

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 (12924)

Выходит один раз в месяц
15 марта 2013 года

Волго-Донской
судоходный канал
подошел к пределу
пропускной
способности



Потребность к перевозкам по Волго-Донскому судоходному каналу только по нефтеналивным грузам в 2013 году составляет 11 млн тонн, в то время как его пропускная способность в настоящее время составляет 10,5 млн тонн.

Стр. 2

Сергей Огай:
«Наши выпускники
плавательных
специальностей —
нарасхват»



Стр. 7

**ПОРТОВЫЕ
МОЩНОСТИ РОССИИ
В 2013 ГОДУ ВОЗРАСТУТ
НА 54 МЛН ТОНН В ГОД**

Мощности морских портов России в 2013 году возрастут на 54 млн тонн. Об этом в ходе заседания Совета Росморречфлота в Москве сообщил руководитель федерального агентства Александр Давыденко.

По данным агентства, в 2012 году было введено в эксплуатацию портовых мощностей на 72,5 млн тонн в год.

При этом Давыденко отметил такие проекты, как Нефтеналивной терминал БТС-2 в порту Усть-Луга, нефтетерминал ВСТО в Козьмино и зерновой терминал в порту Оля.

Как сообщил в ходе заседания заместитель руководителя Росморречфлота Сергей Горелик, объем частных инвестиций в портовую отрасль страны в 2012 году составил порядка 27 млрд руб. Максимальный объем средств частных инвесторов ожидается к 2015 году — их сумма вчетверо превысит объем бюджетного финансирования.

Объединяя интересы



Общее собрание Ассоциации судоходных компаний России (АСК) 5 марта единогласно проголосовало за объединение с Союзом российских судовладельцев (СОРОСС) и создание на базе указанных организаций Палаты судоходства, которая станет крупнейшим российским объединением предприятий и организаций морского и внутреннего водного транспорта. Ранее, 25 января, на общем собрании СОРОСС было принято аналогичное решение.

Вопрос о создании единой национальной Палаты судоходства членами АСК и СОРОСС обсуждается уже более 3-х лет. За это время обеими организациями проведена большая подготовительная работа по оценке перспектив и последствий такого объединения.

«Большинство развитых морских государств сегодня имеет одну доминирующую структуру, которая, как правило, объединяет национальных судовладельцев и смежные организации морской индустрии», — отметил в своем выступлении в ходе общего собрания АСК ее президент Алексей Клявин.

Сегодня появилась возможность консолидировать усилия, интеллектуальные и финансовые ресурсы двух крупнейших российских отраслевых ассоциаций. Такое объединение позволит выступать от имени большей части российского судоходного сообщества. По экспертным оценкам, флот членов Палаты в совокупности может составить около 21 млн тонн дедвейта. Для организаций, не входящих сегодня в состав АСК или СОРОСС, никаких препятствий для присоединения к Палате судоходства не будет.

Решение о создании в России Палаты судоходства продиктовано, прежде всего, стремлением более эффективно отстаивать интересы отечественного судоходного бизнеса и в России, и на международной арене. При наличии крупной общественной организации, объединяющей большинство отраслевых предприятий и организаций, будет значительно легче выстраивать диалог с федеральными органами исполнительной и законодательной власти, кроме того, появится возможность выступать от имени всего российского судоходного сообщества в международных организациях, отстаивая национальные интересы.

Учреждение Палаты судоходства будет содействовать развитию морского и внутреннего водного транспорта, повышению конкурентоспособности отрасли, улучшению имиджа российского судоходства. Представляя профессиональные интересы судоходных компаний, а также предприятий и организаций смежных отраслей, Палата судоходства продолжит принимать активное участие в выработке государственной

политики и совершенствовании отраслевого законодательства, проведении антикоррупционных экспертиз и оценки регулирующего воздействия, как это сейчас делается в АСК.

Создание такого крупного отраслевого объединения позволит выйти на принципиально новый уровень, существенно расширить ныне существующую сферу деятельности АСК и СОРОСС. Планируется активизация работы по недопущению недобросовестной конкуренции, создание органа по урегулированию споров, возникающих между членами Палаты, издание собственных аналитических и информационных материалов и ряд других направлений.

Идею создания в России Палаты судоходства поддержал открывший общее собрание АСК министр транспорта России Максим Соколов и глава комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев. То, что объединение АСК и СОРОСС в единую структуру будет иметь положительное влияние на судоходную отрасль России, отметил в своем докладе 1 марта с. г. на заседании Совета Росморречфлота заместитель министра транспорта России Виктор Олерский: «Минтранс заинтересован в том, чтобы появился единый орган, представляющий большинство представителей судоходного сообщества». Также планы по созданию национальной Палаты судоходства ранее положительно оценил ответственный секретарь Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации Александр Бальбердин.

ИТОГИ 2012 ГОДА ПОДВОДИТ АСК

В 2012 году объемы перевозок компаний-членов АСК составили почти 12 млн тонн на морском транспорте (примерно на 10% выше аналогичного показателя 2011 года) и 45,6 млн тонн — на речном (на 10,5% выше показателя 2011 года). За последние два года члены АСК построили около 50 судов. Теперь общее число судов, контролируемых ассоциацией, превышает 3160 единиц.

В прошедшем году АСК продолжила активное взаимодействие с Министерством транспорта России в области подготовки стратегических документов транспортной отрасли. Так, президент ассоциации Алексей Клявин возглавил Подгруппу по морскому и речному транспорту Межведомственной рабочей группы Минтранса России по корректировке и актуализации Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.

По предложению АСК в новой редакции Транспортной стратегии обновление флота отнесено к наиважнейшим задачам морского и внутреннего водного транспорта, а также отражены следующие моменты:

- развитие внутреннего водного транспорта определено в качестве одного из приоритетов государственной транспортной политики;
- поставлена задача по переключению части грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт;

Продолжение на стр. 2

Объединяя интересы

Начало на стр. 1

- государственная поддержка развития инфраструктуры и флота внутреннего водного транспорта включена в перечень важнейших направлений транспортной политики в области развития транспортной инфраструктуры;

- развитие портовой инфраструктуры, создание транспортно-логистических комплексов на пересечении крупнейших водных и наземных магистралей и устранение лимитирующих участков на ВВП включены в перечень мероприятий по развитию внутреннего водного транспорта;

- в план мероприятий по реализации стратегии на среднесрочный период (2013–2018 годы) включен пункт «Разработка предложений по регулированию стоимости топлива для предприятий внутреннего водного транспорта в условиях роста цен»;

- поставлена задача по развитию судоходства на боковых и малых реках;

- отмечена необходимость разработки мер по повышению конкурентоспособности морского транспорта, которые позволят существенно увеличить долю флота, контролируемого Российской Федерацией, в мировом морском флоте и значительно увеличить российский экспорт транспортных услуг;

- предусмотрено опережающее развитие мощности морских портов с запасом их пропускной способности;

- поставлена задача по сокращению временных затрат на обработку грузов в морских портах и пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Кроме того, АСК принимает активное участие в разработке проекта Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации до 2030 года.

АСК продолжает работу по совершенствованию отраслевого законодательства. В 2012 г. с участием ассоциации были доработаны 4 проекта федеральных законов (внесение изменений в КВВТ, закон о Севморпути, закон об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, внесение в КТМ и КВВТ положения о маломерных судах). Также принято предложение АСК о распространении действия Технического регламента по безопасности объектов морского транспорта, утвержденного постановлением правительства от 12 августа 2010 г., только на новые суда. В инициативном порядке ассоциацией разработан проект изменений в федеральный закон об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности.

Осенью прошлого года представители АСК приняли участие во встрече транспортников



с Президентом России Владимиром Путиным. По результатам сейчас ведется работа по разработке программы развития пассажирского речного флота.

ПОПОЛНЕНИЕ РЯДОВ

Сегодня с состав АСК входят 52 организации, 36 из которых —

судоходные компании. Число членов ассоциации увеличилось после принятия на общем собрании решения о приеме в состав АСК трех новых компаний: ЗАО «МАЭРСК», международного страхового брокера АОН и судоходной компании из Мурманска ЗАО «МАСКО».

«Росморпорт» в 2012 году оказал

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛУГИ ДЛЯ 15 ТЫС. СУДОВ

ФГУП «Росморпорт» в 2012 году обслужило более 15 тыс. судов в части оказания им экологических услуг. Об этом в ходе IV международного форума «Экология» (проект партии «Единая Россия» «Санкт-Петербург — морская столица России») сообщил начальник управления обеспечения мореплавания ФГУП «Росморпорт» Сергей Ильяшенко.



По его словам, за отчетный год предприятием также принято около 14 тыс. куб. м мусора, 52 тыс. тонн нефтесодержащих вод и 12 тыс. тонн сточных вод.

Более 550 судов, имеющих природоохранное оборудование на борту, получили 50%-ную скидку со ставки экологического сбора.

Напомним, что приказом Минтранса России от 31.10.12 № 387 «Об утверждении перечня портовых сборов, взимаемых в морских портах Российской Федерации» экологический сбор с судов введен в 20 портах.

ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по сбору отходов с судов по ставкам экологического сбора в 11 портах. В филиалах предприятия работают 33 специализированных судна, 4 инсинераторные установки и другое природоохранное оборудование.

Как уточнил Ильяшенко, в портах Таганрог, Ванино и Усть-Луга предприятие оказывает услуги по сбору отходов с судов собственными силами, в портах Восточный и Находка — с привлечением организаций по договорам оказания услуг. В Большом порту Санкт-Петербург, Калининграде, Магадане и Владивостоке данные услуги «Росморпорт» оказывает только с привлечением сторонних организаций.

Судоходная компания вправе предъявлять речные суда в РС для освидетельствования по МКУБ

Судоходные компании, большинство флота которых освидетельствованы Российским морским регистром судоходства (РС) по МКУБ (Международный кодекс по управлению безопасностью), могут предъявлять в РС и речные суда, работающие в составе флота этих компаний на внутренних водных путях.



Об этом в ходе общего собрания членов Ассоциации судоходных компаний (АСК) в Москве сообщил заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Ключев, комментируя вопросы, связанные с внедрением обязательной системы управления безопасностью (СУБ) на судах внутреннего плавания в Российской Федерации.

Виталий Ключев уточнил, что совершенно не обязательно иметь две системы управления безопасностью — морскую и речную. «В то же время, полагаю, что РС не должен в полном объеме применять морские требования к речным судам, понимая специфику эксплуатации этих судов», — сказал он.

Напомним, новая система управления безопасностью на внутреннем водном транспорте предусматривает с 2013 года обязательное наличие СУБ на судах внутреннего плавания.

Вместе с тем Российский Речной Регистр (РРР) разработал Руководство по системе управления безопасностью судов Речного Регистра (РК-02-2013). Этот документ может быть использован судовладельцами в целях разработки собственных СУБ с учетом имеющейся организационной структуры и видов деятельности судовладельца, количества, типов и назначения судов.

