

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием Национальной палаты судоходства. 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.



№4 (12937)

Выходит один раз в месяц
15 апреля 2014 года

Из Анапы в Крым на катамаране



Между Анапой и Керчью начал курсировать скоростной катамаран «Сочи-1», сообщает пресс-служба администрации Краснодарского края. Тестовый пассажирский рейс состоялся 28 марта.

Стр. 2

АСПО спустило на воду СПБУ «Меркурий»



Самоподъемная плавучая буровая установка (СПБУ) «Меркурий» спущена на воду 6 апреля 2014 года на площадке Астраханского Судостроительного Производственного Объединения (АСПО, входит в Группу «Каспийская Энергия»).

Стр. 7



Навигации много не бывает

Достигнута договоренность о старте речной навигации 2014 года в России — как на севере, так и на юге, раньше обычного срока как минимум на неделю

Об этом в ходе итогового заседания Совета и общественного совета Росморречфлота в Москве сообщил заместитель председателя Совета Союза «Национальная палата судоходства», председатель совета директоров ОАО «Волжское пароходство» Ришат Багаутдинов. По его словам, раннее начало навигации связано с климатическими условиями текущего года.

Оптимистичный прогноз

сделал глава Росморречфлота А. Давыденко,
оценивая перспективы навигации-2014

«В этом году наша задача достигнуть уровня перевозок 2012 г., подняв их объемы на 10%», — заявил глава Федерального агентства морского и речного транспорта А. Давыденко.

По его словам, в прошлом году объем перевозок грузов на ВВТ, включая перевозки, осуществленные судами класса «река-море», снизился на 4,5% по сравнению с 2012-м — до 136,9 млн тонн.

По словам Давыденко, снижение перевозок внутренним водным транспортом в прошлом году было обусловлено рядом факторов — наводнение на Дальнем Востоке, экстремальная маловодность в Ленском бассейне, что задержало перевозки в данном регионе на срок более полутора месяцев. На снижение перевозок грузов внутренним водным транспортом также повлияло сокращение потребности строительного комплекса, корректировка программ освоения сибирских месторождений в районе рек Обь и Иртыш.

«Безусловно, мы надеемся, что в этом году паводка на Амуре не будет, и мы попытаемся выйти на показатели 2012 года, а это порядка 142 млн тонн», — сообщил Давыденко.

По данным Александра Давыденко, в прошлом году на фоне общего снижения на отдельных направлениях наблюдался рост грузопотоков по внутренним

водным путям. «Вновь увеличился грузопоток по Волго-Донскому судноходному каналу: за навигацию 2013 г. по нему перевезено 12,7 млн тонн грузов, что на 12% больше максимального объема перевозок, достигнутого в 1983 г.», — сказал он.

Говоря о пассажирских перевозках, А. Давыденко отметил необходимость обновления пассажирского флота. Он подчеркнул, что навигация 2014 года будет третьей по счету, когда начал функционировать государственный портовый контроль на внутренних водных путях. В этом году инспектора портового контроля продолжат работу по проверке судов внутреннего плавания. Как подчеркнул глава ведомства, рынок речных круизов полностью восстановился после трагедии «Булгарии», по состоянию на сегодняшний день продано уже 80% всех мест на судах речного круизного флота.



При этом он отметил, что прогноз по водности на текущий год крайне неблагоприятный, он подтверждается негативной динамикой по Цимлянскому и Рыбинскому водохранилищам.

По экспертным оценкам, потеря 10 см осадки для судна типа «Волго-Дон» приводит к недогрузу 200 тонн, а для «Волго-Нефти» — 190 тонн нефтепродуктов. Сокращение осадки на 30–40 см снижает рентабельность перевозок примерно на 10%.

ПО ДОНУ ПОШЕЛ ФЛОТ

С 25 марта 2014 года открыта транзитная навигация в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация». С 9 утра 26 марта 2014 года открыто судоходство на большей части реки Дон. Теплоход «Бразерс-1» ООО «Палмали-Ростов» первым прошел транзитом по Дону через Кочетовский гидроузел на погрузку в порт Татьяна.

НИЖНЯЯ ВОЛГА ОТКРЫЛАСЬ

ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» открыло грузовую навигацию на Нижней Волге 25 марта 2014 года. Теплоход «Капитан Канатов» и буксир-толкач «Профессор Рыжов» в составе с двумя баржами успешно прошли Волжские шлюзы. Суда направились в порт Бузан (Астраханская область) под погрузку серой.

«Возможность для открытия грузовой навигации на Нижней Волге на неделю

раньше традиционных сроков появилась благодаря благоприятным климатическим условиям, а также достижению договоренностей и совместным усилиям Федерального агентства морского и речного транспорта и Союза «Национальная палата судоходства», — говорится в сообщении «Волжского пароходства».

В ПОДМОСКОВЬЕ НАЧАЛАСЬ НАВИГАЦИЯ

Первые суда ОАО «Порт Коломна» приступили к работе на реке Ока в связи с благоприятной гидрометеорологической обстановкой. Так, теплоходы «Коломенский-803» и «Пулково» введены в эксплуатацию и приступили к очистке акватории затонов ото льда, рейдовым и слиповым работам.

С ранним началом навигации судовладельцы, работающие на Оке, связывают большие надежды. Уже на протяжении нескольких лет уровни воды на Оке в навигационный период экстремально низкие, что негативно сказывается на объеме перевозок грузов. Поэтому дополнительный навигационный период, несомненно, приведет к росту грузоперевозок.

Летняя пассажирская навигация по Москве-реке открылась 11 апреля 2014 года торжественной церемонией на причале ЦПКиО им. Горького. Первым стал маршрут от Новоспасского моста до Киевского вокзала.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СУБСИДИИ
ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ
ПЕРЕВОЗОК В КРЫМ

Министерство транспорта России намерено субсидировать пассажирские перевозки в Крым. Об этом сообщил министр транспорта России Максим Соколов. По его словам, пассажиры, которые направляются на полуостров железной дорогой, могли бы в Анапе пересаживаться на морской транспорт, дойти до порта Керчь и далее по билету, купленному в железнодорожной кассе, доехать до места отдыха.

Как отметил министр, перевозки придется субсидировать ввиду отсутствия в настоящее время стабильного пассажиропотока из Москвы и Санкт-Петербурга.

ЗИМНЯЯ НАВИГАЦИЯ
ПАРОМ «БОСФОР
ВОСТОЧНЫЙ»

Паром «Босфор Восточный» по предварительным данным, в зимнюю навигацию 2013–2014 увеличил перевозки пассажиров на 23,5% к уровню предыдущей навигации — до 9 тыс. 826 человек. Об этом сообщает пресс-служба администрации Приморского края.

Паром обеспечил зимнее бесперебойное сообщение с островом Попова. Только это судно сегодня обладает во Владивостоке ледовым классом для обеспечения работы при толщине льда до 1 м. При этом паром оборудован креслами на перевозку 174 пассажиров, 35 легковых автомобилей, а также до 90 тонн различных грузов, включая завоз угля на островные территории.

ОТКРЫТИЕ АМУРА

Навигация на Амуре у Хабаровска может начаться в конце апреля. Как сообщает пресс-служба правительства Хабаровского края, о возможности более раннего начала судоходства у Хабаровска попросили дачники левобережья.

Если позволит ледовая обстановка на Амуре, то первый рейс в поселок Уссурийский может пойти уже 26 апреля, 30 апреля во все остальные пункты.

По данным министерства промышленности и транспорта правительства края, маршрутная сеть останется прежней.

КАМЧАТКА КУПИТ
ГРУЗОПАССАЖИРСКОЕ СУДНО

Грузопассажирское судно начнет курсировать вдоль побережья Камчатки этим летом, сообщает пресс-служба правительства Камчатского края. Средства на приобретение судна на 36 пассажирских мест предусмотрены в бюджете региона. Соответствующие поправки в бюджет региона приняты на сессии Законодательного Собрания Камчатского края.

Судно будет обслуживать линии: Петропавловск-Камчатский — Командоры, Петропавловск-Камчатский — Оссора — Тилички.

КАЗАНСКИЙ РЕЧПОРТ
ЗАКРЫЛ НАВИГАЦИЮ СВП

Казанский речной порт (Татарстан) 2 апреля 2014 года закрыл навигацию судов на воздушной подушке, сообщает пресс-служба Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

Навигация открылась 20 декабря 2013 года. Рейсы судов на воздушных подушках «Свияга» и «Казанка» были организованы по направлению Казань — Верхний Услон.

Из Анапы в Керчь на катамаране

Между Анапой и Керчью начал курсировать скоростной катамаран «Сочи-1», сообщает пресс-служба администрации Краснодарского края. Тестовый пассажирский рейс двухпалубного 40-метрового судна состоялся 28 марта.



Ранее этот катамаран работал на линии Анапа-Сочи-Гагра.

Морское пассажирское сообщение из Анапы в Крым осуществлялось только посредством паромной переправы в Темрюкском районе.

Катамаран «Сочи-1» представляет собой двухпалубное судно с кондиционированными пассажирскими салонами, имеющими панорамное остекление, бары, радио- и телевизионное оборудование.

В катамаране оборудовано 300 сидячих мест. Пассажиры принимаются в основном с ручной кладью, так как катамаран не предназначен для перевозки большого объема багажа.

По предварительной информации, по маршруту «Анапа-Керчь»,

«Керчь-Анапа» будут ходить два одинаковых катамарана «Сочи-1» и «Сочи-2». Примерное время маршрута из одной точки в другую составляет три часа, максимальная скорость судна 34 узла (это около 63 километров в час), однако катамаран будет ходить в экономрежиме со скоростью 20 узлов.

Катамаран передан в оперативное управление Азово-Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

Последний круиз

Атомный ледокол «50 лет Победы» в 2015 году завершает круизную программу на Северный полюс

Компания Poseidon Expeditions, единственный в России организатор экспедиционных круизов в полярных регионах, летом 2015 года выполнит последний круиз на Северный полюс. Как сообщили в компании, с 2016 года атомный ледокол «50 лет Победы» начнет осуществлять грузовые перевозки для проекта добычи газа «Ямал СПГ».

Напомним, что «Атомфлот» занялся туристическими поездками на Северный полюс в условиях снижения перевозок в северных морях и отсутствия рабочей загрузки атомных ледоколов. Компания Poseidon Expeditions, основанная в 1999 году, проводит ледоколные круизы на Северный полюс с 2001 года. «На нашем счету 26 круизов на Северный полюс, в общей сложности мы перевезли более 2,4 тысячи пассажиров. До 2008 года путешествия проходили на борту атомного ледокола «Ямал», в 2009 году его сменил самый современный и мощный в мире ледокол «50 лет Победы», принадлежащий «Атомфлоту».

На 2015 год запланировано три 14-дневных путешествия к Северному полюсу в июле и августе. Один из рейсов уже полностью продан.

Круизы на 2014 год, по словам г-на Савельева, также полностью проданы. К сожалению, заменить атомный ледокол на маршрутах к Северному полюсу нечем — обычные ледоколы могут застрять во льдах и сорвать расписание круизов.

