

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.



№1 (12910)

Выходит один раз в месяц  
15 января 2012 года

## Навигация-2012 в ожидании перемен

### Новый куратор госполитики в области транспорта и связи



Правительство Российской Федерации перераспределило обязанности между первыми заместителями, заместителями председателя правительства и заместителем председателя правительства — руководителем аппарата правительства, сообщает пресс-служба Кремля. Первый заместитель председателя правительства Российской Федерации Игорь Шувалов будет координировать работу федеральных органов исполнительной власти и давать им поручения по вопросам государственной политики в области транспорта и связи, а также обеспечения безопасности дорожного движения. Игорь Шувалов также продолжит курировать круг финансово-экономических вопросов. Кроме того, в сферу его компетенции вошла миграционная политика, которую ранее курировал Александр Жуков.

### Морские порты — плюс 1%

Грузооборот морских портов России по итогам 2011 года превысил 530 млн тонн. Такие данные привел в ходе предновогоднего заседания совета директоров Ассоциации морских торговых портов России руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Александр Давыденко, опираясь на предварительные итоги деятельности портового комплекса страны. Таким образом, рост по сравнению с показателем 2010 года превысил немногим 1%.

По данным исполнительного директора Ассоциации морских торговых портов (АСОП) Серика Жусупова, наибольший среди морских терминалов рост грузооборота показали контейнерный терминал «Петролеспорт» (Большой порт Санкт-Петербург, прирост 42% по сравнению с аналогичным показателем 2010 года), а также угольные терминалы в портах Высоцк (Ленинградская область, +38%) и Восточный (Приморский край, +20%).



**Объем перевозок по внутренним водным путям (ВВП) России в навигацию 2011 года вырос на 20% в сравнении с показателем аналогичного периода прошлого года — до 125,6 млн тонн.**

Об этом в ходе заседания совета Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) сообщил заместитель руководителя ведомства Виктор Вовк. По его словам, за прошедшую навигацию было перевезено 14 млн человек и произведено более 255 тыс. шлюзований. Основной проблемой навигации прошлого года стала маловодность.

Вместе с тем период низкой водности на реках России, по разным прогнозам, продлится до 2024 года. Значительное понижение уровня воды произошло в 2011 году на 51 реке. Общая протяженность участков с ненормативными глубинами достигла 13 285 км. Это составило более 27% совокупной протяженности внутренних водных путей России с гарантированными габаритами судовых ходов. Средние периоды сни-

жения габаритов судовых ходов составили прошедшим летом от 5 до 196 суток. Росморречфлот и Министерство транспорта Российской Федерации продолжают переговоры с Росводресурсами и другими заинтересованными структурами для обеспечения предстоящую навигацию гарантированных глубин, обеспечивающих нормальное судоходство на российских реках.

Навигация 2012 года ожидается не менее напряженной и будет проходить в условиях измененного федерального законодательства. Пакет поправок в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ) и в Кодекс об административных правонарушениях (КОАП) еще в октябре прошлого года был внесен Правительством Российской Федерации в Госдуму. Кроме того, изменения вносятся в закон «О защите прав юридических лиц и индиви-

дуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». Ожидается, что данные поправки будут приняты в марте 2012 года. Одновременно Министерством транспорта ведется разработка проектов подзаконных актов, которые будут приняты сразу, как только будут внесены изменения в упомянутое законодательство. Таким образом, новые требования начнут действовать к началу навигации-2012.

Как сообщал «Водный транспорт» ранее, ожидается ужесточение административной ответственности за перевозку пассажиров по рекам без лицензии. Кроме того, предусматривается перераспределение государственных функций между федеральными органами исполнительной власти на внутреннем водном транспорте, а также на-

мечено создание административных речных бассейнов на базе существующих бассейновых управлений.

На администрации речных бассейнов предлагается возложить функции по портовому контролю судов, путевым работам, по содержанию судоходных гидротехнических сооружений, пропуску судов через них, диспетчерскому регулированию и управлению движением судов, регистрации в судовых реестрах, дипломатированию лиц командного состава, выдаче лоцманских удостоверений и т. д.

При этом контроль за соблюдением законодательства в области внутреннего водного транспорта, контроль за деятельностью лоцманских служб предлагается закрепить за Федеральной службой по надзору в сфере транспорта.

Это даст законодательную основу уже начавшемуся процессу реформирования системы управления на внутреннем водном транспорте Российской Федерации.

### Назрела реформа системы АСГ

Минтранс России направил в Федеральную службу по тарифам России (ФСТ) предложение о введении дополнительной ставки портовых сборов, за счет которой финансировалось бы несение аварийно-спасательной готовности (АСГ) в прибрежных водах и исключительной экономической зоне. Как передал корреспондент «Водного транспорта», об этом в ходе заседания Морской коллегии при правительстве России сообщил директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтран-

са России Константин Пальников. По его словам, это избавит бизнес от необходимости заключать дорогостоящие договоры с аварийно-спасательными формированиями на несение такой готовности.

Представитель министерства сообщил, что в настоящее время проводится реформирование Госморспасслужбы России с изменением ее организационно-правовой формы. Этот процесс будет завершён в 2012 году.

Кроме того, ведется обновление государственного аварийно-спасательного флота. В частности, запланирован ввод в эксплуатацию 41 нового аварийно-спасательного судна, причем построено уже 16 судов, а принято в эксплуатацию 10.

# «Палмали» построит баржу для «ЛУКОЙЛа»

**Выгодный контракт заключило ООО «Палмали» (г. Ростов-на-Дону, группа компаний «Палмали») с ОАО «ЛУКОЙЛ». По заказу нефтегазовой компании «Палмали» построит транспортно-монтажную баржу (ТМБ) для обустройства месторождений Каспийского моря.**



В соответствии с техническим заданием ОАО «ЛУКОЙЛ» ТМБ предназначена для эксплуатации в Каспийском регионе с возможностью перемещения в другие регионы. Размеры судна, система позиционирования, грузоподъемность и минимальная осадка баржи в грузу (допустимая для прохода

да Волго-Каспийского канала) не имеют аналогов в Каспийском регионе.

Несамостоятельная ТМБ Т-образной формы предназначена для обеспечения надвигки тяжеловесных крупногабаритных верхних строений морских стационарных платформ, их транспортировки и осуществления монтажа плат-

форм на опорное основание методом «float-over». Оборудование баржи позволяет осуществлять монтаж конструкций весом до 13 000 тонн, забивать сваи опорных оснований, водоотделяющие колонны, устанавливать переходные мосты, а также осуществлять другие краново-монтажные операции.