Волго-Донской судоходный канал подошел к пределу пропускной способности

Потребность к перевозкам по Волго-Донскому судоходному каналу только по нефтеналивным грузам в 2013 году составляет 11 млн тонн, в то время как его пропускная способность в настоящее время составляет 10,5 млн тонн. Об этом в ходе заседания Совета Росморречфлота в Москве сообщил руководитель ФБУ «Волго-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» Олег Шахмарданов.



Он отметил, что необходимо работать над равномерным распределением флота на шлюзование от начала и до конца навигации (в апреле загрузка составляет лишь треть от загрузки в августе), а также ускорить внедрение автоматизированной системы управления движением флота. Но даже эти меры при обеспечении бесперебойной работы гидроустройств и достаточной водности, по подсчетам ФБУ, не позволят увеличить объемы перевозок более чем на 5%.

Шахмарданов отметил, что отдельное влияние на пропускную способность оказывают нестабильные уровни Нижнего Дона из-за негарантированного ежегодного наполнения Цимлянского водохранилища и ветроволновых явлений ниже Кочетковского гидроузла.

Для решения этой проблемы, по мнению руководителя ФБУ, необходимо как можно быстрее построить Багаевский гидроузел, который обязательно должен быть двухниточным, что позволит повысить надежность гидроустройств и увеличить сроки навигации.

По заказу АСК ВГАВТ провела оценку максимально возможного увеличения перевозок грузов по Волго-Донскому судоходному каналу (ВДСК).

По оценке судовладельцев, в навигацию 2013 года объем перевозок по ВДСК можно увеличить на 2 млн тонн. Для перевозки дополнительного объема грузов необходимо повысить интенсивность перевозок в начале и конце навигации (апрель, ноябрь), и для этого потребуются более тесное взаимодействие и координация действий перевозчиков и АРБ.

Весенняя работа ледоколов



С наступлением весны у ледоколов, дислоцирующихся в Финском заливе, работы не убавилось. Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе ФГУП «Росморпорт», всего с начала зимней навигации выполнено более 2,5 тыс проводок судов.

Навигацию 2012–2013 года на акватории российской части Финского залива работают 14 ледоколов ФГУП «Росморпорт» и атомный ледокол «Россия» (по договору между «Росморпортом» и «Атомфлотом»). В марте ежедневно они проводят в порт от 40 до 70 судов.

К проводкам судов привлечены ледоколы «Капитан М. Измайлов», «Капитан Плахин», «Семен

Дежнев», «Иван Крузенштерн», «Юрий Лисянский», «Мудьюг», «Москва», «Ермак», «Капитан Сорокин», «Кару», «Тор», «Санкт-Петербург», «Капитан Николаев» и «Россия».

Напомним, с 4 декабря 2012 года капитаном Большого порта Санкт-Петербург были введены первые ограничения по режиму плавания, согласно которым суда без ледовых уси-

лений допускались к плаванию только под проводкой ледоколов. С 24 декабря не допускаются к плаванию во льдах барже-буксирные составы, суда без ледовых усиления (без ледового класса) допускаются к плаванию во льдах только под проводкой ледоколов, суда с ледовыми усилениями (с любым ледовым классом) — допускаются к плаванию во льдах самостоятельно по разрешению

и рекомендациям ледокола или под проводкой ледокола.

С 5 марта 2013 года в Большом порту Санкт-Петербург и Пассажирском порту Санкт-Петербург снижены ледовые ограничения. На акватории Большого порта Санкт-Петербург суда с ледовыми усилениями Ice 1 и выше допускаются к плаванию во льдах самостоятельно по разрешению и рекомендациям ледокола или под проводкой ледокола.

Суда без ледовых ограничений допускаются к плаванию во льдах только под проводкой ледоколов, а барже-буксирные составы не допускаются к плаванию во льдах.

Ледовый класс

На «Выборгском судостроительном заводе» выведен на открытый стапель первый и второй закладные блоки головного ледокола проекта 21900 М.

Это первое судно из 3 судов данного проекта, строящихся на ВСЗ. По контракту первый ледокол должен быть сдан заказчику — ФГУП «Росморпорт» — в первом полугодии 2015 года. По планам Минтранса к 2030 году государство намерено заказать около 30 ледоколов.

«Основные мощности завода в данный момент ориентированы на строительство полупогружной баржи, на которой в дальнейшем будет осуществляться сборка ледоколов и других транспортных судов, имеющих большую ширину. Тем не менее, все работы по строительству ледоколов проекта 21900 М идут в утвержденном графике», — прокомментировал директор «Выборгского судостроительного завода» Александр Соловьев.

ОАО «Выборгский судостроительный завод» — одно из крупнейших судостроительных предприятий на Северо-Западе России, с более чем шестидесятилетним опытом работы в области коммерческого и военного судостроения. Входит в ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» — крупнейшую судостроительную компанию России, объединяющую около 60 предприятий и организаций отрасли.

Судостроение Нижегородской области нуждается в кадрах

Для обеспечения возрастающей потребности в кадрах Нижегородской области необходим еще один ресурсный центр, где будут готовить специалистов и для предприятий судостроения.

Об этом заявил генеральный директор Нижегородской ассоциации промышленников и предпринимателей Валерий Цыбанев.

По словам Цыбанева, судостроение в Нижегородской области находится в хорошем состоянии. На предприятиях идет крупномасштабное техническое перевооружение. Самые крупные из них — заводы «Красное Сормово», Городецкий судоремонтный, «Нижегородский теплоход» и «Окская судостроительная» — обеспечены заказами.

Так, в ходе недавнего выездного совещания правительства Нижегородской области по вопросу развития промышленности, которое прошло на заводе «Нижегородский теплоход», было сообщено, что загруженность этого предприятия достигла 110 процентов.

Главный вопрос, который волнует

сегодня любое промышленное предприятие, помимо снижения налогов, тарифов, льготных кредитов, — это нехватка квалифицированных кадров. Актуален он и для отрасли судостроения.

«По нашим подсчетам, до 2020 года в регионе должно быть создано и модернизировано 120 тысяч рабочих мест, по 10–15 тысяч ежегодно. Отрадно, что мы нашли поддержку у правительства области в решении вопроса по подготовке кадров для промышленности. На основе государственно-частного партнерства уже создано девять современных ресурсных центров инновационного образования. В планах на этот год — создание еще двух. Но, чтобы обеспечить возрастающую потребность в кадрах, необходим еще ресурсный центр по подготовке специалистов для предприятий судостроения», — сказал Валерий Цыбанев.

САФУ И РГО ЗАЙМУТСЯ АРКТИКОЙ

Два новых рейса «плавучего университета» для проведения практики студентов Северного Арктического федерального университета (САФУ), а также других вузов России и зарубежья будут организованы летом 2013 года совместно с РГО. В задачи учебной программы «плавучего университета» входит подготовка специалистов в суровых условиях Арктики, а также проведение экологического мониторинга состояния окружающей среды в приполярной зоне.

Уже начата подготовка к ряду международных и региональных научных конференций, кроме того, планируется провести экспедиции на полуостров Каннин на участках, обследованных 100 лет назад представителями Русского географического общества (РГО), изучить Сухое море и Двинскую губу Белого моря в районе будущего строительства глубоководного участка порта, а также реализовать проект реконструкции поморского мореплавания вековой давности вдоль Летнего берега Белого моря.

СОТРУДНИЧЕСТВО УЧЕНЫХ И ПРАКТИКОВ

Подписано соглашение о научном и техническом сотрудничестве между Крыловским государственным научным центром и немецкой компанией Нордик Яркс Холдинг ГмБХ. Документ подписали генеральный директор Крыловского ГНЦ Андрей Дутов и президент Нордик Яркс Холдинг ГмБХ Виталий Юсуфов.

Как сообщили «Водному транспорту» в компании, подписанное соглашение позволит сторонам выйти на новый качественный уровень работы в сфере судостроения.

Военную кафедру — восстановить!

Военную кафедру в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова важно восстановить в полном объеме.



Как сообщил корреспондент «Водного транспорта», такое мнение в ходе пресс-конференции высказал ректор вуза

Сергей Барышников.

«В отношении эксплуатационных специальностей мы должны двигаться в сторону восстановления военной кафедры. Учащиеся этих специальностей кроме теоретической проходят также практическую подготовку, то есть, курсанты вместо каникул идут работать на суда, иначе им не выдадут рабочие дипломы, позволяющие занимать штатные должности на флоте», — пояснил Барышников.

Ректор вуза отметил, что призыв курсантов в армию в летний период негативным образом отразится на работе флота, так как курсанты в это время проходят практику на судах.

Балтийское море не готово к контролю выбросов окислов азота

В Российском морском регистре судоходства (Санкт-Петербург) по инициативе Министерства транспорта Российской Федерации при содействии Министерства природных ресурсов Российской Федерации состоялась конференция «Экология судоходства на Балтике: в поисках разумного компромисса». Конференция была организована в преддверии ежегодной 34-й Сессии ХЕЛКОМ. Одним из основных вопросов конференции стало обсуждение возможного назначения Балтийского моря районом контроля выбросов окислов азота с судов (NECA).

В соответствии положениями Конвенции МАРПОЛ статус района NECA предполагает, что все суда, построенные после 1 января 2016 года и эксплуатируемые в таком районе, должны иметь дизельные установки, отвечающие стандартам Уровня III. По мнению участников, в настоящее время решение о назначении Балтики районом NECA является преждевременным и недостаточно проработанным. Существующие сегодня технологии не только не позволяют без ущерба для экономической эффективности судоходства реализовать на практике требования NECA, но и в ряде случаев технически не позволяют в полной мере снизить выбросы NOx.

В ходе обсуждения экспертами были отмечены недостатки существующей технологии селективного каталитического восстановления NOx аммиаком: недостаточная эффективность процесса при работе судов в зонах интенсивного судоходства, дополнительный выброс в атмосферу CO₂ и возможность передозировки аммиака при работе дизелей на неуставившихся режимах. Вновь построенные суда, оборудованные реакторами с SCR-процессом, будут менее конкурентоспособными по причине увеличения стоимости строительства и повышенных эксплуатационных расходов. Кроме того, улучшение экологической обстановки может наступить не ранее чем через 20 лет, так как требование Конвенции МАРПОЛ распространяется только на вновь построенные суда.

Делегаты также обратили внимание на отсутствие инфраструктуры для заправки судов раствором мочевины и утилизации выработавших ресурс катализаторов, а также на то, что до настоящего времени результаты проведенного ИМО обзора состояния технических разработок в области осуществления стандартов Уровня III не опубликованы.

Участники конференции пришли к выводу, что обсуждение вопроса о назначении Балтийского моря районом контроля выбросов окислов азота необходимо отложить до появления более совершенных технологий и инфраструктуры. Делегаты конференции констатировали, что при введении новых требований по охране окружающей среды должен быть найден компромисс между безопасностью, экономикой и техническими возможностями.



