

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.



№3 (12912)

Выходит один раз в месяц
15 марта 2012 года

Подведены итоги работы АСК за 2011 год



Общее собрание Ассоциации судоходных компаний (АСК) состоялось 1 марта 2012 года. Руководители транспортной отрасли высоко оценили результаты деятельности АСК в 2011 году.

В работе Общего собрания АСК приняли участие министр транспорта России Игорь Левитин, заместитель министра транспорта Виктор Олерский, руководитель Росморречфлота Александр Давыденко, ответственный секретарь Морской коллегии при Правительстве РФ Александр Балыбердин, президент ОАО «ОСК» Роман Троценко, представители отрасли, а также общественных организаций.

Министр транспорта И. Левитин в своем приветственном слове высоко оценил вклад Ассоциации в развитие отрасли, достигнутый уровень взаимодействия АСК и Минтранса России, особенно в области законодательной деятельности. Отдельно отметил участие членов АСК в организации спасательной операции дизель-электрохода «Булгария», расследовании причин катастрофы, а также подготовке предложений по недопущению подобных происшествий в дальнейшем. Предложения АСК были учтены в рассматриваемых в настоящее время в Госдуме поправках к Кодексу внутреннего водного транспорта (КВВТ). Кроме того, министр подчеркнул необходимость концентрации представи-

телей судоходного сообщества на вопросах сохранения кадрового потенциала и улучшения ситуации для обеспечения отрасли квалифицированными кадрами.

С отчетным докладом выступил президент ассоциации Алексей Клявин. В настоящий момент в состав Ассоциации судоходных компаний входят 50 предприятий и организаций морского и речного транспорта, в том числе 36 судоходных компаний. Общая численность работников компаний-членов АСК составила 27,9 тыс. человек. Флот компаний, входящих в состав АСК превышает 3100 судов, общим дедеветом около 6 млн тонн.

Одним из основных направлений деятельности Ассоциации является совершенствование отраслевого законодательства — в течение 2011 года Ассоциация рассмотрела более 70-ти проектов нормативных правовых актов в области транспорта, налогового, таможенного, антимонопольного, экологического и других направлений нормативного регулирования, проведена антикоррупционная экспертиза 14-ти нормативных актов. С осени 2011 года АСК присоединилась к работе Минэкономразвития России по проведению еще одно-

го вида общественной экспертизы проектов нормативных актов — оценки регулирующего воздействия.

В прошлом году при непосредственном участии АСК был принят Федеральный закон о мерах по поддержке российского судостроения и судоходства. АСК отстаивала необходимость принятия этого закона на всех возможных уровнях: на заседаниях Морской коллегии при Правительстве РФ, при формировании Народной программы Народного фронта, во время встреч транспортников с руководителями страны, на заседании Российской трехсторонней комиссией по регулированию социально-трудовых отношений.

Результаты от принятия закона очевидны — компании-члены АСК уже разместили заказы на строительство более 60 судов.

АСК участвовала в подготовке уже принятых изменений к Кодексу торгового мореплавания, а также рассматриваемых в настоящий момент в Госдуме изменений к Кодексу внутреннего водного транспорта, а также изменений к федеральным законам «О государственной границе РФ» и «О порядке выезда из Российской Федерации и въез-

да в Российскую Федерацию».

Удалось прийти к взаимопониманию Минтрансом России по целому ряду вопросов, касающихся транспортной безопасности, в первую очередь, в части обеспечения конкурентоспособности российского флага.

По предложению АСК Комиссией Таможенного Союза было принято важное для отрасли решение — освобождение судовладельцев от необходимости каждые два года предъявлять судно таможенному органу для получения подтверждения о технической способности перевозить затаможенный груз.

Продолжается работа по внесению изменений в постановление Правительства РФ № 383, предусматривающее субсидирование части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и ГК «Внешэкономбанк» на закупку гражданских судов, изготовленных на российских верфях, а также лизинговых платежей.

Проблемы остающихся «узких» мест на внутренних водных путях (ВВП) России широко известны. Вопросы о необходимости их решения АСК поднимала в мае и июне прошлого года — на заседании Морской коллегии и на встрече транспортников с председателем Правительства Владимиром Путиным, кроме того данный вопрос был рассмотрен в ходе заседания Комиссии

РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре в феврале 2012 г.

АСК принимала активное участие в работе Межведомственной оперативной рабочей группы Росводресурсов по регулированию Волжско-Камского каскада водохранилищ. Совместно с Росморречфлотом были разработаны предложения по оптимальным попускам воды через гидроузлы Городецкий, Цимлянский, Волгоградский и Воткинский. Также эффективно работала Совместная рабочая группа Росморречфлота и АСК по рассмотрению дополнительных вариантов графиков движения пассажирских судов по Вытегорской лестнице.

Организован мониторинг за исполнением «Программы категоричности средств навигационного оборудования и сроков их работы, гарантированных габаритов судовых ходов, сроков работы судоходных гидротехнических сооружений» на протяжении всего периода навигации.

Ассоциация взаимодействует с Межведомственной рабочей группой ФТС России и Минтранса России по совершенствованию таможенного контроля на морском транспорте по вопросам взаимодействия при осуществлении государственного контроля международных морских и речных перевозок.

Начало, окончание на стр.7

Александр Давыденко: «Безопасность речного судоходства обеспечат АРБ»



– Александр Александрович, как вы видите реформу управления на внутреннем водном транспорте?

– Проект изменений в Федеральном законе КВВТ, который изменит систему управления на внутреннем водном транспорте, 7 февраля 2012 года прошел первое чтение в Государственной Думе. Для внесения поправок Минтранс России создана рабочая группа, которая должна будет дорабатывать этот документ. Мы хотим, чтобы этот закон был принят и вступил в силу уже к началу навигации в этом году. Мы готовим подзаконные акты и новую структуру, поэтому заминуть не должно — в навигацию 2012 года мы должны обеспечить новый уровень безопасности судоходства.

Хочу напомнить, что эта реформа была предложена нами еще в 2007 году и родилась она из трагических событий в Керченском проливе, когда потерпели крушение сразу несколько судов. Разработанный тогда документ назывался «Концепция реформирования управления на внутреннем водном транспорте». Концепция была утверждена правительством в 2009 году.

Прошлым летом мы получили жестокий урок — очевидно, что существующая система управления судоходством на реке не уделяет должного внимания тому, какие суда, в каком техническом состоянии и под чьим управлением выходят на реку, а потом в море. Мы предложили свои меры, которые сегодня могут стать новым отраслевым законом. Самое главное — это введение

к началу речной навигации 2012 года отрасль получит новое законодательство в сфере управления внутренним водным транспортом (ВВТ). О том, как будет осуществляться эта реформа, в интервью отраслевому portalу «Российское судоходство» рассказал руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Александр Давыденко.

на внутреннем водном транспорте системы портового контроля под руководством капитана бассейна в рамках администрации речного бассейна (АРБ).