С уходом «50 лет Победы» значительную часть бизнеса

компания теряет, но старается компенсировать его другими направлениями. Так, в компании новым направлением называют Арктика и Антарктика. «Sea Spirit» ходит в Гренландию, Шпицберген и Исландию. Зимой «Sea Explorer» отправляется в Антарктиду, на Фолклендские острова, в Южную Георгию. В сезоне 2014 года компания продала четыре рейса в Антарктиду, сейчас уже продается сезон 2015–2016 года. Основные рынки — Германия, Китай, Япония. Кроме того, Бразилия отнеслась с большим интересом к круизным программам российской компании.

По данным Poseidon Expeditions, интерес россиян к экспедиционным круизам растет, но не так быстро, как в других странах. «Число российских туристов увеличивается примерно на 30% в год, но в абсолютных цифрах это несравнимо с Китаем, Японией и другими рынками. Россиян было 250 — стало 350. А американцев было 6,5 тысячи — стало почти 11 тысяч. Китайцев было 800 — стало 2,5 тысячи. Так что Россия пока остается перспективным рынком для дорогостоящего сегмента круизного туризма, чья стоимость поездок начинается от \$25 тысяч.





Прикоснуться к истории

Под Петербургом строится линейный корабль «Полтава»

Как строились суда в петровскую эпоху можно увидеть собственными глазами на исторической верфи «Полтава», которая с начала мая начинает проводить экскурсии для всех желающих. Предприятие, располагающееся в поселке Лахта, на территории Яхт-клуба Санкт-Петербурга в яхтенном порту «Геркулес», реализует увлекательный проект — на верфи строится достоверная реплика 54-пушечного корабля «Полтава».

Как рассказали «Водному транспорту» на предприятии, «Полтава» был первым крупным военным кораблем, спущенным на воду в Санкт-Петербургском Адмиралтействе, и в его постройке принимал участие сам Петр I. Воссоздание исторического корабля в наши дни ведется на основании исторических исследований лучшими специалистами по деревянному судостроению Северо-Западного региона. Все детали набора изготавливаются из натурального дуба по всем правилам корабельного строительства XVIII века.

Корабль станет центром крупного музейного комплекса, посвященного истории военноморского флота России, но уже сейчас действующая историческая верфь начинает принимать экскурсантов.

Подробно познакомиться с тем, как в XXI веке строят корабль XVIII посетителям верфи помогут обзорные экскурсии. Сотрудниками верфи разработан специальный маршрут с детальным рассказом об истории «Полтавы» и всех этапах реконструкции.

Экскурсия начинается на лесной бирже, где хранятся привезенные из различных районов России и Белоруссии стволы деревьев перед их последующей обработкой. Здесь можно узнать о лесоохранных указах Петра и сравнить историю заготовки и разделки корабельного леса в начале XVIII века с современными способами обработки. Рассказ о работе с корабельным лесом продолжится на пилораме верфи, где стволы разделяются на специальные плахи — лафеты, из которых плотники изготавливают детали корабельного набора «Полтавы». Центр верфи — сборочный ангар. В нем происходит соединение частей набора корабля. Именно здесь посетители увидят, как происходит строительство реплики первого 54-пушечного линейного корабля петровской эпохи. Гости верфи познакомят с историей проектирования, строительства и службы «Полтавы», расскажут о личном участии Петра Великого в судьбе корабля, опишут труд и быт мастеров на Адмиралтейской верфи в начале XVIII века. Зрители смогут оценить масштаб работ и особенности постройки большого деревянного судна в современных условиях.

Заканчивается маршрут в объединенных мастерских, где под одной крышей разместятся парусная, декоративная, плотницкие и канатные мастерские. В них зрители увидят процессы изготовления огромных парусов для «Полтавы», витье канатов и работу резчиков над украшениями линейного корабля в петровское время, способах и приемах их работы. Также можно будет посмотреть примеры реплики «полтавских» пушек, вновь отлитых по забытым чертежам XVIII века.

В мировой практике существуют подобные проекты реконструкции исторических кораблей-символов крупных морских держав — например, французский фрегат «Гермиона» или корабль Вест-Индской компании «Батавия» в Нидерландах, которые стали туристическими и культурными центрами еще во время строительства: ведь процесс изготовления частей набора деревянного корабля может быть даже более захватывающим, чем готовая реплика.

На встрече партнеров была представлена петербургская система оценки качества атмосферного воздуха, которая позволяет определить уровень загрязнения воздуха фактически в любой точке города. Партнеры по проекту высоко оценили опыт Санкт-Петербурга и предложили распространить его на портовые мегаполисы других стран региона Балтийского моря. Для Санкт-Петербурга было предложено использовать инновационные технологии дистанционного измерения выбросов загрязняющих веществ из дымовых труб судовых энергетических установок, которые позволяют повысить точность оценки воздействия выбросов на окружающую среду города.

Итоги проекта «Негативное воздействие от выбросов судов при использовании низкосернистого топлива: стратегия измерения и моделирования» будут подводиться поэтапно до конца 2014 года.

В Санкт-Петербурге проведут исследование выбросов с судов

Специалисты комитета по природопользованию Санкт-Петербурга приняли участие в первой встрече партнеров по международному проекту «Негативное воздействие от выбросов судов при использовании низкосернистого топлива: стратегия измерения и моделирования», говорится в сообщении комитета. Проект возник после ратификации правительством России Приложения 6 к «Конвенции о предотвращении загрязнения с судов» (MARPOL), предусматривающего снижение содержания серы в судовом топливе до 0,1% с 2015 года.

По оценкам специалистов, водный транспорт является третьим по значимости источником выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух города после автотранспорта и промышленных предприятий.

«Реализация проекта позволит нам оценить вклад водного транспорта в загрязнение воздушного бассейна города, а также проанализировать эффективность мер, направленных на снижение выбросов судов для улучшения качества атмосферного воздуха в Санкт-Петербурге», — говорит начальник отдела государственного регулирования в сфере охраны окружающей среды Комитета по природопользованию Д. Франк-Каменецкий.

На встрече партнеров была представлена петербургская система оценки качества атмосфер-

ного воздуха, которая позволяет определить уровень загрязнения воздуха фактически в любой точке города. Партнеры по проекту высоко оценили опыт Санкт-Петербурга и предложили распространить его на портовые мегаполисы других стран региона Балтийского моря. Для Санкт-Петербурга было предложено использовать инновационные технологии дистанционного измерения выбросов загрязняющих веществ из дымовых труб судовых энергетических установок, которые позволяют повысить точность оценки воздействия выбросов на окружающую среду города.

Итоги проекта «Негативное воздействие от выбросов судов при использовании низкосернистого топлива: стратегия измерения и моделирования» будут подводиться поэтапно до конца 2014 года.

Гармонизация образования

В Государственном университете морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова состоялся пленум Учебно-методического объединения (УМО) по образованию в области эксплуатации водного транспорта (ЭВТ).

На встрече были затронуты актуальные и дискуссионные вопросы взаимодействия образования и бизнеса: интеграция образовательных и профессиональных стандартов; кадровое обеспечение судоходных компаний; сетевые формы реализации образовательных программ; взаимодействие образовательных организаций и судоходных компаний при организации учебного процесса и производственной практики; организационно-методические подходы к разработке профессионального стандарта «судоводитель-механик»; особенности профессиональной подготовки специалистов для портовой деятельности; подготовка преподавателей и инструкторов в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ; развитие профессионального обучения на водном транспорте; реализация компетентного подхода в программах дополнительного профессионального образования.

Кроме того, рассматривались вопросы технической оснащенности образовательного процесса при подготовке членов экипажей морских судов; подготовки судовых механиков в соответствии с новой редакцией ФГОС ВО; подготовки судовых электромехаников в соответствии с новой редакцией ФГОС ВО; роли и места магистратуры в концепции непрерывного транспортного образования по направлению подготовки «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства».

Также на повестке дня были: сертификация университетской программы подготовки гидрографов; инновации в области преподавания профессионально-ориентированного английского языка; компьютеризация учебного процесса при подготовке рефмехаников; практика взаимодействия с кадровым заказчиком в интересах обеспечения профессионально-ориентированной подготовки специалистов.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ
НАЧАЛСЯ НАВИГАЦИОННЫЙ
ПЕРИОД РАЗВОДКИ МОСТОВ

После проведения пусконаладочных работ по разводным мостам в Санкт-Петербурге Комитет по развитию транспортной инфраструктуры информирует о полной готовности к сезону навигации, говорится в сообщении комитета. Мосты будут разводиться по заявкам.

В соответствии с постановлением правительства Санкт-Петербурга от 29.11.2006 N 1480 (ред. от 24.01.2014) начало и окончание навигационного периода для разводки мостов на р. Неве и р. М. Неве устанавливается с 10 апреля по 30 ноября, для остальных мостов, расположенных на рукавах р. Невы, — с 20 апреля по 15 ноября.

НА ВВП КАЛИНИНГРАДСКОЙ
ОБЛАСТИ ОТКРЫТА
НАВИГАЦИЯ ДЛЯ
МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

На внутренних водных путях (ВВП) Калининградской области навигация для маломерных судов открыта с 1 апреля 2014 года. Об этом сообщила пресс-служба Северо-Западного регионального центра МЧС РФ.

Отмечается, что в текущем году из-за погодных аномалий навигация началась примерно на 2 недели раньше обычного. Как сообщалось ранее, навигация прогулочных катеров по малым рекам и каналам в Санкт-Петербурге открыта с 28 марта.

СТОЯНКА ДЛЯ ХРАНЕНИЯ
ЗАДЕРЖАННЫХ МАЛОМЕРНЫХ
СУДОВ НАЧНЕТ РАБОТАТЬ
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ
С 1 АПРЕЛЯ 2014 ГОДА

Специализированная стоянка СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта» для хранения задержанных маломерных судов начинает функционировать с 1 апреля 2014 года. Об этом сообщает пресс-служба СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта».

Спецстоянка расположена по адресу: Приморский проспект, дом 40.

«Речной альянс»

создали российские круизные туроператоры «Водоходь», «Инфофлот» и «Мостурфлот»

Круизные туроператоры «Водоходь», «Инфофлот» и «Мостурфлот» объявили о создании «Речного альянса». Теплоходы этих компаний обслуживают более половины российских речных туристов, отправляющихся из Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Казани, Самары и Ростова-на-Дону. Основной целью своего союза операторы называют объединение усилий для обеспечения высокого уровня сервиса, комфорта и безопасности на своих судах, а также популяризация речных круизов как вида отдыха.

Первым совместным мероприятием альянса станет торжественное открытие большой круизной навигации в Москве, которое состоится 30 апреля на пристанях Северного речного вокзала. В этот день теплоходы всех трех компаний альянса отправятся в первые круизы навигации-2014 от причалов Северного речного вокзала Москвы, и к этому событию будут приурочены интересные акции на причалах и теплоходах в течение всего дня.