В ходе Конференции также обсуждался вопрос вступления в силу с 2015 года требований по содержанию серы в судовом топливе в зоне SECA (район контроля выбросов окислов серы с судов). Участники отметили, что соблюдение столь низкого уровня содержания серы в топливе может привести, по крайней мере, в краткосрочной перспективе, к значительному росту цен на такие виды топлива и его дефициту. Также это может оказать негативное влияние на конкурентоспособность рынка прибрежного судоходства по сравнению с другими видами транспорта, переключения части грузопотоков на автомобильный транспорт. Кроме того, уже доказано, что при производстве такого топлива многократно возрастают выбросы парниковых газов. Таким образом, улучшая экологическую ситуацию в зоне SECA, в отдаленных внутриконтинентальных и густонаселенных районах планеты экологическая обстановка многократно ухудшится.

В ходе конференции также обсуждалось предстоящее вступ-



ление в силу требований Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года, в частности, выполнение судами с 2016 г. соответствия установленному стандарту качества сбрасываемых балластных вод.

Делегаты конференции констатировали, что экологическая безопасность судоходства складывается из множества факторов и требует со стороны всех участников процесса согласованных мер, направленных на обеспечение эксплуатационной безопасности судов, предупреждение аварийных ситуаций и загрязнения окружающей среды.

Российский морской регистр судоходства прикладывает все усилия для сведения к минимуму отрицательного воздействия морского транспорта на окружающую среду. Его важнейшей задачей является содействие безопасной эксплуатации судов и плавучих сооружений, охране человеческой жизни на море, сохранности перевозимых грузов и предотвращению загрязнения окружающей среды. Для решения поставленных задач РС разрабатывает и постоянно актуализирует правила и руководства, в которые включены все самые современные международные требования в области судостроения и судоходства.

РС разработаны дополнительные требования по контролю и ограничению эксплуатационных выбросов в атмосферу и сбросов в море с судов, направленные на предотвращение загрязнения в аварийных случаях. Эти требования определяют дополнительные технические меры на судах для предотвращения загрязнения окружающей среды, включая предотвращение переноса вредных патогенных организмов вместе с балластными водами.

Свои соображения российская сторона представила в Хельсинки, где 5–6 марта 2013 года со-

стоялась 34-я сессия Комиссии по защите морской среды района Балтийского моря (ХЕЛКОМ).

В работе сессии приняли участие делегации Российской Федерации, Дании, Эстонии, Финляндии, Германии, Латвии, Литвы, Польши, ЕС и Швеции, а также наблюдатели от 2 правительственных и 8 неправительственных организаций.

В ходе обсуждения вопроса о сроках представления в ИМО совместного документа стран-участниц ХЕЛКОМ делегации Дании, Финляндии и Швеции настаивали на том, что документ должен быть представлен в возможно короткие сроки, основываясь на информации производителей судового оборудования о наличии соответствующих технологий для снижения выбросов NOx с судов. Только российская делегация выступала против такого подхода, обращая внимание на остающиеся нерешенными вопросы выполнения стандартов Уровня III по выбросам NOx, в частности, на проблемы существующих технологий, а также на необходимость координирования сроков представления документов в ИМО с готовностью ОСПАР (Комиссия по защите морской среды Северо-восточной части Атлантического океана) сделать соответствующее заявление.

В ходе обсуждения достигнута договоренность о том, что вопрос о сроках представления документа в ИМО будет снова рассмотрен на заседании глав делегаций ХЕЛКОМ в июне 2013 года. Соответствующее решение будет принято, исходя из решения Комитета по защите морской среды (КЗМС) ИМО по достаточности технологий для соответствия стандартам Уровня III по выбросам NOx с судов. В свою очередь это решение должно быть принято в ходе 65-й сессии КЗМС ИМО (май 2013 года).

Следующая 35-я сессия ХЕЛКОМ состоится 4–5 марта 2014 г.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ЯРОСЛАВСКИЙ СЗ ЗАЛОЖИЛ РЕЧНОЙ ТАНКЕР-БУНКЕРОВЩИК

Ярославский судостроительный завод заложит головной речной танкер-бункеровщик проекта RT 18.

Контракт на строительство серии из трех танкеров-бункеровщиков подписан между акционерным обществом «Ярославский судостроительный завод» и ФКУ «Речводпуть» в рамках программы «Обновление обслуживающего флота» для Федерального агентства морского и речного транспорта 24 сентября 2012 года.

Проектант — Морское инженерное бюро, г. Одесса.

Танкер-бункеровщик проекта RT 18 предназначен для приема, перевозки, выдачи на берег или другое судно нефтепродуктов. Предусмотрена перевозка дизельного топлива и смазочного масла.

Танкер-бункеровщик является однопалубным самоходным двухвинтовым судном с надстройкой бака и юта, с транцевой кормовой оконечностью, с главными двигателями и жилой рубкой в кормовой оконечности, с двойным дном, двойными бортами и тронком в районе грузовых танков и носовым подруливающим устройством.

Судно проектируется и строится на класс Российского Речного Регистра.

В настоящее время по действующим государственным контрактам завод строит для Росморречфлота 6 обстановочные суда проекта SV 2407 и 3 танкера бункеровщика проекта RT 18–3 ед.

ОАО «Ярославский судостроительный завод» (Ярославль) находится в центральной части России на берегу Волги. Акционирован в 1993 году. Предприятие специализируется на строительстве судов гражданского и военного флота.

НССЗ НАЧАЛ ШВАРТОВНЫЕ ИСПЫТАНИЯ «НЕВА-ЛИДЕР 3»

На ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» начались швартовные испытания третьего судна серии из 10 сухогрузных судов «река-море» дедвейтом 7150 тонн проекта RSD49.

Суда серии строятся для ОАО «Северо-Западное пароходство» по проекту, разработанному ЗАО «Морское инженерное бюро-дизайн-СПб».

• ООО «Невский судостроительно-судоремонтный» является одним из старейших предприятий водного транспорта на Северо-Западе России. Судоподъемный слип «Невского судостроительно-судоремонтного завода» позволяет спускать на воду и поднимать для ремонта суда длиной до 140 м и доковым весом до 3 тыс. тонн.

• ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировкам негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится около 105 грузовых транспортных средств суммарным дедвейтом 350 тыс. тонн, включая 83 судна класса «река-море», 8 барж, 7 буксиров и 7 вспомогательных судов.

Навигация–2013 — самая сложная?

«Предстоящая навигация будет самой сложной», — заявил президент Ассоциации владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга (АВПС) Евгений Зубарев, открывая годовое заседание АВПС.



Руководители 19 компаний, входящих в Ассоциацию владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга, а также представители государственных организаций, осуществляющих регулирующие и контролирующие функции в области водных перевозок, подведя не слишком обнадеживающие итоги ушедшего года, с тревогой обозначили проблемы открывающейся навигации.

Пассажиропоток в судоходных компаниях АВПС в 2012 году упал на 6,8% (1,515 млн против 1,615 млн годом раньше). Однако судовладельцы опасаются, что на верстах упущенное в новый туристический сезон окажется непросто.

«Новые технические требования, которые Минтранс разработал после гибели «Булгарии», целиком и полностью свалились на нас в этом году, — пояснил Зубарев. — Разумеется, мы ведем переоборудование судов класса L на класс Р 1,2, чтобы соответствовать правилам. Но, к сожалению, все суда пока не переоборудованы, в лучшем случае сделаем 50–60, хотя была запланирована более 80-и единиц».

Второй вопрос — обязательное наличие у владельцев судов системы управления безопасностью (СУБ). Для разработки и выполнения СУБ компания должна иметь специально обученного сотрудника. Зубарев сообщил, что уже подготовлены списки на обучение, которое должны пройти сотрудники судоходных компаний Санкт-Петербурга. Обучение длится 72 часа в течение двух недель, затем проводится сдача экзаменов



и зачетов. То есть, на подготовку специалиста, который должен отвечать за обеспечение безопасности, требуется как минимум месяц. Однако подготовка кадров в рамках СУБ до сих пор не начата.

По информации, озвученной в ходе заседания специалистами отдела дипломирования ГБУ «Волго-Балт», Минтранс еще не выпустил ряд нормативных документов, согласно которым должно проводиться обучение по СУБ. В частности, до сих пор не определен единый порядок проведения аттестации, не утверждена даже форма самих аттестатов. В Санкт-Петербурге насчитывается 625 организаций, специалисты которых должны пройти соответствующие курсы.

Таким образом, уже можно со всей определенностью сказать, что к началу навигации, которая стартует 30 апреля, аттестованных по новым правилам специалистов на судах не будет.

«В таком случае, будут ли выдаваться судовые документы?» — засыпали тревожными вопросами представителей РРР и Госморречнадзора.

«Будут», — отвечали чиновники. «Но двигаться с этими документами нельзя?» — настаивала речники.

Как пояснили позже в Росморречфлоте, отсутствие СУБ будет запротоколировано в ходе осмотра судов, однако не будет служить основанием для остановки работы того или иного судна. Судовладельцам будут выдавать предписания на устранение такого нарушения с длительным сроком исполнения. К этому моменту все нормативные документы будут выпущены и процесс аттестации специалистов по СУБ наладится, заверили «Водный транспорт» в Росморречфлоте.

Сегодня в Ассоциацию владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга входит 19 компаний, суммарный флот которых составляет 298 единиц. Члены ассоциации осуществляют порядка 95% всех пассажирских перевозок в городе. Общая численность занятых составляет 3000 человек, летом она увеличивается до 5 тысяч. В год на судах компаний, входящих в АВПС, по рекам и каналам Санкт-Петербурга перевозится от 1,5 до 2 млн человек. Прогулки по рекам и каналам города являются традиционной составляющей туристической программы. Как свидетельствует статистика, 95% туристов, прибывающих в Санкт-Петербург, во время отдыха посещают речные экскурсии.

«Водный транспорт» попросил прокомментировать ситуацию заместителя директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталия Ключева.

— Наиболее животрепещущий вопрос — СУБ. С 1 января эти требования вступили в силу, проверяющие органы должны контролировать наличие в компании и на судне соответствующих документов и собственно самой системы. Минтрансом приказ о СУБ был издан в последних числах прошлого года и направлен в Минюст на регистрацию. К сожалению, там по сей день и находится. Ожидается, что такая регистрация будет получена на днях.

Внедрение системы, конечно, потребует значительного времени. И за навигацию просто нереально эту систему полностью отработать.

Могу сказать, что за освидетельствованием следует обратиться в РРР. Соответствующий документ есть.