Сейчас каждое речное судно Российской Федерации Регистр проверяет один раз в пять лет. Только если есть какие-то замечания либо проводился ремонт судна, Регистр проводит дополнительные проверки. Ространснадзор осуществляет надзор преимущественно за документами, дающими право судовладельцу, юридическому лицу, осуществлять судоходство по внутренним водным путям. Должного надзора за судами как за транспортными средствами во время навигации сегодня не производится.

Я уверен, что технологический контроль транспортных средств должен осуществлять тот орган, который отвечает за весь транспортный процесс на реке. Инспекторы портового контроля в начале навигации будут проверять техническое состояние судна, формировать базу сведений о судах и судовладельцах и проверять с периодичностью в зависимости от их технического состояния. Второй аспект — это проверка квалификации экипажа. Сегодня мы достоверно не знаем, кто назначил капитана, кто дал ему удостоверение, рабочий диплом, когда и где он работал ранее, потому что этим занимается судоходная компания.

Капитаны речных бассейнов будут в ранге заместителей начальников администраций речных бассейнов (АРБ). Сами АРБ сохранят все функции, присущие сегодняшним «путейцам» (ФБУ «ГБУВПиС»): поддержание габаритов водного пути, соблюдение сроков навигации, эксплуатация гидротехнических сооружений, создание и эксплуатация систем управления движением судов и т.д.

Таким образом, и здесь, на реке, мы хотим создать администрацию речных бассейнов, которые будут осуществлять не только содер-

жание водного пути, но и контролировать, какие технические средства осуществляют перевозки пассажиров и грузов, то есть непосредственно обеспечивать безопасность судоходства.

– Кто составит основу речных инспекторов портового контроля? На какие средства будут сформированы эти органы?

– Какую-то часть кадров для АРБ вследствие перераспределения функций мы сможем перераспределить с Госморречнадзором. Кроме того, ГБУ обладают неплохим штатом профессиональных сотрудников, где-то придется приложить усилия и вырастить свои кадры. По этому направлению ведется плановая работа, формируются предварительные списки будущих капитанов речных бассейнов. Как только новый закон вступит в силу, капитаны будут назначены. Как правило, на должность капитанов мы предлагаем работников пароконств или судоходных компаний, которые отвечали там за безопасность судоходства. Это высококвалифицированные кадры, судоводители с большим стажем, капитаны.

Мы, естественно, планируем добавить в речные администрации не только штат, но и технику. Несомненно, на это понадобятся деньги, которые при должном управлении вполне возможно найти в имеющихся ресурсах ГБУ.

За последние 7 лет финансирование из федерального бюджета на содержание внутренних водных путей (ВВП) выросло более чем в 5 раз. Это почти 11 млрд рублей. Мы ведем работу по оптимизации численности и функций нынешних ГБУ и рассчитываем, что дополнительных средств из федерального бюджета не понадобится. В соответствии с 47-м приказом Минтранса мы собираем навигационный сбор. Выяснилось, что его оплачивает только половина судовладельцев. Наведение порядка в этом

вопросе — это тот же резерв.

Не стану скрывать, не все руководители ГБУ с радостью встречают предстоящую реформу. Некоторые из них не хотят брать на себя реализацию дополнительных функций. Но финансирование уже увеличилось, разве обязанности могут при этом остаться прежними? Так не бывает.

– Увеличатся ли нагрузки на бизнес? Стоит ли ожидать роста навигационных и других сборов?

– Увеличение сборов не планируется. Добросовестный судовладелец не почувствует на себе никаких дополнительных финансовых нагрузок. А недобросовестных судовладельцев мы заставим либо выполнять все требования по безопасности судоходства, либо им придется закончить с этим бизнесом. На реке, как и на море, мы будем жестко придерживаться условий безопасной перевозки грузов и пассажиров.

– Как предстоящая реформа отразится на работе речных портов?

– В России около 130 речных портов и около 1500 отдельных причалов. Сегодня Минтранс и Росимуществом ведется большая работа по оценке федерального имущества.

Мы предлагаем для федерального уровня управления выделить крупные точки на реке, в узловых местах, а остальное отдать на уровень субъектов Федерации. Надеюсь, что эта работа будет завершена в текущем году. Процесс этот очень сложный, новый — передавать имущество на субфедеральный уровень.

Например, Казань. Там помимо самого порта Казань есть еще 18 или 20 пунктов погрузки судов, в том числе пассажирские терминалы. Наверно, их должен развивать субъект Федерации. В том числе может решаться и вопрос акционирования и приватизации.

– Что будет сделано для обеспечения глубин в 4 метра, необходимых для нормальной судоходства на всем протяжении Единой Глубоководной системы европейской части России (ЕГС)?

– К сожалению, количество «узких» мест на ВВП возросло с трех до пяти. Одно из них мы устранили — это Кочетовский ги-

дроузел. Остались две самые сложные проблемы: недостаточные глубины на Волге между Нижним Новгородом и Городцом, а также Нижнесвицкий шлюз на Волго-Балте. Шлюз мы начинаем строить в этом году. Что касается Нижнего Новгорода, по предложению ОАО «РусГидро» готовится проект наполнения Чебоксарского водохранилища до отметки 68 м, реализация которого планируется в течение ближайших 3-х лет. По итогам навигации 2011 года обнаружили еще три «узких» места: Нижний Дон (пос. Багаевка, где глубины не превышали 3,2 м), Саралевский узел (Нижняя Волга, глубины 3,2 м) и 100-километровый участок реки Кама от Чайковского шлюза до села Камбарка. Сейчас мы разрабатываем единую программу ликвидации узких мест на ЕГС.

По данным Росгидромета, в бассейне Волги снегозапасы близки к норме, на Каме незначительно ниже нормы, на Дону уже несколько лет меньше нормы для данного периода зимы. По всей видимости, навигация 2012 года по водности будет аналогична навигации 2011 года, а значит, придется решать те же проблемы, что и в 2011 году, т.е. совместно с Росводресурсами определять оптимальные попуски воды через гидроузлы Городецкий, Цимлянский, Волгоградский и Воткинский.

Ежемесячно представители Росморречфлота, наших ГБУВПиС и Ассоциации судоходных компаний участвуют в работе Межведомственной оперативной группы Росводресурсов по регулированию режимов работы Волжско-Камского и Цимлянского водохранилищ. В результате принимаются согласованные режимы работы гидроузлов. Это в целом обеспечивает навигационный уровень воды и безопасные условия судоходства. Но при этом при небезопасности 4-метровых отметок судоходные компании несут убытки из-за недогуза судов.

– Каков ваш прогноз на предстоящую навигацию по объему перевозок грузов и пассажиров по ВВП России?

– Мы надеемся на рост грузовых перевозок на 10–12%. Перевозки пассажиров останутся на прежнем уровне.

Численность Госморречнадзора в 2012 году сократится на 12–15%

Бюджетная комиссия Ространснадзора 1 марта 2012 года приняла решение о сокращении численности ведомства с 2012 года на 377 человек.

Такое решение отражено в протоколе комиссии. Сокращение численности Госморречнадзора, осуществляющего надзор за работой морского и речного транспорта, составит 90 человек по всем территориальным органам, что соответствует примерно 12–15% от текущей численности Госморречнадзора.