Компании — члены «Речного альянса» обязаны соответствовать строгим требованиям по обслуживанию туристов на борту своих судов. Члены альянса договорились и об объединении усилий в области продвижения речных круизов как интересного, познавательного и комфортного вида

отдыха, позволяющего увидеть нашу страну изнутри. Не секрет, что о круизах по рекам России известно далеко не всем, а ведь очень многие люди, попавшие в речной круиз впервые, становятся постоянными поклонниками этого прекрасного вида отдыха.

Как пояснил RATA-news директор по внутреннему туризму компании «Водоходь» Андрей Смолин, на фоне этих событий, главная задача «Речного альянса» — убедить туристов в безопасности и надежности путешествий по российским рекам: «Наш пул, объединяющий операторов и перевозчиков, призван гарантировать, что все взятые на себя обязательства по программе, экскурсиям, питанию и качеству судна будут выполнены. Мы отвечаем за свою работу и хотим «отстроиться» от

недобросовестных операторов». По словам собеседника, альянс не отказывается принимать в свои ряды новых членов, которые готовы соответствовать требованиям по количеству персонала на судах, определенной системе питания, наличию арт-бригады и других стандартов, а также нести расходы на совместное продвижение. «Речным круизам нужна хорошая реклама. Нам предстоит переломить представление о них как о реликте советского времени, который подходит только людям пожилого возраста», — заметил Андрей Смолин.

Заместитель генерального директора компании «Мостурфлот» Светлана Гончарова в интервью Интерфаксу отметила: «Наша цель — продвижение именно самого продукта, не определенной компании. Мы понимаем, что



кроме нас, никто продвигать это туристическое направление не будет, поэтому мы взяли сами это сделать».

Как и ожидалось, цены на круизный отдых в 2014 году выросли в среднем на 10–15% — впервые за последние два года. Особого всплеска спроса в компаниях не отмечают, но и поводов расстраиваться пока нет: продажи идут ровно, в запланированном режиме. Объем ранних продаж заметно превысил прошлогодние показатели. Более точные контуры сезона-2014 будут видны к концу апреля, на этот период обычно приходится самый массовый спрос.

Компании, входящие в «Речной альянс» — «Водоходь», «Инфофлот» и «Мостурфлот», имеют более чем десятилетний опыт организации речных круизов по рекам России.

«Морской фасад»
в навигацию-2014
примет 240 судозаходов

ОАО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» в навигацию 2014 года, с 26 апреля по 21 октября, примет 240 судозаходов. Эти цифры прозвучали на заседании Совета директоров компании, сообщает пресс-служба «Морского фасада».

В рамках повестки дня были рассмотрены вопросы подготовки к навигации 2014 года и реализации плана мероприятий по изменению классификации и реконструкции пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации «Пассажирский порт Санкт-Петербург», также рассматривался предварительный отчет об исполнении бюджета ОАО «ПП СПб МФ» за 2013 год.

Отмечается, что в преддверии нового сезона порт провел все необходимые процедуры по продлению договорных взаимоотношений и заключению новых договоров с контрагентами, в состав которых входит более

ста туроператоров, предлагающих экскурсионные туры для пассажиров круизных судов.

ОАО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» принадлежит Санкт-Петербургу. Пассажирский порт «Морской фасад» является крупнейшим морским пассажирским портом в России. Строительство порта началось в 2006 и полностью завершено в 2011 году. Порт способен принимать круизные и паромные суда длиной до 330 м и осадкой до 8,8 м. Длина новых подходных каналов — 10 км, глубина подходных каналов и акватории по проекту — 11 м. Общее количество причалов — 7, длина причальной стенки — 2171,06 м.

Прогулки с комфортом

Компания «Concord-Catering» приобрела два новых прогулочных теплохода RIVER LOUNGE

Компания «Concord-Catering» приобрела два новых прогулочных теплохода RIVER LOUNGE. Суда построены на верфи Scheepswerf De Kaap B.V. в Нидерландах.

Теплоходы River Lounge представляют собой качественно новые пассажирские теплоходы. Особый акцент при строительстве сделан на комфортное и максимально безопасное нахождение пассажиров на

борту во время совершения морских и речных прогулок.

Маршрут теплоходов River Lounge будет проходить под самыми известными Петербургскими мостами: Благовещенский мост, Дворцовый мост, Троицкий мост,



Литейный мост, Большеохтинский мост.

«В данный момент у компании 6 действующих судов. Компания планирует увеличить свой флот до 40 судов, которые будут совершать рейсы как в Москве, Санкт-Петербурге, так и в городах Европы», сообщили в пресс-службе компании.

«Озерная верфь» заложила киль скоростного катера



ООО «Озерная верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) заложила киль скоростного катера проекта 15MJ. Как сообщает пресс-служба судостроительного предприятия, данный проект является новым для компании.

В закладке киля приняли участие председатель Совета директоров ОАО «Северо-Западное пароходство» Владимир Касьяненко и начальник Северо-Западного управления государственного морского и речного надзора, главный государственный инспектор Госморнадзора Дмитрий Аглашкин.

Отмечается, что многоцелевой скоростной катер из легкого сплава может быть использован в качестве водолазного, штабного, патрульного, инспекторского, природоохранного, служебно-разъездного судна в акватории прибрежной морской зоны, усть-

ях крупных рек и на мелководье на внутренних водных путях Российской Федерации, а также для водных прогулок и рыбалки.

Дальность плавания судна экономическим ходом при полном запасе топлива составляет 300 морских миль. Остойчивость и непотопляемость соответствуют правилам Российского Морского Регистра Судоходства/ГИМС России.

ООО «Озерная верфь» (Laky Verf) располагается на территории «Невского судостроительно-судоремонтного завода» и имеет собственные производственные площади. Верфь с 2005 года зани-



мается строительством моторных яхт премиум-класса. В разработке проектов яхт участвуют известные в яхтенном мире дизайнеры — голландцы Гвидо де Груд (Guido de Groot) и Франк Лаупман (Frank Laurman). С момента основания компании по коммерческим контрактам было построено 6 яхт проекта 23 M (длина 23,5 м), каждая из которых успешно прошла навигационные испытания. Надзор за строительством осуществляется Российским морским регистром судоходства.



Танкеры-площадки пошли в серию

Окская судовой верфь построит пять комбинированных судов «Волго-Дон макс» класса смешанного река-море плавания проекта RST54 дедвейтом 5589 тонн. Об этом сообщает пресс-служба Морского Инженерного Бюро, являющегося проектантом серии.

На 31 марта 2014 года степень готовности головного судна (строительный номер 5401) составляет 38%, второго судна (строительный номер 5402) — 29%, третьего судна (строительный номер 5403) — 24%, четвертого судна (строительный номер 5404) — 10%, пятого судна (строительный номер 5405) — 2%.

Принципиальной особенностью нового концепта является «расширение» узких мест внутренне-

го водного транспорта за счет новых технических решений, то есть, происходит увеличение провозоспособности за счет максимального использования фактических путевых условий (максимально возможная длина, ширина судна), а главное — за счет экстремально полных обводов, ранее не применявшихся в мировой практике.

Применение комбинированных судов проекта RST54 обеспечивает загрузку в обе стороны (нефтеналивные грузы — в одну

и сухогрузы — в обратную), при этом позволяют снизить нагрузку на автодороги — за счет перевозки легковых автомобилей, которые обычно из района Санкт-Петербурга в центральную Россию везут на грузовиках — автомобильных перевозках, перевозки контейнеров с массами, не допустимыми для транспортировки автопоездами по условиям максимальной нагрузки на трассах.

Суда проекта RST54 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 судам «Волго-Дон макс» класса. Класс Российского Речного Регистра — М-ПР2,5 (лед30) А. Экипаж — 12 человек, мест — 14+ лоцман. Автономность судна по запасам топлива, воды и провизии — 20 суток.

Закладка головного судна (строительный 5401) состоялась 16 декабря 2013 года, второго судна (строительный номер 5402) — 24 января 2014 года, третьего судна (строительный 5403) — 5 марта 2014 года. ОАО «Окская судовой верфь» (город Навашино, Нижегородская область) основана в 1907 году. Современное ОАО «Окская судовой верфь» создано в порядке приватизации государственного предприятия «Навашинский судостроительный завод «Ока». Верфь является производителем и поставщиком речных и морских судов различного типа и назначения.



«Волжское пароходство» готовится к навигации-2014

На судоремонтных заводах и базах технического обслуживания флота «Волжского пароходства» к навигации 2014 года готовятся около 200 судов. Среди них сухогрузы проекта RSD44, теплоходы типа «Волго-Дон», буксиры-толкачи, несамоходные баржи и суда технического и служебно-вспомогательного флота, сообщает пресс-служба пароходства.

Перед началом навигации все теплоходы будут освидетельствованы Российским Речным Регистром на соответствие требованиям и нормам Правил технической эксплуатации.

Отмечается, что плановый ремонт корпусов, механизмов и электрооборудования выполняется на 18 теплоходах проекта «Волго-Дон» и девяти судах буксирного флота. На 15 теплоходах произведен капитальный ремонт главных и вспомогательных двигателей.

Ремонт корпусов и двигателей проводится на судоремонтных

заводах Нижегородской области («Борремфлот» и «Память Парижской коммуны»), Ленинградской области («Вознесенская ремонтно-эксплуатационная база»), городов Звенигово (республика Марий Эл) и Волжский (Волгоградская область).

Текущий ремонт сухогрузов и буксиров-толкачей выполняется силами экипажей на базах технического обслуживания флота пароходства.

«Все суда грузового и буксирного флота компании оснащены современными средствами навигации АИС и ГЛОНАСС в соответствии с российскими и

международными требованиями. На реализацию программы модернизации навигационного оборудования грузового флота пароходства, проводившуюся в течение двух лет, направлено около 20 млн руб.», — говорится в сообщении.

ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. Выполняет грузовые перевозки по рекам и озерам страны. По итогам навигации 2013 года было перевезено 6,56 млн тонн грузов. В оперативном управлении

Волжского пароходства в навигацию 2013 года работали 124 ед. грузового и буксирного флота, 74 несамоходные сухогрузные секции.

Пароходство входит в ВВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером ВВТН), консолидирующей также ряд российских железнодорожных, стивидорных и логистических компаний. В состав дивизиона входит также Северо-Западное пароходство, компания «В.Ф. Танкер», ряд судостроительных и круизных активов.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«ЛУКОЙЛ-БУНКЕР» ЗАВЕРШИЛ ПЛАНОВЫЙ РЕМОНТ ДВУХ СУДОВ

ООО «ЛУКОЙЛ-БУНКЕР» завершил планово-предупредительный ремонт танкера «Ариес» на Канонерском судоремонтном заводе, танкера «Агинское» — в Мурманске, говорится в сообщении пресс-службы предприятия.

Кроме того, проводится классификационное освидетельствование буксира «Урал-33» (Санкт-Петербург).