Второй важный вопрос, кто должен разработать СУБ. Предложение о разработке некоего стандартного СУБ не кажется нам удачным. Самое главное — взаимодействие судна и берегового персонала. Поэтому мы полагаем, что судоходная компания сама себе должна разработать СУБ. Если это сложно, можно привлечь организации. Никаких рекомендаций или указаний, кто будет разрабатывать СУБ, не будет. Могут возникнуть трения при оценке с РРР. Здесь мы готовы поработать в ручном режиме, как обычно это бывает на начальном этапе сложных проектов. С тем, чтобы аккуратно, по крайней мере, освидетельствование и сертификацию пройти.

Если у кого-то возникнут вопросы или сложности, просим обращаться в Минтранс, писать к нам напрямую.



Кому бороться за звание парусной столицы России

Всероссийская федерация парусного спорта (ВФПС) проявляет повышенный интерес к Калининградской области, считая регион чрезвычайно перспективным для развития парусного спорта в России. В марте регион посетил первый вице-президент ВФПС Игорь Ченцов, основной целью визита которого явилось обсуждение вопросов развития парусного спорта.

Руководители парусного спорта провели ряд деловых встреч. Как сообщает пресс-служба ВФПС, на встрече с ректором Балтийского федерального университета им. И. Канта Андреем Клемешевым обсуждался вопрос возможности подготовки тренерского состава на университетской базе. По словам ректора, «это сотрудничество важно для обеих сторон: с одной стороны — это готовность ВФПС направлять специалистов на обучение, повышение квалификации и переподготовку, а с другой — для университета это новый уровень обучения и новые возможности». Участниками встречи были высказаны намерения о заключения тройственного договора, не исключающего при этом участия правительства области.

На встрече в правительстве Калининграда обсуждались вопросы развития парусного спорта в городе. Был затронут ряд вопросов имущественного характера, землепользования и водопользования, что непосредственно связано с развитием яхтенной инфраструктуры в регионе. Игорь Ченцов проинформировал собравшихся об участии региональных федераций в 2011–2012 годах в программе ВФПС «1+1», которая предполагает увеличение численности спортивных судов в регионах.

В областном министерстве туризма обсуждалась концепция развития яхтинга в рамках общей программы развития водного туризма региона. «Для ВФПС Калининградская область является одним из основных регионов для развития парусного спорта

и парусного яхтинга», подчеркнул И. Ченцов.

Также было отмечено, что водная инфраструктура региона является отдельным кластером, особенно в свете подготовки к проведению предстоящего чемпионата мира по футболу 2018 года.

На встрече с Генконсулом Республики Польша в Калининграде Марек Голковским обсуждался ряд вопросов, посвященных развитию яхтинга в сопредельных акваториях. Стороны пришли к выводу о необходимости совместного развития парусного спорта, в том числе учитывая многолетний опыт соседей. Ведь в Польшу парусный спорт фактически является национальным видом спорта. В рамках данного сотрудничества участники встречи планируют общие мероприятия,

совместное обучение, а также подготовку профессиональных кадров.

Марек Голковски пригласил руководство ВФПС принять участие в знаковых парусных российско-польских мероприятиях, таких как ежегодно проводимая международная регата «Кубок трех губернаторов».

По словам Игоря Ченцова, «в кулуарах церемонии с интересной инициативой выступил глава Балтийского района Марат Насыров. Он сказал, что Балтийск на протяжении многих лет принимает регаты разных уровней. Город морской, имеется вся инфраструктура — от пограничного перехода до причальных стенок. По желанию можно выходить в море, а при плохой погоде — в морской залив. Кроме того, Балтийск обладает уникальным географическим положением, а его развитие предполагает деятельность в основном рекреационной направленности. Исходя из этого, Балтийск вполне бы мог бороться с Санкт-Петербургом за звание парусной столицы России».

МОРСКОЙ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ПРОЕКТ ПОЛУЧИЛ «СЕРЕБРЯНОГО ЛУЧНИКА»

В Москве состоялась церемония награждения Национальной премии в области развития общественных связей «Серебряный Лучник».

114 коммуникационных компаний и проектов, реализованных в 2012 году, оценивали члены экспертного совета. Более 80 проектов, вошедших в шорт-листы шести из десяти номинаций, получили право на публичную презентацию в итоговом туре.

Морской образовательный проект «Нижегородская Навигацкая Школа», поддержанный правительством Нижегородской области, в 2012 году вошел в число 11 лучших проектов России в номинации «Продвижение идей спортивного, здорового образа жизни».

Национальная премия «Серебряный Лучник» учреждена в 1997 году Торгово-промышленной палатой РФ, Союзом журналистов России и Российской ассоциацией по связям с общественностью. Имеет систему региональных конкурсов.

ДЛИТЕЛЬНЫЙ ПЕРЕХОД

Барк «Седов» вышел из Сингапура на Маврикий



Российский барк «Седов», совершающий кругосветное плавание, 9 марта покинул Сингапур и взял курс на Маврикий.

Во время пребывания в Сингапуре, парусник посетила делегация из посольства, а также 200 представителей русского клуба и общины. Прямо перед отплытием на борт поднялись русские яхтсмены, которые пришли на своих судах.

«В Сингапуре «Седов» должен был ошвартоваться у Vivo City, в Harbour Front, но из-за низкой канатной дороги над проливом, всего в 60 метров, а мачта парусника 58, решили не рисковать и встали в 300 метрах от причала, на северо-восточном рейде. Из-за этого дни «Открытого трапа» были сокращены почти полностью, ведь попасть на борт можно было лишь с помощью катера», — рассказала в ИЦ Sedovnews.

За три дня своего пребывания экипаж готовился к предстоящему переходу из Сингапура до столицы острова Маврикий Порта-Луи, в первые сутки пополнял запасы воды и топлива и загрузил на борт овощи и фрукты.

«Переход из Сингапура в Маврикий — один из самых длительных за все путешествие от Владивостока до Санкт-Петербурга. Двадцать четыре дня экипаж барка будет находиться в море, без возможности выйти на сушу. Предстоящий почти месячный переход, довольно трудный даже для опытных моряков, но ребята не унывают, и находятся в приподнятом настроении», — рассказали ИЦ Sedovnews.

Во время рейса, курсанты будут постоянно заняты, поэтому им некогда будет скучать. Курсантам предстоит не только учиться и сдавать зачеты, они также готовятся к прохождению экватора, а с ним и крещению морской водой. Также, в программе запланирован турнир по настольному теннису и компьютерным играм.

Завершится экспедиция «Седова» в июле 2013 года в Санкт-Петербурге. За 14 месяцев экспедиции вокруг земного шара парусник пройдет около 45 тысяч морских миль. Во время стоянки во французском порту Брест 15 июля на борт парусника была доставлена колба с огнем Универсиады-2013. Торжественная церемония зажжения огня прошла 12 июля 2012 года в Париже в университете Париж-Сорбонна, где в 1923 году состоялись первые международные студенческие спортивные игры.

В кругосветное плавание «Седов» ушел 20 мая 2012 года из Санкт-Петербурга, на его борту — 140 членов экипажа и 90 курсантов. Кругосветка посвящена 1150-летию зарождения российской государственности и памятным датам в истории русских географических открытий.

Четырехмачтовый барк «Седов» занесен в книгу рекордов Гиннеса как самое большое в мире парусное судно, его длина — 117,5 метра, площадь парусов — более 4 тысяч квадратных метров.



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
**РС – ВЫСОКИЙ
КЛАСС БЕЗОПАСНОСТИ**



Главное управление РС: 191186, Россия, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, д. 8
Тел.: 8 800 333 9999, факс +7 (812) 314 10 87, robok@rs-class.org
www.rs-class.org

**«Газпромнефть Марин Бункер» —
поставщик топлива
для ледокольного флота**



В ноябре 2012 года компания «Газпромнефть Марин Бункер», оператор бункерного флота «Газпром нефти», была признана победителем открытого конкурса по выбору поставщика судового топлива для нужд ледокольного флота Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» — крупнейшего предприятия морского транспорта в Балтийском регионе России, включающего морские порты: Большой порт Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк, Калининград, Пассажирский порт Санкт-Петербург, Приморск и Усть-Луга.

Северо-Западный регион является ключевым для бункерного бизнеса в целом. Компания «Газпромнефть Марин Бункер» занимает треть бункерного рынка Северо-Западного региона.

В соответствии с условиями конкурсного отбора, «Газпромнефть Марин Бункер» будет производить поставки судового топлива до мая 2013 г. Планируемый объем поставок судового топлива составит не менее 20 тыс. тонн., на настоящий момент компания поставила в адрес контрагента более 10 тыс. тонн.



Оптимальное решение глубинной проблемы

Оптимальным местом для строительства Багаевского гидроузла определен створ хутора Арпачин (Ростовская область) на реке Дон. Об этом газете «Водный транспорт» сообщили в министерстве транспорта Ростовской области.

По результатам проведенных в 2012 году изысканий и работ по обоснованию инвестиций, месту ниже хутора Арпачин по течению реки Дон отдано предпочтение перед другим рассматриваемым вариантом — вблизи хутора Калинин.

Как отметил руководитель ФБУ «Волго-Донское ГБУВПиС» Олег Шахмарданов на заседании Совета Росморречфлота в Москве, влияние на пропускную способность Волго-Донского судоходного канала оказывают нестабильные уровни Нижне-

го Дона из-за негарантированного ежегодного наполнения Цимлянского водохранилища и ветроволновых явлений ниже Кочетковского гидроузла.

Для решения этой проблемы, по мнению руководителя ФБУ, необходимо как можно быстрее построить Багаевский гидроузел, который обязательно должен быть двухниточным, что позволит повысить надежность гидросооружений и увеличить сроки навигации.

Напомним, что участок реки Дон от Кочетковского гидроузла

до населенного пункта Багаевский входит в число лимитирующих судоходство участков внутренних водных путей (ВВП). Для повышения уровня воды на Нижнем Дону государством рассматривается возможность строительства нового гидроузла (Багаевского гидроузла). В Федеральном агентстве морского и речного транспорта не исключают возможность привлечения частных инвестиций для проектирования судоходных гидротехнических сооружений (СГТС) на ВВП России.

Февральский прорыв

Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог продемонстрировали внушительный рост грузооборота и судооборота в феврале 2013 года на фоне экстремальной ледовой обстановки прошлого года.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону по итогам февраля 2013 года составил 538 тыс. тонн грузов, что почти в 32 раза больше аналогичного показателя февраля 2012 года. При этом экспорт составил 467 тыс. тонн грузов (17,4 тыс. тонн в феврале 2012 г.), импорт — 71 тыс. тонн грузов (за отчетный период прошлого года отсутствовал).

В номенклатуре экспортных грузов преобладали грузы навалом, химические грузы, генгрузы и минеральные удобрения. Среди импортных грузов — нефть и нефтепродукты, металлолом, зерновые грузы навалом, пищевые грузы наливом, уголь и кокс навалом.