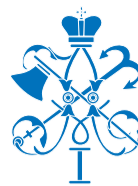
Поэтапное сокращение численности Ространснадзора происходит с 2010 года в связи с Указом президента Российской Федерации о сокращении численности госслужащих.

Данное сокращение планировалось провести

в сентябре 2011 года. Однако после трагической гибели пассажирского теплохода «Булгария» летом 2011 года работа по сокращению численности была временно приостановлена. Впоследствии, несмотря на катастрофу платформы «Кольская» в декабре 2011 года, работа по сокращению численности Ространснадзором продолжилась.

В соответствии с планами Ространснадзора до конца 2012 года штатная численность Госморречнадзора должна быть сокращена на 35% по отношению к численности его территориальных органов в 2010 году.





Ледокол как страховка от простоя



Зима прошлого года, когда в Финском заливе оказались зажаты во льдах сотни судов, заставила государство принять меры, которые застраховали бы от повторения подобной ситуации. Именно поэтому регионе в зимнюю навигацию 2011–2012 года была создана мощная ледокольная группировка.

Несмотря на то, что нынешняя зима пришла на Финский залив поздно, практически в январе, волна сильных морозов, которая, к слову сказать, накрыла не только территорию России, но большую часть Европы, создала весьма суровую ледовую обстановку. Толщина припая в некоторых районах акватории превышала 60 см.

Всего на Финском заливе работали 14 ледоколов, включая 5 линейных, в том числе 1 атомный. Атомоход прибыл из Мурманска в конце января. Он был заблаговременно зафрахтован ФГУП «Росморпорт» для обеспечения бесперебойного движения танкеров к порту Приморск (где расположен экспортный нефтяной терминал) и обратно. Фрахт атомохода (атомные ледоколы находятся в управлении ФГУП «Атомфлот») обошелся «Росморпорту» более, чем в 300 млн руб.

В итоге, в текущем году в Финском заливе проблем с ледокольной проводкой не возникало, суда не стояли в ожидании ледоколов. К концу февраля ледоколами «Росморпорта» в Финском заливе было проведено более 800 судов. Тогда как годом ранее количество застрявших судов

превышало в отдельные дни 100 ед. Единственным исключением, когда ожидание проводки составило 4 часа, стал танкер «Минерва Клара», который заходил в порт Приморск в середине февраля 2012 года. В морской администрации пояснили, что причиной длительной проводки стала недостаточная готовность судна и его экипажа к плаванию во льдах.

Эффективность работы ледоколов на акватории Финского залива в этом году объясняется специалистами тем, что Штаб ледовых операций выработал новые подходы к организации управления ледокольными проводками с использованием электронных систем коммуникации.

В целом следует признать, что обеспечить бесперебойное судоходство одновременно на всех морских бассейнах России в условиях суровых зим практически невозможно без ввода в эксплуатацию новых ледоколов, особенно если учесть, что грузооборот российских портов, как ожидается, будет расти. В ходе визита председателя правительства России Владимира Путина 2 декабря 2011 года на «Балтийский завод» (Санкт-Петербург) состоялось подписание контрактов

между ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) и ФГУП «Росморпорт» (непосредственный заказчик дизель-электрических ледоколов) на строительство 3 дизель-электрических ледоколов мощностью около 17 мВт и одного — мощностью 25 мВт. Общая сумма госконтрактов по ледоколам составила 20,4 млрд руб.

В соответствии с контрактами, ледокол мощностью 25 мВт должен быть построен к октябрю 2015 года, а ледоколы мощностью около 17 мВт — к октябрю и августу 2015 года. Также подписано соглашение о подготовке к строительству серии атомных ледоколов мощностью 60 мВт.

Кроме того, проектное бюро Aker Arctic (Финляндия) разработало проект ледокола мощностью 7,5 мВт, особенность которого заключается в возможности бокового движения, что позволяет прокладывать более широкий канал. Заказчик ледокола — Росморречфлот. Контракт подписан 6 октября 2011 года. Судно уже строится на судостроительном заводе «Янтарь» и на финской верфи Arctech Helsinki Shipyard (совладельцем которой является ОСК).

Реализация программы строительства новых ледоколов позволит обеспечить замерзающие акватории России достаточной ледокольной группировкой для организации ритмичного судоходства, что является залогом успешного развития транспортно-транзитного потенциала страны.

Обеспечить присутствие на бункерном рынке

В Санкт-Петербурге прошла презентация нового танкера-бункеровщика «Газпромнефть Норд-Вест». Представляя судно собравшимся, генеральный директор компании Андрей Васильев сообщил, что «Газпромнефть Марин Бункер» намерено приобрести по 2 танкера в год.

Следует напомнить, что в 2011 году компанией уже был приобретен бункеровщик для работы в порту Новороссийск грузоподъемностью 3 тыс. тонн. А для работы в Санкт-Петербурге — танкер «Газпромнефть Норд-Вест», начавший работать с 1 февраля 2012 года. Он был построен в 2011 году в Тузле (Турция), имеет неограниченный район плавания и отвечает всем международным конвенциям в области судоходства. Грузоподъемность судна составляет 2,5 тыс. тонн. Техническую эксплуатацию осуществляет предприятие «Газпромнефть-Шиппинг», управляющее флотом «Газпромнефть Марин Бункер».

По словам Андрея Васильева, компания строит свою стратегию развития с таким расчетом, чтобы обеспечить присутствие во всех крупных портах страны и в портах сопредельных государств. В настоящее время «Газпромнефть Марин Бункер» работает в 15 морских и 9 речных портах России. В 2011 году начала операции и зарубежные — в портах Таллинн, Рига, Клайпеда, Росток, Констанца, Стамбул. В 2012 году планируется начать работу в портах Сочи, Ейск, Ванино и в Москве. Компания также намерена участвовать в конкурсе на реализацию проекта создания бункерной базы в проектируемом порту Тамань, который должен стать крупнейшим сухогрузным портом страны.

При этом в 2012 году общий объем реализации бункерного топлива компании планируется увеличить на 10% в сравнении с показателем предыдущего года — до 2,5 млн тонн, в том числе в розничном сегменте планируется рост реализации на 20% — до 1,6 млн тонн топлива.

СЗП отремонтирует 23 теплохода

Ремонт и техническое обслуживание своих теплоходов Северо-Западное пароходство планирует завершить к маю 2012 года. Всего, как сообщила «Водному транспорту» в пресс-службе СЗП, за межнавигационный период будет отремонтировано 23 судна, в период летней навигации занятых на экспортно-импортных перевозках: 6 теплоходов класса «река-море», 7 буксиров, 7 барж и 3 вспомогательных судна.

Ремонт судов осуществляется на дочерних предприятиях пароходства — судостроительной верфи «Речная» в Санкт-Петербурге и Вознесенской РЭБ флота в Ленинградской области, а также на сторонних предприятиях — Невском ССЗ в Шлиссельбурге и судоремонтных базах в Архангельске, Астрахани и Ростове-на-Дону.

Буксиры и несамоходные баржи пароходства приступят к работе в апреле 2012 года, теплоходы «река-море» начнут перевозки грузов в европейские порты в мае.