С учетом директивных сроков постройки ТМБ, будет применен организационный вариант строительства с учетом межзаводской кооперации. Так, строительство 2-х полукорпусов запланировано на судостроительной верфи «Бешикташ» (г. Ялова, Турция). Окончательная стыковка корпуса ТМБ и монтажные работы планируются на одном из судостроительных предприятий Астрахани.

ТМБ состоит из прямоугольного основного понтона и двух прямоугольных аутригеров. Соединение аутригеров с основным понтоном будет съемным. Корпус понтона и аутригеров разделен продольными и поперечными переборками на сухие отсеки и цистерны жидкого балласта.

Размещение верхних строений платформ и отдельных крупногабаритных строительно-монтажных единиц предусмотрено на грузовой палубе основного понтона. Для надвигки верхних строений платформ на грузовой палубе ТМБ предусматриваются специальные грузовые дорожки.

В качестве перевозимых ТМБ палубных грузов рассматриваются верхние строения платформ (ЦТП, АСП и ПЖМ), предназначенных для обустройства нефтяных месторождений в северной части Каспийского моря.

Проект ТМБ разработан ОАО «Центральное конструкторское бюро «Коралл», (г. Севастополь, Украина). При разработке проекта ТМБ учтены все требования Российского Морского Регистра Судоходства, Международных конвенций, а также применимые требования Федеральных законов и стандартов Российской Федерации.

Длина основного понтона — 140,0 м, ширина основного понтона — 30,0 м,

Оффшорный мобильный стреловой кран на пневматическом ходу будет установлен на палубе ТМБ для выполнения монтажных и сваебойных работ в море. Грузоподъемность крана при работе с судами снабжения (перегрузка) и монтаж переходного моста на вылете 20 м — 400 тонн.

Группа компаний «Палмали» осуществляет надзор за строительством морского перевалочного комплекса «Юрий Корчагин» (шельф в северной части Каспийского моря) и в настоящее время является оператором комплекса. В 2010 году ООО «Палмали» (Ростов-на-Дону, группа компаний «Палмали») приступило к перевозкам нефти с данного перевалочного комплекса.

## Флот «Прайм Шиппинг» пополнился танкером «Глория»

**Судоходная компания «Прайм Шиппинг» (Prime Shipping, Самара) привела в Россию пятый танкер из серии судов, строящихся для компании на верфях Китая.**

Как сообщил генеральный директор судоходной компании «Прайм Шиппинг» Игорь Ганин, танкер «Глория» в декабре 2011 года прибыл в порт Тамань из индонезийского порта Lubuk Gaung, проведя в пути три недели. Танкер осуществил первый коммерческий рейс: привез пальмовое масло (7000 тонн).

«Мы выражаем благодарность ВМФ России за проводку нашего судна в сопровождении БПК «Адмирал Пантелеев» через Аденский пролив, а также группе компаний «Совфрахт» за помощь в обеспечении перехода», — сказал Игорь Ганин.

Танкер имеет класс Ice1 R2-RSN,

дедвейт 7441 тонна, осадку 7 м, 2 силовые установки по 1200 кВт.

Судоходная компания «Прайм Шиппинг» осуществляет перевозку нефтеналивных грузов на внутренних водных путях России, а также между морскими портами. Компания эксплуатирует 14 собственных танкеров типа «река-море» и 5 барже-буксирных составов, а также осуществляет управление еще шестью танкерами, которые принадлежат другим компаниям. За январь-ноябрь 2011 года компания увеличила объем перевозок нефтепродуктов в сравнении с навигацией 2010 года на 29% — до 1 млн 452 тыс. тонн.



## Самарский речной порт может поменять берег

**Самарский речной порт, на месте которого планируется построить футбольный стадион к чемпионату мира 2018 года, может быть перенесен на противоположный берег.**



Такое решение проблемы предложено в концепции генерального плана спортивного сооружения. Документ прошел утверждение градостро-

ительным советом Самарской области.

«Перенос порта, оживление центральных функций в исторической части города, форми-

рование комплексного автомобильного и железнодорожного транспортного узла будут способствовать мощнейшему импульсу для развития территорий по обоим берегам реки Самары и исторической части города Самары», — сообщили в министерстве строительства Самарской области.

Однако вариант переноса пока окончательно не утвержден. В городе началось протестное движение против данного проекта.

Самарский речной порт расположен на стрелке рек Волги и Самара. Географическое положение порта, граничащее с развитой системой железных дорог и автомагистралей, позволяет обеспечивать транспортные связи с Уралом, Сибирью, Средней Азией, районами Центра и Севера европейской части России. Порт также имеет выходы в зоны Волго-Камского и Волго-Донского бассейнов, Балтийского, Белого, Азовского, Черного, Каспийского, Средиземного морей.

## Гидротехнические объекты обновлены

**Росморречфлот завершил ремонт и ввел в эксплуатацию ряд гидротехнических объектов Пермского и Балаковского шлюзов, а также объекты инфраструктуры ФГУП «Канал имени Москвы» и ГБУ «Волго-Балт».**

Комиссии по приемке объектов Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) приняли и ввели в действие в декабре 2011 года ряд гидротехнических объектов. По сообщению пресс-службы ведомства, после завершения реконструкции

были введены в строй аварийно-ремонтные ворота, шпунтовые стенки и днища камер Пермского шлюза ФБУ «Камводпуть», а также завершена капитальный ремонт шлюза № 25–26 Балаковского района гидротехнических сооружений и судоходства ФБУ «Волжское ГБУ». Комиссией

осмотрены дамбы, ограждающие канал № 61–62 ГБУ «Волго-Балт», которые были реконструированы с расширением судоходной трассы.

Также завершена реконструкция направляющей палы верхнего подходного канала и ограждающей эстакады гидроузла № 2 ФГУП «Канал имени Москвы». Эта работа была выполнена в 2008–2011 годах. Генеральными подрядчиками выступили ФГУ «Подводречстрой» и ООО «Строительная компания Сталь».

# Внутренний водный транспорт России: вектор развития



**Министерство транспорта готовит новый документ — Стратегию развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) Российской Федерации на период до 2030 года. Необходимость создания такого документа поддержана Председателем Правительства России Владимиром Путиным. Сегодня о своем видении новой Стратегии «Водному транспорту» рассказывает проректор по научной работе Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций Татьяна Пантина.**

— Проблема эффективного использования потенциала внутренних водных путей России неоднократно поднималась в прошедшем году на уровне руководства страны, а также в ряде выступлений и публикаций специалистов транспортных ведомств и организаций. И каждый раз подчеркивалась и всесторонне обосновывалась необходимость разработки Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. В целом, безусловно признавая своевременность и целесообразность разработки данной Стратегии, останавливаясь на некоторых концептуальных принципах ее формирования.