В феврале 2013 года администрация порта Ростов-на-Дону зарегистрировала 128 приходов и 130 отходов судов. Для сравнения: годом ранее было всего 10 приходов и 10 отходов судов.

«Рост общего грузооборота по итогам 2013 года по сравнению с аналогичным периодом 2012 года составил 64%, рост судооборота — 32,5%. Увеличение грузооборота связано с благоприятными погодными условиями в Азово-Донском бассейне, незначительным льдообразованием по сравнению с февралем 2012 года», — объяснил капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко.

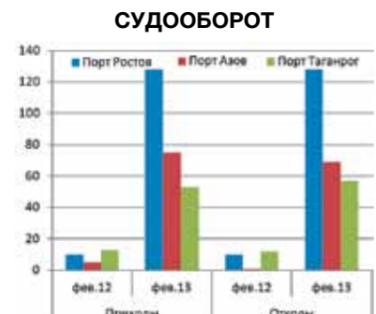
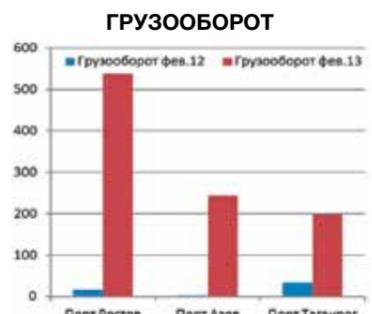
Общий грузооборот морского

порта Азов за февраль текущего года составил 244 тыс. тонн различных грузов. Номенклатура грузов представлена зерновыми, углем, цементом и нефтепродуктами. Экспортировано было 213 тыс. тонн, импортировано — 31 тыс. тонн грузов. Транзита не было. Отметим, что в феврале 2012 года порт обработал всего 3 тыс. тонн цемента (импорт).

Судооборот Азова также продемонстрировал существенный рост: в феврале 2013 года администрация морского порта зарегистрировала 75 приходов и 69 отходов судов против 5 приходов и 1 отхода годом ранее.

«Рост грузооборота и судооборота обусловлен благоприятными метеоусловиями в Азовском море и реке Дон при осуществлении ледокольных проводок в сравнении с прошлым годом», — пояснил и. о. капитана морского порта Азов Виктор Завозин.

Таганрогский морской транспортный узел в феврале 2013 года увеличил грузооборот почти в шесть раз по сравнению с аналогичным показателем прошлого года: было обработано 199 тыс. тонн различных грузов. Судооборот порта также продемонстрировал внушительный рост: администрация морского порта Таганрог зарегистрировала в феврале 2013 года 53 прихода и 57 отходов судов против 13 приходов и 12 отходов судов в феврале прошлого года.



Пришла весна

Распоряжение «Об изменении ограничений по режиму ледового плавания» 28 февраля подписал и. о. капитана морского порта Таганрог Сергей Сафоничев.



Согласно документу в связи с активными процессами разрушения ледяного покрова на акватории морского порта Таганрог и на подходах к нему, а также с учетом прогноза ледовой обстановки по Азовскому морю Гидрометцентра России с 00–00 по московскому времени 1 марта 2013 года отменяется распоряжение «О поряд-

ке включения судов в ледокольную проводку», действовавшее с 14 декабря 2012 года.

К плаванию на акватории морского порта Таганрог и на подходах к нему допускаются суда, имеющие запас топлива, воды, продовольствия и другие запасы, необходимые для обеспечения автономности плавания не менее чем на 10 ходовых суток.

Кадровое обновление

И. о. директора Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» назначен А. В. Рытиков. Об этом сообщила пресс-служба предприятия.

Согласно приказу от 07.02.2013 № 41/к обязанности директора Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» с 8 февраля 2013 года возложены на Антона Владимировича Рытикова в связи с переводом В. Б. Филиппова, ранее занимавшего эту должность, на должность директора Азово-Черноморского бассейнового филиала предприятия.

Антон Владимирович Рытиков родился 20 марта 1977 года в г. Таганрог (Ростовская область). В 1999 году окончил Таганрогский государственный радиотехнический университет

по специальности «Информационные системы в экономике». С октября 1999 по март 2000 года работал программистом в ЦИТ «Сфера». С марта 2000 по декабрь 2008 года последовательно занимал должности старшего бухгалтера, заместителя начальника по экономике и финансам, заместителя директора по экономике ФГУП «Азовморпуть».

С января 2009 по февраль 2013 года последовательно занимал должности заместителя директора по экономике Таганрогского филиала и по совместительству заместителя директора по экономике и финансам Ростовского филиала, заместителя



директора Ростовского филиала, заместителя директора Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».



УДП потратит 25 миллионов на ЭКОЛОГИЮ

Усть-Донецкий порт — крупнейший речной порт на юге России, который специализируется на перевалке серы, удобрений, угля, металла, других насыпных и генеральных грузов. О первом опыте затарки удобрений в контейнеры и системе экологического контроля в порту «Водному транспорту» рассказал генеральный директор УДП Виктор Ляхов.

— Давайте начнем с итогов работы предприятия в 2012 году. Каковы объемы перевалки грузов?

— Основной грузопоток для нашего порта — это сера. В 2012 году УДП перевалил 1 млн тонн этого груза. Кроме того, мы работаем с грузопотоками минеральных удобрений, угля, металла. Всего порт перевалил 1,1 млн тонн грузов.

— Чем занимается порт в межнавигационный период? Какие объемы грузов накоплены?

— В межнавигационный период 2012–2013 гг. порт сосредоточился на ремонте, готовим технику к навигационной работе. Основной ремонт приходится на перегрузочную технику: портовые краны, грейферы.

В этом году зимой накопление грузов не производилось. В связи с мягкой зимой грузопоток серы переориентирован на другие порты. В Усть-Донецк сера активно пойдет примерно с 1 апреля, когда откроется речная навигация в Азово-Донском бассейне.

— Компания занимается фасовкой грузов в биг-бэги. Расскажите об объемах фасовки и клиентах по этому направлению.

— Это направление Усть-Донецкий порт освоил два года назад, и сегодня организовано уже два пункта фасовки грузов. В 2011 году мы отправили 16 тыс. тонн удобрений в биг-бэгах. В 2012 году — более 12 тыс. тонн серы и 6 тыс. тонн удобрений в биг-бэгах.

В этом году мы рассматриваем возможность отправки минеральных грузов в биг-бэгах внутри страны — в Краснодарский край, Тамбовскую, Воронежскую области и в другие регионы.

— В феврале ваша компания впервые осуществила отгрузку контейнеров с минеральными удобрениями. Считаете ли вы это направление перспективным?

— На складах УДП с прошлой навигации остались минеральные удобрения в объеме около 500 тонн. Это специфический груз, который чувствителен к влаге атмосферного воздуха, поэтому длительное его хранение в порту не слишком благоприятно. Логистическое подразделение «Азово-Донского пароходства» разработало схему отправки минеральных удобрений в контейнерах автотранспортом до порта Новороссийск и затем морским транспортом в Турцию.

Усть-Донецкий порт в этой цепочке осуществлял фасовку груза в биг-бэги и затарку биг-бэгов в контейнеры. Это пока единственный опыт такой работы. Для УДП это направление перспективно, поскольку дает возможность заниматься отгрузками в межнавигационный период, когда отправка по реке невозможна.

— Порт специализируется на перевалке серы. Расскажите об этом грузе. Является ли сера опасным грузом?

— Сера — это твердое кристаллическое вещество лимонно-желтого цвета без запаха. Получают серу как попутный продукт при очистке природных и коксовых газов, а также отходящих газов нефте- и сланцепереработки. По классу опасности относится к четвертому (ГОСТ 19433-88), как и уголь. Она не разлагается, не растворяется в воде, не взаимодействует с другими веществами, не трансформируется в естественных условиях.

Сера — малотоксичное вещество. На предприятии при работе с ней нашими сотрудниками используются специальные очки и респираторы. В организме человека сера не накапливается.

— Действительно ли существует тенденция увеличения объемов перевалки гранулированной серы? Как это отражается на экологии?

— Да, такая тенденция есть. Усть-Донецкий порт переваливает серу компаний ОАО «Газ-



пром добыча Астрахань», ОАО «Куйбышевский нефтеперерабатывающий завод», Уфимский НПЗ. Вся продукция соответствует ГОСТам и ТУ РФ.

Усть-Донецкий порт осуществляет перевалку как комовой, так и гранулированной серы. Причем если в 2010 году в общем объеме перевалки комовая сера составляла 60%, гранулированная — 40%, то по итогам 2012 года комовая сера составила 40%, а гранулированная уже 60%.

Комовая сера неоднородна по составу: на менее чем 1% она состоит из частиц до 1 мм, на 6% — из мелких кусочков до 10 мм, остальное — это крупные куски серы. Сегодня производители увеличивают объемы гранулированной серы, поскольку это современный способ обработки серы, который позволяет повысить качество, уменьшить потери при транспортировке и перевалке, минимизировать пыление.

— Если говорить об экологических программах УДП, как осуществляется контроль уровня загрязнений?

— Усть-Донецкий порт соблюдает самые высокие экологические стандарты при работе с серой. Регулярно проводит государственные экологические экспертизы влияния серы на окружающую среду района. В частности, была проведена государственная экспертиза «Биотестирование и биоиндикация влияния серы технической газовой (гранулированной, комовой), перегружаемой в Усть-Донецком порту, на гидробионтов (планктон, бентос, рыбу)». По результатам исследования комплексная индикация не обнаружила отрицательного влияния серы, перегружаемой

в Усть-Донецком порту, на биоту окружающих водоемов. Полученные экспериментальные данные свидетельствуют, что техногенная деятельность Усть-Донецкого порта практически не влияет на численность и видовое биоразнообразие в водоемах, непосредственно контактирующих с акваторией порта.

У нас действует программа постоянного мониторинга экологического состояния окружающей среды. Исследования осуществляет Центр лабораторного анализа и технических измерений по Ростовской области (ЦЛАТИ, г. Новочеркасск). Ежемесячно берутся пробы воды, образцы донных отложений, пробы воздуха и грунта на соответствие нормам предельно допустимой концентрации (ПДК). По результатам анализов никаких превышений ПДК не зарегистрировано.

У предприятия есть собственное пожарное депо. Мы осуществляем увлажнение серы в зоне работы с ней, в порту работает система орошения, которая позволяет предотвращать пыление серы и не допускает загрязнение окружающей среды.

Кроме того, ежедневно проводится осмотр складов, территории порта, проверка использования защитных средств. Противоветровые мероприятия позволяют предотвратить попадание серы в воду акватории порта: мы используем жесткие и мягкие пологи, которые размещаются между судном и причалом во время грузовых операций.

— Виктор Дмитриевич, а сколько человек трудится в УДП? Какова средняя зарплата на предприятии? Объем налоговых отчислений в бюджет?