Северо-Западное пароходство — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных, навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств.

В менеджменте у компании находится около 110 грузовых транспортных средств ледвейтом 400 тыс. т, включая 87 судов класса «река-море», 8 барж, 8 буксиров и 6 вспомогательных судов. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет около 6 млн т.

Пароходство входит в ВВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером ВВТН), консолидирующей также ряд российских железнодорожных, стивидорных и логистических компаний.

Речные порты нуждаются в отечественных кранах

Основной перегрузочной техникой в речных портах России на ближайшие 10–15 лет останутся порталы краны грузоподъемностью 10–30 тонн и плавучие краны до 16 тонн. Поэтому, считает заведующий лабораторией грузоподъемных машин СПГУВК Натан Розовский, для успешного функционирования внутреннего водного транспорта, необходимо наладить производство таких кранов на отечественных предприятиях.

Проблема обеспечения безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов в российских речных портах в настоящее время усугубляется двумя факторами. С одной стороны, это стремительное старение кранового парка, обновления которого с 1991 г. практически не происходит, а с другой — падение квалификации как инженерно-технического персонала, обеспечивающего техническое обслуживание кранов, так и рабочих, осуществляющих эксплуатацию этих кранов. Вследствие этого подавляющее большинство аварий порталных и плавучих кранов, произошедших за последние годы, обусловлено либо прямым нарушением правил эксплуатации, либо некачественным выполнением дефектации и ремонта конструкций.

В создавшейся ситуации большое значение имеет качество проводимого специализированными организациями технического диагностирования кранов. Такие работы выполняются организациями, имеющими либо лицензию Ростехнадзора, либо свидетельство о признании Российского Речного Регистра. К сожалению, не всегда специалисты этих организаций имеют достаточный опыт работы для выполнения качественной оценки состояния конкретных типов кранов, что

не учитывается при выдаче указанных выше разрешительных документов. В итоге результаты технического диагностирования мало чем отличаются от результатов дефектаций, выполняемых владельцами кранов.

Специалисты СПГУВК считают, что было бы полезным ограничить для специализированных организаций номенклатуру кранов, на которых они выполняют свои работы. Тем более что при установившейся практике проведения тендеров на выполнение работ по техническому диагностированию владельцы кранов отдают предпочтение вопросам стоимости работ, а не их качеству.

Созданная в Университете водных коммуникаций в начале 60-х годов лаборатория грузоподъемных машин выполняла функции головного подразделения в системе Министерства речного флота по обеспечению безопасной эксплуатации порталных кранов. В первую очередь, речь шла о порталных и плавучих кранах. По установившейся в те годы схеме лаборатории проводились всесторонние испытания в эксплуатационных условиях всех вновь поступающих в речные порты серийных кранов. По результатам этих испытаний заводские изготовители вносили необходимые коррективы в конструкцию и технологию изготовления.

Далее в течение 12–15 лет лаборатория проводила постоянное наблюдение за кранами в различных по условиям эксплуатации пунктах их работы, фиксируя потоки отказов и восстановления. На основе полученных при этом данных определялись узлы и детали, лимитирующие надежность машины, разрабатывались предложения по совершенствованию конструкции, составлялись прогнозы по целесообразности продолжения эксплуатации кранов и определялись необходимые мероприятия по возможному продлению срока эксплуатации.

Накопленный опыт и сегодня позволяет сотрудникам лаборатории выполнять значительный объем работ по экспертизам промышленной безопасности порталных кранов и по обследованию металлоконструкций плавучих кранов. Так за 2011 г. лабораторией выполнена экспертиза промышленной безопасности 53 порталных кранов и проведено обследование 78 плавучих и 9 судовых кранов. Благодаря качественному выполнению работы и сравнительно небольшим ценам (от 18000 до 25000 руб., в зависимости от расходов на командировки), лаборатория имеет постоянных заказчиков, для которых выполняется не только диагностирование кранов, но и разработка проектов ремонтных работ.



Для обеспечения безопасной работы кранов не меньшее значение, чем качественное выполнение технического диагностирования, имеет проблема качественного выполнения ремонта для устранения выявленных при диагностировании дефектов, особенно по несущим металлоконструкциям. В связи с этим нами накоплен большой опыт по разработке технической документации на ликвидацию дефектов и по восстановлению отдельных элементов после аварий.

Следует отметить, что происходящее сейчас «латание дыр» существующего кранового парка речных портов является тупиковой политикой. Затраты на поддержание работоспособности существующих кранов будут неуклонно возрастать и потребуют от владельцев принятия мер

по замене оборудования. Тем более что за последние 10–15 лет существенно изменились грузопотоки, обслуживаемые речными портами. Произошло снижение обработки насыпных грузов, а для обработки тарно-штучных грузов стала возрастать потребность в кранах повышенной грузоподъемности. Раньше речные порты довольствовались кранами грузоподъемностью 5–10 тонн и реже — 16 тонн. Наиболее востребованным порталным краном являлся кран «Альбатрос» грузоподъемностью 10/20 тонн и плавучие пятитонные краны. Теперь же наибольшим спросом пользуются порталные краны грузоподъемностью 25–40 тонн и плавучие — 16 тонн. Однако нашей промышленностью такие краны практически не выпускаются, а приобретение импортных для владельцев речных портов дорого. Надо также отметить, что в речных портах, в отличие от морских, нет постоянных грузопотоков, устанавливающихся на длительное время. Вследствие этого оснащение их специализированными перегрузочными комплексами, аналогичным внедряемым в больших морских портах, не целесообразно.

На фото — Падение стреловой системы плавучего крана «Блейхерт» вследствие развития трещины в верхнем поясе стрелы. Санкт-Петербург, 2008 г.



От печатных изданий — к цифровым носителям

В Санкт-Петербургском государственном университете водных коммуникаций (СПГУВК) состоялось торжественное открытие электронного читального зала библиотеки. О том, чем отличается читальный зал 21 века от традиционных библиотек, рассказывает Татьяна Пастушак, проректор по информационным технологиям и региональному обучению СПГУВК.

Открытие электронного читального зала явилось одним из этапов планомерной политики университета в области информатизации образовательной деятельности, в том числе и в соответствии с требованиями Федеральных государственных образовательных стандартов (ФГОС). В отличие от стандартов высшего профессионального образования первого и второго поколения, ФГОС содержат целый ряд требований по информатизации учебного процесса.



В рамках реализации этих требований в университете была проведена модернизация библиотеки, закуплена и установлена новая версия электронного каталога «ИРБИС-64». «ИРБИС-64» позволяет «прикреплять» электронные версии изданий к каталогу. В издательско-полиграфическом центре университета на протяжении последних лет создавалась база электронных версий учебников, учебных пособий и учебно-методической литературы, изданной в университете. Данная база положена в основу электронной библиотеки университета. В настоящее время студенты могут осуществлять поиск необходимой литературы в электронном каталоге библиотеки университета и при наличии электронной версии получить доступ к просмотру. Это позволяет, с одной стороны, расширить возможности обучаемых



В церемонии открытия принял участие Министр речного флота РФСР Леонид Васильевич Багров. Встреча с Леонидом Васильевичем прошла в очень теплой дружественной обстановке. Ветераны университета помнят, как в 1980 году, когда университет именовался Ленинградским институтом водного транспорта, Л. В. Багров лично вручил орден Трудового Красного Знамени коллективу вуза.

