

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.



№1 (12934)

Выходит один раз в месяц
15 января 2014 года

«Газпром нефть» приобрела терминальный комплекс на Черном море



Компания «Газпромнефть Марин Бункер» приобрела активы ООО «Новороснефтесервис» и ООО «Новороссийский нефтеперевалочный комплекс» для обеспечения хранения и перевалки судового топлива, реализуемого компанией в Черноморском регионе.

Стр. 2

РС разработал концепцию классификации яхт



Российский морской регистр судоходства (РС) разработал и планирует применять новую концепцию при классификации прогулочных судов (судов, используемых для отдыха на воде с количеством людей на борту не более 18, из которых не более 12 являются пассажирами), в сообществе судовладельцев, именуемых яхтами.

Стр. 8



**ЕВГЕНИЙ АМБРОСОВ
НАГРАЖДЕН ОРДЕНОМ
«ЗА МОРСКИЕ ЗАСЛУГИ»**

Первый заместитель генерального директора ОАО «Совкомфлот» Евгений Амбросов награжден орденом «За морские заслуги». Награды вручал президент России Владимир Путин.

Евгений Амбросов окончил Дальневосточного высшего инженерно-морского училища имени Адмирала Г. И. Невельского.

Работал на судах Дальневосточного морского пароходства, занимал различные должности в ОАО «Дальневосточное морское пароходство», ТГ FESCO, с 2009 года — первый заместитель генерального директора ОАО «Совкомфлот».

Речной транспорт — итоги 2013 года



Предварительные итоги речной навигации 2013 года показали рост объемов перевозки грузов судами заграничания при небольшом снижении общего объема грузоперевозок по внутренним водным путям (ВВП) России. При этом навигация ушедшего года была напряженной.

За навигацию 2013 г. перевозки грузов по России речным транспортом составили более 133 млн тонн. Из них каботажные перевозки — почти 104 млн тонн, перевозки судами заграничания — более 28 млн тонн.

В 2013 году наблюдается сокращение перевозок всеми видами транспорта, по экспертным оценкам падение составит порядка 3%, очевидно, что причиной этого являются стагнационные процессы в российской экономике. Сокращение речных перевозок в каботаже по предварительным оценкам составит порядка 8%. Так, в частности, значительно сократились потребности строительного сектора в грузах, перевозимых речным транспортом; скорректированы программы освоения месторождений полезных ископаемых в районах рек Обь и Иртыш.

Однако аналитики отмечают 12%-ный рост грузоперевозок по Волго-Донскому судоходно-

му каналу. Здесь за прошедшую навигацию было перевезено 12,7 млн тонн груза различной номенклатуры, что является самым высоким показателем с 1983 года.

Вместе с тем за отчетный период на 4% увеличились объемы заграничных грузоперевозок, при том что Волго-Донской и Волго-Балтийский каналы уже работают на пределе своей пропускной способности. По оценкам судоходных компаний, в следующую навигацию объемы экспортных грузов, перевозимых по ВВП, могут вырасти еще на 5 млн тонн.

СОСТОЯНИЕ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ (ВВП)

Протяженность ВВП Российской Федерации в настоящее время составляет более 101 тыс. км. По данным Росморречфлота, протяженность путей с гарантированными габаритами судовых ходов в навигацию 2013 года составила 48,9 тыс. км.

Несмотря на все усилия бассейновых администраций обеспечить максимально комфортные для судоходства условия, во многих регионах в прошедшем году погода «диктовала свои условия». Из-за продолжительных ледовых явлений навигация началась позднее плановых сроков в Волжском, Камском, Московском, Волго-Балтийском, Беломоро-Онежском, Северодвинском, Обь-Иртышском, Ленском и Амурском бассейнах, а также на озере Байкал.

Навигация 2013 года характеризовалась еще и маловодностью многих судоходных рек.

Так, в Ленском бассейне наблюдалась низкая водность — на участке р. Лена от Усть-Кута до устья р. Витим из-за низкой водности глубины в лимитирующих перекатах снижались на 70 см.

Завоз грузов на р. Индигирка также проходил в сложных, практически экстремальных судоходных условиях. Из-за интенсивного воздействия стонных

ветров судоходные глубины колебались от 90 до 180 см.

В результате паводка на Амуре произошло переформирование русла и уменьшились габариты судовых ходов на затруднительных участках Среднего и Нижнего Амура. Часть береговых навигационных знаков была затоплена, но они будут восстановлены к навигационному периоду 2014 года.

Благодаря слаженной работе Росморречфлота, Азово-Донского ГВБУВПиС, Росводресурсов, Управления водных ресурсов Ростовской области и Национальной палаты судоходства удалось использовать рациональное использование водных ресурсов Цимлянского водохранилища. В результате грузовые суда в течение всей навигации шли по реке Дон с оптимальной нагрузкой, что позволило увеличить объем транзитных перевозок на 1,3 млн тонн с ростом к 2012 году на 10%.

Росморречфлот в ряде речных бассейнов продлил навигацию-2013: на Волго-Балте — на 5 дней, в Московском бассейне — на 6 дней, на ВДСК — на 9 дней, в Азово-Донском бассейне — на 10 дней.

Начало, окончание на стр. 2

Речной транспорт — итоги 2013 года

Окончание, начало на стр. 1

БЕЗОПАСНОСТЬ — ПРЕЖДЕ ВСЕГО

Росморречфлот сообщает, что в 2013 году принят ряд мер по повышению уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений (СГТС) на ВВП страны. Так, число СГТС с нормальным уровнем безопасности увеличилось за прошедший год на 5% и достигло 82.

В навигацию 2013 года было произведено 267,6 тыс. шлюзований, прошлюзовано 422,8 тыс. единиц флота, что больше показателей

2012 года на 2,7% и 1,5% соответственно. Наибольшее количество шлюзований произведено в ФБУ «Администрация «Волго-Дон» и ФГУП «Канал имени Москвы».

ОБНОВЛЕНИЕ ФЛОТА

За 2013 год в России было построено и сдано в эксплуатацию более 20 новых судов. Многие из них строились по проектам Морского Инженерного Бюро.

Так, на «Невском судостроительно-судоремонтном заводе» (Ленинградская область) для Госморспасслужбы России — 2 многофункциональных аварийно-спа-

сательных судна неограниченного района плавания мощностью 4 МВт с арктическим ледовым классом Arc 5. Здесь же в 2013 году было построено 5 многоцелевых сухогрузных судов проекта RSD49 (серия «Нева-Лидер») для ОАО «Северо-Западное пароходство».

Новые «сверхполные» серийные танкеры-продуктовы построены в Нижегородской области для судоходной компании «В.Ф.Танкер»: 7 судов на Окской судовой верфи и 1 на заводе «Красное Сормово».

Для ОАО «Московское речное пароходство» на «Верфи братьев Нобель» (г. Рыбинск Ярославской

обл.) построен танкер-продуктовоз проекта RST25. Еще два танкера данного проекта для компании «Татнефть» построены в 2013 году на Зеленодольском заводе им. Горького (Татарстан).

ОАО «Завод Нижегородский Теплоход» (Нижегородская обл.) в прошедшем году построил по заказу ФКУ «Речводпуть» два многофункциональных обстановочных судна для внутренних водных путей России.

Кроме того, Морское Инженерное Бюро по заказу Росморречфлота разработало проекты пассажирских и грузопассажирских судов

для Дальнего Востока, Черного моря, внутренних водных путей Российской Федерации. Особое место занимает социально значимый проект автомобильно-железнодорожно-пассажирского паромного ледокольного типа неограниченного района плавания нового поколения для линии Ванино-Холмск проекта CNF11CPD. Защита этого проекта состоялась 31 октября 2013 года в Федеральном агентстве морского и речного транспорта на заседании Экспертного совета. Экспертный совет одобрил технический проект паромного нового поколения к строительству.