Во-первых, повышение конкурентоспособности и динамичный рост речных перевозок не могут быть обеспечены без активизации процесса генерирования и реализации инноваций в области техники, технологии и организации транспортировки грузов и пассажиров водным транспортом, а также мультимодальных перевозок с его участием. Динамичное

развитие внутреннего водного транспорта во второй половине прошлого века (объем перевозок грузов в 1980 году составил 568 млн тонн — в 7,7 раза больше, чем в 1940 году; грузооборот за период 1960–1980 годов возрос в 2,5 раза) во многом было обеспечено реализацией масштабных инновационных проектов: созданием новых типов судов, в том числе «река-море» плавания, на подводных крыльях, толкаемых составов и пр., новых видов перегрузочной техники, использованием прогрессивных форм организации труда работников, сокращением численности экипажей судов на основе автоматизации и совмещения профессий и др.

В условиях рыночной экономики формирование инновационной стратегии должно основываться на сегментировании рынка транспортных услуг по перевозке грузов, тяготеющих к внутреннему водному транспорту, идентификации ключевых сегментов, определяющих потенциальные возможности динамичного роста речных перевозок (пассажиры)

за счет формирования нового спроса и обеспечения привлекательных условий для бизнеса. Например, в качестве одного из ключевых стратегических сегментов могут рассматриваться перевозки речным транспортом плодоовощной продукции глубокой заморозки из Южных регионов в Центральные и Северо-западные регионы России.

Во-вторых, следует учитывать многоаспектность системного подхода к разработке данной стратегии, которая определяется несколькими факторами. Ключевой из них — это необходимость принятия взаимоувязанных инвестиционных решений по развитию инфраструктуры внутренних водных путей, транспортного флота, речных и устьевых портов и терминалов. Строительство современных транспортных судов не принесет судовладельцам ожидаемый эффект, если не будут ликвидированы «узкие места» на ЕГС и не обеспечены необходимые габариты судового хода.

Формирование приоритетных направлений развития ВВТ, как

составного элемента единой транспортной системы страны, должно осуществляться исходя из критерия минимизации транспортных издержек на перевозку грузов и пассажиров с учетом положительных социально-экологических последствий за счет переключения части грузопотоков с автомобильного и железнодорожного транспорта на речной транспорт в период навигации.

Нельзя не учитывать также региональные факторы и возможности роста перевозок внутренним водным транспортом исходя из приоритетов экономической политики развития отдельных регионов. При этом должна сохраняться сбалансированность интересов всех субъектов Российской Федерации.

В-третьих, необходимым условием реализации Стратегии является формирование эффективного механизма государственно-частного партнерства (ГЧП). Большинство инвестиционных проектов на внутреннем водном транспорте характеризуются высокой капиталоемкостью и относительно низкой доходностью, обусловленной во многом сезонностью перевозок, и, как следствие, низкой инвестиционной привлекательностью. Поэтому участие государства, на мой взгляд, является непременным условием для развития ВВТ. Более того, все первоочередные шаги в этом направлении

должны быть сделаны именно государством, чтобы бизнесу была очевидна перспектива развития судостроения и судоходства.

Одним из таких шагов, несомненно, является принятие Федерального закона № 305-ФЗ от 07.11.11, предусматривающего реализацию комплекса мер государственной политики, направленной на ускоренное обновление транспортного флота в ближайшие 15 лет и повышение конкурентоспособности речных перевозок. Уверена, что этот закон положит начало новой фазе отраслевого жизненного цикла ВВТ страны — фазе устойчивого роста.

В Стратегии должны быть заложены такие инструменты, которые позволят обеспечить приоритетное развитие внутреннего водного транспорта, реализацию его стратегических и конкурентных преимуществ: экологичности, безопасности, низкой себестоимости перевозок массовых грузов, относительно небольших инфраструктурных издержек, безальтернативности в ряде регионов страны, высокого уровня энергосбережения.

Полагаю, что создатели стратегии также должны максимально полно изучить и использовать опыт зарубежных стран, особенно европейских государств, по поддержке судоходства на своих реках.



# Новые технологии на страже безопасности судоходства

Молодые ученые предлагают инновационные решения

**Конкурс «Молодые ученые транспортной отрасли — 2011» принес победу Санкт-Петербургскому государственному университету водных коммуникаций (СПбГУВК).**



Вручение диплома О. Солякову «Молодые ученые транспортной отрасли-2011» за 1-е место в номинации «МОРСКОЙ И ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ».

В номинации «Морской и внутренний водный транспорт» первое место заняла научная работа ассистента кафедры судоходства СПбГУВК, кандидата технических наук, кандидата юридических наук Олега Солякова «Математическое и информационное обеспечение внедрения спутниковой технологии в автоматизированных системах управления движением судов на внутренних водных путях».

В последнее время проблема безопасности судоходства особенно остро стоит для судов речного и смешанного река-море плавания на внутренних водных путях (ВВП) Российской Федерации. Случаи аварий судов

на ВВП только за 2010–2011 годы подтверждают недостаточность использования новых технологий, обеспечивающих безопасность судоходства. Актуальность этого вопроса возрастает в связи с ожидаемым открытием ВВП России для прохода судов под иностранным флагом, считает молодой ученый.

Для обеспечения автоматической системы управления движением судов (АСУДС) на ВВП Минтранс России определил, что в состав средств навигационного оборудования большинства пассажирских и перевозящих опасные грузы речных судов должна быть включена аппаратура ГЛОНАСС, АИС и СОЭНКИ.

Речь идет, в частности, о прие-

моиндикаторах глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) ГЛОНАСС или ГЛОНАСС GPS с возможностью приёма дифференциальных поправок, судовых транспондерах автоматической информационной системы (АИС) и системе отображения электронных навигационных карт и информации (СОЭНКИ). Причем установить эту аппаратуру необходимо «не позднее даты первого освидетельствования судна органом классификации после 1 января 2011 года».

Высокая стоимость аппаратуры СОЭНКИ и широкий разброс речных судов по водоизмещению накладывают существенные ограничения на оснащение такой аппаратурой малотоннажных судов. В этой связи, расчетные и практические (натурные) исследования спутниковой навигационной системы и их функциональных дополнений на ВВП в работе О. В. Солякова показали обоснованную необходимость использования путевых точек в приемниках навигационной аппаратуры потребителя (НАП) ГНСС ((Δ)ГЛОНАСС/(D)GPS) в автоматическом режиме АСУДС. Разработанная автором методика расчета набора путевых точек с учетом применения высокоточного радионавигационного поля позволяет судоводителю как в ручном, так и в автоматическом режимах, обеспечить безопасный проход судна на ВВП.