по доступу к информационным ресурсам, и таким образом увеличить количество пользователей библиотеки, с другой стороны, повысить комфортность их работы (в любое время из любой точки местонахождения) и сократить затраты государства на издание и тиражирование литературы.

Таким образом, электронный читальный зал библиотеки университета обеспечивает доступ к электронному каталогу, электронной библиотеке учебно-методических изданий университета, а также к справочно-поисковой системе правовой информации «КонсультантПлюс».

Университет также предоставляет возможность доступа студентам, аспирантам, преподавателям и научным сотрудникам к электронно-библиотечной системе (ЭБС) «КнигаФонд», электронным библиотекам издательства «Эльзевир» и издательского дома «Лань». На основании заключенных с ЭБС договоров, обучающиеся обеспечены досту-

пом к электронно-библиотечным системам, содержащим издания по основным изучаемым дисциплинам и сформированным по согласованию с правообладателями учебной и учебно-методической литературы.

Следует отметить, что пользователи электронного читального зала также могут обратиться к информационной системе «Единое окно доступа к образовательным ресурсам», ресурсам образовательного портала университета и системы дистанционного обучения на базе СДО «MOODLE». Благодаря этому, университет выполняет требование ФГОС, обязывающее вузы представлять в сети Интернет или локальной сети образовательного учреждения учебно-методическую документацию и материалы по учебным дисциплинам основных и дополнительных образовательных программ.

Во время работы в электронном читальном зале можно получить дополнительные консультации у сотрудников библиотеки

по вопросам поиска информации, необходимой для самостоятельной работы над выполнением проектов и исследовательских работ, подготовки рефератов, докладов, подготовки к лабораторным работам и т. п.

В университете в стадии завершения находятся работы по развертыванию Wi-Fi в учебных корпусах для пользователей ноутбуков, планшетных компьютеров, смартфонов и других мобильных устройств. Во внеучебное время студенты, проживающие в общежитиях, по желанию, обеспечиваются выходом в сеть Интернет непосредственно из своих комнат.

Таким образом, университет в соответствии с требованиями времени постоянно расширяет работу по всем направлениям информатизации образовательной деятельности с целью создания оптимальных условий для удовлетворения информационных и коммуникационных потребностей и интересов обучающейся молодежи.

Яхта, с которой не промахнешься



Знаменитая яхта «Акела», принадлежащая СПГУВК, объявила набор студенческого экипажа для участия в «The Tall Ships' Races-2012». Для студентов университета регата является своего рода летней производственной практикой. Например, в прошлом году на борту «Акелы» прошли практику 43 человека.

Основной экипаж судна «капитан и старпом» — преподаватели кафедры физической культуры Алексей Чегуров и Анастасия Подобед.

Вспоминая прошлогодний поход, капитан рассказал «Водному транспорту», что основными этапами этого плавания, стартовавшего в первых числах июня, стали «Kieler Woche», фестиваль «Hanse sail», регаты «The Tall Ships' Races» и «The Culture 2011 Tall Ships Regatta».

«Kieler Woche» является крупнейшей парусной регатой Европы, собирающей в олимпийском яхт-клубе города Киль более пяти тысяч сильнейших яхтсменов со всего мира. Гонки проводятся как в национальных, так и в олимпийских классах яхт. Для олимпийских классов гонки на «Kieler Woche», являются заключительным этапом Кубка Мира.

Для экипажа «Акелы» «Kieler Woche» стала проверкой новых парусов и боевым крещением нового экипажа. Благодаря спонсорам, в 2011 году яхта вышла в море с новым комплектом парусов. Освоение новой матчасти, правда, не обошлось без небольших поломок, которые команда с легкостью устранила.

Между «Kieler Woche» и «The Tall Ships' Races» яхта совершила самый длинный безостановочный переход 2011 года — от Гельгольанда до Гринюка. Эта часть плавания, через Северное море, через пролив Пентланд Фиорд и море Гибридов, проходила

в сложнейших навигационных условиях. За семь суток было пройдено более тысячи морских миль. Приливно-отливные течения, плохая видимость, высокая встречная волна и неблагоприятный ветер заставили команду выложиться, как говорится, на сто двадцать процентов, но молодежный экипаж с честью выдержал это испытание.

9 июля яхта «Акела» прибыла в шотландский город Гринюк и присоединилась к флоту учебных парусников — регате учебных парусников «The Tall Ships' Races», которая прошла из Шотландии через Гебридские, Оркнейские, Шетландские острова в Норвегию и завершилась в Швеции. В регатах принимали участие семьдесят парусников и яхт из двадцати стран мира. В каждом экипаже половина моряков должна быть в возрасте от 15-ти до 25-ти лет.

Уникальность этой регаты в том, что в одном флоте выходят в гонку разные парусники. Самые большие парусники планеты, такие как «Крузенштерн» и «Седов», выходят в парад парусов вместе с историческими фрегатами, гафельными шхунами и современными яхтами.

В каждом порту проводится «парад экипажей». Это возможность для всех моряков показать себя, поприветствовать жителей города и поблагодарить порт за гостеприимство.

В каждом порту для молодежных экипажей проводится экскурсионная и культурная



Яхта «Акела»: Длина 13,6 м, ширина 4,0 м, осадка 2,4 м, высота мачты 20 м, экипаж 12 человек. Яхта построена в 1985 году в Польше. С 1986 года стала известна по всей Балтике, посетила более 20-ти стран Мира, дошла до Африки и Черного моря, побывала на Канарских островах. С 1988 года яхта участвует в регатах учебных парусников «Catty Sark», ныне — «The Tall Ships' Races», и многократно становилась победителем в классах «C» и «D».

программа. Любая страна и город хотят продемонстрировать свою уникальность и гостеприимство, приглашают молодежь на самые интересные события, показывают все самое необычное и удивительное.

Многие участники регаты выходят в море первый раз. Им предстоит научиться вязать узлы, стоять за штурвалом, работать с парусами, подниматься на мачты, а также стоять камбузную вахту и готовить еду. Любая гонка «The Tall Ships' Races» — это длинные морские переходы и серьезный гоночный уровень.

Яхта «Акела» — один из лидеров европейского флота учебных яхт, и то, что в гонке Лервик — Ставангера она завоевала абсолютное первое место среди яхт класса «D», лучшее тому подтверждение.

После парада экипажей и прощания с городом флот вышел в гонку из Ставангера в Хальмстад. В этой гонке наша яхта лучше всех прошла дистанцию и стала первым судном, пересекшим финишную линию. «Акела» получила призы за первое место в своем классе «D» и за первое место в общем зачете.