«Газпром нефть» приобрела терминальный комплекс на Черном море

Компания «Газпромнефть Марин Бункер» приобрела активы ООО «Новороснефтесервис» и ООО «Новоросский нефтеперевалочный комплекс» для обеспечения хранения и перевалки судового топлива, реализуемого компаниями в Черноморском регионе.

Новые активы, расположенные в порту Новороссийска, имеют всю необходимую инфраструктуру для перевалки и рассчитаны на одновременное хранение более 30 тыс. м³ нефтепродуктов. Удобное географическое положение терминала позволит обеспечить эффективную работу «Газпромнефть Марин Бункера» во всех Черноморских портах.

Создание собственной терминальной сети, включающей семь объектов, является одной из основных целей, определенных стратегией бункерного бизнеса «Газпром нефти» до 2025 года. В управлении «Газпромнефть Марин Бункера» уже находится терминал в Большом порту Санкт-Петербурга. Покупка второго комплекса позволит укрепить позиции компании на Черном море.

В настоящее время в Черноморском регионе работают три танкера «Газпромнефть Марин Бункера», осуществляющие бун-

керровку в морских портах в Новороссийске, Туапсе, Темрюке, Тамани, Сочи, а также в порту Кавказ.

Бункерный рынок Черноморского региона в 2013 году по предварительным оценкам составит почти 2,5 млн тонн. Грузооборот Новороссийского порта является одним из наиболее быстрорастущих в России и составляет около 25% от общего грузооборота российских портов.

Леван Кадагидзе, директор коммерческой дирекции «Газпром нефти», прокомментировал приобретение нового актива: «Актуализированной стратегией бункерного бизнеса «Газпром нефти» предусмотрено не только развитие собственного флота, но и создание терминальной сети в ключевых портах присутствия компании. В перспективе «Газпромнефть Марин Бункер» планирует расширение ассортимента топлив, а также реализацию проекта по бункеровкам судов сжиженным природным газом».

Порт Сочи готов к приему гостей Олимпиады



Заклучения о соответствии выданы на все возводимые объекты в порту Сочи.



Пункт пропуска через государственную границу в Сочи в пределах морского пассажирского терминала накануне Нового года был принят межведомственной комиссией по проверке соответствия требованиям к строительству, реконструкции, оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений (МВК). Об этом говорится в сообщении Ространснадзора. Теперь новый порт готов к приему пассажирских судов в период проведения зимних Олимпийских

игр в Сочи. Ожидается, что на парамах и круизных судах в гаванях города Сочи разместятся около 7,5 тысячи гостей Олимпиады. Проектная пропускная способность нового пассажирского терминала Сочи составляет 920 пассажиров в час.

По информации газеты «Водный транспорт», в Сочи во время Олимпиады-2014 будет стоять 8 судов. В том числе у причалов ФГУП «Росморпорт» в Сочинском морском порту будут стоять 4 судна (Svan Toscana, Norwegian Jade, «Принцесса Мария» и «Принцесса Анастасия»), а также в Имеретинском порту будут стоять 3 круизных судна (Grand Holiday, Louis Olympia, Thomson Spirit) и яхта соучредителя фирмы Microsoft Пола Г. Аллена «Татуш».

Круизные лайнеры зафрахтованы ФГУП «Росморпорт» для размещения на них участников и гостей XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи.

Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов 6 января 2014 года посетил морской порт Сочи и провел осмотр объектов морской инфраструктуры.

Позднее новый порт оценил помощник президента России Игорь Левитин. В ходе своего визита он осмотрел комплекс морских портовых сооружений, ознакомился с готовностью к приему круизных судов в период проведения зимних Олимпийских игр и высказал предложения в части организации пассажиропотоков. Кроме того, Игорь Левитин провел рабочее совещание, в котором приняли участие заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, руководитель Росморречфлота Александр Давыденко и его заместитель Виктор Вовк, капитаны портов Новороссийск и Сочи, генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Тарасенко, руководители подрядных организаций.



Парусник «Мир» идет в Сочи



Учебное парусное судно «Мир» Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова пересекло пролив Ла-Манш и вышло в Атлантический океан, преодолев более трети пути до порта Сочи.

Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, парусник в настоящее время направляется в Бискайский залив

и Гибралтар.

Напомним, парусник «Мир» отправился из Санкт-Петербурга в Сочи 19 декабря 2013 года. В Сочи судно примет участие в мероприятиях зимних Олим-

пийских игр-2014. Позднее, «Мир» станет участником регаты SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014, которая впервые в истории пройдет на Черном море в мае 2014 года.

Парусник «Мир» построен в 1987 году и с тех пор является плавучей школой как для курсантов Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова), так и для учащихся других учебных заведений России и зарубежных стран.

«Волжское пароходство» — в олимпийской эстафете



Управляющий директор Волжского пароходства Александр Шишкин принял участие в эстафете Олимпийского огня. Церемония прошла 8 января в Нижнем Новгороде, причем один из этапов эстафеты огня, в котором участвовал Александр Шишкин, проходил по улице Рождественской, рядом с офисом судоходной компании «Волжское пароходство».

Поддержать управляющего директора пришли коллеги-речники, сотрудники управления судоходной компании.

«Речники Волги, работники Волжского пароходства и их семьи доверили мне нести факел олимпийского огня. Нижний Новгород — общепризнанная столица речного флота России: здесь проектируют новые суда, строят флот, здесь живет и работает большая многонациональная семья речников. Это увлечен-

ные своим делом, спортивные и сильные люди — россияне, осознающие объединяющую силу грядущей Олимпиады» — сказал Александр Шишкин.

XXII зимние Олимпийские игры пройдут с 7 по 23 февраля 2014 года в г. Сочи. С 7 октября по стране проходит эстафета олимпийского огня, 7 и 8 января огонь Олимпиады находился в Нижнем Новгороде. Протяженность эстафеты огня в городе составила 84 километра, в эстафете приняли участие 420 факелоносцев.



Аварийность на Волго-Балте в 2013 году снизилась

Количество происшествий на водном транспорте в границах ГБУ «Волго-Балт» в 2013 году снизилось до уровня 1,5 случаев на 1000 рейсов, в то время как годом ранее этот показатель составлял 1,6. Такие данные привел в интервью газете «Водный транспорт» руководитель Северо-Западного управления Госморречнадзора Дмитрий Атлашкин.



Происшествий стало меньше при небольшом росте судопотока. Общее число рейсов судов в 2013 году составило 23900, что на 500 рейсов больше 2012 года. В 2013 году было одно столкновение, тогда как годом ранее было зафиксировано три таких происшествия. Как подчеркнул Атлашкин, в 2012 году значительная доля аварийных происшествий была связана с компанией Башволготанкер, оперирующей старыми судами. В 2013 году этот оператор сократил количество рейсов по Волго-Балту, что отразилось на ситуации в бассейне.

Говоря о географии происшествий, руководитель Северо-Западного Госморречнадзора отметил, что самым опасным местом для судоводителей являются шлюзы Волго-Балтийского канала, где зафиксировано наибольшее количество навалов на гидросооружения. «Больше всего страдает шестой шлюз, а также пятый и четвертый, — сообщил Дмитрий Атлашкин. — Судоводители, пришедшие с Волги, не готовы к прохождению такого сложного участка и совершают навалы». Всего же в 2013 году зафиксировано 16 навалов на ГТС, столько же, сколько в 2012 году.

Что касается других транспортных происшествий, то в 2013 году произошло 6 случаев отказа ВРК, 14 судов сели на мель.

Наименьшее количество происшествий зафиксировано на Свири — 2, наибольшее — на Шексне, где отмечено 10 случаев.