ООО «ЛУКОЙЛ-БУНКЕР» является дочерней структурой крупнейшей российской нефтяной компании «ЛУКОЙЛ». Направления деятельности — снабжение судов топливом в морских и речных портах Российской Федерации, Болгарии, Румынии и Сербии. На сегодняшний день компания считается одним из крупнейших поставщиков бункеровочных нефтепродуктов в портах России.

НА «ВЕРФИ БРАТЬЕВ НОБЕЛЬ» ЗАЛОЖИЛИ ПАССАЖИРСКИЙ ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОД

Завод «Верфи братьев Нобель» (Рыбинск, филиал Московского судостроительно — судоремонтного завода) заложил киль высококомфортного круизного пассажирского судна класса «М-ПР» проекта PV09.

Круизное пассажирское судно проекта PV09 предназначено для круизных рейсов по европейским внутренним водным путям России, в том числе через Волго-Балт, Волго-Дон, Беломорско-Балтийский канал, по Волге, Москве-реке, на линиях, соединяющих порт Москва, порт Санкт-Петербург и порт Беломорск через Беломорско-Балтийский канал, с возможностью выхода в Белое море и на Соловецкие острова, в Финский залив, Каспийское, Азовское и Черное моря.

Представляет собой трехпалубное судно длиной 95 м. Надводный габарит судна обеспечивает возможность прохода под мостами р. Москва.

«БАЛТИКА» ЗАВЕРШИЛА ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Инновационное многофункциональное аварийно-спасательное судно ледокольного класса мощностью 7 МВт «Балтика» 30 марта 2014 года вернулось со второго этапа ходовых испытаний. Об этом сообщает пресс-служба Российского морского регистра судоходства (РС).

Проведенная настройка оборудования, проверка работы основных систем и ходовых характеристик подтвердили готовность «Балтики». Заказчиком судна выступает ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта». Судно строится на класс Российского морского регистра судоходства (РС). Эксплуатировать «Балтику» будет ФБУ «Госморспасслужба России».

Как сообщалось ранее, судно «Балтика» спущено на воду 12 декабря 2013 года на ОАО «Прибалтийский Судостроительный Завод «Янтарь»» (изготовление блоков корпуса, окраска), в качестве субподрядчика выступила верфь Arctech Helsinki Shipyard Inc.

Sochi 2014 вспомнили в Стрельне

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова наградил курсантов-волонтеров Олимпиады

В Государственном университете морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С.О. Макарова состоялась торжественная церемония вручения наград волонтерам университета, проявившим себя во время проведения Олимпийских игр в Сочи и получившим высокую оценку организаторов Игр, сообщает пресс-служба вуза.

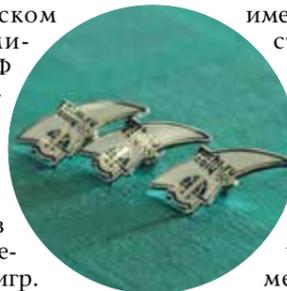
Ректор ГУМРФ Сергей Барышников вручил волонтерам почетные знаки за вклад в организацию подготовки и проведения XXII Зимних

Олимпийских и XI Паралимпийских игр.

Церемония состоялась на площадке вуза в Стрельне (Санкт-Петербург).

Ранее, на «Морском вокзале» в Сочи министр транспорта РФ Максим Соколов наградил грамотами и ценными подарками организаторов, волонтеров, активно участвовавших в подготовке и проведении Олимпийских игр.

Среди награжденных были волонтеры от ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова, троим из которых Соколов вручил



именные часы. В частности, были награждены курсанты второго курса Общеинженерного факультета Роман Гражданов, Николай Кудрявцев и Николай Шалимов. Министр отметил, что курсанты зарекомендовали себя с лучшей стороны, проявили патриотизм, высокую личную ответственность за выполнение государственной задачи.



КУЛЬТУРНЫЙ ПРОЕКТ — КУЛЬТУРНОМУ КУРСАНТУ

Колледж ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова начал новый для учебного заведения проект. В стенах колледжа открылся новейший информационно-образовательный центр «Русский музей: Виртуальный филиал». Данное нововведение позволит курсантам колледжа познакомиться с богатейшим культурным наследием России. Занятия пройдут в рамках учебных или факультативных занятий, а также на классных часах. Администрация учебного заведения получает возможность организовать 100% ознакомление обучающихся и гостей колледжа с результатами многолетней работы Русского музея и культурным наследием России.

Администрация университета пригласила на праздник руководство Совета директоров ССУЗов Санкт-Петербурга, представителей Морского совета при Правительстве города, представителей администрации Невского района и муниципальных объединений «Морские ворота» и «Невская застава», а также администрацию Центра «Адмиралтейский», с которыми университет ведет многолетнее сотрудничество. Важными гостями церемонии были директор школы, расположенной в непосредственной близости к колледжу, который находится на Большом Смоленском проспекте, 36.

Студенты приглашаются к участию в конкурсе

Российский морской регистр судоходства, в порядке укрепления сотрудничества с образовательными центрами Санкт-Петербурга, объявляет конкурс на лучшую дипломную работу. К участию в конкурсе приглашаются студенты, защищающие выпускные квалификационные работы в 2014 году.

Конкурс проводится в двух ведущих отраслевых вузах: Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете и Государственном университете морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова.

«Сегодня хорошо подготовленные специалисты — это залог успешного освоения Арктических территорий, где роль человеческого фактора наиболее значима. Одних технологий для разработки шельфовых месторождений и транспортировки грузов в условиях полярного климата недостаточно», — отмечает гене-

ральный директор Российского морского регистра судоходства Сергей Седов.

«Надеюсь, — подчеркивает он, — что конкурс Регистра будет способствовать популяризации морских профессий среди молодежи, сохранению преемственности и передаче богатого опыта нескольких поколений инспекторов, повышению уровня квалификации и ответственности персонала для содействия безопасности морских судов и сооружений и защиты окружающей среды».

Возможность эффективного решения этой задачи РС видит в объединении усилий всех сторон:

органов власти, профильных образовательных учреждений, промышленных предприятий и отраслевых организаций.

О важности проведения комплексных мероприятий, направленных на кардинальную интеграцию морских технических вузов с предприятиями судостроительной промышленности, обукреплении связей факультетов и кафедр с научными центрами, проектными бюро и заводами не раз в своих выступлениях говорил и.о. ректора СПбГМТУ Евгений Апполонов.

Необходимость подобного укрепления связей между предприятиями морской индустрии

и учебными заведениями была отмечена и на выездном заседании комиссии Законодательного Собрания Санкт-Петербурга по проблемам подготовки кадров для морской индустрии, которое состоялось 17 марта 2014 года.

Для участия в конкурсе принимаются работы, посвященные направлениям деятельности РС:

- безопасность морских судов и объектов обустройства морских нефтегазовых месторождений;
- применение новых технологий при проектировании и строительстве судов;
- внедрение информационных технологий на этапах проектирования, постройки и эксплуатации судов.

По общим вопросам участия в конкурсе можно обращаться в научно-исследовательский отдел РС: research.dept@rs-class.org.
Дополнительная информация о конкурсе по телефону (812) 605-05-21

Топ-курс для топ-менеджера

Руководство «Газпром нефти» прошло обучение по безопасности на морских объектах в ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Специалисты компаний «Газпром нефть» и «Газпром нефть шельф» успешно прошли обучение по курсу безопасности на морских объектах и подготовке к реагированию в условиях чрезвычайных ситуаций в Морском учебно-тренажерном центре (УТЦ) Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С.О. Макарова. Как сообщает пресс-служба Морского УТЦ, в составе группы был председатель правления «Газпром нефти» Александр Дюков, а также другие топ-менеджеры компании.

Отмечается, что Морской УТЦ ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова в Санкт-Петербурге осуществляет обучение специалистов ООО «Газпром нефть шельф», работающих на арктических шельфовых проектах, с 2011 года.

Компания «Газпром нефть» является оператором проекта по освоению Приразломного месторождения. Для его разработки построена морская ледостойкая стационарная платформа «Приразломная». Логистика доставки вахтового персонала и грузов

предусматривает использование вертолетов для полетов из поселка Варандей на платформу. Поэтому прохождение курса обучения по покиданию тонущего вертолета, когда отработываются аварийные действия и процедуры при вынужденной посадке или

приводнении вертолета, является необходимым условием работы на платформе.

Всю необходимую подготовку для обеспечения выживания персонала платформы предоставил Центр по выживанию на море Морского УТЦ ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

Морской учебно-тренажерный центр является одним из ведущих подразделений Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. Центр осуществляет подготовку курсантов и студентов университета, членов экипажей морских судов, широкого круга специалистов морской индустрии и нефтегазовой отрасли России, стран ближнего и дальнего зарубежья.

ООО «Газпром нефть шельф» — дочернее общество ОАО «Газпром», созданное для освоения морских нефтегазовых месторо-



ждений. ООО «Газпром нефть шельф» владеет лицензией на разработку Приразломного нефтяного месторождения, открытого в 1989 году на шельфе Печорского моря. По оценкам специалистов, запасы нефти составляют более 70 млн тонн. ОАО «Газпром нефть» является оператором проекта.



Водный путь открыт!

1 апреля состоялось официальное открытие навигации в Азово-Донском бассейне. Корреспондент «Водного транспорта» побывала на месте событий.

По традиции церемония открытия транзитной навигации проходит на Кочетовском гидроузле — современном гидротехническом сооружении, которое прошло крупную модернизацию в 2004–2008 годах: была построена вторая нитка шлюза, что позволило решить проблему самого узкого места на Нижнем Дону.

— Отметка верхнего бьефа гидроузла — 520 см, нижнего — 225 см. В ожидании шлюзования у нижней причальной стенки находится теплоход «Армада Трейдер», — доложил руководителю ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергею Гайдаеву начальник вахты Кочетовского гидроузла Владимир Швайко.

— Если все механизмы шлюза исправны, камера подготовлена, есть все разрешительные документы, разрешаю начинать шлюзование, — дал команду Сергей Гайдаев. Входные сигналы светофора загорелись зеленым светом, ворота

шлюза открылись, и танкер «Армада Трейдер» вошел в камеру.

Танкер ООО «Палмали» «Армада Трейдер» — первое судно, прошедшее шлюзование на Кочетовском гидроузле в официальную транзитную навигацию 2014 года. Опытного капитана Сергея Хохлова руководитель бассейновой администрации по рации поздравил с

открытием навигации: «Путейцы даже при той малой водности, которая у нас ожидается в эту навигацию, сделают все, чтобы на участке Нижнего Дона, на внутренних водных путях, было комфортно и безопасно работать. Я желаю вам безаварийной работы, счастливого плавания, здоровья, удачи и всего самого доброго!»

Окончание на стр. 4

Прогноз

Начальник службы управления движением флота Азово-Донской бассейновой администрации Андрей Лаврищев сообщил, что в Азово-Донском речном бассейне прогнозируется рост грузооборота на 140 тыс. тонн по сравнению с показателем 2013 года: грузооборот составит 14,8 млн тонн грузов. Основу грузооборота (60–65%) составят нефтепродукты: их планируется перевезти около 9 млн тонн.