— В навигацию в порту работают 350 человек. В 2012 году средняя зарплата в УДП составила 17 877 рублей, что на 20% выше средней зарплаты в поселке Усть-Донецкий.

Общий объем налоговых отчислений УДП в бюджеты различных уровней составляет около 42 млн рублей в год. При этом надо понимать, что весь бюджет поселка Усть-Донецкий составляет 21 млн рублей.

— Ведется ли контроль состояния здоровья работников?

— Работники УДП обязательно проходят ежегодную медицинскую комиссию. Кроме того, согласно Положению о безопасности работников один раз в пять лет обследование проводит независимая медицинская комиссия. По данным исследований, прямой связи между заболеваниями и работой с серой не выявлено.

— Каков мировой опыт перевалки и открытого хранения серы?

— Открытое хранение и перевалка серы является общепринятой практикой во всем мире. В пример можно привести Польшу, Мексику, Францию, Россию, Казахстан, Саудовскую Аравию, Ирак, США и Канаду.

Самые большие открытые хранилища серы находятся в Канаде, и эта практика существует с 60-х годов прошлого столетия. При этом Канада известна как страна, которая является мировым лидером в разработке промышленных стандартов экологически безопасного производства и хранения серы. В Ванкувере сера хранится и переваливается открытым способом вблизи мегаполиса с населением порядка 2 млн человек. При этом годовой объем переработки составляет около 7 млн тонн серы.

— Какие экологические программы запланированы в УДП на 2013–2015 гг.?

— Мы планируем провести реконструкцию ливневой канализации. Проект прошел в прошлом году государственную экспертизу. Реконструкция предусматривает финансирование в объеме 25 млн рублей с 2012 по 2015 гг. В 2012 году уже освоено 2 млн рублей. Речь идет о создании комплексной системы циклического действия: будет осуществляться сбор сточных вод, их очистка, фильтрация и затем подача очищенной воды для орошения серы на грузовых участках.

Помимо этого, ведется постоянное совершенствование конструкции пологов, обновляем и ремонтируем перегрузочную технику, грейферный парк, склады.

— Какой объем грузов планирует переработать Усть-Донецкий порт в 2013 году?

— Мощности порта готовы к обработке объемом 1,8–2 млн тонн грузов в год. Мы ставим планку на уровне не ниже 1 млн 400 тыс. тонн грузов.



Контейнеры пошли из Усть-Донецка

«Азово-Донское пароходство» (АДП) в феврале 2013 года осуществило комплексную логистическую услугу по доставке груза в контейнерах из Усть-Донецка в Искендерун (Турция). Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил заместитель генерального директора по логистике АДП Игорь Касьянов.

АДП доставило около 500 тонн сульфата аммония в контейнерах из Усть-Донецка в турецкий порт Искендерун. Заказчиком логистической услуги выступило ОАО «КуйбышевАзот».

По словам собеседника «Водного транспорта», логистическая схема доставки груза из порта Усть-Донецк (Россия) до порта Искендерун (Турция) состояла из нескольких этапов. В частности, «Азово-Донское пароходство» предоставило биг-бэги и осуществило упаковку в них сульфата аммония. Затем на территории Усть-Донецкого порта осуществили подачу порожних 20-футовых контейнеров, в которые произве-

дена загрузка биг-бэгов. После этого грузы в контейнерах были доставлены автотранспортом в порт Новороссийск, откуда груз уже морским транспортом отправился в порт Искендерун.

«Логистическое подразделение АДП осуществляло транспортно-экспедиторское обслуживание груза на всех этапах его доставки, — подчеркнул Игорь Касьянов. — Это был первый опыт предоставления целого комплекса услуг по доставке груза в контейнерах крупнейшему экспортеру России».

Добавим, что Усть-Донецкий порт занимается упаковкой грузов в биг-бэги уже несколько лет, однако сульфат аммония

фасовался впервые. Кроме того, в первый раз на предприятии была произведена загрузка груза в контейнеры. УДП расположен в устье Северского Донца в 7 км от реки Дон, на территории 54 га. Порт располагает 11 механизированными причалами общей протяженностью 1385 м и площадью единовременного хранения 400 тысяч тонн грузов. 22 порталных и 6 плавучих кранов, 20 единиц вспомогательного флота и 38 га складских площадей обеспечивают производственную мощность порта в 4,2 млн тонн. Склады оборудованы передвижным навесом, что позволяет хранить грузы, подверженные атмосферному воздействию.

Припортовый грузооборот СКЖД

Грузооборот припортовых станций Северо-Кавказской железной дороги в январе 2013 года увеличился на 5,6%. Об этом сообщила пресс-служба магистрали.

На припортовых станциях СКЖД было переработано 6,3 млн тонн экспортно-импортных грузов, что на 335 тыс. тонн больше, чем за аналогичный период 2012 года. При этом среднесуточная выгрузка припортовых станций увеличена на 235 вагонов в сутки, а среднесуточная погрузка возросла на 96 вагонов.

Из портов Черноморского бассейна рост отмечен в порту Новороссийск: грузооборот за отчетный период составил 2,9 млн тонн, что на 2,6% больше

аналогичного показателя января 2012 года. В номенклатуре выгруженных грузов преобладали мазут и дизельное топливо.

В Азовском бассейне увеличение объемов грузооборота к уровню января прошлого года произошло на припортовых станциях Кавказ и Темрюк. В порту Кавказ было обработано 442 тыс. тонн (+44,4%), в порту Темрюк — более 205 тыс. тонн грузов (+36,7%). «Рост грузооборота произошел за счет увеличения выгрузки нефтепродуктов и каменного угля», — отмечается в сообщении пресс-службы.

Порт прокладывает путь

Разработку проекта соединительного железнодорожного пути от припортовой станции к грузовым районам порта Ростов-на-Дону планируется завершить в сентябре 2013 года. Об этом заявил генеральный директор ООО «Ростовский универсальный порт» (РУП) Андрей Лещенко на совещании у министра транспорта Ростовской области Дживана Вартапяна, посвященном развитию порта.



В настоящее время подрядчик — ООО «СКТС» — ведет проектирование объекта. Стоимость работ составляет более 3 млн рублей. «Завершить разработку проекта и получить положительное заключение экспертизы планируется к сентябрю текущего года», — пояснил Андрей Лещенко.

Напомним, осенью 2012 года группа инвесторов — ООО «Ростовский универсальный порт», ЗАО «Международный Донской порт», ОАО «Ростовский порт» и ООО «Росмортранс-Терминал» — создали консорциум для строительства соединительного железнодорожного пути от припортовой станции к грузовым районам мультимодального транспортно-логистического узла.

Главгосэкспертиза России дала положительное заключение на возведение объектов федеральной собственности транспортно-логистического узла — припортовой железнодорожной станции и автомобильной развязки на западном подъезде к Ростову-на-Дону



в августе 2012 года. На проектирование припортовой станции и автомобильной развязки было направлено более 250 млн рублей федеральных средств. На строительство этих объектов еще планируется направить порядка 3 млрд рублей из федерального бюджета. Завершить работы планируется в 2015 году.

Развитие припортовой железнодорожной и автомобильной инфраструктуры назрело в связи с развитием стивидорных мощностей на левом берегу Дона. «С ростом мощностей порта все больше ощущается нехватка железнодорожных подходов. Выставочные пути, которые построил

порт, являются промежуточным решением данного вопроса. В летний период, в период пиковых нагрузок железнодорожного пассажирского транспорта порт все чаще начинает ощущать сложности с железной дорогой. Поэтому строительство еще одной припортовой станции необходимо: она позволит решить эту проблему», — отметил Андрей Лещенко.

Добавим, что развитие порта планируется не только в части железнодорожных подходов. Лето 2013 года было названо сроком начала строительства пункта пропуска в левобережной портовой-промышленной зоне «Заречная», где, в частности, располагается мультимодальный транспортный логистический узел «Ростовский универсальный порт». РУП выделил и безвозмездно передал государству 6 тыс. кв.м земли для строительства административного здания пункта пропуска, где будут размещаться контрольно-надзорные органы морского порта Ростов-на-Дону. Эта земля уже оформлена в федеральную собственность. Положительное заключение проекта в Главгосэкспертизе планируется получить в июне-июле 2013 года.

Экономические итоги-2012

Впервые в 2012 году из Ростовской области было экспортировано больше товаров, чем ввезено. Об этом сообщил вице-губернатор Сергей Горбань в докладе «Об итогах социально-экономического развития Ростовской области за 2012 год и задачах на 2013 год».

«Положительное сальдо внешнеторгового оборота превысило 12,6 млрд рублей», — было отмечено в докладе.

Наряду с ростом экспорта вице-губернатор отметил положительную динамику привлечения инвестиций в регион. «Впервые за последние четыре года область имеет положительную динамику объема инвестиций. Плановое задание на 2012 год перевыполнено. По предварительным оценкам объем инвестиций составил порядка 195 млрд рублей, что на 17,5% в действующих ценах больше, чем годом ранее», — пояснил Сергей Горбань.

Согласно докладу спикера, в 2012 году правительство Ростовской области заключило меморандумы с шестнадцатью инвестиционными компаниями на сумму свыше 53 млрд рублей. При этом четырнадцать компаний, в том числе «Международная

сахарная корпорация», «Технониколь», «Донэлектросталь», «Евродон», «Евраз», уже определились с местом локализации и приступили к реализации проектов. Кроме того, в активной работе находятся 42 инвестиционных проекта с общим объемом заявленных инвестиций 87 млрд рублей.

По итогам года Ростовской области присвоен кредитный рейтинг А+ по национальной шкале (высокая кредитоспособность, первый уровень). По уровню инвестиционного потенциала область включена в Топ-10 регионов России.

По словам С. Горбаня, на создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в Ростовскую область в рамках соответствующей областной долгосрочной целевой программы из средств областного бюджета направлено свыше 422 млн рублей.

Ледовые советники появились на юге

Азовский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» впервые в зимнюю навигацию 2012–2013 гг. начал оказывать услуги ледовых советников. Об этом сообщила пресс-служба предприятия.

Деятельность по оказанию услуг ледовых советников осуществляется Азовским бассейновым филиалом в соответствии с Положением о порядке оказания услуг по безопасной проводке судов во льдах ледовыми советниками Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

Согласно документу ледовые советники осуществляют помощь в безопасной проводке судов, следующих в составе караванов с следоколами или самостоятельно в ледовых условиях в пределах Азовского моря и Таганрогского залива, от Приемного буя Таганрогского подход-

ного канала и Приемного буя Азово-Донского морского канала до кромки льда и обратно.

Услуги оказываются высококвалифицированными специалистами из числа наиболее подготовленных к плаванию в ледовых условиях лоцманов Азовского бассейнового филиала «Росморпорта». Присутствие на борту ледового советника не снимает с капитана ответственности за управление судном. Функции ледового советника ограничиваются выдачей капитану судна рекомендаций, направленных на обеспечение безопасности мореплавания в ледовых условиях.