«С 2008 года у нас не было случаев гибели людей на воде, — отметил руководитель Госморречнадзора, — однако в 2013 году произошла трагедия при ремонте Дворцового моста, где погибли два человека. Но это скорее несчастный случай, не связанный с транспортной работой».

«Нева-Лидер 7» доставил в Прибалтику 6900 тонн стали

ОАО «Северо-Западное пароходство» начало эксплуатацию нового теплохода «Нева-Лидер 7» — 6 января 2014 года судно первым рейсом доставило из Морского порта Санкт-Петербург в Прибалтику 6900 тонн стали. Об этом «Водному транспорту» сообщили в пресс-службе СЗП.

В период с ноября 2012 года по 9 января 2014 года новыми судами — «Нева-Лидер 1», «Нева-Лидер 2», «Нева-Лидер 3», «Нева-Лидер 4» и «Нева-Лидер 5», «Нева-Лидер 6» и «Нева-Лидер 7» пароходство перевезло около 320 тыс. тонн грузов.

В ближайшие месяцы теплоходы «Нева-Лидер» будут работать на перевозках зерна, металла и удобрений между портами Северного, Балтийского, Чёрного и Средиземного морей.

Сухогрузы нового поколения — суда проекта RSD49 дедвейтом более 7 тыс. тонн являются одними из самых больших российских сухогрузных судов класса «река-море», удовлетворяющих габаритам Волго-Донского канала. Теплоходы имеют три трюма, длина одного из которых составляет 51 м, что особенно

востребовано при перевозках негабаритных грузов. По состоянию на 31 декабря 2013 года в пароходстве работают 7 судов проекта RSD49.

Всего для Северо-Западного пароходства на Невском ССЗ будет построено 10 таких судов. Строительство ведется в рамках масштабного обновления флота VBTH — судоходного дивизиона международной транспортной группы UCL Holding.

Головное судно проекта RSD49 «Нева-Лидер 1» заложено 14 декабря 2010 года, спущено на воду 20 мая 2012 года, сдано в эксплуатацию 26 ноября 2012 года.

Седьмое судно проекта RSD49 «Нева-Лидер 7» (строительный номер 407) заложено 23 августа 2012 года, спущено на воду 18 октября 2013 года.

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировкам негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится 100 грузовых транспортных средств суммарным дедвейтом 360 тыс. тонн, включая 84 судна класса «река-море», 6 барж, 7 буксиров и 3 вспомогательных судна. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет 6 млн тонн. Пароходство



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

ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» расположен в 40 км от Санкт-Петербурга в городе Шлиссельбурге на левом берегу реки Невы и является одним из старейших предприятий водного транспорта на Северо-Западе России. Судостроением занимается с 1952 года. Выполняет строительство морских и речных судов различного типа и назначения и все виды судоремонта. Судоподъемный слип Невского завода позволяет спускать на воду и поднимать для ремонта суда длиной до 140 м и доковым весом до 3000 тонн.



Судно «Спасатель Заборщик» завершило приемо-сдаточные испытания

Судно «Спасатель Заборщик», построенное на Невском судостроительно-судоремонтном заводе, 17 декабря 2013 года успешно завершило приемо-сдаточные испытания. Об этом сообщила пресс-служба ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод».

«Спасатель Заборщик» — третье судно серии многофункциональных аварийно-спасательных судов мощностью 4 МВт проекта MPSV07, строящееся на заводе.

Проект разработан ЗАО «Морское инженерное бюро — дизайн — СПб».

Габаритная длина судна около 73 м, ширина по КВЛ — 15,5 м, осадка максимальная — 5,1 м, дедвейт при максимальной осадке — около 1171 тонн, скорость — 15 узлов.

Класс Российского Морского Регистра судоходства — KM Arc 5 1 AUT1-ICS OMBO FF3WS DYNPOS-2 EPP Salvage ship.

Аварийно-спасательное судно проекта MPSV07 предназначено для патрулирования, аварийно-спасательного дежурства в районах, судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов; оказания технической поддержки и помощи в районах опасных для мореплавания и добычи морепродуктов; обслуживания транспортных операций в портах.

Кроме того, в задачу такого типа судов входит поиск и оказание помощи терпящим бедствие судам; поиск, спасение, эвакуация и размещение людей, оказание им медицинской помощи; снятие с мели и рифов аварийных судов, откачка воды из затопленных отсеков; буксировка аварийных судов и объектов к месту убежищ, а также выполнение морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений во льдах и на чистой воде; оказание помощи судам и выполнение спасательных работ в ледовых условиях и на чистой воде; оказание помощи в ту-

шении пожаров на плавучих и береговых объектах, доступных для подхода с моря.

Также суда данного типа предназначены для выполнения подводно-технических работ водолазов на глубинах до 60 м, проведения глубоководных водолазных работ на глубине до 300 м; тушения горящего на воде топлива. Ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ЛАРН); освидетельствования и очистки подводной части корпуса судов, плавучих и береговых объектов; обследования морского дна и поврежденных объектов на глубинах до 1 тыс. м.

Головное судно проекта — «Спасатель Карев» — сдано в эксплуатацию в октябре 2012 года. Второе судно проекта —

«Спасатель Кавдейкин» — в июле 2013 года.

Закладка четвертого судна проекта MPSV07 «Спасатель Демидов» была осуществлена в апреле 2013 года.

• ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» расположен в 40 км от Санкт-Петербурга в городе Шлиссельбурге на левом берегу реки Невы и является одним из старейших предприятий водного транспорта на Северо-Западе России. Судостроением занимается с 1952 года. Выполняет строительство морских и речных судов различного типа и назначения и все виды судоремонта. Судоподъемный слип Невского завода позволяет спускать на воду и поднимать для ремонта суда длиной до 140 метров и доковым весом до 3000 тонн.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СНИЖЕНЫ СТАВКИ ВЫВОЗНЫХ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН НА СЫРУЮ НЕФТЬ И ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО

Постановлением правительства РФ от 3 января 2014 года № 2 снижаются ставки вывозных таможенных пошлин на нефть сырую и дизельное топливо. Соответствующий документ опубликован в материалах правительства Российской Федерации.

Размеры коэффициентов, применяемых в формулах расчета ставки вывозной таможенной пошлины на нефть сырую, которые указаны в статье 31 Закона Российской Федерации «О таможенном тарифе», изменяются на:

0,59 — в период с 1 января до 31 декабря 2014 года включительно;

0,57 — в период с 1 января до 31 декабря 2015 года включительно;

0,55 — с 1 января 2016 года.

Ставки экспортной пошлины на дизельное топливо уменьшаются с 66% до 65% в 2014 году, до 63% в 2015 году и до 61% в 2016 году, что позволит сохранить в нефтяной отрасли за период 2014–2016 годов порядка 50 млрд рублей и компенсировать негативный эффект «налогового манёвра» от повышения налога на добычу полезных ископаемых.

Проект постановления «О внесении изменений в постановление правительства Российской Федерации от 29 марта 2013 года № 276» подготовлен Минэкономразвития России в целях реализации статьи 2 Федерального закона от 30 сентября 2013 года № 263-ФЗ «О внесении изменений в главу 26 части второй Налогового кодекса Российской Федерации» и статью 31 Закона Российской Федерации «О таможенном тарифе».

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ АРКТИЧЕСКИЙ САММИТ

Международный Инвестиционный Арктический Саммит «Инфраструктура и транспортно-коммуникационная система Арктического региона. Северный морской путь» состоится в Москве 27 февраля 2014 года.

Главной целью саммита является формирование устойчивой международной платформы с участием руководства стран Арктического совета, стран-наблюдателей и топ-менеджмента финансово-промышленного сектора для привлечения инвестиций, обсуждения и решения вопросов арктического региона, интеграции науки и бизнеса, выявления инвестиционных мотиваций и создания «банка» идей и научных проектов для практического применения, отмечают организаторы.