«Нужно понимать, что глубин у нас будет меньше, загрузка судов меньше, значит, увеличится грузооборот», — отметил спикер. Так, в прошлом году по внутренним водным путям в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации прошло порядка 8 тыс. судов, в 2014 году ожидается 8,5 тыс. судов.

Донречфлот дал старт

Судоходная компания «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) открыла транзитную навигацию 24 марта 2014 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор ДРФ Василий Филиппович.

Первым в порту Азов был погружен теплоход «Озерный-202» с баржей «Д-4002». Судно с грузом ячменя в объеме 3624 тонны отправилось в порт Кавказ.

Первый баржебуксирный состав ОАО «Донречфлот» был введен в эксплуатацию еще раньше — 16 марта. Теплоход «МБ-Прибой» с баржей «Д-4006» в зимний межнавигационный период прошел доковый ремонт далеко от Дона — в Измаиле (Украина). В 9–00 мск 16 марта баржебуксирный состав закрыл границу и отправился в свой первый рейс.

Генеральный директор ДРФ подчеркнул, что сложностей с выходом из украинских портов у судов нет. «До настоящего времени государственные органы Украины не препятствовали выходу судов российских судовладельцев из судоремонтных предприятий Украины. Надеемся, что эта тенденция сохранится и мы сможем продолжить

сотрудничество с нашими украинскими партнерами», — добавил Василий Филиппович.

Всего в навигацию 2014 года компания планирует ввести в эксплуатацию 38 единиц внутреннего флота.

В зимний межнавигационный период ДРФ направил более 217 млн рублей на ремонт флота. Судоремонт производился на мощностях Усть-Донецкого судостроительно-судоремонтного завода (УДССРЗ, входит в Азово-Донское пароходство), Аксайского филиала ОАО «Донречфлот», судоремонтных предприятий в Мариуполе и Измаиле.

Кроме традиционных доковых, средних и текущих ремонтов, на судах ДРФ проведена замена устаревшего судового радионавигационного оборудования на более современное. На эти цели судоходная компания потратила 5,4 млн рублей.

«Флот компании готов к плаванию.

Мы нацелены на то, что в течение навигации 2014 года никаких эксцессов, связанных с техническим состоянием судов, быть не должно», — отметил собеседник «Водного транспорта».

Судоходная компания «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) образована в 1992 году и сегодня является одним из лидеров среди грузоперевозчиков в Азово-Донском бассейне. Основные направления деятельности — перевозка грузов, аренда судов, буксировка плавсредств. Флот компании осуществляет перевозку зерна, металлов, минеральных удобрений и других грузов. Основные грузопотоки проходят через Ростов-на-Дону, Усть-Донецк, Бузан, порт Кавказ, Тольятти, Соликамск, Астрахань, Керчь, Таганрог, порты Волги и Дона. Суда заграничного флота осуществляют перевозки в порты Центрального бассейна, Азовского, Черного и Средиземного морей.

Внушительный рост

Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в марте 2014 года единодушно демонстрируют положительную динамику показателей грузооборота и судооборота.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в марте 2014 года вырос на 41% по сравнению с показателем марта 2013 года — до 852 тыс. тонн грузов. Погрузка увеличилась на 65% и составила 738 тыс. тонн, выгрузка сократилась на 24% — до 111 тыс. тонн грузов.

Номенклатуру обрабатываемых грузов составляли нефть и нефтепродукты (30,7%), зерновые грузы навалом (24,3%), незерновые навалочные грузы (15,4%), уголь и кокс навалом (7,7%), генеральные грузы (7,5%), металлолом (5,5%) и пищевые грузы навалом (4,7%).

Служба капитана морского порта Ростов-на-Дону в марте 2014 года зарегистрировала 234 прихода и 246 отходов судов против 185 приходов и 171 отхода годом ранее.

«В марте текущего года морской порт Ростов-на-Дону демонстрирует активный рост как судозаходов (+34,8%), так и общего грузооборота (+41,2%) за счет увеличения перевалки экспортных грузов. Рост экспорта наблюдается по зерновым грузам (+249,2%), нефти и нефтепродуктам (+87%), углю и коксу навалом (+104%) в сравнении с аналогичным периодом 2013 года», — уточнил капитан порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко.

Морской порт Азов в марте текущего года обработал 544 тыс. тонн грузов, что на 124% превышает аналогичный показатель годичной давности. Экспорт вырос почти в 2,8 раза (+177%) и составил 499 тыс. тонн грузов. Импорт, напротив, несколько снизился: минус 44% и 33 тыс. тонн грузов. Транзит в марте текущего года вырос на 75% по сравнению с показателем марта 2013 года, составив 11 тыс. тонн грузов.

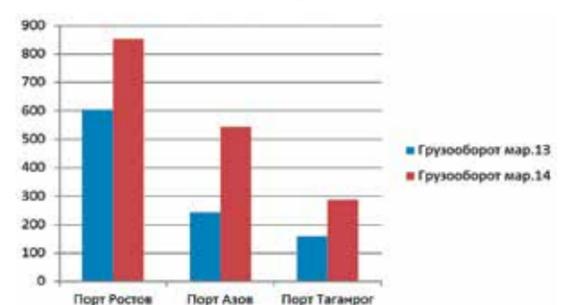
Как сообщил и.о. капитана морского порта Азов Василий Яранцев, в номенклатуре грузов в марте этого года преобладали зерновые, уголь и нефтепродукты. В прошлом году угля не было, вместо него присутствовал цемент.

Судооборот порта заметно вырос: если в марте 2013 года было зарегистрировано 102 прихода и 103 отхода судов, то в марте 2014 года — 192 прихода и 190 отходов судов.

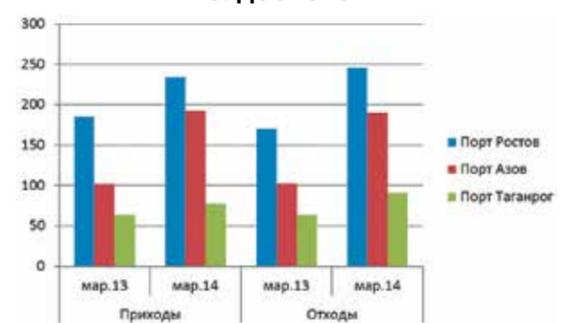
«Увеличение грузооборота и судооборота обусловлено отменой ледокольных проводок и ограничений в морском порту Азов в связи с благоприятными погодными условиями», — пояснил Василий Яранцев.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в марте 2014 года вырос на 80,5% и составил 287 тыс. тонн различных грузов. Судооборот также значительно прибавил: администрация морского порта зарегистрировала 78 приходов и 91 отход судов за отчетный период 2014 года против 64 приходов и 64 отходов судов в марте 2013 года.

ГРУЗООБОРОТ



СУДООБОРОТ





Водный путь открыт!

Окончание, начало на стр. 3

Экипаж проходящего шлюзования судна на берегу приветствовало не только руководство Азово-Донской бассейновой администрации, но и глава Администрации Семикаракорского района Виктор Талалаев и генеральный директор ООО «Палмали» Алексей Михелев. Под торжественную музыку танкер успешно прошел шлюзование и отправился в первый рейс навигации-2014.

Следом за «Армадой Трейдер» прошел шлюзование и последовал по заданию еще один танкер ООО «Палмали» — «Армада Навигатор».

На Кочетовском гидроузле торжественная церемония продолжилась: в небо были запущены десятки воздушных шаров цветов российского флага. Завершило праздник рабочее совещание сотрудников водного ведомства.

Добавим, что по согласованию с Росморречфлотом освещаемая судоводная навигационная обстановка была выставлена в полном объеме на шесть суток ранее запланированного срока. Это позволило начать пропуск порожнего флота для погрузки в порты на Волге уже 26 марта. Первым судном, прошедшим транзитом по реке Дон через Кочетовский гидроузел на по-

грузку в порт Татьяна, был теплоход «Бразерс-1» ООО «Палмали».

Раннее открытие речной навигации было обусловлено обращением судоводных компаний. Набор верхних бьефов Николаевского, Константиновского и Кочетовского гидроузлов, выставленные на штатные места средства навигационного оборудования и выполнение всех требований по обеспечению безопасности судоходства позволили ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» по согласованию с Росморречфлотом открыть ограниченное судоходство на шесть дней раньше назначенного срока.



Водный прогноз

Половодье на Дону прогнозируется маловодным и развивается по нижнему пределу прогнозных характеристик. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в Донском бассейновом водном управлении.

«Последние годы водность рек бассейна Дона ниже многолетней. По прогнозу Северо-Кавказского УГМС весенний приток воды в Цимлянское водохранилище составит около 6 куб. км при среднемноголетней величине 11 куб. км, т.е. приточность составляет 55% от нормы, — отметил заместитель руководителя Донского БВУ Евгений Дорожкин. — В условиях притока за период половодья в объеме 6 куб. км максимальное наполнение водохранилища ожидается до отметок 34.00–34.10 м БС».

В соответствии с действующими «Основными положениями правил использования водных ресурсов Цимлянского водохранилища» нижняя часть призмы регулирования (между отметками 34.00–33.55 и 31.00) представляет собой запас, расходующийся для поддержания гарантированной водоотдачи в случае наступления нескольких маловодных лет или их серий в бассейне реки, добавил собеседник «Водного транспорта».

По словам Евгения Дорожкина, фаза маловодья продолжается, низкая приточность объясняется незначительными запасами воды в снеге на водосборной площади, слабым промерзанием почвы и ранними сроками начала половодных процессов.

«Наполнение Цимлянского водохранилища продолжается: с начала половодья уровень воды повысился на 42 см и составляет 33.71 м БС. По прогнозу Северо-Кавказского УГМС ожидается, что пик волны половодья наступит уже в первой декаде апреля, что раньше средних дат на 20 дней, расход воды составит 1100 куб. м в секунду», — уточнил заместитель руководителя Донского БВУ.

По мере уточнения гидрометеорологической ситуации в бассейне реки Дон и на основе соблюдения рекомендаций «Основных положений правил использования водных ресурсов Цимлянского водохранилища» Управление осуществляет корректировку режима работы Цимлянского водохранилища по регулированию режима работы Цимлянского водохранилища и водохранилищ Нижнего Дона. Задача Донского БВУ — в условиях складывающейся водохозяйственной обстановки максимально обеспечить удовлетворение потребностей всех участников водохозяйственного комплекса.

С учетом рекомендаций Межведомственной рабочей группы режим попусков воды в нижний бьеф Цимлянского водохранилища при прогнозируемой низкой приточности установлен из условия гарантированной работы водозаборных сооружений на Нижнем Дону в период наполнения водохранилищ судоводных гидроузлов Нижнего Дона и Северского Донца и поддержания необходимых количественных и качественных показателей на нижерасположенных участках рек.

Активное обсуждение

Строительство Багаевского гидроузла предложено включить в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Судоводные компании готовы частично финансировать возведение объекта на Нижнем Дону.