После этого экипаж яхты «Акела» принял участие в парусном фестивале «Hanse Sail» в Ростове. Завершился поход участием в гонке учебных парусников «The Culture 2011 Tall Ships Regatta» по маршруту Клайпеда — Турку. В этой регате «Акела» получила еще один приз — завоевала второе место в классе «D».

Из Турку яхта отправилась в родной Санкт-Петербург, где состоялась ставшая традиционной торжественная встреча экипажа с первыми лицами города.

Общая протяженность плавания сезона 2011 составила более пяти тысяч морских миль.



Театр начинается с диалога

Студенческий театр априори ближе к своей аудитории, потому что актеры и зрители пребывают в схожем положении. Они практически равны по возрасту, и проблемы перед ними часто стоят одни и те же. На сцене такого театра может развернуться настоящий молодежный диалог на актуальные темы — в том числе и о нравственной стороне жизни.

16 февраля 2012 года площадкой для такого диалога стал актовый зал Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций (СПГУВК), в котором прошел спектакль «Симфония Огня» студенческого театра университета «Ювента». Литературная основа постановки — роман американского классика Рэя Брэдбери «451° по Фаренгейту».

Главный герой — Гай Монтег, пожарный, — один из тех, кто сжигает книги. В социуме будущего они не нужны: их место в духовной жизни занял «Теленет», экраном для которого служат стены комнаты.

Но благодаря знакомству с соседкой и страшному случаю — вместе с книгами сгорела их хозяйка — Монтег начинает сомневаться в том, что его работа приносит людям пользу, а общество в целом устроено правильно. В душе героя разворачивается внутренняя борьба, которая обретает внешние формы. Но система в конечном итоге оказывается сильнее: пожарные убивают соседку Монтега, а его самого объявляют опасным преступником.

Текст Брэдбери в спектакле актуализируется, связывается с реалиями со-временного обще-

ства массового потребления. Так, работа пожарных — неслучайный образ: она началась из-за того, что у людей осталось только две потребности — зарабатывать деньги и развлекаться. Возможно, именно в силу такой злободневности постановка является лауреатом международных театральных фестивалей — «Балтийский Берег-2011», «Равноденствие-2008» и других.

Благодаря тому, что в «Симфонии Огня» все роли играют молодые актеры, у зрителя создается впечатление, что сцена — это место, где представители поколения 20-летних выражают свое отношение к происходящему в мире.

Но в тот вечер к залу обращались не только студенты. Ректор Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций Сергей Барышников заявил: «Сейчас пришло время для того, чтобы театр приезжал к нам — в наш прекрасный актовый зал с современным оборудованием и большой сценой! А университет может участвовать не только в организации спектаклей, но и в творческом процессе». Ректор высказал и конкретные предложения по репертуару: «Севастопольский вальс», «Вольный ветер» — профильные «морские» постановки — и не только.

По окончании спектакля художественный руководитель театра «Ювента» Виктор Николаев поблагодарил студентов, преподавателей и гостей СПГУВК за внимание и призвал: «Приходите в театр — и не только в качестве зрителей, но и как участники!».

Виталий Савоцик



Где освежить устаревшие знания?

СПГУВК ежегодно реализует более 60 программ дополнительного образования

Для реализации образовательных программ дополнительного профессионального образования специалистов в Санкт-Петербургском государственном университете водных коммуникаций в составе НОЦИРВТ функционирует факультет дополнительного профессионального образования (повышения квалификации) специалистов. О том, над чем работают преподаватели факультета, рассказывает директор Научно-образовательного центра инновационного развития водного транспорта профессор П. Семенов.

Всего ФДПО реализует ежегодно более 60 программ объемом от 72 до 600 аудиторных часов. В течение последних трех лет ежегодно от 2000 до 3500 специалистов проходят подготовку в ФДПО. В работе факультета задействовано до 100 преподавателей высшей квалификации. В их числе ведущие и главные специалисты таких организаций, как: Федеральное агентство морского и речного транспорта, ГБУ «Волго-Балт», ФГУП «Росморпорт», Морской регистр судоходства, Российский речной регистр, ОАО «Северо-Западное пароходство», СЗБУ Ространснадзора, и ряда других предприятий.

Кроме комплекса учебных тренажерных центров, связанных с подготовкой и повышением квалификации командного состава морских и речных судов, ФДПО целенаправленно развивает специальные программы повышения профессиональных знаний в сфере безопасной эксплуатации объектов и субъектов водного транспорта. С января 2004 года функционирует тренажерный центр «Охрана судов и портовых средств», позволяющий обеспечивать российских специалистов знаниями и навыками по выполнению требований Международного кодекса, связанного с усилением борьбы с терроризмом. В 2008 году аккредитован Ростехнадзором и успешно функционирует независимый аттестационно-методический центр по экологической безопасности (руководитель проф. Решняк В. И.).

Учитывая значительный износ водных путей, строительной части ГТС и эксплуатируемого оборудования, ФДПО ввело обучение по ряду востребованных программ: «Русловые изыскания с использованием спутниковых систем позиционирования» (руководитель проф. Гладков Г. А.), «Надзорная деятельность в сфере портовых и судоходных гидротехнических сооружений», «Безопасная эксплуатация гидротехнических сооружений водного транспорта» (руководитель проф. Гарибин П. А.), «Дефектация металлоконструкций и механического оборудования судоходных гидротехнических сооружений» (руководитель проф. Кузьмицкий М. А.).

Актуальность инженерного обеспечения как гидротехнических, так и подводно-технических работ не вызывает сомнений: строительство и обслуживание портовых гидротехнических сооружений, прокладка и техническое сопровождение подводных трубопроводов и кабельных переходов, судовые и аварийно-спасательные работы, и целый ряд других работ требуют специальных знаний.

В России инженерное образование по всем направлениям подводно-технических работ не подразумевает собственно водолазной подготовки специалистов: ни в одном гражданском ВУЗе инженеров не обучают водолазному делу и основам водолазной профессии. Руководители и организаторы подводно-технических производств не получают знания об особенностях водолазных технологий.



В связи со значительными объемами гидротехнического строительства, связанного как с портовыми, так и судоходными ГТС, в СПГУВК в 2010 году был организован Учебно-аттестационный центр по гидротехническим и подводно-техническим работам, а в 2011 году — водолазная служба Университета.

Это позволит СПГУВК проводить профессиональную переподготовку водолазных специалистов по программе «Строительство и эксплуатация ГТС», а также непосредственно готовить молодых специалистов — гидростроителей и кораблестроителей со знанием водолазного дела, и имеющих право руководства подводно-техническими работами.

Преподавателями Университета разработаны базы данных для компьютерного тестирования руководителей и специалистов строительного комплекса России, одобренные Национальным объединением строителей (НОСТРОЙ). Эти базы охватывают специалистов по гидротехническим и подводно-техническим работам, а также по строительному контролю за гидротехническими и водолазными работами.

На базе данного программного обеспечения в 2012 году в СПГУВК начнет функционировать Центр по тестированию специалистов строительного комплекса.

С декабря 2011 года СПГУВК поручена подготовки специали-

стов в области транспортной безопасности. В университете проводится повышение квалификации для лиц, ответственных за обеспечение безопасности водных транспортных средств, объектов и субъектов инфраструктуры водного транспорта.