Боле того, для поддержания и обеспечения безопасности на водном транспорте в АСУДС на ВВП РФ требуется оптимизация состава технических средств судоходства на базе концептуального научного подхода.

## Судостроительную механику обсудили в Санкт-Петербурге

**Традиционная научно-техническая конференция по строительной механике судов и кораблей, посвященная памяти академика Ю. А. Шиманского, состоялась в Санкт-Петербурге в декабре 2011 года.**

На конференции, организованной ЦНИИ имени академика А. Н. Крылова и Центральным правлением Российской Ассоциации судостроителей имени академика А. Н. Крылова, было представлено более 60 докладов по актуальным проблемам конструирования и прочности судов и морских сооружений. В мероприятии приняло участие более 80 ведущих специалистов из исследовательских институтов, университетов, проектных организаций и студентов кораблестроительных вузов.

География участников охватывала практически все портовые и судостроительные центры бывшего СССР, — Санкт-Петербург, Москву, Владивосток, Одессу, Нижний Новгород, Калининград, Мурманск, Херсон, Комсомольск-на-Амуре и другие города.

На конференции были рассмотрены многие актуальные проблемы современного судостроения, в частности, речь шла о проектировании судов нового поколения, в том числе предназначенных для перевозки нефтеналивных грузов, сухогрузных судов с пониженным надводным габаритом, многофункциональных судов-спасателей нового поколения, вспомогательных судов и судов технического флота для портов и внутренних водных путей, а также круизных лайнеров.

Особое внимание на конференции было уделено вопросам безопасности, выработке комплексных подходов к борьбе за живучесть судна, исследованиям надежности существующих речных пассажирских круизных судов и другим проблемам.

## В Нижнем Новгороде проектируют новый яхт-клуб

**Глава администрации Нижнего Новгорода Олег Кондрашов одобрил концепцию развития территории Гребного канала (Нижегородский район).**



ния по гребле международного уровня.

Концепция развития территории вокруг Гребного канала основана на желании администрации города обустроить зону отдыха для нижегородцев, привлечь в столицу Приволжья профессиональных спортсменов и иностранных туристов на яхтах, которым с 2011 года разрешено перемещаться по российским рекам. После утверждения этот документ будет учитываться при предоставлении участков инвесторам.

## Новый мост: дискуссия продолжается

**Итоги эксперимента, проведенного проектантом Ново-Адмиралтейского моста на акватории Невы в сентябре 2011 года, пока не подведены. Но от этих результатов зависит судьба нового разводного моста Санкт-Петербурга.**

Впервые рабочие дни 2012 года Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга проведено заседание рабочей группы по вопросу согласования окончательного отчета проведения натурного эксперимента по проводке судов в месте строительства Ново-Адмиралтейского моста. Отчет, вероятно, будет одобрен и принят. Это был первый натурный эксперимент за всю историю проектирования и строительства мостов на судоходных водных путях и, по мнению ГБУ «Волго-Балт», выполнен он был отлично.

Жителей города и судоводителей интересуют выводы, которые можно сделать на основании результатов эксперимента. Выводов пока нет. Вернее есть, но очень спорные.

Сегодня нет сомнений в том, что мост спроектирован с нарушением требований ГОСТ 26775 «Габариты подмостовые судоходных пролетов мостов на внутренних водных путях» и строить его в рамках действующего законодательства нельзя.

Но шанс построить мост еще есть, если автор окончательного отчета — ЦНИИМФ в разделе «выводы» докажет возможность внесения изменений в данный ГОСТ, докажет возможность изменить этот строительный закон. В этом случае ГБУ «Волго-Балт» и Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга подготовят предложения по изменению строительного закона и отправят его в Минтранс России.

Напомним, что в июле 2011 года городской суд Санкт-Петербурга признал незаконным постановление об утверждении проекта планировки Ново-Адмиралтейского острова (проект включал в себя строительство нового моста). В частности, место предполагаемого нахождения нового моста через Неву по решению суда признано не соответствующим зонированию, предусмотренному Генпланом города. Кроме того, мост спроектирован в границах охранной культурно-исторической зоны. Судебная коллегия по административным делам Верховного суда России

в сентябре прошлого года оставила без удовлетворения жалобу властей Санкт-Петербурга, оспаривавших отмену постановления суда первой инстанции. Таким образом, возникла юридическая необходимость пересмотра всего проекта.

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».

Необходимость сооружения Ново-Адмиралтейского моста, который соединил бы Васильевский остров с материковой частью города, возникла еще в середине 80-х годов прошлого века. Развитие транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга настоятельно требует дополнительных связей Васильевского острова с другими районами города, поскольку все существующие мосты расположены преимущественно в восточной части острова.

Как сообщило Управление по работе со СМИ администрации Нижнего Новгорода, проектировщиками предложено продлить косу Гребного канала, соединив ее насыпью с островом, и разместить там причалы для маломерных судов и яхт-клуб, а также углубить дно, чтобы акватория канала смогла принимать соревнования



## Верфи в Кронштадте быть

**Проект строительства верфи в Кронштадте обрел юридические рамки. На декабрьском заседании правительства Санкт-Петербурга утверждено постановление «О плане мероприятий по созданию судостроительного комплекса на острове Котлин». Проект Кронштадтской верфи предложен ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), которая и выступит инвестором.**

По планам, новая современная верфь должна быть построена к 2019 году. Ожидается, что судостроительный завод станет градообразующим предприятием для Кронштадта, поскольку здесь будет создано 1,5 тысячи рабочих мест на первоначальном этапе, и 6,5 тысяч — с полным развертыванием производственных мощностей.

Намыв территории для сооружения новой верфи и сами строительные работы начнутся в 2013 году, а в 2012 году будет подготовлен и согласован проект. Город, в свою очередь, примет участие в создании социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры территории будущего предприятия.

Однако для осуществления планов необходимо внести корректировки в действующее законодательство и решить вопросы имущественного характера. Начало этим изменениям положено в принятом постановлении правительства Санкт-Петербурга.

# Газпромбанк кредитует «В.Ф. Танкер»

**Долгосрочный кредит в объеме \$138 млн на строительство 10 танкеров «Волго-Дон макс» проекта RST27 на производственных мощностях ОАО «Окская судостроительная верфь» привлек холдинг VBTH.**

Соглашение о долгосрочном финансировании заключено от имени компании «В.Ф. Танкер» (входит в состав холдинга VBTH международной транспортной группы UCL Holding) с ОАО «Газпромбанк». Документом предусмотрено привлечение долгосрочного финансирования в размере \$138 млн, сообщает пресс-служба UCL Holding.