Инициатива проведения саммита получила одобрение правительства РФ, поддержку Арктической Общественной академии наук, Финско-Российской торговой палаты, представителей администрации федеральных округов РФ, представителей крупного бизнеса и промышленности, ведущих российских компаний ТЭК, имеющих отношение к решению проблем Арктики и Севера.

Формат саммита включает деловую часть, в программе которой — пленарное заседание, тематические сессии, дискуссии, сессии практиков, круглые столы и пресс-конференция, а также тематическую выставку и фотоэкспозиция на тему региона Арктики.

КУПЛЕН ПАКЕТ АКЦИЙ «НИЖЕГОРОДСКОГО ПОРТА»

ООО «Квантум» и ООО «Каприз» купили 41,6% акций ОАО «Нижегородский порт».

Эксперты считают, что смена акционеров может быть обусловлена продажей территории для строительства ряда объектов к чемпионату мира по футболу в 2018 году.

Нижегородский порт — грузовой порт на Стрелке в Нижнем Новгороде основан 7 марта 1932 года. ОАО «Нижегородский порт» занимается переработкой минерально-строительных грузов, располагает тремя грузовыми районами, перемещает около полутонна миллионов тонн грузов, в навигационный период добывает и перевозит более 2 млн тонн речного песка из русла реки, перегружает около 700 тыс. тонн обогащенной песчано-гравийной смеси и щебеночных материалов. Нижегородский порт имеет 9 русловых месторождений песка в акватории реки Волги от Васильурска до Нижнего Новгорода и в Дуденева на Оке. Разработка этих месторождений позволяет максимально сократить расстояние перевозки до строящихся объектов.

Новый проект Крыловского центра

В Научном центре разработан концепт плавучей платформы судового типа для работы в Арктике

Крыловский государственный научный центр разработал концептуальный проект плавучей платформы судового типа для восстановления проектного дебита скважин в условиях Арктики (ПВСА). Об этом сообщает пресс-служба Центра.

Проектируемая платформа — первая в мировой практике, предназначена для работы в арктических условиях, рассчитана на сопротивление ледовым образованиям в форме сплошного тонкого однолетнего льда и битого льда. Форма и выбранный класс ледовых усилений корпуса позволя-

ют обеспечить безопасную эксплуатацию в указанных ледовых условиях.

Основные характеристики ПВСА: главные размеры: длина — 139 м; ширина — 24 м; осадка — 8 м; главные движители — две кормовые ВРК по 9 МВт каждая; две ВДРК в носовой части по 3 МВт каждая; мощность энер-

гетической установки — около 25 МВт; скорость — 16 узлов; глубина воды при спуске оборудования — до 1000 м, длина обслуживаемых скважин — до 8000 м; жилой модуль для размещения 60 человек; автономность по запасам 45 суток; класс судна KM Arc5 AUT1-ICS FF2WS DYNPOS-2 POSIMOOR EPP ECO-S HELIDECK Special purpose ship с учетом выполнения требований «winterization» (–40 градусов С).

Технологический комплекс представляет собой устройства, системы и оборудование, предназначенные для обеспечения

выполнения следующих основных технологических операций: хранение и сборку на устье комплекта подводно-устьевого оборудования; проведение полного комплекса геофизических исследований; проведение гидроразрыва пласта и других операций по обработке скважины; прием, хранение и закачивание ингибитора гидратообразования и химреагентов в скважину; техническое обслуживание и ремонт подводных добычных комплексов; глушение и цементирование скважин.

Отмечается, что строительство

ПВСА может быть осуществлено, например, на ОАО «ЦС «Звездочка» или ОАО «Балтийский завод» на штатных строительных площадках/стапелях с использованием типовых технологических процессов.

«Разработанный концептуальный проект является основой для выполнения технического проекта плавучей платформы судового типа для восстановления проектного дебита скважин в условиях Арктики с учетом прогнозной потребности в подобных сооружениях», — отмечается в сообщении.

Соглашение о стратегическом партнерстве университета и завода



Соглашение о стратегическом партнерстве между ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и ЗАО «Канонерский судоремонтный завод» подписали ректор университета Сергей Барышников и генеральный директор завода Николай Вихров.

Как сообщили «Водному транспорту» в университете, за долгие годы деятельности Канонерский судоремонтный завод вдохнул новую жизнь в тысячи судов — это ледоколы, танкеры, исследовательские суда, пассажирские теплоходы, паромы. Предприятие прошло путь от небольших ремонтных мастерских до одного из крупнейших судоремонтных заводов России. Университет много лет поддерживает тесные дружественные связи с прославленным заводом. Заинтересованный альянс вуза и предприятия позволяет готовить хороших специалистов, которые после окончания университета применяют полученные знания на производстве.

В ходе церемонии подписания соглашения ректор С.О. Барыш-

ников выразил уверенность, что плодотворное содружество с Канонерским судоремонтным заводом и впредь будет развиваться и укрепляться.

В свою очередь Н. Вихров отметил, что одним из разделов соглашения является учреждение Советом директоров Канонерского судоремонтного завода пяти именных стипендий, выплачиваемых ежегодно наиболее талантливым студентам университета, обучающимся по направлению 180100.62 «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры», ориентированным на работу непосредственно по своей будущей специальности. Предприятие заинтересовано в притоке молодых специалистов.

Инновации в учебном процессе изучают профессора

В ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова в лаборатории электронных информационно-образовательных технологий имени проф. Ю.М. Кулибанова состоялось торжественное завершение курсов повышения квалификации профессорско-преподавательского состава по программе «Использование инновационных технологий в учебном процессе».

Программа курсов включала в себя несколько блоков занятий по различным темам и была рассчитана на 72 часа. В работе курсов, проходивших со 2 октября по 25 декабря, приняли участие 46 человек — преподаватели университета практически со всех факультетов и кафедр, а также преподаватели из Печорского речного училища.

По окончании курсов всем участникам, успешно выполнившим задания и создавшим свой электронный курс, было выдано удостоверение о повышении квалификации. Торжественное вручение удостоверений состоялось 25 декабря



на заключительном занятии курсов. Вручала удостоверения проректор университета по ИТ

и РО Татьяна Пастушак, являющаяся руководителем программы курсов.

Новые учебники

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова обновил ряд учебников. Как сообщили «Водному транспорту» в вузе, поддержку в издании данных учебников оказали ОАО «Совкомфлот» и Ассоциация морских торговых портов.

В частности, вышел тираж учебника «Судовые холодильные установки и системы кондиционирования воздуха», автором которого является Николай Ладин. Материал данного учебника предусматривает изучение современных холодильных установок, включая криогенную технику, применительно к создаваемому в РФ газовозному флоту.

Кроме того, вышел сигнальный экземпляр одного из базовых учебников по общепрофессиональным дисциплинам — «Теплотехника: Техническая термодинамика и теплопередача». Авторы данного пособия: Михаил Овсянников, Елена Орлова, Иван Костылев.

Отметим, что новые учебники по структуре предусматривают не только изложение вопросов программы и учебного плана, но и контрольные вопросы, тестовые задания с приложением электронной версии презентации учебного курса и контрольно-измерительных материалов.

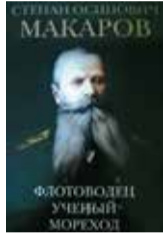


В России вспоминают адмирала Макарова

«Флотоводец.
Ученый.
Мореход»

Тихоокеанский флот чтит
память великого моряка

К 110-летию со дня гибели вице-адмирала Степана Осиповича Макарова выпущен альбом Федеральной издательской программы «Морская слава России» «Флотоводец. Ученый. Мореход». Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, 25 декабря 2013 года в вузе состоится презентация альбома.



Автором книги является капитан 1-го ранга, профессор, кандидат исторических наук, преподаватель Военно-морской академии, писатель Виталий Доценко. Под его авторством выпущено более 100 книг, в основном по военно-морской истории.