Указанные программы реализуются на базе Учебно-тренажерного центра по транспортной безопасности, оснащенного новыми моделями специального оборудования. К чтению лекций привлекаются не только

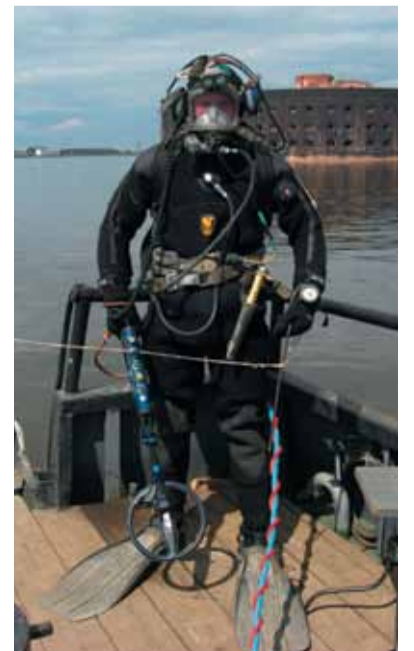
преподаватели Университета, но также ведущие специалисты других организаций Северо-Запада, специализирующихся в сфере безопасности транспорта.

В настоящее время в СПГУВК активно реализуются программы дополнительного профессионального образования капитанов и инспекторов речных бассейнов, введение которых в структуру бассейновых управлений, несомненно, повысит уровень безопасности судоходства на внутренних водных путях.



В НОЦИРВТ проходят повышение квалификации и аттестацию специалисты по следующим программам:

- Разработка и перемещение грунта гидромониторными и плавучими земснарядами;
- Свайные работы, выполняемые в морских и речных условиях с плавучих средств, в том числе устройство свай-оболочек;
- Возведение сооружений в морских и речных условиях из природных искусственных массивов;
- Возведение дамб;
- Монтаж, демонтаж строительных конструкций в подводных условиях;
- Укладка трубопроводов и кабелей в подводных условиях;
- Водолазные (подводно-строительные) работы, в том числе контроль за качеством гидротехнических работ под водой;
- Безопасность строительства и осуществление строительного контроля при выполнении гидротехнических/водолазных работ;
- Организация строительства, реконструкции и капитального ремонта гидротехнических сооружений.



Сормовцы пекут танкеры как горячие пирожки

На ОАО «Завод «Красное Сормово» прошла церемония закладки шестого танкера проекта RST27. Заказчиком судна является судоходная компания «В. Ф. Танкер».



В сравнении с другими проектами танкеры нового проекта имеют усиленную речную функцию, увеличенный на 700 тонн дедвейт в реке (если сравнивать с «Армадами») при сохранении повышенной вместимости грузовых танков и повышенной прочности корпуса.

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. Относятся к танкерам «Волго-Дон макс» класса.

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

Закладка нового судна состоялась спустя неделю после того, как на предприятии было спущено головное судно проекта.



Всего на заводе «Красное Сормово» должно быть построено десять танкеров данного проекта. Пятнадцать таких же судов строит Окская судостроительная компания в Навашино и три судна — Херсонский судостроительный завод.

По контракту в 2012 году «В. Ф. Танкер» должен получить пять новых судов, но генеральный директор «Красного Сормова» Николай Жарков пообещал сдать заказчику в этом году 9 танкеров.

Проект RST27 разработан Морским Инженерным Бюро. Обводы судна нового проекта являются продуктом научно-исследовательской работы, проведенной в 2010 году. Они создавались с использованием методов вычислительной гидромеханики (CFD моделирования) и прошли модельные испытания в опытовом бассейне ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова.

По льду аки посуху

Третью зиму подряд многофункциональный ледокол «Невская застава» помогает бороться с заторами льда в русле Невы и на других акваториях города. Ежедневно ледокол пробивает во льду канал, по которому избыток воды уходит в Финский залив, что препятствует затоплению прибрежных территорий Санкт-Петербурга.



«Невская застава» построен на заводе «Алмаз» по заказу Комитета по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности в 2009 году. Являясь буксиром ледокольного типа, судно обладает широкими возможностями для ликвидации разливов нефти в зимний межнавигационный период. Оно также может оперативно ликвидировать пожар на берегу и на аварийном судне, провести водолазные работы. За счет низкой подъемно-опускной рубки судно уверенно проходит под неразведенными городскими мостами.

В ходе недавнего выездного совещания, прошедшего на борту «Невской заставы»,

участникам встречи, среди которых был и губернатор Санкт-Петербурга Г. Полтавченко, была продемонстрирована работа современной нефтесборочной амфибии «Труксор». Для ликвидации условного нефтеразлива



пятиметровый «Труксор» был выгружен с борта ледокола на лед. Эта амфибия способна ликвидировать разливы нефти, как на чистой воде, так и в ледовых условиях.

Подводя итоги совещания, Георгий Полтавченко отметил, что защита окружающей среды — одна из приоритетных задач городского правительства. Город много делает для обеспечения экологической безопасности, в том числе на Неве. И эта работа будет продолжаться.

«Невская застава» — габаритная длина судна составляет 41,5 м, ширина 11,8 м. Скорость судна при осадке 3,8 м на глубокой тихой воде при волнении силой до 2 баллов — не менее 18 — 20 км/час при 85% мощности главных двигателей. Осадка для ледокола — 3,8 м, а надводный габарит составляет всего 5 м. Пониженный надводный габарит, обеспечиваемый подъемно-опускной конструкцией рулевой рубки, позволяет ледоколу проходить под невисскими мостами без их разводки.

«Труксор» — единственная на мировом рынке многофункциональная платформа класса «амфибия». Предназначена для комплексной очистки водоемов, прибрежной зоны от водорослей, камыша, ила, нефтепродуктов и механических загрязнений.

Подведены итоги работы АСК за 2011 год



Окончие, начало на стр. 1

Были выработаны и представлены в Морскую коллегию при Правительстве РФ предложения по вопросу «О применении в морских портах Типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морских и речных (озерных) пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденной приказом Минтранса России от 22.12.2009 г. № 247».

Как отметил участвующий в собрании заместитель министра транспорта России Виктор Олерский, с момента принятия закона о поддержке судостроения и судоходства количество судов

под российским флагом выросло примерно на 20% — до 390 ед., совокупный дедвейт достиг примерно 2 млн тонн. По его словам, за последние три месяца в Российском международном реестре судов было зарегистрировано 60 судов. Также он отметил, что до начала навигации должны быть приняты поправки к КВВТ, и в ближайшее время Минтранс надеется на принятие закона о Северном морском пути во втором и третьем чтении. Заместитель министра остановился на вопросах ликвидации «узких» мест на Единой глубоководной системе европейской части РФ. Начинается строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза. Проблема Городца должна решиться путем реконструкции Чебоксарской

ГЭС, и как следствие, подъема уровня воды — сейчас данный вопрос обсуждается руководством Нижегородской области и Русгидро, есть надежда, что будет принято положительное решение, и в течение 2,5–3 лет все будет построено. По Багаевскому гидроузлу — разрабатывается обоснование инвестиций строительства низконапорной плотины с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

Ответственный секретарь Морской коллегии при Правительстве РФ Александр Бальбердин отметил активное участие АСК в работе Морской коллегии и подчеркнул, что данная площадка должна и в дальнейшем использоваться для внедрения в жизнь предложений судоходных ком-

паний как в отношении морского, так и внутреннего водного транспорта.