Рекомендацию о включении строительства Багаевского гидроузла в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» внесли в резолюцию Всероссийской научно-практической конференции «10 лет поступательного движения», организованной Росморречфлотом в Москве. Об этом сообщило ИАА «ПортНьюс».

Строительство Багаевского низконапорного гидроузла в районе хутора Арпачин обеспечит повышение провозной способности Волго-Донского водного пути за счет обеспечения необходимых глубин.

Судоводные компании, заинтересованные в обеспечении необходимых глубин на Нижнем Дону, готовы взять на себя часть затрат по строительству Багаевского гидроузла. Об этом, в частности, заявил председатель Совета директоров ОАО «СК «Волжское пароходство» и член

совета директоров ОАО «Северо-Западное пароходство» Ришат Багаутдинов на той же конференции.

«Не надо ожидать, что судоводные сообщества будут делать это в виде неких инвестиций, потому что у нас и так долговая нагрузка достаточно серьезная: мы привлекаем кредиты, чтобы строить суда. Но участвовать мы готовы в виде дополнительных сборов... По нашим расчетам, совокупный объем дополнительных целевых инвестиционных сборов не должен превышать 25% стоимости самого проекта и такие затраты должны быть распределены на период порядка 25–30 лет», — сказал Багаутдинов.

Если введение этого объекта позволяет увеличить осадку судов, значит, можно перевозить больше груза, больше зарабатывать, и частью заработка пароходство готово делиться, пояснил он.

Как сообщили в пресс-службе Северо-

Западного пароходства, введение в эксплуатацию Багаевского гидроузла имеет большое значение для грузоперевозок СЗП на Нижнем Дону, где особое место занимают отправки оборудования и проектных грузов для возведения объектов добычи нефти и газа на шельфе Каспия, предприятий электроэнергетики и химической промышленности России.

На сегодняшний день бизнес пароходства в Волго-Донском бассейне сдерживают низкие глубины на Нижнем Дону от Кочетовского гидроузла до Аксая. Суда эксплуатируются с неполной осадкой, теряя 400–450 тонн от проектной грузоподъемности.

Введение в эксплуатацию Багаевского гидроузла позволит судам работать с большей осадкой и максимальной загрузкой трюмов, СЗП получит дополнительные возможности для расширения грузоперевозок в сообщении «река-море».

Дорога к порту

Завершена разработка проектной документации на строительство рокадной автотрассы, которая свяжет улицу Шоссейную и Западный подъезд к Ростову-на-Дону. Об этом сообщили на совещании под руководством министра транспорта области Виталия Кушнарева.

На строительство объекта предусмотрено финансирование в размере 113 млн рублей. Перед городской администрацией поставлена задача до 1 июня провести общественные слушания по вопросу строительства автотрассы и до конца лета получить положительное заключение Главгосэкспертизы России.

Участники совещания отметили, что строительство этой дороги в дальнейшем будет иметь огромное значение не только для развития

Ростовского универсального порта, который уже сегодня оказывает полный спектр транспортно-логистических и стивидорных услуг, но и всего левобережья в целом.

«С ростом грузооборота и числа хозяйствующих субъектов в левобережной портовой-промышленной зоне существующая многие годы муниципальная автотрасса по ул. 1-я Луговая практически исчерпала свои мощности. Даже после капитального ремонта она осталась в прежних границах, ее

пропускная способность значительно возросла. Огромный поток большегрузных автопоездов, прибывающих и уходящих из портов с различными грузами, создает заторы и в конечном итоге сокращает сроки обработки и доставки грузов и качество обслуживания клиентов, — отметил генеральный директор ООО «Ростовский универсальный порт» Андрей Лещенко. — Это единственная дорога с односторонним движением в каждом направлении, соединяю-



щая промышленную зону «Заречная» с федеральной трассой М-4 «Дон». Без строительства дублера, рокадной дороги, в дальнейшем невозможен рост инвестиций и грузооборота».

По словам Лещенко, первоначальный вариант прохождения рокадной дороги разрабатывался

от западного обхода города Ростова-на-Дону до Темерницкого моста в створе улицы Сиверса. В настоящее время направление трассы уточняется в связи с разработкой новых развязок и дорог к стадиону на левом берегу Дона и строительством автотрассы в обход города Аксай.

В поиске оптимальных решений

Оптимизация транспортных процессов в портах Азово-Донского бассейна стала главной темой обсуждения на заседании Совета некоммерческого партнерства «Водный транспорт Дона» под председательством Александра Огарева 25 марта.

Исполнительный директор некоммерческого партнерства Борис Ткаченко проинформировал о выполнении решений предыдущих заседаний Совета, а также протокола заседания от 27 февраля 2014 года, посвященного вопросам организации ледокольной проводки в портах Ростов-на-Дону и Азов.

Для предметного решения выявленных в ходе зимней навигации проблем по инициативе Совета партнерства сформирована рабочая группа, в состав которой вошли генеральный директор ОАО «Международный донской порт» С. Кондратенко, заместитель руководителя АБФ ФГУП «Росморпорт» А. Рытиков, генеральный директор ОАО «Ростовский порт» Д. Орлов, исполнительный директор ОАО «Донречфлот» О. Сидоркин, исполнительный директор Совета НП «Водный транспорт Дона» Борис Ткаченко и ответственный представитель АМП Таганрог.

Рабочая группа при формировании планов деятельности приняла решение не ограничиваться рассмотрением проблемных вопросов, связанных с работой в зимних условиях навигации, а значительно расширила круг актуальных проблем в деятельности бизнес-сообщества и органов государственного регулирования в портах Ростов-на-Дону и Азов.

Исполнительная дирекция подготовила аналитическую записку о состоянии и перспективах портов бассейна для министерства транспорта Ростовской области. Наиболее интересные

факты из этой записки озвучил Борис Ткаченко: «За навигацию 2013 года было перевезено 30,1 млн тонн грузов в Азово-Донском бассейне, из них 13,1 млн — это транзитная составляющая, 17 млн тонн (57%) — грузы местного формирования».

Участники заседания отметили, что в связи с намеченным увеличением грузопотока нефтепродуктов в границах бассейна существенно увеличивается нагрузка на водный путь и одновременно возникает необходимость оптимизации регулирования судоходства и оформительских процедур в портах бассейна.

Документальное оформление судов без выезда инспектора на борт успешно внедрено пограничным и таможенным государственным контролем, фитосанитарный контроль идет по этому пути. Оптимизации, по мнению участников заседания, требует процедура оформления разрешения на отход судна в администрации морских портов.

«Чтобы получить разрешение на выход в море, судно обязательно остановиться, агент должен выехать на судно, собрать все необходимые документы членов экипажа и судовые, прибыть в администрацию порта, два-три часа приходится сидеть в очереди к инспектору, чтобы соблюсти все необходимые формальности. Процедура оформления отхода, я подчеркиваю, простой судна для этой процедуры, сегодня занимает в среднем около восьми часов. Я посчитал статистику прошлого года: только внутренний флот ОАО «Донречфлот» потерял на



этом 150 суток времени, это от 16 до 18 млн рублей», — отметил Олег Сидоркин.

Для решения этой проблемы исполнительный директор ДРФ предложил технологию, позволяющую свести к минимуму непроизводительный простой судов: «К подходу судна к порту, например за сутки, капитан отправляет по электронной почте всю необходимую информацию агенту, он ее консолидирует, заблаговременно проходит документальную проверку у инспектора, и к подходу судна на акваторию порта оно уже получает разрешение на выход в море. Таким образом, обеспечивается беспрепятственное движение судна на акваториях портов Ростов-на-Дону и Азов».

Обеспечение гарантированных условий судоходства, в частности приведение в равнозначное соответствие уровней воды на акваториях устьевых портов и в Азово-Донском морском канале, стало еще одной темой обсуждения. Сравнение уровней, которые предоставляет Росгидрометцентр, и тех, что объявляются администрациями морских портов, показывает разницу в пределах 5–10 см. Кроме того, СНиП строительства морских

каналов и грунты АДМК позволяют проходить судам с запасом под днищем 16–20 см, а в обязательных постановлениях АМП Таганрог объявлено 30 см. «За счет этого люфта можно увеличить количество груза, вывозимого на каждом судне. В среднем 20 тонн приходится на 1 см осадки судна грузоподъемностью 5 тыс. тонн, а это недогруз до 200 тонн на каждом судне!» — подчеркнул Олег Сидоркин.

Исполнительный директор ОАО «Донречфлот» сообщил, что судоходная компания намерена обновлять флот, но для проектирования современного судна с перспективой долгосрочной работы в регионе важно знать, как будет реально развиваться транспортный узел в целом.

Для решения наиболее острых вопросов, имеющих первостепенное значение для всех участников транспортного процесса в Азово-Донском бассейне, НП «Водный транспорт Дона» намерено практиковать в своей работе выездные заседания Совета с приглашением всех заинтересованных представителей водно-транспортного комплекса, в том числе Минтранса России и Союза «Национальная палата судоходства».

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ ДИНАМИКА

Объем инвестиций в транспортный комплекс Ростовской области по итогам 2013 года вырос на 31% по сравнению с аналогичным показателем 2012 года. Об этом сообщила пресс-служба Министерства транспорта региона.

Объем инвестиций в транспортный комплекс донского края в 2013 году составил 19,1 млрд рублей, что более чем на 200 млн рублей превышает плановый показатель. Наиболее значительная доля инвестиций — 8,3 млрд рублей — была направлена на развитие и модернизацию железнодорожной инфраструктуры региона.

В 2012 году в транспортный комплекс Ростовской области было направлено более 14,6 млрд рублей.

ВАЖНОЕ УТОЧНЕНИЕ

Увеличены габариты судов, которые может принимать морской порт Таганрог. Об этом сообщила пресс-служба Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

Приказом Минтранса России от 22.01.2014 № 17 внесены изменения в Обязательные постановления в морском порту Таганрог, утвержденные приказом Минтранса России от 13.12.2012 № 429.

Внесенные изменения уточняют технические возможности морского порта Таганрог по приему судов. В частности, приказом Минтранса России увеличены габариты судов, которые может принимать морской порт Таганрог: по длине — со 143 до 145 м, а по ширине — с 20 до 22 м.

«Уточнение технических возможностей морского порта по приему судов связано с актуализацией технических паспортов причалов морского порта Таганрог», — отмечается в сообщении.

Зиме — конец

Ледокольная проводка судов в морских портах Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог завершилась во второй декаде марта.

Об итогах зимней навигации корреспонденту «Водного транспорта» рассказал и.о. руководителя Бассейновой комиссии по организации осуществления ледокольной проводки судов в российских морских портах Азовского моря и на подходах к ним Александр Даниленко.

По его словам, окончание периода ледокольной проводки

судов в морских портах Азов и Ростов-на-Дону распоряжениями капитанов портов объявлено с 00–00 мск 12 марта 2014 года, в морском порту Таганрог — с 00–00 мск 15 марта.