Танкеры-продуктоволозы класса «река-море» предназначены для перевозки нефти и нефтепродуктов и способны перевозить

два сорта груза одновременно. Передача судов заказчику запланирована на 2012–2014 годы.

Строительство этих танкеров уже ведется в рамках реализации программы обновления флота VBTH, которая, в частности, предусматривает строительство 20 судов проекта RST27 на российских судостроительных предприятиях, в том числе 15 судов — на «Окской судостроительной верфи» в Нижегородской области.

Главное судно проекта RST27 было заложено на «Ок-

ской судостроительной верфи» 20 октября 2011 года, а 27 декабря 2011 года верфь заложила киль третьего судна «Волго-Дон макс» данной серии. Как сообщает проектант судна — Морское инженерное бюро — девейт каждого танкера составляет 5,4 тыс. тонн в реке и почти 7 тыс. тонн в море. Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта —

6,0 м. При проектировании были учтены специальные требования российских и мировых нефтяных компаний и дополнительные экологические ограничения класса Российского морского Регистра судоходства «ЭКО ПРОЕКТ» (ЕСО-S).

ООО «В.Ф. Танкер» — ведущий перевозчик нефтепродуктов по внутренним водным путям России. Входит в состав холдинга VBTH, мажоритарным акционером которого является международная транспортная группа Universal Cargo Logistics Holding, консолидирующая ряд российских железнодорожных, стивидорных, судоходных и судостроительных компаний.

«Окская судостроительная верфь» (город Навашино, Нижегородская область) основана в 1907 году. Современное ОАО «Окская судостроительная верфь» создано в порядке приватизации государственного предприятия «Навашинский судостроительный завод «Ока». Верфь является производителем и поставщиком речных и морских судов различного типа и назначения.

«Газпромбанк» (Открытое акционерное общество) входит в тройку крупнейших банков России и занимает пятое место в списке банков Центральной и Восточной Европы. В числе клиентов Банка — около 3 миллионов физических и 45 тысяч юридических лиц.

## Прогулки по Неве по-новому совершат туристы летом 2012 года

**Группа компаний «Астрамарин» построит 3 прогулочных теплохода к навигации 2012 года в Санкт-Петербурге.**



ООО «ПетергофЭкспресс» (группа компаний «Астрамарин», Санкт-Петербург) заключило контракт на строительство 3 пассажирских прогулочных теплоходов на мощностях ООО «Ладожский транспортный завод» (Шлиссельбург, Ленинградская область). Об этом газете «Водный транспорт» сообщил генеральный директор группы компаний Андрей Кузнецов. По его словам, стоимость каждого судна составляет около 7 млн руб., срок окупаемости — около 3 лет. До конца 2012 года груп-

па компаний «Астрамарин» намерена расширить серию новых теплоходов, разместив заказ еще на 10 таких судов.

Строительство судов уже началось — 19 декабря 2011 года состоялась резка металла. В мае суда будут спущены на воду, а к 1 июня 2012 года «Астрамарин» начнет эксплуатировать новые теплоходы на реках и каналах Санкт-Петербурга.

Проект новых теплоходов разработан ЗАО «Спецпроект». В настоящее время проект находится на согласовании в Российском речном регистре (РРР) на класс

Регистра Р1,2. Как пояснил Андрей Кузнецов, новый теплоход сможет заменить популярные в Санкт-Петербурге прогулочные теплоходы типа «Фонтанка», при этом он будет полностью отвечать всем требованиям по безопасной перевозке пассажиров как по рекам и каналам Петербурга, так и по Неве.

Новое комфортабельное пассажирское судно вместимостью около 100 человек имеет один салон, раздвижную прозрачную крышу. Длина судна — 21,5 м, ширина — 5,6 м, осадка — 0,7 м.

«Мы создали и скоро представим на рынок проект прогулочного судна, который полностью отвечает всем требованиям законодательства. Я уверен, что менять законодательство специально для Санкт-Петербурга нет необходимости, достаточно поменять конструкцию судов», — сказал Андрей Кузнецов.

Глава «Астрамарин» рассчитывает на большой спрос на новые теплоходы со стороны туристических компаний Санкт-Петербурга. «Мы предлагаем новые теплоходы, которые предоставляют пассажирам комфорт и безопасность, что составляет основу политики нашей компании», — добавил Андрей Кузнецов.

## За «Таисией» следует «Мария»

**Речной танкер для холдинга «Балтийская Топливная Компания» спущен на воду на «Балтийском заводе».**

На ОАО «Балтийский завод» 29 декабря 2011 года спущен на воду второй нефтеналивной танкер из серии четырех самоходных судов проекта 2734, строящихся по заказу Группы Компаний «Балтийская Топливная Компания» (БТК, Санкт-Петербург). Судно получило имя «Мария», сообщил корреспондент газеты «Водный транспорт» с церемонии спуска. Контракт на строительство танкеров финансировался при участии Банка «Санкт-Петербург». Совокупный объем инвестиций в строительство серии танкеров составили примерно 400 млн руб.

Суда спроектированы ООО «Морское инженерное бюро». Танкеры предназначены для перевозки нефтепродуктов с температурой вспышки паров 60 градусов и выше, в том числе требующих подогрева. Район плавания — внутренние водные пути и морские районы для самоходных грузовых судов, где толщина ледяного льда не превышает 20 см. Все самоходные нефтеналивные танкеры проекта 2734 оборудованы двойным дном и двойными бортами. Грузоподъемность танкера составляет 5000 тонн. Основным методом вождения судов — толкание, резервный — буксировка.

Суда построены под наблюдением Российского Речного Регистра в соответствии с современными стандартами, правилами и нормами коммерческого судостроения.

Длина судна составляет 108,32 м, ширина — 16,86 м, высота борта — 4,75 м, водоизмещение 6120 тонн. Конструкция корпуса, механизмов и оборудования, их изготовление и монтаж обеспечивают надежную работу судна в заданных условиях эксплуатации. Проект был разработан под требования БТК, с учетом последних инноваций и международных требований в области судостроения.

«Я благодарен Дмитрию Николаевичу Козаку и Георгию Сергеевичу Полтавченко за то, что они выступили гарантами выполнения наших судостроительных заказов на Балтзаводе в полном объеме и в срок», — сказал генеральный директор ООО «Балтийская Топливная Компания» Станислав Корнеев.