Паводок не страшен

Всегда на СВЯЗИ



Широкомасштабные учения, посвященные действиям ДПЧС Ростовской области в паводковый период, прошли в Веселовском районе региона 2 марта. Об этом сообщила пресс-служба ведомства.

В рамках учений были проведены различные показательные практические мероприятия, в том числе спасение людей, терпящих бедствие на воде, экипажами вертолета Ми-8, катеров на воздушной подушке «Арго», «МАРС-700», «Патруль», гребных лодок с плоским днищем. Кроме того, водолазы областной поисково-спасательной службы на воде обследовали подводные элементы ГТС, провели работы по очистке водозабора, распиловке льда, была организована переправа.

Для ликвидации последствий условной чрезвычайной ситуации в Веселовском районе была создана группировка, насчитывающая более 50 единиц специальной и спасательной техники, принимали участие более 250 спасателей, пожарных и сотрудников муниципальных образований и взаимодействующих министерств и ведомств области.

«Водный транспорт» публикует фотоотчет прошедших учений.



Судоходная компания «Донреч-Флот» (ДРФ, входит в «Азово-Донское пароходство») оснащает все суда внутреннего и заграничного плавания Интернет-модемами. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил исполнительный директор ДРФ Олег Сидоркин.

По его словам, необходимое оборудование уже приобретено и в настоящее время по мере захода судов в порт Ростов-на-Дону устанавливается на теплоходы. Завершить оснащение всех судов планируется до конца марта.

На капитанский компьютер на теплоходе устанавливается 3G-модем с усиленной антенной, которая для лучшего приема сигнала выведена на улицу. Этот модем является универсальным, то есть пригоден для работы с различными Интернет-провайдерами.

Всегда на связи с компанией будут восемь сухогрузов внутреннего плавания: «Волго-Дон 205», «Волго-Дон 5011», «Волго-Дон 5017», «Волго-Дон 238», «Капитан Скачков», «Линда 1», «Абрамцево» и «Байкальск». Кроме того, оснастят Интернет-модемами 18 единиц буксирного флота.

Доступ в Интернет получит также 21 теплоход заграничного плавания, в том числе «А. Брюховецкий», «Волго-Дон 211», «Волго-Дон 213», «М. Андреев», «Волжский 49», «Данади 1», «Хиламая», «Коноша», «Волго-Дон 5038», «Валерий Коков», «Волжский 45», «Ахмат Кадыров», «В. Успенский», «Волго-Дон 219», «Волго-Дон 235», «Танаис», «Сибирский 2112», «Сибирский 2115», «Сибирский 2116», «Сибирский 2118» и «Сибирский 2119».

Решение об организации доступа в Интернет было принято для сокращения временных издержек при таможенном оформлении судов агентами и для улучшения документооборота между судами и компанией. «Вместе с модемами на теплоходы поставляется необходимая оргтехника, в частности, сканеры и принтеры. Если раньше агенту нужно было приехать на судно и забрать документы, чтобы потом предоставить их контролирующим органам, то сегодня капитан готовит необходимую документацию, сканирует и отправляет агенту по электронной почте», — пояснили в дирекции по техническому обслуживанию заграничного флота ДРФ.

Дорога с острова

Судно на воздушной подушке будет приобретено для хутора Задонье. Соответствующее распоряжение дал губернатор Василий Голубев, сообщает пресс-служба правительства Ростовской области.

Губернатор Василий Голубев распорядился выделить 3,5 млн рублей из резервного фонда бюджета области для приобретения судна на воздушной подушке для перевозки жителей хутора Задонье города Азова.

«Такое решение донской глава принял в связи с тем, что жители этой части Азова, которая находится на острове, в зимнее время года практически отрезаны от города, испытывают трудности с продовольствием и не могут добраться до социально значимых объектов, в том числе до больниц. В хуторе проживает более 200 человек», — поясняется в сообщении.

В летнее время водными перевозками занимается речной трамвай, однако во время ледостава его эксплуатация запрещена. Судно на воздушной подушке позволит решить проблему в зимний период. Плавсредство способно перевозить одновременно до 11 человек.

Памяти павших

Областные соревнования по судомодельному спорту, посвященные 70-й годовщине со дня освобождения от немецко-фашистских захватчиков города Ростова-на-Дону, прошли в донской столице 14–15 февраля. Об этом сообщил официальный портал Правительства Ростовской области.

В мероприятии приняли участие 19 команд из четырех сельских и одиннадцати городских муниципальных образований. Ребята состязались друг с другом в классах самоходных моделей — копиях военных кораблей, гра-

жданских судов, подводных лодок.

В общекомандном зачете лучшими стали команды городов Батайск, Каменск-Шахтинский, Ростов-на-Дону, Азов, Кагальницкого района.

Почетными гостями соревнований были

военные моряки: капитан второго ранга, командир подводной лодки Виктор Аврамович Тихоненко, капитан второго ранга Михаил Павлович Алексахин, капитан-лейтенант Владимир Павлович Беликов.

Напомним, 14 февраля 1943 года после победы под Сталинградом в ходе общего отступления вермахта на южном участке Восточного фронта Ростов-на-Дону был окончательно освобожден от немецких войск. 5 мая 2008 года указом Президента России городу Ростову-на-Дону присвоено почетное звание «Город воинской славы».

Первый сухогруз «Лотоса»

Астраханский судостроительный завод «Лотос» спустил на воду головной на этом заводе многоцелевой сухогрузный теплоход дедвейтом около 7150 тонн проекта RSD49 (строительный номер 301). Об этом сообщил проектант серии — Морское инженерное бюро.

Два судна этого проекта строятся на «Лотосе» по лизинговой схеме при участии лизингодателя — ЗАО «Гознак-лизинг» и лизингополучателя — судоходной компании «Аншип». В качестве заимодавца лизинговой компании выступило ОАО «Объединенная судостроительная корпорация».

Судно проекта RSD49 относится к классу «Волго-Дон макс», имеет максимально возможные для ВДСК габариты.

Суда серии могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 МК МПОГ в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Особенностью судна (в отличие от всех остальных проектов

«Волго-Дон макс» класса, созданных Морским инженерным бюро) является наличие большого среднего трюма длиной 52 м, который позволяет перевозить в прямых рейсах Европа — Каспий негабаритные проектные грузы, что должно существенно повлиять на совокупный финансовый результат работы.

Проект разработан на класс KM Ice2 R2 AUT1-C Российского морского регистра судоходства и удовлетворяет всем требованиям международных конвенций, действующим на момент закладки судна.

При этом по водоизмещению судна проекта RSD49 (как и их прототип RSD19) являются на сегодняшний день самыми большими из сухогрузных судов, удовлетворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала.

При характеристической для ВДСК осадке 3,6 м в реке дедвейт составляет около 4520 тонн,



наибольший дедвейт в море при осадке 4,7 м — 7150 тонн. Длина наибольшая — 139,95 м, ширина габаритная — 16,7 м, ширина без учета привальных брусев — 16,5 м, высота борта — 6 м. Вместимость грузовых трюмов 10 920 куб. м.

В большом опытовом бассейне ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова были выполнены буксировочные и самоходные испытания модели судна с целью проверки проектных решений и определения ходовых качеств, которые полностью подтвердили ранее полученные результаты CFD моделирования.

Головное судно проекта RSD49 было заложено на ОАО «Лотос» 27 января 2011 года.

ОАО «Судостроительный завод «Лотос» специализируется на строительстве корпусов судов различных типов и выполнении работ по их полному насыщению. С 2012 года находится под управлением ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Основные акционеры предприятия — ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», ОАО «Группа Каспийская Энергия», правительство Астраханской области.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ТУРКМЕНИСТАН ЗАКАЖЕТ ТАНКЕРЫ НА «КРАСНОМ СОРМОВО»

В целях выполнения Генерального плана развития международного морского порта Туркменбаши, а также развития Туркменского морского торгового флота до 2020 года Туркменистан закупит два нефтеналивных танкера «река-море» в России. Соответствующее постановление уже подписано президентом страны Гурбангулы Бердымухамедовым.

Суда грузоподъемностью 7,1 тыс. тонн каждое предполагается заказать в ОАО «Завод «Красное Сормово».

В России для Туркменистана уже были построены 4 танкера, которые осуществляют перевозку нефти и нефтепродуктов в Каспийском море.

АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ И ОСК: ОБЩИЕ ИНТЕРЕСЫ

Губернатор Астраханской области Александр Жилкин провел рабочую встречу с президентом Объединенной судостроительной корпорации Андреем Дьячковым.

На встрече речь шла, в частности, о перспективах развития ОАО «Южный центр судостроения и судоремонта», которое было создано в рамках исполнения Указа Президента России от 9 июня 2010 года «О развитии открытого акционерного общества «Объединенная судостроительная корпорация». Завершающие документы по созданию Южного центра судостроения и судоремонта были подписаны 23 января этого года в Астрахани. Обсуждалось также взаимодействие в рамках создания на территории Астраханской области особой экономической зоны промышленно-производственного типа.

Особое внимание было уделено вопросу производственной загрузки и модернизации предприятий Астраханской области, входящих в ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» и в первую очередь перспективам для судостроительно-судоремонтного завода «Лотос».

Десять барж «Красного Сормова»

Нижегородский завод «Красное Сормово» подписал контракты на строительство десяти несамоходных сухогрузных барж для перевозки насыпных грузов. Как сообщает пресс-служба Группы МНП, строительство финансируется по лизинговой схеме: заказчиком барж выступает ЗАО «Газпромбанк Лизинг», в дальнейшем баржи будут переданы ООО «П. ТрансКо» в лизинг.

Баржи строятся для использования в интересах «Северстали», при этом цена одного судна составляет около 120 млн руб. Кроме того, на «Средне-Невском судостроительном заводе» заказаны шесть буксиров для указанных барж.

Десять контрактов (каждый контракт на одну баржу) были подписаны тремя сторонами — ОАО «Завод «Красное Сормово», ЗАО «Газпромбанк Лизинг» и ООО «П. ТрансКо». Сроки сдачи барж

по условиям контракта: две единицы — осенью 2013 года, восемь единиц — с апреля по июнь 2014 года.

Архитектурно-конструктивный тип — несамоходная сухогрузная, однотрюмная баржа с баком и ютом, двойным дном и двойными бортами, брызгозащищаемым люковым закрытием грузового трюма. Баржа проекта 82 предназначена для толкания буксиром проекта 81, в трюме возможна перевозка генеральных, навалочных, лесных

и крупногабаритных грузов, контейнеров международно-го стандарта высотой 8,5 фута и опасных грузов 9 класса, в индивидуальной карте груза которых отсутствуют требования по вентиляции и системе объемного пожаротушения трюма.