Во Владивостоке возле памятника вице-адмиралу Степану Осиповичу Макарову 8 января 2014 года состоялись памятный митинг и церемония возложения венков, посвященные 165-й годовщине со дня рождения великого русского флотоводца.

Выдающийся моряк, ученый и гражданин сделал значительный вклад в освоение территорий, создание ледокольного флота и воспитание целой плеяды морских офицеров. Это выдающийся географ, флотоводец и ученый, принявший смерть на мостике флагманского корабля, ведя его в бой. Труды адмирала актуальны до сих пор. В его емкой фразе: «Помни войну», сказано все.

На Тихоокеанском флоте стало традицией чтить память великого флотоводца. Ежегодно 8 января к памятнику Степану Осиповичу Макарову приходят представители командования и ветераны флота, курсанты военного института, носящего имя известного адмирала.

Степан Осипович Макаров родился 27 декабря 1848 года (8 января 1849 года) в г. Николаеве в семье моряка. Когда мальчику было 10 лет,

отца перевели в Николаевск-на-Амуре. С тех пор жизнь великого флотоводца связана с Тихим океаном и Дальним Востоком. В 1869 году Макаров получил первое военно-морское звание. Но уже тогда молодой мичман обратил на себя внимание командования. В журнале «Морской сборник» Макаров опубликовал целый ряд предложений по борьбе за живучесть корабля. Большинство из них используются до сих пор.

С началом русско-японской войны (1904–1905 гг.) адмирал Макаров, находившийся в Кронштадте, был назначен командующим Тихоокеанской эскадрой. Уже само прибытие Степана Осиповича в Порт-Артур стало важным стимулирующим фактором для всего личного состава. Флот стал предпринимать активные акции против кораблей неприятеля.

Во время одного из таких сражений, 31 марта (13 апреля) 1904 года, придя на помощь отряду миноносцев, броненосец «Петропавловск», на котором держал свой вымпел Степан Осипович Макаров, подорвался на японских минах, выставленных накануне.

Открытие памятника Маринеско

В Санкт-Петербурге в сквере на пересечении пр. Стачек и ул. Зайцева открылся памятник Герою Советского Союза — подводнику А. И. Маринеско.



В торжественной церемонии, которая состоялась 27 декабря 2013 года, приняла участие курсы факультетов навигации и связи и судовой энергетики ГУМРФ.

Легендарный герой-подводник Александр Иванович Маринеско родился 15 января 1913 года. Знаменит «атакой века». В память о Герое с 1990 года в Кировском районе одна из улиц в муниципальном образовании Автово носит название — «улица Маринеско» (бывшая улица Строителей). На ней установлена памятная доска. В питерском микрорайоне Автово Александр Иванович прожил последние годы своей жизни.

«Мисс Интерконтиненталь-2013» учится в Макаровке

Победительницей престижного международного конкурса красоты Мисс Интерконтиненталь (Miss Intercontinental) 2013 стала россиянка Екатерина Плехова, сообщает дирекция конкурса «Мисс Санкт-Петербург».

Победительница проходит обучение в аспирантуре Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ).

Финал конкурса прошел в ночь на 15 декабря 2013 года в Магдебурге (Германия). В одном из старейших в мире конкурсов красоты приняли участие девушки из 61 стран мира.

По ходу конкурса Екатерина Плехова сначала была признана лучшей из девушек, представлявших Европу, а затем — и всех континентов.

Екатерина Плехова родилась 15 августа 1990 года в Санкт-Петербурге. В 2011 году она выиграла сразу два городских конкурса красоты — «Мисс Невских пляжей» и «Мисс Санкт-Петербург». Она увлекается иностранными



языками, шейпингом, журналистикой, рисованием и страной Гипербореей.

«Золотой сайт» прописался в порту

Корпоративный Интернет-сайт ООО «Терминал Новая Гавань» (порт Усть-Луга) pouaagavan.ru стал победителем всероссийского открытого конкурса «Золотой сайт» в номинации «Транспорт и логистика». Сайт разработан маркетинговой группой «Текарт» в 2013 году.

Конкурс проводился с целью выявления лучших стратегий и методов использования Интернет во всех российских регионах и ближнем зарубежье.

«Для нас эта награда подчеркивает тот факт, что мы на правильном пути в комплексном продвижении не только возможностей терминала, но и всего грузового района Новая Гавань», — отметил генеральный директор ООО «ТНГ» Максим Морозов.

«Терминал Новая Гавань» — морской терминал для приема накатных и генеральных грузов. Терминал открыт в 2011 году в северо-восточной части Лужской губы Финского залива Балтийского моря и входит в состав морско-

го торгового порта «Усть-Луга», как отдельный грузовой район. Терминал — самая северная часть порта, первый — на пути следования судов в Усть-Лугу. Терминал предназначен для приема Ro-Ro и генеральных грузов. Площадь действующего терминала составляет 24 Га. Рабочая длина первого причала — 150 м, глубина у причала — 9,6 м. Мощности терминала позволяют хранить до 10000 легковых автомобилей одновременно с загрузкой до 240 автобусов в сутки. На территории терминала действует пункт пропуска через государственную границу. В области таможенного оформления клиентам предлагается полный спектр услуг: от кон-

сультирования по таможенному законодательству и заключению внешнеэкономических сделок до формирования электронной отчетности после выпуска товаров в соответствии с международными требованиями.

Группа компаний «РТЛ» имеет эксклюзивные условия работы на терминале и предоставляет полный спектр услуг по обработке накатных грузов.

РТЛ — один из крупнейших логистических операторов международного уровня с инновационным подходом к оперированию логистическими процессами, глобальной сетью логистики и собственными передовыми IT-системами (IQNet, Oracle).

Санкт-Петербург примет четвертый этап парусных гонок Extreme Sailing Series

Четвертый этап серии парусных гонок Extreme Sailing Series пройдет в Санкт-Петербурге 26–29 июня. Об этом сообщает пресс-служба Всероссийской федерации парусного спорта.

Гонки одной из самых престижных регат современного профессионального парусного спорта — международной серии Extreme Sailing Series проводятся на скоростных парусных катмаранах класса Extreme40.

Отмечается, что особенностью Extreme Sailing Series является проведение соревнований в не-

посредственной близости к зрителям, что дает возможность наблюдать захватывающие состязания во всей красе.

Презентация восьмого сезона Extreme Sailing Series состоялась 8 января 2014 года в рамках Лондонского бот-шоу. Организатор соревнований — компания OS Sport и генеральный партнер се-

рии Land Rover назвали 8 городов на трех континентах, которые получили право принимать этапы Extreme Sailing Series с февраля по декабрь 2014 года.

Новый сезон Extreme Sailing Series откроется уже 20 февраля в Сингапуре, затем, в марте, флот переместится в Оман, а оттуда, в мае — на олимпийскую акваторию Циндао. Санкт-Петербург будет открывать европейский этап Extreme Sailing Series 26–29 июня. Далее, соревнования пройдут в Кардифе, Стамбуле и завершатся

в Сиднее, в декабре. Город, который будет принимать седьмой этап в октябре на Средиземном море, пока не оглашен.

За победу в Extreme Sailing Series будут бороться 9 команд, которые представляют 7 стран. Среди участников: дважды обладатели Кубка «Америки» — швейцарская команда Alinghi, победитель Volvo Ocean Race — французская Goureaux и четырехкратный олимпийский чемпион сэр Бен Эйнсли с командой BAR Racing. Также в регате примут участие

титованные команды из Австралии, Омана, Австрии и Дании. Кроме этого, каждый принимающий город имеет право заявить свою команду.