«Всего в период зимней навигации 2013–2014 годов линейными ледоколами «Капитан Мошкин», «Капитан Демидов» и «Капитан Чудинов» в из порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог было про-

ведено 1846 судов в составе 194 караванов», — отметил Александр Даниленко.

Собеседник «Водного транспорта» добавил, что метеорологические условия прошедшей зимы можно охарактеризовать как сложные, поскольку имели место затяжные штормовые условия, когда ледокольные проводки не осуществлялись. «Самый длительный период штормовых ветров был с 26 января по 1 февраля 2014 года, когда ветер восточного направления достигал скорости 24 м/с. Максимальное падение уровня воды в Таганрогском заливе составило минус 262 см. Вся акватория Азовского моря покрылась льдом», — уточнил и.о. руководителя Бассейновой комиссии.

Напомним, первые ледокольные проводки были организованы 11 декабря 2013 года. Проводки судов в/из порты Азов, Ростов-на-Дону и Таганрог осуществляли линейные ледоколы «Капитан Мошкин», «Капитан Демидов», «Капитан Чудинов», а также портовые буксиры «Кама», «Капитан Харчиков» и морской буксир «Фанатория».



Новый грузопоток

Усть-Донецкий порт впервые будет переваливать зерно в навигацию 2014 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор УДП Виктор Ляхов.

ЗАО «Усть-Донецкий порт» (УДП, входит в Азово-Донское пароходство) заключил контракт на перевалку 70 тыс. тонн зерна в речную навигацию 2014 года с ООО «Зерниста». «Порт впервые будет работать с этим грузом», — отметил Виктор Ляхов.

По его словам, УДП продолжит работать и с традиционными грузопотоками: серой и минеральными удобрениями.

«К началу навигации порт накопил 70 тыс. тонн серы и 7 тыс. тонн удобрений. Загрузить

первые суда планируется в первой декаде апреля», — уточнил собеседник «Водного транспорта».

Напомним, Усть-Донецкий порт — крупнейший речной порт на юге России и самое большое промышленное предприятие в Усть-Донецком районе Ростовской области. УДП расположен в устье Северского Донца в 6 км от реки Дон на территории 39 га. Порт располагает 11 механизированными причалами общей протяженностью 1265 м и площадью единовременного хранения 400 тыс. тонн грузов.





Правильный подход к любым габаритам

Ростовский универсальный порт в I квартале 2014 года активно работает с негабаритными грузами. «Водный транспорт» представляет фоторепортаж с третьего грузового района порта.

«Переваливаемые негабаритные грузы имеют широкий спектр наименований: это и оборудование, и специализированная техника, и сельскохозяйственная техника, — сообщил генеральный директор ООО «Ростовский универсальный порт» Андрей Лешенко. — Контрагентами порта по данному виду работ являются ООО «РТЛ», ООО «РСК» и ООО «Инстар Лоджистик».

Перевалка негабаритных грузов осуществляется как с водного на автомобильный и железнодорожный транспорт, так и в обратном направлении. В Ростовский универсальный порт грузы поступают из портов Черного и Средиземного морей, реже из Южной Америки, Китая и Северной Африки. Из РУПа негабариты отправляются по России и странам СНГ.



Кубань ждет пассажиров

Кубанское речное пароходство откроет навигацию по реке Кубань 26 апреля. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщила руководитель направления пассажирских перевозок КубРП Людмила Олехова.

ОАО «Кубанское речное пароходство» планирует в навигацию 2014 года перевезти пассажиров не меньше уровня 2013 года — 24,5 тыс. человек.

«Увеличить число пассажиров планируется за счет улучшения качества услуг», — пояснила Людмила Олехова.

В настоящее время пассажирский теплоход «Кубань» завершает средний ремонт, «Дон» — текущий. К открытию навигации заказана новая мебель для салонов теплоходов, отремонтирована внутренняя отделка, добавила собеседница «Водного транспорта».

Маршруты перевозок останутся

традиционными: вверх и вниз по реке Кубань, рейсы к Краснодарскому водохранилищу со шлюзованием, а также по желанию заказчиков корпоративных рейсов — с высадкой на берегу. Как пояснила Олехова, для новых маршрутов, к сожалению, пока нет подходящих мест для высадок в рамках однодневной прогулки.

Напомним, ОАО «Кубанское речное пароходство» принадлежат два пассажирских судна: «Кубань» вместимостью 120 человек и «Дон» вместимостью 35 человек. Пароходство восстановило пассажирские перевозки по Кубани десять лет назад — в 2004 году.

Спасение на воде

Экипаж разъездного катера «РК-41» спас рыбака на реке Дон.

Команда разъездного катера «РК-41», принадлежащего ООО «Алькасар», 21 марта провела не учебную, а самую настоящую спасательную операцию.

«Мы проходили недалеко от Нижнегниловского рейда Ростова-на-Дону, увидели рыбака: он был в воде, держался за лодку, пытался вылезти, но безуспешно», — рассказал капитан катера Иван Демченко. Штурман и помощник капитана — моторист

Павел Сибиль, быстро сориентировались в ситуации: катер подошел к лодке, выбившегося из сил пострадавшего вытащили из воды и на борту разъездного катера доставили к причалу.

Экипаж «РК-41» оперативно вызвал скорую помощь и полицию. На берегу рыбака передали бригаде врачей, которые обогрели пострадавшего и после осмотра разрешили поехать домой вместе с уже прибывшими на место происшествия родственниками.



Механизмы кооперации

Заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский 20 марта 2014 года в Санкт-Петербурге встретился с министром энергетики, инфраструктуры и земельного развития земли Передняя Померания (Германия) Кристианом Пегелем.

Встреча состоялась в ходе конференции «Санкт-Петербургские дни логистики», где немецкая сторона презентовала судостроительную отрасль Германии на примере работы предприятий группы Nordic Yards.

Стороны обсудили потенциальные возможности сотрудничества немецких и российских верфей, механизмы отраслевой кооперации. Кроме того, обсудили перспективы работы паромной переправы Усть-Луга — Засниц. Отмечено качественное улучшение данного сервиса, в том числе в части таможенного оформления.

Вместе с тем основная проблема дальнейшего развития паром-

ного сообщения между портами заключается в недостаточной развитости железнодорожных подходов к порту Усть-Луга.

Виктор Олерский заверил коллегу, что данная проблема находится на контроле в Министерстве транспорта, которое прикладывает большие усилия для ее скорейшего разрешения.

Олерский и Пегель также обсудили вопрос возможного введения в Балтийском и Северном морях зоны особого контроля выбросов окислов азота (NOx) с судами. Этот вопрос рассмотрен на заседании Комитета по защите окружающей среды Международной морской организации, которое состоялось в Лондоне 31 марта — 4 апреля 2014 года.



«Данная проблема в определенной степени носит надуманный характер, — сказал Олерский. — Она затрагивает не только судовладельцев, но и касается портовой инфраструктуры в зоне контроля. Это также вопрос конкурентоспособности товаров в данных регионах.

Сегодня мировая индустрия не готова предложить адекватное, конкурентное и технологичное решение данной проблемы. Хотя мы понимаем, что прогресс в любой сфере бизнеса невозможен без дополнительного регулирования, но все нововведения должны вводиться вовремя».

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«ВЛАДИМИР ЗАХАРЕНКО» ОТПРАВИЛСЯ В ПЕРВЫЙ РЕЙС
Сухогруз проекта RSD49B «Владимир Захаренко», построенный ОАО «ССЗ «Лотос», отправился в первый коммерческий рейс.

Договор на постройку заказа был заключен между заказчиком в лице ЗАО «Гознак-Лизинг» и ОАО «Судостроительный завод «Лотос». Лизингополучателем выступает ООО «Анкор».

ПАРОМ ДЛЯ БАЙКАЛА

ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство» (ВСП) в 2016 году спустит на воду новый паром стоимостью 252 млн рублей, который будет перевозить транспорт и людей с материка на самый крупный остров на Байкале — Ольхон.

Строительство судна уже началось. Заказчиком проекта выступает ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области».

ЯКУТСКИЙ ФЛОТ

В Якутии в навигацию 2014 года планируется ввести в эксплуатацию 626 ед. флота и 78 ед. перегрузочной техники, сообщает пресс-служба министерства транспорта и дорожного хозяйства республики.

Выморозочные работы в целом по республике закончены на 83%.

«ПАЛМАЛИ» ЗАКАЗАЛА ПЯТЬ ТАНКЕРОВ

Группа Компаний «Палмали» заключила контракт с верфью Armada Shipyard (Турция) на постройку 5 танкеров смешанного река-море плавания новой серии проекта «Армада» RST22M дедевитом 7150 тонн каждый. Как сообщает пресс-служба группы, срок поставки первого танкера в новой серии — май 2015 года.

В период до 2017 года ГК «Палмали» планирует увеличить грузовой флот судами проекта RST 12, RST 22M в количестве не менее 20 ед.

Одновременно ГК «Палмали» приобрела 4 судна: один танкер-химовоз и три судна для перевозки генеральных грузов. Танкер-химовоз дедевитом 3456 тонн построен в 2010 году. Судна для перевозки генеральных грузов дедевитом 6097 тонн каждое построены в 2007-2008 годах. Все 4 судна будут использоваться в трамповых перевозках.

«СВСК» ЗАЛОЖИЛА ТАНКЕР-ХИМОВОЗ «МИДВОЛГА-2»

ООО «Средне-Волжская судоходная компания» заложила киль танкера-химовоза смешанного река-море плавания «Мидволга-2» грузоподъемностью 6290 тонн. Как сообщает пресс-служба компании, передача танкера и его ввод в эксплуатацию планируется на ноябрь 2014 года.

Контракт на строительство двух многоцелевых танкеров-химовозов был подписан в рамках реализации программы обновления флота. Помимо строительства пяти новых многоцелевых танкеров, он предусматривает модернизацию/реновацию эксплуатируемых танкеров. Программа обновления флота рассчитана до 2015 года включительно.

МССЗ строит суда проекта 3052



На Московском судостроительном и судоремонтном заводе состоялась церемония закладки кия обстановочного судна проекта 3052 для нужд ФБУ «Администрация Волжского бассейна».

Серия из 7 современных обстановочных судов проекта 3052 будет построена в рамках государственного контракта на выполнение

работ по строительству объекта «Обновление обслуживающего флота».

Так, специалисты Московского судостроительного и су-

доремонтного завода (МССЗ) совместно с субподрядчиками из Жигалово в марте организовали перевозку блоков обстановочного судна проекта 3052 в г. Иркутск для дальнейшей достройки.

Спуск на воду судна запланирован на сентябрь 2014 года, в ноябре должна состояться передача его в адрес ФБУ «Администрация Байкало-Ангарского бассейна». Проектантом обстановочного судна проекта 3052, как и предыдущих проектов 3050 и 3050,1 выступило ООО «ГЦКБ Речфлота».