Главное судно серии «Таисия» было спущено на воду 27 сентября 2011 года.

ООО «Балтийская Топливная Компания» учреждено в Санкт-Петербурге в 2008 году с целью управления компаниями бункеровочного холдинга. Предприятия группы более 10 лет работают в области экспорта нефтепродуктов, бункеровки судов, оказания экологических услуг и т.д. Флот компании насчитывает 31 единицу и является крупнейшим бункеровочным флотом на Северо-западе. Компания входит в тройку лидеров рынка бункеровочных услуг порта Санкт-Петербург и портов Ленинградской области. Парк мазутоволозов БТК составляет более 25 единиц — входит в тройку лидеров данного сегмента рынка Северо-запада России.

ОАО «Балтийский завод» (Санкт-Петербург) основано в 1856 году. Завод специализируется на строительстве военных кораблей, крупнотоннажных гражданских судов для перевозки различных грузов и ледоколов (с ядерными и дизельными энергетическими установками).

## Патрульные катера родом с «Озерной»

**Госморречнадзор в 2011 году получил четыре современных патрульных катера**

**ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf, г. Шлиссельбург, Ленинградская область) в 2011 году передала Госморречнадзору Федеральной службы по надзору в сфере транспорта 4 современных патрульных катера проекта Laky13M.**



Об этом «Водному транспорту» сообщили на судостроительном предприятии.

Новые суда оснащены всем необходимым оборудованием для выполнения контрольно-надзорных функций. Навигационный комплекс каждого катера позволяет не только выявлять нарушения, но и документировать их. Построенные катера переданы для обновления патрульного флота в региональные управления государственного морского и речного надзора.

Как сообщила газета «Водный транспорт» ранее, первый патрульный катер «Патрульный-2» для Северо-Западного управления Госморречнадзора «Озерная верфь» спустила на воду в июне 2011 года. «Патрульный-2» стал первым в данной серии катеров. 27 ноября прошлого года на верфи состоялась передача второго судна заказчику — Волжскому управлению государственного морского и речного надзора Ространснадзора РФ. Впоследствии на верфи было построено и передано заказчику еще 2 катера данной серии.

Как уточнили на судостроительном предприятии, представители Госморречнадзора высоко оценили проделанную верфью работу, отметили качество корпусных и отделочных

работ на судне, а также способность Laky Verf в короткие сроки построить судно, отвечающее высоким стандартам качества и надежности в эксплуатации.

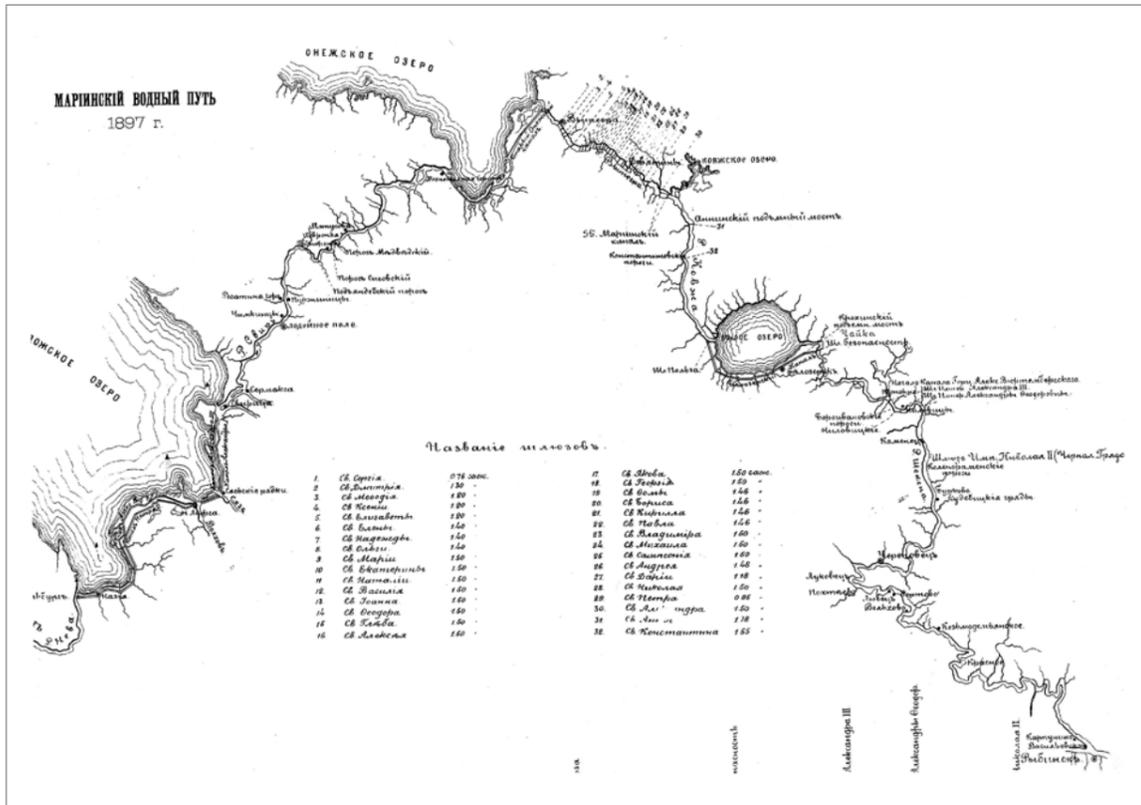
В то же время, специалисты Laky Verf на базе проекта патрульно-спасательного катера прорабатывают проект нового водолазного судна. Многоцелевой водолазное судно из легкого сплава (алюминий) предназначен для решения целого спектра задач, в том числе, проведения водолазных и подводно-технических работ, обследования дна акваторий, затонувших объектов и гидротехнических сооружений, участия в поисково-спасательных работах, подъеме с глубин обнаруженных предметов массой до 500 кг., обеспечения эксплуатации малогабаритных телеуправляемых подводных аппаратов. Водолазное судно проектируется для работы в акватории прибрежной морской зоны и устьях крупных рек, на внутренних водных путях Российской Федерации.





# XVII век: начало государственной судоходной политики в России

Исторический очерк о начале регулярной эксплуатации в России внутренних водных путей специально для газеты «Водный транспорт» подготовлен ректором Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций, профессором Сергеем Барышниковым.



Речной транспорт для России — далеко не просто транспорт. Это часть образа жизни, мировосприятия, менталитета русских, сопровождающая наших предков едва ли не с доисторических времен. Это культура, почти мистическим образом собирающая Россию в одно целое.