В рамках Extreme Sailing Series северную столицу посетят легенды современного профессионального паруса, среди которых обладатели Кубка Америки — швейцарская команда Alinghi, победитель Volvo Ocean Race — французская Goureaux и четырехкратный олимпийский чемпион сэр Бен Эйнсли с командой BAR Racing.

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.



№1 (12934)

Выходит один раз в месяц
15 января 2014 года

«Газпром нефть» приобрела терминальный комплекс на Черном море



Компания «Газпромнефть Марин Бункер» приобрела активы ООО «Новороснефтесервис» и ООО «Новороссийский нефтеперевалочный комплекс» для обеспечения хранения и перевалки судового топлива, реализуемого компанией в Черноморском регионе.

Стр. 2

РС разработал концепцию классификации яхт



Российский морской регистр судоходства (РС) разработал и планирует применять новую концепцию при классификации прогулочных судов (судов, используемых для отдыха на воде с количеством людей на борту не более 18, из которых не более 12 являются пассажирами), в сообществе судовладельцев, именуемых яхтами.

Стр. 8



**ЕВГЕНИЙ АМБРОСОВ
НАГРАЖДЕН ОРДЕНОМ
«ЗА МОРСКИЕ ЗАСЛУГИ»**

Первый заместитель генерального директора ОАО «Совкомфлот» Евгений Амбросов награжден орденом «За морские заслуги». Награды вручал президент России Владимир Путин.

Евгений Амбросов окончил Дальневосточного высшего инженерно-морского училища имени Адмирала Г. И. Невельского.

Работал на судах Дальневосточного морского пароходства, занимал различные должности в ОАО «Дальневосточное морское пароходство», ТГ FESCO, с 2009 года — первый заместитель генерального директора ОАО «Совкомфлот».

Речной транспорт — итоги 2013 года



Предварительные итоги речной навигации 2013 года показали рост объемов перевозки грузов судами заграничания при небольшом снижении общего объема грузоперевозок по внутренним водным путям (ВВП) России. При этом навигация ушедшего года была напряженной.

За навигацию 2013 г. перевозки грузов по России речным транспортом составили более 133 млн тонн. Из них каботажные перевозки — почти 104 млн тонн, перевозки судами заграничания — более 28 млн тонн.

В 2013 году наблюдается сокращение перевозок всеми видами транспорта, по экспертным оценкам падение составит порядка 3%, очевидно, что причиной этого являются стагнационные процессы в российской экономике. Сокращение речных перевозок в каботаже по предварительным оценкам составит порядка 8%. Так, в частности, значительно сократились потребности строительного сектора в грузах, перевозимых речным транспортом; скорректированы программы освоения месторождений полезных ископаемых в районах рек Обь и Иртыш.

Однако аналитики отмечают 12%-ный рост грузоперевозок по Волго-Донскому судоходно-

му каналу. Здесь за прошедшую навигацию было перевезено 12,7 млн тонн груза различной номенклатуры, что является самым высоким показателем с 1983 года.

Вместе с тем за отчетный период на 4% увеличились объемы заграничных грузоперевозок, при том что Волго-Донской и Волго-Балтийский каналы уже работают на пределе своей пропускной способности. По оценкам судоходных компаний, в следующую навигацию объемы экспортных грузов, перевозимых по ВВП, могут вырасти еще на 5 млн тонн.

СОСТОЯНИЕ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ (ВВП)

Протяженность ВВП Российской Федерации в настоящее время составляет более 101 тыс. км. По данным Росморречфлота, протяженность путей с гарантированными габаритами судовых ходов в навигацию 2013 года составила 48,9 тыс. км.

Несмотря на все усилия бассейновых администраций обеспечить максимально комфортные для судоходства условия, во многих регионах в прошедшем году погода «диктовала свои условия». Из-за продолжительных ледовых явлений навигация началась позднее плановых сроков в Волжском, Камском, Московском, Волго-Балтийском, Беломоро-Онежском, Северо-Двинском, Обь-Иртышском, Ленском и Амурском бассейнах, а также на озере Байкал.

Навигация 2013 года характеризовалась еще и маловодностью многих судоходных рек.

Так, в Ленском бассейне наблюдалась низкая водность — на участке р. Лена от Усть-Кута до устья р. Витим из-за низкой водности глубины в лимитирующих перекатах снижались на 70 см.

Завоз грузов на р. Индигирка также проходил в сложных, практически экстремальных судоходных условиях. Из-за интенсивного воздействия стонных

ветров судоходные глубины колебались от 90 до 180 см.

В результате паводка на Амуре произошло переформирование русла и уменьшились габариты судовых ходов на затруднительных участках Среднего и Нижнего Амура. Часть береговых навигационных знаков была затоплена, но они будут восстановлены к навигационному периоду 2014 года.

Благодаря слаженной работе Росморречфлота, Азово-Донского ГВБУВПиС, Росводресурсов, Управления водных ресурсов Ростовской области и Национальной палаты судоходства удалось использовать рациональное использование водных ресурсов Цимлянского водохранилища. В результате грузовые суда в течение всей навигации шли по реке Дон с оптимальной нагрузкой, что позволило увеличить объем транзитных перевозок на 1,3 млн тонн с ростом к 2012 году на 10%.

Росморречфлот в ряде речных бассейнов продлил навигацию-2013: на Волго-Балте — на 5 дней, в Московском бассейне — на 6 дней, на ВДСК — на 9 дней, в Азово-Донском бассейне — на 10 дней.

Начало, окончание на стр. 2

Речной транспорт — итоги 2013 года

Окончание, начало на стр. 1

БЕЗОПАСНОСТЬ — ПРЕЖДЕ ВСЕГО

Росморречфлот сообщает, что в 2013 году принят ряд мер по повышению уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений (СГТС) на ВВП страны. Так, число СГТС с нормальным уровнем безопасности увеличилось за прошедший год на 5% и достигло 82.

В навигацию 2013 года было произведено 267,6 тыс. шлюзований, прошлюзовано 422,8 тыс. единиц флота, что больше показателей

2012 года на 2,7% и 1,5% соответственно. Наибольшее количество шлюзований произведено в ФБУ «Администрация «Волго-Дон» и ФГУП «Канал имени Москвы».

ОБНОВЛЕНИЕ ФЛОТА

За 2013 год в России было построено и сдано в эксплуатацию более 20 новых судов. Многие из них строились по проектам Морского Инженерного Бюро.

Так, на «Невском судостроительно-судоремонтном заводе» (Ленинградская область) для Госморспасслужбы России — 2 многофункциональных аварийно-спа-

сательных судна неограниченного района плавания мощностью 4 МВт с арктическим ледовым классом Arc 5. Здесь же в 2013 году было построено 5 многоцелевых сухогрузных судов проекта RSD49 (серия «Нева-Лидер») для ОАО «Северо-Западное пароходство».

Новые «сверхполные» серийные танкеры-продуктовы построены в Нижегородской области для судоходной компании «В.Ф.Танкер»: 7 судов на Окской судовой верфи и 1 на заводе «Красное Сормово».

Для ОАО «Московское речное пароходство» на «Верфи братьев Нобель» (г. Рыбинск Ярославской

обл.) построен танкер-продуктовоз проекта RST25. Еще два танкера данного проекта для компании «Татнефть» построены в 2013 году на Зеленодольском заводе им. Горького (Татарстан).

ОАО «Завод Нижегородский Теплоход» (Нижегородская обл.) в прошедшем году построил по заказу ФКУ «Речводпуть» два многофункциональных обстановочных судна для внутренних водных путей России.

Кроме того, Морское Инженерное Бюро по заказу Росморречфлота разработало проекты пассажирских и грузопассажирских судов

для Дальнего Востока, Черного моря, внутренних водных путей Российской Федерации. Особое место занимает социально значимый проект автомобильно-железнодорожно-пассажирского паромного ледокольного типа неограниченного района плавания нового поколения для линии Ванино-Холмск проекта CNF11CPD. Защита этого проекта состоялась 31 октября 2013 года в Федеральном агентстве морского и речного транспорта на заседании Экспертного совета. Экспертный совет одобрил технический проект паромного нового поколения к строительству.