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (МССЗ) — один из старейших в России судостроительных заводов. С момента основания в 1936 году здесь было построено свыше 1800 судов. ОАО «МССЗ» является самым крупным производителем речных пассажирских судов, катеров в России, строящий в т. ч. водоизмещающие моторные яхты класса

luxury длиной от 25 до 50 м. Предприятие полного цикла с собственным конструкторским бюро, судокорпусным, окрасочным, электромонтажным, механосборочным и интерьерным производством.

С 2010 года на предприятии началось строительство пассажирских теплоходов нового поколения для туристических и экскурсионных перевозок. Завод является подразделением ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». 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. С осени 2012 года завод начал строительство бортовых катеров для нужд военного флота.

АСПО спустило на воду СПБУ «Меркурий»

Самоподъемная плавучая буровая установка (СПБУ) «Меркурий» спущена на воду 6 апреля 2014 года на площадке Астраханского судостроительного производственного объединения (АСПО, входит в Группу «Каспийская Энергия»).

Спуск выполнен при помощи транспортно-монтажной баржи «МАРГОН» на которой была осуществлена сборка корпуса самоподъемной плавучей буровой установки.

Техническую процедуру осуществления компания «Крейн Марин Контрактор», представляющая сервисный дивизион Группы «Каспийская Энергия».

Для «Каспийской Энергии» это уже строительство второй подобной самоподъемной буровой установки. Первая СПБУ «Нептун» была построена в

ноябре 2013 года.

Управление проектом осуществляет ООО «Каспийская Энергия Проекты» совместно с Lamprell Energy LTD.

Эксплуатация самоподъемной буровой установки «Меркурий» планируется в Каспийском море.

Основные технические характеристики СПБУ «Меркурий»: вес — 6200 тонн, габариты — 70x75 м, высота борта — 7,9 м, высота опор — 145 м, водоизмещение при полной нагрузке — ок. 11 000 тонн, бурение скважин на глубину свыше 9 км.





Реке нужен стаж

Необходимо введение специализации «Судовождение на внутренних водных путях» в программах среднего и высшего профессионального образования (СПО, ВПО), как это было до утверждения новых образовательных стандартов.

Такое мнение в ходе Всероссийской научно-практической конференции «10 лет поступательного движения», организованной Росморречфлотом, в Москве высказала Директор по судоходству на внутренних водных путях Союза «Национальная палата судоходства» (СНПС) Анна Исаева.

«Теоретически учащийся по специальности «Судовождение» может работать как на внутреннем водном, так и на морском транспорте. Однако образовательные стандарты и учебные программы построены таким образом, что практика позволя-

ет набрать только морской стаж плавания», — отметила Исаева. Следовательно, выпускники, закончившие ВПО по специальности «Судовождение» (так же, как и выпускники СПО по этой специальности), не имеют стажа плавания на внутренних водных путях и не могут получить соответствующий рабочий диплом или квалификационное свидетельство, подчеркнула она.

По словам Исаевой, в сложившейся ситуации возвращению выпускников на флот после службы в армии значительно способствовала бы следующая схема: увеличение периода обучения по

специальности «Судовождение» как минимум на полгода с организацией практики, достаточной для приобретения необходимого стажа плавания на внутренних водных путях. При этом необходима выдача объединенной комиссией (Государственной экзаменационной комиссией (ГЭК) учебного заведения и квалификационной комиссией Администрации речного бассейна (АРБ)) соответственно дипломов или квалификационных свидетельств одновременно с дипломом об окончании ВПО/СПО.

Была также отмечена еще целый ряд проблем отраслевого обра-

зования, в том числе и такая, как необходимость расширения перечня профильных направлений подготовки: отраслевых экономистов, специалистов по перевозкам и логистике.

Сегодня можно констатировать, что в сфере подготовки моряков достигнуты серьезные успехи. Вопросы же кадрового обеспечения предприятий отрасли, в том числе подготовки и укомплектования экипажей судов, эксплуатируемых на ВВП, чрезвычайно чувствительные для судоходного сообщества, по мнению Исаевой, требуют повышения внимания. Необходимо сформировать профессиональные стандарты, изменить систему квалификационных требований и на этой основе разработать и реализовывать образовательные стандарты, учебные программы, дисциплины и модули, учитывающие требования работодателя к выпускникам.

Отметив, что в судоходных компаниях начали осуществляться судостроительные программы,

по мере реализации которых проблема кадрового «голода» в отрасли будет проявляться все острее, Исаева предложила включить в выходы отраслевой тематической сессии «Образование» Всероссийской научно-практической конференции «10 лет поступательного движения» предложение о разработке комплекса мер по совершенствованию подготовки и дипломированию кадров плавсостава внутреннего водного транспорта.

В заключение своего выступления А. Исаева проинформировала присутствующих о том, что Союз «Национальная палата судоходства» активно участвует в подготовке профессиональных стандартов. «В ближайшее время на расширенном заседании Комитета по судоходству на внутренних водных путях будут рассмотрены меры по улучшению ситуации с подготовкой и дипломированием кадров плавсостава судов внутреннего плавания», — подытожила представитель СНПС.

В погоне за кадрами

Недостаточно высокий средний уровень абитуриентов, поступающих в вузы, низкий уровень заработных плат, несовершенная методика оценки транспортных вузов и другие проблемы создают дефицит квалифицированных кадров для морской индустрии, в том числе для судостроения.

Эти проблемы, а также достижения в области подготовки кадров обсуждали на совместном выездном заседании постоянных комиссий Законодательного Собрания (ЗС) Санкт-Петербурга по промышленности, экономике и собственности и по образованию, культуре и науке. В дискуссии участвовали представители Комитета по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга, профильных вузов, Российского морского регистра судоходства и других организаций.

КАЧЕСТВО ПОДГОТОВКИ

Присутствовавшие на мероприятии представители образовательных учреждений рассказали о своих трудностях. Одной из основных трудностей, с которой сталкиваются вузы, является недостаточно высокий средний уровень абитуриентов. Такое мнение высказал проректор по учебной работе Санкт-Петербургского государственного морского технического университета (СПбГМТУ) Владимир Тряскин.

Что касается задачи повышения качества кораблестроительного образования, по мнению Тряскина, для ее успешного решения необходимо как-то преодолеть или обойти проблему несоответствия лабораторной, учебной и экспериментальной базы университета современному уровню. Оптимальный путь решения этой проблемы — создание базовых кафедр на предприятиях отрасли.

Так, в рамках реализации pilotного проекта создана базовая кафедра в Крыловском государственном научном центре. Также проведены встречи с руководителями Центра Технологий судостроения и судоремонта, лодочных бюро («Рубин», «Малахит»), Адмиралтейских верфей, Балтийского завода. Достигнуты договоренности о взаимодействии и поддержке со стороны Объединенной судостроительной корпорации.

СОТРУДНИЧЕСТВО С КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ ОБЩЕСТВАМИ

В качестве положительного примера работы с предприятиями отрасли Тряскин привел пример сотрудничества с Российским морским регистром судоходства (РС), который провел в СПбГМТУ, а также в Государственном университете морского и речного флота (ГУМРФ) им. адмирала С. О. Макарова конкурс дипломных работ среди студентов. Конкурс проводился среди выпускников вузов, готовящих дипломы работы, темы которых связаны с проектированием, постройкой и эксплуатацией судов арктического плавания.

Кроме того, РС по просьбе Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) им. адмирала С. О. Макарова подготовил и в начале 2014 года передал вузу модульный курс, информирующий о роли классификационных обществ в вопросах обеспечения безопас-

ности судоходства. Об этом в ходе заседания сообщил заместитель гендиректора РС Павел Шихов. Преподавание по данному курсу будет осуществляться совместно специалистами регистра и вуза.

«Также по просьбе университета РС пишет модуль по энергетической эффективности судов — достаточно актуальной сейчас проблеме», — рассказал Шихов.

Шихов также рассказал, что РС большое внимание уделяет повышению квалификации инженерно-технических специалистов. Для этого регулярно организуются технические семинары, чтение лекций, обмен опытом, обсуждение сложных вопросов, касающихся эффективной и безопасной эксплуатации морского транспорта. Лекции читают ведущие специалисты РС, ученые и преподаватели высших учебных заведений, представители морских администраций и портовых властей.

Заместитель директора РС напомнил, что по поручению Минтранса РФ в 2014 году Российский морской регистр судоходства проведет независимую оценку систем менеджмента качества организаций, осуществляющих тренажерную подготовку и дипломирование моряков в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ (Международная конвенция по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты). По словам Шихова, оценке подлежат 20 отраслевых вузов и их филиалов, 16 администраций морских портов и учебно-тренажерные центры (УТЦ).

УРОВЕНЬ ЗАРПЛАТ

Между тем, по словам Тряскина, одной из проблем является отставание заработной платы профессорско-преподавательского состава от уровня, достигнутого в судостроительной промышленности, и необходимость повышения качества кораблестроительного образования.

По мнению Владимира Тряскина, проблему отставания заработной платы профессорско-преподавательского состава от уровня, достигнутого в судостроительной промышленности, предполагается решить за счет интенсификации научно-исследовательских работ. Вуз активно участвует в программах Минпромторга РФ и Минобрнауки РФ, а также заключил договора с промышленными организациями на выполнение НИР. Руководство СПбГМТУ ожидает, что уже в текущем году объемы выполняемых в рамках университета научно-исследовательских работ достигнут 700 млн руб.

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ

Светланой ректора, завкафедрой ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Иван Костылев затронул проблему методики оценки транспортных вузов. По его мнению, необходимо совершенствовать данную методику в общей схеме эффективности высшего образования. В частности, должны быть понижены пороговые значения по процентному отношению оценок

сти преподавательского состава, сказал Костылев.

«Нам нужны практики, то есть, опытные люди из числа плавсостава, которые, конечно, в период работы на судах не имели возможности получить ученой степени и написать диссертацию. Подчеркиваю, моряка должен учить моряк», — считает Костылев.

ПОТРЕБНОСТИ В КАДРАХ

Присутствовавший на мероприятии заместитель начальника управления развития промышленности и агропромышленного комплекса Комитета по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга Александр Медведев также выразил озабоченность проблемой дефицита кадров как для всей промышленности Санкт-Петербурга, так и для судостроительной отрасли. Он рассказал, что в Санкт-Петербурге сосредоточено 80% предприятий морской индустрии страны, где работает более 50 тыс. человек. Субсидии на развитие в области подготовки кадров для отрасли в 2013 году составили 15 млн руб.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ АДАПТАЦИЯ

Другой проблемой он назвал то, что знания, полученные выпускниками во время учебы, не всегда позволяют им сразу после окончания учебы приступить к работе на предприятии. Необходимы дополнительные занятия и адаптация, подчеркнул он.

По мнению Медведева, чтобы изменить ситуацию предприятиям промышленности необходимо формировать единый заказ на подготовку специалистов для системы профессионального образования, совместно участвовать в разработке профессиональных стандартов.

Кроме того, Медведев рассказал о том, что в Санкт-Петербурге в 2014 году возможно появление отраслевого судостроительного учебного центра, который предполагается создать совместно с Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом и Санкт-Петербургским фондом поддержки промышленности.

