниле.

Годовой отчет

Порт Ньюс

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО

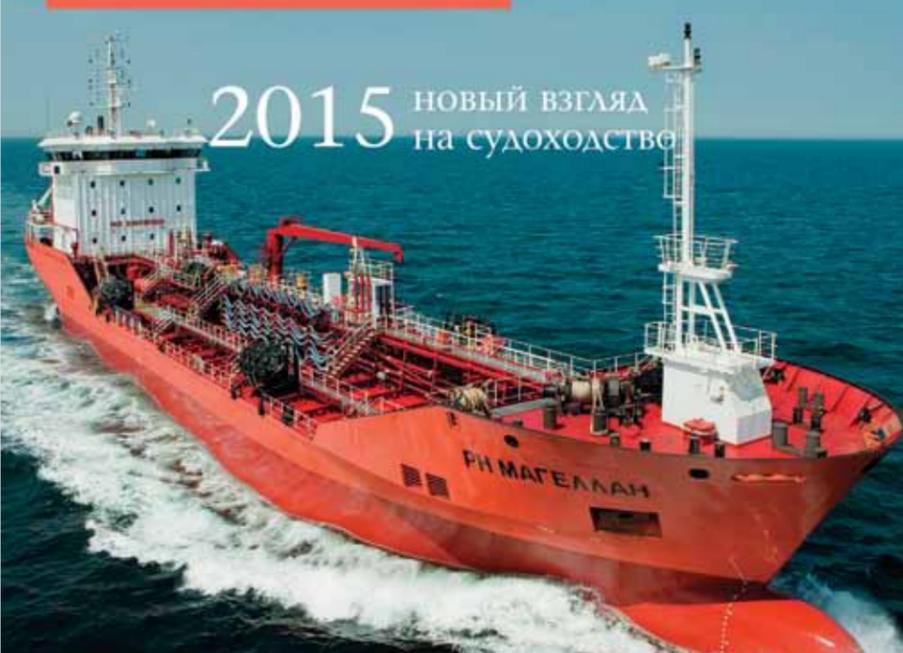
www.portnews.ru

ПОРТОВЫЙ СЕРВИС
БУНКЕРНЫЙ РЫНОК 2011



PH-BUNKER

2015 НОВЫЙ ВЗГЛЯД на судоходство



2,5 млн тонн бункера
на Дальнем Востоке



Информационно-аналитическое
и справочное издание

«Портовый сервис. Бункерный рынок»

Издается медиа-группой «ПортНьюс» с 2005 года.

Основные темы выпуска:

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

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