«Газпром нефть» приобрела терминальный комплекс на Черном море

Компания «Газпромнефть Марин Бункер» приобрела активы ООО «Новороснефтесервис» и ООО «Новоросский нефтеперевалочный комплекс» для обеспечения хранения и перевалки судового топлива, реализуемого компаниями в Черноморском регионе.

Новые активы, расположенные в порту Новороссийска, имеют всю необходимую инфраструктуру для перевалки и рассчитаны на одновременное хранение более 30 тыс. м³ нефтепродуктов. Удобное географическое положение терминала позволит обеспечить эффективную работу «Газпромнефть Марин Бункера» во всех — Черноморских портах.

Создание собственной терминальной сети, включающей семь объектов, является одной из основных целей, определенных стратегией бункерного бизнеса «Газпром нефти» до 2025 года. В управлении «Газпромнефть Марин Бункера» уже находится терминал в Большом порту Санкт-Петербурга. Покупка второго комплекса позволит укрепить позиции компании на Черном море.

В настоящее время в Черноморском регионе работают три танкера «Газпромнефть Марин Бункера», осуществляющие бун-

керровку в морских портах в Новороссийске, Туапсе, Темрюке, Тамани, Сочи, а также в порту Кавказ.

Бункерный рынок Черноморского региона в 2013 году по предварительным оценкам составит почти 2,5 млн тонн. Грузооборот Новороссийского порта является одним из наиболее быстрорастущих в России и составляет около 25% от общего грузооборота российских портов.

Леван Кадагидзе, директор коммерческой дирекции «Газпром нефти», прокомментировал приобретение нового актива: «Актуализированной стратегией бункерного бизнеса «Газпром нефти» предусмотрено не только развитие собственного флота, но и создание терминальной сети в ключевых портах присутствия компании. В перспективе «Газпромнефть Марин Бункер» планирует расширение ассортимента топлив, а также реализацию проекта по бункеровкам судов сжиженным природным газом».

Порт Сочи готов к приему гостей Олимпиады



Заклучения о соответствии выданы на все возводимые объекты в порту Сочи.



Пункт пропуска через государственную границу в Сочи в пределах морского пассажирского терминала накануне Нового года был принят межведомственной комиссией по проверке соответствия требованиям к строительству, реконструкции, оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений (МВК). Об этом говорится в сообщении Ространснадзора. Теперь новый порт готов к приему пассажирских судов в период проведения зимних Олимпийских

игр в Сочи. Ожидается, что на парамах и круизных судах в гаванях города Сочи разместятся около 7,5 тысячи гостей Олимпиады. Проектная пропускная способность нового пассажирского терминала Сочи составляет 920 пассажиров в час.

По информации газеты «Водный транспорт», в Сочи во время Олимпиады-2014 будет стоять 8 судов. В том числе у причалов ФГУП «Росморпорт» в Сочинском морском порту будут стоять 4 судна (Svan Toscana, Norwegian Jade, «Принцесса Мария» и «Принцесса Анастасия»), а также в Имеретинском порту будут стоять 3 круизных судна (Grand Holiday, Louis Olympia, Thomson Spirit) и яхта соучредителя фирмы Microsoft Пола Г. Аллена «Татуш».

Круизные лайнеры зафрахтованы ФГУП «Росморпорт» для размещения на них участников и гостей XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи.

Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов 6 января 2014 года посетил морской порт Сочи и провел осмотр объектов морской инфраструктуры.

Позднее новый порт оценил помощник президента России Игорь Левитин. В ходе своего визита он осмотрел комплекс морских портовых сооружений, ознакомился с готовностью к приему круизных судов в период проведения зимних Олимпийских игр и высказал предложения в части организации пассажиропотоков. Кроме того, Игорь Левитин провел рабочее совещание, в котором приняли участие заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, руководитель Росморречфлота Александр Давыденко и его заместитель Виктор Вовк, капитаны портов Новороссийск и Сочи, генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Тарасенко, руководители подрядных организаций.





И потянулись караваны



В морских портах Ростов-на-Дону и Азов в декабре была обеспечена ледокольная проводка 48 караванов судов, в морском порту Таганрог — 36 караванов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в пресс-службе Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

Первые ледокольные проводки были организованы 11 декабря 2013 года. Линейные ледоколы АБФ ФГУП «Росморпорт» были подготовлены к навигации 2013–2014 годов и введены в эксплуатацию еще 21 ноября 2013 года.

Как сообщили в пресс-службе Азовского бассейнового филиала Росморпорта, лед в Таганрогском заливе встал 11 декабря при преобладании ветров западного и северо-западного направлений, что в результате подвижки и сжатия ледовых полей осложнило ледокольные проводки на Азово-Донском морском канале и Таганрогском подходном канале.

В морских портах Ростов-на-Дону и Азов с 11 по 31 декабря 2013 года была обеспечена ледокольная проводка 48 караванов судов (на вход и выход). В составе караванов было проведено 549 судов, что на 302 единицы (55%) больше, чем в соответствующий период 2012 года.

В морском порту Таганрог с 11 по 31 декабря 2013 года была обеспечена ледокольная проводка 36 караванов судов (на вход и выход). В составе караванов было проведено 88 судов, что на 46 единиц (52%) больше, чем в соответствующий период 2012 года.

В порту Ейск караванное плавание не осуществлялось, на вход и на выход под наблюдением

ледокола было проведено 144 судна, сообщил и.о. заместителя капитана порта Таганрог по безопасности мореплавания Александр Даниленко.

С начала периода ледовых проводок судов одно незначительное происшествие зарегистрировано в порту Ейск. Теплоход «Аспро» 20 декабря при выходе из порта Ейск был выведен ледовым полем за бровку канала. Судно «Аспро» было снято с мели 24 декабря и проследовало в порт назначения, уточнил капитан морского порта Ейск Сергей Гречкин.

С 26 декабря при смене направления ветра на восточную четверть Таганрогский залив к концу месяца практически освободился ото льда. На реке Дон в течение декабря лед формировался в отдельные дни только в форме берегового припая.

Потепление и разрушение льда обусловило приостановление ледокольной проводки судов. «В настоящее время лед во всем Таганрогском заливе разрушился, суда осуществляют самостоятельное плавание. Ледокольные проводки временно приостановлены соответствующими распоряжениями капитанов портов с 7 по 12 января 2014 года. В зависимости от ледовых условий и прогноза развития льда ледокольные проводки будут возобновлены с 13 января либо позднее», — пояснил Александр Даниленко.

Итоги года

Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в декабре 2013 года продемонстрировали единый рост показателей. Не столь однозначна статистика по итогам 12 месяцев 2013 года.

В порту Ростов-на-Дону в декабре прошлого года было обработано 1 млн 164 тыс. тонн различных грузов, что на 55% выше соответствующего показателя 2012 года. Погрузка выросла на 68%, до 839 тыс. тонн, выгрузка — на 31%, до 118 тыс. тонн, транзит — на 26%, до 207 тыс. тонн грузов.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону по итогам 2013 года составил 17 млн 988 тыс. тонн грузов, что на 4% ниже показателя 2012 года. Незначительное снижение отмечено по всем показателям: погрузке (–2%; 9 млн 246 тыс. тонн), выгрузке (–2%; 1 млн 829 тыс. тонн) и транзиту (–7%; 6 млн 914 тыс. тонн).

В номенклатуре грузов по итогам 2013 года преобладали нефть и нефтепродукты (29,8%), зерновые грузы навалом (22,7%), незерновые навалочные грузы (22,6%), металлолом (6,5%), уголь и кокс навалом (6,3%), генеральные грузы (5,8%), металл (2,7%) и пищевые грузы наливом (2,6%).