Суда будут построены под наблюдением Российского Речного Регистра в соответствии с современными стандартами, правилами и нормами коммерческого судостроения. Символ класса М3.0

(лед 10)А. Судно — Российского Речного Регистра судоходства эксплуатируется без команды, основной метод вождения — толкание, резервный — буксировка. Район эксплуатации — внутренние водные бассейны РФ.

Основные технические параметры: длина наибольшая — 97,49 м, ширина наибольшая — 16,15 м, ширина габаритная — 16,8 м, высота борта на миделе — 5,34 м, осадка — 3,6 м, водоизмещение — 5280 тонн, грузоподъемность — 4300 тонн. Состав (баржа+буксир) оборудован гидравлическим фрикционным сцепным устройством типа ARTICOUPLER фирмы Taisei.

ОАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород) — одно из старейших судостроительных предприятий России, основано в 1849 году. Завод входит в состав ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК).

МССЗ заложил кили двух обстановочных судов



Московский судостроительный и судоремонтный завод заложил кили двух обстановочных судов проекта 3050 для ФБУ «Камское ГБУВПиС» (г. Пермь). Как сообщает пресс-служба судостроительного предприятия, суда будут предъявлены государственной комиссии уже в августе 2013 года.

Обстановочные суда проекта 3050 класса PPP «*P 1,2» строятся в рамках госконтракта на выполнение работ по строительству объекта «Обновление обслуживающего флота».

Серия из 27 современных обстановочных судов строится по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта для предприятий, обслуживающих внутренние водные пути. Обстановочные суда предназначены для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, а также для контроля глубин судового хода на всех реках России.

Основные характеристики: Класс PPP: «*P 1,2», длина

габаритная — 23,50 м, ширина — 3,65 м, осадка — 0,67 м, водоизмещение полное — 39,2 тонны, скорость хода — 10,8 узла, автономность плавания — 3 суток, экипаж — 3 чел., главная энергетическая установка, кВт дизель 6ЧСП 13/14-85 кВт (115 л.с.).

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (МССЗ) — один из старейших в России судостроительных заводов. Предприятие полного цикла с собственным конструкторским бюро, судокорпусным, окрасочным, электромонтажным, механосборочным и интерьерным производством. Завод является подразделением ОАО «Объединенная Судостроитель-

ная Корпорация», специализирующимся на производстве скоростных, представительских и технически сложных судов.

В сентябре 2011 года завод начал строительство скоростных многоцелевых катеров МРВ14 для морских портов России. Одновременно с 2011 года ведется строительство серии из 27 обстановочных катеров проекта 3050 и 12 обстановочных катеров проекта 3050.1 для обслуживания внутренних водных путей. В конце 2012 года был подписан госконтракт на строительство 7 обстановочных судов проекта 3052. С осени 2012 года завод начал строительство бортовых катеров для нужд военно-морского флота.

Ректор МГУ им. адмирала Г.И. Невельского Сергей Огай: «Наши выпускники плавательных специальностей — нарасхват»

— Сергей Алексеевич, расскажите, пожалуйста, сколько сейчас обучается всего студентов и курсантов в МГУ?

— В настоящее время в МГУ им. адм. Г.И. Невельского обучаются около 8 тыс. курсантов и студентов, из них по программам высшего профессионального образования (ВПО) — 5500 человек, среднего профессионального образования (СПО) — около 2000, начального профессионального образования (НПО) — около 500 человек. В новом учебном году планируем принять на все специальности около 2 тыс. абитуриентов. Надо отметить, что в последние два года уровень подготовки абитуриентов несколько повысился. Приходят ребята с достаточным знанием математики и физики.

— Как вы привлекаете в вуз курсантов и студентов, проводите ли работу по профориентации молодых людей?

— В университете работает центр «Абитуриент», который проводит большую профориентационную работу среди старшеклассников Владивостока и Приморского края. Кроме этого, сотрудники Морского университета, институтов и колледжей тоже активно занимаются этой работой. Курсанты во время каникул в своих городах и селах проводят встречи со школьниками, где рассказывают о морской профессии и раздают ребятам буклеты и проспекты для знакомства с морскими специальностями. Кроме этого, мы поддерживаем тесные связи со школьниками из кадетского корпуса в г. Хабаровск. Несколько лет подряд проходят морскую практику на нашем учебном паруснике «Надежда» ребята из Сургута и Нефтеюганска, где они занимаются в военно-спортивной детско-юношеской школе «Беркут» и в отряде «Тайфун».

— Приходят ли девушки обучаться плавательным специальностям?

— В нашем университете для девушек есть большой выбор специальностей: психология, социология, морская экология, документоведение со знанием восточных языков и т.д.

В общей сложности в университете около 21% обучающихся составляют девушки. А в последние годы все больше девушек выбирают традиционно «мужские» специальности: судоводитель, радиоинженер, а в этом году даже на судомеханический факультет поступила учиться девушка.

— Происходило ли в вашем вузе объединение со средними учебными заведениями для создания вертикально интегрированного образовательного комплекса?

— В 2000 году на базе нашей, тогда Морской академии, состоялось совместное заседание коллегий Министерства образования РФ и Министерства транспорта РФ. Было принято решение о создании на базе нашего вуза в переходном периоде образовательного комплекса присоединением Владивостокского мореходного училища. Это было сделано. Затем, в ходе выполнения постановления правительства РФ «Об университетских комплексах», в состав вертикально интегрированного образовательного комплекса МГУ им. адм.



Г.И. Невельского вошли: в 2003 году — Сахалинское высшее морское училище им. Т.Б. Гуженко (г. Холмск) — Сахалинский филиал, в 2005 году — Благовещенское речное командное училище (г. Благовещенск) — Амурский филиал, Находкинское профессиональное училище № 14 (г. Находка) — Находкинский филиал, а также профессиональное училище № 7 г. Владивостока, которое с 2007 года стало Морским технологическим колледжем. Таким образом, начиная с 2000 года в университете сформировалась и эффективно работает система непрерывного морского профессионального образования. Эта система, безусловно, оправдала себя. У обучающихся появилась возможность мобильно повышать уровень образования. Среднее профобразование в наших колледжах весьма востребовано, так как подход к воспитанию, условиям проживания и обучения в университете единый.

— Какие новые специальности будут открыты в вузе?

— Уже в этом году будут получены лицензии по программам высшего профессионального образования — управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства (бакалавриат), социология, социокультурная деятельность и техносферная безопасность (магистратура). Идет подготовка по лицензированию новых специальностей, которые будут востребованы в наших филиалах в Благовещенске и Холмске.

— Ощущается ли в вузе дефицит профессорско-преподавательского состава?

— Дефицита профессорско-преподавательского состава в университете нет, другое дело, что по многим кафедрам, особенно в Морской академии, возрастной ценз сотрудников уже на пределе.

Обновление молодыми кадрами идет медленно, поскольку наше бюджетное образовательное учреждение по оплате

труда не выдерживает конкуренции с судоходными компаниями. Для привлечения молодых преподавателей в вуз необходимо существенно поднять заработную плату, стимулировать возможностью карьерного роста и творческой научной работой. Такая задача поставлена Президентом РФ. Мы ее решаем. Первый этап — это обеспечение заработной платы на уровне средней по региону.

Немаловажное значение имеет также обеспечение молодых кадров жильем. В приоритетном порядке в университете предоставляется возможность проживания в общежитии для сотрудников аспирантам и молодым преподавателям. Сегодня обновилось законодательство по жилищно-строительным кооперативам. Такие кооперативы призваны позволить построить жилье для госслужащих, преподавателей вузов, научных сотрудников. Для нас такая возможность представляет интерес.

Для привлечения молодых кадров в вуз важное значение имеет и оснащение лабораторно-тренажерной базы оборудованием нового поколения. Вот по этим направлениям мы сейчас и работаем, чтобы в ближайшей перспективе иметь высококвалифицированные преподавательские кадры.

— Какое количество выпускников остаются работать в российских судоходных компаниях?

— Наши выпускники плавательных специальностей — нарасхват. Заявок от судоходных компаний для принятия на работу младших командиров морского флота в последние годы на 20–30% больше, чем выпускников. Такая востребованность, конечно, радует. Замечу, что это все наши дальневосточные компании. Поэтому можно сказать, что все 100% выпускников после окончания идут работать в российские компании. Но затем начинает работать конкуренция на рынке трудовых ресурсов. Лучшие специалисты находят привлекательную работу, в том числе в зарубежных судоходных компаниях.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

В ВУЗАХ РОССИИ НАЧАЛАСЬ ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ ПО СУБ

Все подведомственные Федеральному агентству морского и речного транспорта (Росморречфлот) высшие учебные заведения с 4 марта 2013 года приступили к подготовке специалистов судоходных компаний, ответственных за безопасность эксплуатации судов (по системе управления безопасностью — СУБ). Как передал корреспондент «Водного транспорта», об этом в ходе общего собрания членов Ассоциации судоходных компаний (АСК) в Москве сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Юрий Костин.

Он отметил, что в начале марта руководителем Росморречфлота Александром Давыденко была утверждена соответствующая программа подготовки специалистов. Программа рассчитана на 72 часа. До окончания данных курсов необходимо будет пройти аттестацию в администрациях бассейнов внутренних водных путей (ВВП). «К проведению аттестации администрации бассейнов готовы», — добавил Костин.

Как сообщили в государственном университете морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, в настоящее время получены заявки на обучение по СУБ примерно от 100 организаций. Первая группа из 25 человек приступит к занятиям в середине марта.

Напомним, новая система управления безопасностью на внутреннем водном транспорте предусматривает с 2013 года обязательное наличие СУБ на судах внутреннего плавания.

О ПРИКАЗЕ О ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ БУДУТ ВНЕСЕНЫ ИЗМЕНЕНИЯ — МИНТРАНС РФ

Министерство транспорта России приступило к работе над изменениями в приказе министерства №62, которым было утверждено Положение о дипломировании членов экипажей морских судов. Об этом в ходе заседания Совета Росморречфлота в Москве сообщил заместитель министра транспорта России Виктор Олерский.

«Любой нормативный акт не является догмой и жизнь показала, что необходимы дополнительные изменения, которые и будут внесены», — прокомментировал замминистра.

Изменения коснутся дипломирования членов экипажей маломерных судов, судов атомного флота, а также будет прописана более четкая трактовка стажа, в том числе для тех, кто в настоящее время проходит обучение в отраслевых вузах.

Напомним, приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 15 марта 2012 года № 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» (зарегистрирован Минюстом России 4 июня 2012 года, регистрационный № 24456) вступил в силу 10 июля 2012 года.

В соответствии с упомянутым документом, Росморречфлот осуществляет организацию деятельности по выдаче рабочих дипломов и квалификационных свидетельств, согласовывает программы подготовки и перечни вопросов для квалификационных испытаний, предусмотренных положением, и публикует их в сети Интернет.