Руководитель Росморречфлота Александр Давыденко положительно оценил деятельность Ассоциации, отметил ее успешное взаимодействие с Росморречфлотом и Росводресурсами области обеспечения необходимых для судоходства уровней воды. Остановился в своем выступлении на вопросах обеспечения ледокольных проводок в Азовском море аномально холодной зимой 2011–2012 гг. Глава агентства подчеркнул, что сложившаяся этой зимой ситуация требует серьезного анализа и предложил Ассоциации совместно рассмотреть ее причины.

Глава ОСК Роман Троценко в своем выступлении высказал предложение ввести практику ежегодного подтверждения планируемых габаритов судовых путей на ВВП на десятилетнюю перспективу. Это может стать дополнительным аргументом для банков при принятии решений о выдаче кредитов на постройку новых судов.

В ходе собрания был утвержден новый состав Совета АСК в составе 19 человек, председателем Совета вновь избран Рихард Багаутдинов. Также одобрены приоритетные направления деятельности Ассоциации на 2012 год:

I. Совершенствование национального законодательства об-

ласти морского и внутреннего водного транспорта;

II. Обеспечение безопасности мореплавания и судоходства, а также транспортной безопасности;

III. Повышение эффективности деятельности судоходных компаний;

IV. Стимулирование обновления флота;

V. Совершенствование системы оказания услуг субъектами естественных монополий на морском и внутреннем водном транспорте;

VI. Поддержка позитивного имиджа судоходства;

VII. Развитие международного сотрудничества.

Игорь Левитин, оценивая итоги деятельности АСК в прошедшем году, отметил, что взаимодействие ассоциации с министерством должно быть и в дальнейшем направлено на обеспечение безопасности судоходства, которое, по-прежнему, остается основной задачей, и совершенствование нормативно-правового регулирования отрасли. «Только через ассоциацию мы сможем получить общее мнение отрасли, особенно в отношении разрабатываемых законопроектов, поэтому успешное взаимодействие для нас очень важно, — подчеркнул министр. — От него зависит, будет ли отрасль конкурентоспособной, готовой к выполнению задач, которые ставит государство».

Кругосветка для смелых курсантов

«Седов» предстоит преодолеть пиратоопасные районы в Индийском океане

Росрыболовство обратилось в ВМФ России с просьбой обеспечить безопасность плавания УПС «Седов» на участке Сингапур-Маврикий в рамках кругосветной экспедиции, которая состоится в 2012–2013 годах. Об этом сообщил руководитель Северо-Западного территориального управления Федерального агентства по рыболовству Денис Беляев.



ности, продлится 394 дня, или 14 месяцев. За это время на борту самого крупного парусника мира, находящегося сейчас в порту Светлый Калининградской области, дважды пройдет смена курсантов (в Касабланке и Владивостоке). Во всех учебных заведениях Росрыболовства в настоящее время проходит отбор курсантов, которые смогут пройти плавательную практику на паруснике в рамках этой кругосветки.

Несмотря на солидный возраст (15 февраля 2012 г. ему исполнился 91 год), «Седов» находится в прекрасном состоянии, тем не менее к началу кругосветки он будет обновлен и полностью технически подготовлен. Сейчас на судне идут работы по ремонту и замене такелажа. По словам второго капитана УПС «Седов» Максима Родионова, контролирующего ход ремонтных работ, барк отправится в кругосветку, подняв все паруса, включая и верхние брамсели, которые не ставились в течение последних двух лет. Кор-

пус судна, построенного в Киле (Германия) в 1921 году, созданный из сверхпрочной крупновской стали, сможет прослужить еще не один десяток лет, считают специалисты.

Старт кругосветного путешествия назначен на 20 мая 2012 года в Санкт-Петербурге. Это место считается символическим. Как пояснил член Русского географического общества Алексей Крузенштерн, все русские кругосветки, которые совершались на протяжении последних 200 лет, начинались в Санкт-Петербурге.

Торжественные проводы «Седова» пройдут на набережной Лейтенанта Шмидта. В них примут участие студенты и курсанты не только отраслевых учебных заведений Росрыболовства, но и других вузов, ведущих подготовку по морским специальностям. Свою поддержку в подготовке и проведении церемонии проводов УПС «Седов» уже высказал Морской совет при правительстве Санкт-Петербурга.

Как сообщила Татьяна Житник, руководитель пресс-службы МГТУ (к которому приписан УПС «Седов»), до момента отправления исторический парусник будет находиться в Петербурге не менее недели, чтобы все желающие смогли посетить барк «Седов» накануне его отправления в первый кругосветный поход.

Во время кругосветного путешествия в зарубежных портах будут проходить различные мероприятия, в ходе которых иностранным посетителям в актовом зале парусника покажут фильмы Русского географического общества из серии «Семеро смелых». Особым пунктом программы станет представление коллекции исторических костюмов, изготовлением которых в настоящее время заняты швеи лучших петербургских музеев.

«Исторические костюмы смогут показать своеобразие и самобытность русских в век, когда все стали похожи друг на друга благодаря одинаковой одежде по всему миру», — пояснила этот пункт программы Татьяна Житник. — Идею представить за рубежом русский народ через костюм предложил петербургский режиссер Игорь Кайль. Всего будет изготовлено 5–6 мужских костюмов и 2–3 наряда штабс-дам.

Организаторы кругосветки рассчитывают на большой интерес к экспедиции. По словам Т. Житник, жители зарубежных портов всегда охотно посещают все три учебных судна, составляющие парусную флотилию Росрыболовства: «Паллада», «Крузенштерн» и «Седов». На этот раз ожидается, что на барк «Седов» поднимутся сотни тысяч посетителей более чем в 30 портах мира.



• Учебное парусное судно — барк Росрыболовства «Седов» занесен в Книгу рекордов Гиннеса как самое крупное из сохранившихся до наших дней парусных судов.

Барк «Седов» был построен в 1921 году. Количество человек на судне: членов экипажа — 54, практикантов — 146. В ходе предстоящего кругосветного плавания «Седов» посетит Германию, Швецию, Норвегию, Францию, Марокко, Бразилию, Уругвай, Аргентину, Чили, Перу, Гавайские острова. Новый 2013-й год парусник встретит во Владивостоке, а затем отправится в Азию (Корея, Япония, Китай, Сингапур) и в Африку (ЮАР, Сенегал). Возвращение барка в Европу планируется весной 2013 года. Завершится кругосветное плавание в Санкт-Петербурге.

РОСГОССТРАХ



Морское страхование

+7 (495) 543 90 33

marine@RGS.ru

www.RGS.ru

Репродукция с выставки-конкурса рисунков детей сотрудников компании РОСГОССТРАХ

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