Этот вид транспорта стал основным в 18 веке, когда Российское государство на протяжении столетия, с небольшими перерывами переживало период реформ. Правительство всячески способствовало расширению торговли, строились и благоустроивались города, основывались промышленные предприятия. Все это предъявляло новые требования к средствам путей сообщения, которые могли бы обеспечить регулярный подвоз товаров,

строительных материалов для городов, различного сырья к промышленным центрам. Привлекательность водного транспорта заключалась в возможности перевозки массовых грузов в значительных объемах и на большие расстояния, причем с низкой себестоимостью транспортировки. Отрицательными факторами были зависимость от природной среды, климата, состояние русла рек. Явные преимущества водного транспорта перед гужевым заставило правительство обратить самое пристальное внимание на совершенствование водных путей, изыскивать возможности корректировки их направлений.

Но одним из первых государственных документов, установившим свободу судоходства по внутренним водным путям, стал документ 17 столетия, а точ-



нее Уложение 1649 года — свод законов, принятых Земским собором в 1648–1649 годах.

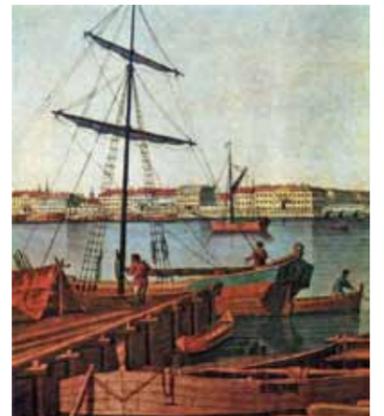
В 1712 году Петром I подписывается указ о создании Коммерц — коллегии, государственного учреждения, в ведении которого были сосредоточены вопросы, связанные с торговлей, строительством гаваней, маяков, судостроения и путями сообщения.

Начиная с реформ Петра Великого, входит в практику строительство гидротехнических сооружений, необходимых для благоустройства речных путей, ведущих к морским побережьям. Но первые попытки улучшения условий судоходства были неудачными. Так, в 1695 году, готовя Азовский поход, Петр издал указ о начале работ на реках Воронеж и Дон. Однако намеченные работы оказались довольно трудными, и выполнить этот указ не удалось. Из-за войны со Швецией были свернуты работы по строительству Волго-Донского судоходного канала.

Образование Петербурга и преобразование его в 1712 году в столицу вызвало необходимость ускорить создание новых путей сообщения для связи города на Неве с уже сложившейся транспортной сетью России.

Но задача по строительству целой системы искусственных сооружений и объединение их с общероссийской системой сухопутных дорог не была выполнена из-за скудных технических возможностей и сложных условий их реализации. Реально из больших замыслов был выполнен один — устройство Вышневолоцкого водного пути, связавшего Балтийское побережье с бассейном Волги. Строительство Вышневолоцкой системы было начато в 1703 году, она объединяла реки Тверцу, Цну, Волхов, ряд озер и искусственных каналов. Указом повелевалось начальству ближайших губерний выслать на работы 5000 пеших работников, 1000 конных и 400 плотников, которым иметь при себе инструменты и орудия труда. Руководство строительством возложено на царского стольника князя М. П. Гагарина. Для технического руководства были приглашены мастера из Голландии во главе с Адрианом Гаутером. Общая протяженность системы составила 1324 версты, весной 1709 года она начала функционировать. Несмотря на технические недостатки сооружений, отсутствие надзора и односторонний характер движения значение этой водной магистрали для Петербурга и Поволжья трудно переоценить. Например, город Рыбинск стал

с этого времени важнейшим портом, через который Поволжье снабжало Петербург многими видами товаров и сырья, необходимыми для населения, промышленности



и торговли с заморскими странами. Эксплуатация Вышневолоцкой водной системы выявила большие затруднения для судоходства в Ладожском озере, где из-за штормов и бурь погибало немало судов. В связи с этим в 1718 году было принято решение о строительстве обводного канала вокруг Ладожского озера. Петр I принимал личное участие в его проектировании.

Производство работ взяло на себя государство, строительством руководил граф Б. К. Миних. Канал вступил в строй в начале 30-х годов 18 века, он был построен от устья Волхова до истока Невы — протяженностью 111 километров и явился крупнейшим гидротехническим сооружением того времени. Судьба первой в России искусственной водной системы была нелегкой, уже в конце второго десятилетия потребовалась ее коренная реконструкция, проводилась она под руководством очень талантливого гидротехника и организатора М. И. Сердюкова. Для обеспечения достаточного количества воды на весь период навигации были построены регулирующие водохранилища, отремонтированы шлюзы и каналы, разработана система переправки судов через Боровицкие пороги.

Таковыми были первые шаги Российского государства по системному использованию водных путей.



## Иностранцам на ВВП установят правила

Опубликован проект постановления Правительства России о правилах плавания по ВВП прогулочных и иностранных судов.

Министерство транспорта Российской Федерации опубликовало проект постановления правительства «Об утверждении правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации спортивных судов, прогулочных судов и осуществляющих плавание в целях туризма судов под флагами иностранных государств».

Новые правила будут действовать в российских портах и на внутренних водных путях (ВВП), открытых для захода судов под флагами иностранных государств. Согласно изменениям, внесенным в 2011 году в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ), доступ на российские реки открывается для иностранных спортивных, прогулочных судов и судов, осуществляющих плавание в целях туризма. При этом на борту таких судов не может находиться свыше 18 человек, в том числе не более 12 пассажиров. Таким судам разрешено движение и стоянка на ВВП Российской Федерации. Причем стоянка должна осуществляться в отведенных для этого местах. Швартовка к причалам может производиться только по согласованию с владельцами или операторами этих причалов.

Правила плавания предусматривают, что при пересечении Государственной границы Российской Федерации суда и находящиеся на них лица должны пройти пограничный, таможенный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный и санитарно-карантинный контроль, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами, и иные виды контроля судов.

Выход судов с ВВП России (остановочный пункт Стрелецкое) в Каспийское море разрешен только судам под флагами прикаспийских государств.

## Иртыш в ожидании нового шлюза

НПО «Мостовик» приступает к бурению горизонтальных скважин системы водопонижения Красногорского гидроузла на реке Иртыш. Как сообщает пресс-служба предприятия, на объекте завершены работы по подготовке к монтажу бурового оборудования.

Параллельно продолжают работы по укреплению стенок котлована с помощью шпунта. На сегодня погружено более 2300 тонн шпунтовых свай, что составляет свыше 80% от общего объема. Открыто движение по левобережной подъездной дороге. Завершено возведение насыпи перемычки верхнего бьефа котлована левобережной водосливной плотины. Для защиты от весеннего паводка полностью выполнено сооружение ограждающих дамб вокруг острова.

По словам генерального директора НПО «Мостовик» Олега Шишова, к паводку 2012 года основные работы по сооружению левобережной плотины будут закончены: «Мы используем новейшие строительные технологии, которые, с одной стороны, позволят сократить стоимость сооружения, с другой — ускорят сооружение основной плотины на левом берегу — между островом и берегом».

Кроме того, специалисты «Мостовика» приступили к разработке судопропускного канала вдоль острова — полномасштабные работы будут развернуты на этом участке в начале 2012 года.

НПО «Мостовик» было определено генеральным подрядчиком строительства Красногорского водоподъемного гидроузла по итогам открытого аукциона в электронной форме в апреле 2011 года. 19 мая состоялось официальное открытие строительства. Гидроузел состоит из 2 бетонных водосливных плотин, 1900-метровой земляной плотины, судоходного шлюза, ряда вспомогательных сооружений, а также подъездных и внутренних дорог. На месте строительных работ уже расчищена территория, организована подъездная и внутриплощадочные дороги и перекрыт проток левобережной поймы Иртыша. Срок окончания работ — 2014 год.

Научно-производственное объединение «Мостовик» — одно из крупнейших проектных и строительных предприятий России. Годовые объемы выполняемых строительно-монтажных работ превышают 30 млрд руб. «Мостовик» — участник федеральных программ подготовки к саммиту стран АТЭС 2012 года во Владивостоке и Олимпиаде-2014 в Сочи.

Строительство Красногорского водоподъемного гидроузла призвано решить проблему дефицита водных ресурсов в городе и предусмотрено программой подготовки к 300-летию Омска.



## Лоцман – профессия особая

Подготовлено положение о режиме работы и отдыха лоцманов

Опубликован проект приказа Министерства транспорта России «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха морских лоцманов и кандидатов в морские лоцманы».



Положение будет распространяться на юридических лиц независимо от организационно-правовой формы и формы собственности и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих лоцманскую проводку судов. Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, предусмотренные данным документом, являются обязательными при разработке правил внутреннего трудового распорядка и составлении графиков работы (сменности) лоцманов.

В состав рабочего времени лоцмана, в числе прочего, включается время проводки, швартовых операций судов, а также время перестановки судна в морском порту, постановки на якорь, бридель, бакштов или бочку и стемки с них, перешвартовки/перетяжки, швартовки к другому судну и отшвартовки от него. Должно быть учтено время осмотра судна и места его швартовки, полное время пребывания лоцмана на борту судна и время ожидания в помещениях для работы и отдыха, время задержки лоцманской проводки судна, период

стажировки и технической учебы и время участия в работе по расследованию аварийных и несчастных случаев, связанных с судоходством.

При этом устанавливается, что нормальная продолжительность рабочего времени лоцмана не может превышать 40 часов в неделю. При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы (смены) лоцмана не может превышать 24 часов. При этом максимально допустимая продолжительность непрерывной лоцманской проводки или последовательных лоцманских проводок без предоставления специальных перерывов для отдыха между лоцманскими проводками не может превышать 12 часов. В течение рабочего дня (смены) лоцману должен быть предоставлен перерыв (перерывы) для отдыха и питания общей продолжительностью не более двух часов и не менее 30 минут, который в рабочее время не включается.

Проектом Положения предусмотрено, что работодатель обязан вести учет рабочего времени, фактически отработанного каждым лоцманом.

## Россия готова к ратификации Конвенции МОТ

Проект Федерального закона «О ратификации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве» (Сводная Конвенция МОТ) одобрен 27 декабря 2011 года на заседании Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений в Москве, сообщает пресс-служба Российского профессионального союза моряков (РПСМ).

По словам статс-секретаря — замминистра транспорта Российской Федерации Сергея Аристова, Россия уже фактически готова к ратификации документа. Создана межведомственная рабочая группа, которая приводит в соответствие с Конвенцией российское законодательство.

Напомним, Сводная Конвенция МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года провозглашена «Биллем о правах моряков» и «четвертым столпом» законодательства морского судоходства наряду с конвенциями СОЛАС (Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками), ПДНВ (Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты) и МАРПОЛ 73/78 (Международная конвенция по предотвращению загрязнения судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней). Она представляет собой свод стандартов условий жизни

и труда моряков, а также содержит требования по обеспечению выполнения этих правил со стороны правительств и судовладельцев.

На сегодняшний день только одно из двух требований для вступления Конвенции МОТ 2006 года в силу выполнено — охват странами-подписантами 33% валового тоннажа мирового торгового флота. Второе требование — ратификация документа 30-ю странами. Пока Конвенцию подписали 21 государство: четыре крупнейших государства флага — Багамы, Либерия, Маршалловы острова и Панама, а вслед за ними — Норвегия, Босния и Герцеговина, Хорватия, Испания, Болгария, Канада, Швейцария, Сингапур, Бенин, Сент-Винсент и Гренадины, Габон, Люксембург, Антигуа и Барбуда, Дания, Латвия, Кирибати и Австралия. Ожидается, что в ближайшем времени еще 9 государств подпишут документ, что позволит Конвенции вступить в силу уже в 2012 году.

# НОВЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ

Проект реализован ИАА «ПортНьюс» по заказу Ассоциации судоходных компаний



**Читайте новости судоходства и гражданского судостроения в удобном для Вас формате:**

- В журнале «Российское судоходство»
- В газете «Водный транспорт»
- На портале [www.rus-shipping.ru](http://www.rus-shipping.ru)

По вопросам сотрудничества обращайтесь по телефонам: (812) 570-78-02, 570-78-03 или по электронной почте: [mn@portnews.ru](mailto:mn@portnews.ru)



90  
Л Е Т  
[www.RGS.ru](http://www.RGS.ru)

В год 90-летия  
нашего лидерства  
мы даём 90 обещаний  
улучшить сервис!

**РОСГОССТРАХ**  
СТРАХОВАНИЕ СУДОВ

**+7 (495) 543-90-33**

[marine@RGS.ru](mailto:marine@RGS.ru) [www.RGS.ru](http://www.RGS.ru)

Репродукция с выставки-конкурса рисунков детей  
сотрудников компании РОСГОССТРАХ

ООО «Росгосстрах». Лицензия С № 0977 50 выдана ФССН 07.12.2009

**ОБЕЩАНИЕ**



ПОМОЖЕМ СОВЕТОМ  
ДАЖЕ КЛИЕНТУ  
ДРУГОЙ СТРАХОВОЙ  
КОМПАНИИ