«По итогам 2013 года наблюдается незначительное уменьшение грузооборота морского порта на 1,8% по сравнению с аналогичным периодом 2012 года. Уменьшение общего грузооборота порта Ростов-на-Дону произошло из-за сокращения транзитных перевозок на 7%. Одновременно наблюдается рост грузооборота нефти и нефтепродуктов на 28,9% (1 млн 206 тыс. тонн) по сравнению с итогами за 2012 год», — сообщил капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко.

В декабре 2013 года статистика порта Ростов по судозаходам продемонстрировала положительную динамику: зарегистрировано 328 приходов и 316 отходов судов. Отметим, что годом ранее было 226 приходов и 224 отхода судов. Как пояснил Павел Захарченко, увеличение связано с продолжающимся ростом отгрузки нефтепродуктов, отсутствием льдообразования в Азовском море и Таганрогском заливе и благоприятными погодными условиями.

Незначительное уменьшение грузооборота отмечается по итогам 2013 года. Служба капитана порта Ростов-на-Дону зарегистрировала 6234 прихода и 6244 отхода судов по итогам 2013 года против 6831 прихода и 6895 отходов в 2012 году. Снижение обусловлено уменьшением транзитного грузооборота

и прохождением судов большего тоннажа, пояснил капитан морского порта Ростов-на-Дону.

Морской порт Азов в декабре 2013 года обработал 810 тыс. тонн различных грузов, что на 50% превышает аналогичный показатель годичной давности. Внушительный рост показал экспорт (+95%), который составил 516 тыс. тонн грузов. Объем импорта составил 30 тыс. тонн, что соответствует прошлогоднему показателю. Транзит грузов в декабре 2013 г. составил 263 тыс. тонн (+9%).

Общий грузооборот порта Азов по итогам 2013 года вырос на 15% и составил 12 млн 209 тыс. тонн грузов. Положительную динамику показали экспорт (+16%; 5 млн 362 тыс. тонн) и транзит (+22%; 6 млн 278 тыс. тонн). Импорт за отчетный период снизился на 31%, до 569 тыс. тонн грузов.

Как сообщил капитан морского порта Азов Владимир Брагин, в номенклатуре грузов в 2013 году преобладали зерновые, уголь, цемент и нефтепродукты.

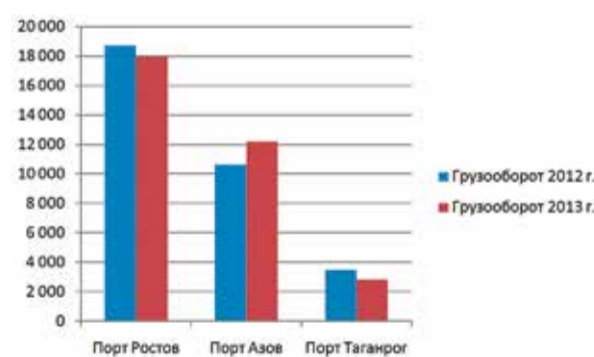
Судооборот порта Азов сохраняет положительную динамику как в декабре, так и по итогам 12 месяцев 2013 года. Если в декабре 2012 года было зарегистрировано 203 прихода и 196 отходов судов, то в декабре 2013 года — 271 приход и 265 отходов судов. По итогам 2013 года администрация морского порта зарегистрировала 4891 приход и 4876 отходов судов против 4382 приходов и 4379 отходов судов.

«Увеличение грузооборота и судооборота обусловлено ростом экспорта зерновых и транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — добавил Владимир Брагин.

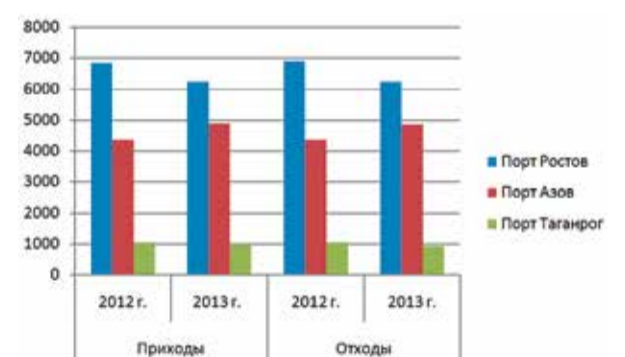
Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в декабре 2013 года вырос на 19,4%, до 246 тыс. тонн грузов. Судооборот также продемонстрировал рост: за отчетный период 2013 года администрация порта зарегистрировала 81 приход и 72 отхода судов против 67 приходов и 65 отходов годом ранее.

Напротив, по итогам всего 2013 года Таганрог показал снижение: порт обработал 2 млн 350 тыс. тонн грузов, что на 17,8% ниже аналогичного показателя 2012 года. Служба капитана морского порта Таганрог в 2013 году зарегистрировала 945 приходов и 942 отхода судов, для сравнения в 2012 году — 1058 приходов и 1062 отхода судов.

ГРУЗООБОРОТ, ИТОГИ ЗА ГОД



СУДООБОРОТ, ИТОГИ ЗА ГОД



Развитие портов в приоритете

Наращивание портовых мощностей является приоритетным для Ростовской области. Об этом 20 декабря на пресс-конференции сказал губернатор региона Василий Голубев, отвечая на вопрос корреспондента «Водного транспорта».



«Не так давно как раз оценивал со специалистами ход реализации проекта Ростовского универсального порта. Я посетил

несколько портовых площадок. Убежден, что для нас это реально и актуально. Только для этого предстоит реализовать некоторые инфраструктурные проекты, потому что сегодня, к сожалению, наши и дороги, и подъездные пути не удовлетворяют тем тре-

бованиям», — отметил Василий Голубев.

Губернатор пояснил, что наиболее заметна нехватка площадок для хранения и неудовлетворительное состояние подъездных путей к порту в августе-сентябре, когда идет массовая уборка урожая.

Голубев подчеркнул, что, по его мнению, многое будет зависеть и от работы компаний, которые сегодня занимаются перевозками водным транспортом.

«Как известно, при вступлении в ВТО водный транспорт находился и находится в наибо-

лее уязвимом состоянии, как и, например, производство сельскохозяйственного машиностроения, перерабатывающая промышленность. Поэтому многое будет зависеть от того, как наши водники сегодня реально работают, в том числе по модернизации транспорта и по его замене. Здесь конкуренция будет очень высокой», — объяснил губернатор Ростовской области. — Но то, что наше географическое положение и водные пути позволяют сегодня эту программу реализовать и то, что это экономически целесообразно и выгодно для

региона, это абсолютно так».

Напомним, Василий Голубев посетил Ростовский универсальный порт 21 ноября в рамках рабочей поездки по Ростову-на-Дону. Губернатор обратил внимание на динамику роста грузооборота Ростовского универсального порта: с 2008 по 2012 год грузооборот вырос более чем в пять раз — с 250 тыс. тонн до 1 млн 600 тыс. тонн грузов.

После осмотра грузовых районов порта обсуждение строительства РВП продолжилось на Морском совете при Правительстве Ростовской области. Василий Голубев дал ряд поручений региональному министерству транспорта, в том числе подготовить дорожную карту, в которой должны быть четко определены сроки проектирования и строительства отдельных объектов

порта, включая и федеральные.

Добавим, что работы по освоению земельных участков Нижнего Дона в промышленно-портовой зоне «Заречная» (г. Ростов-на-Дону) и строительству причальных комплексов будущего порта начались в 2006 году. Строительством нового порта занимается транспортная группа «Азово-Донское пароходство» по схеме государственно-частного партнерства. Проект МТАУ «Ростовский универсальный порт» включен в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг. и до 2020 г.)». Общая стоимость проекта составляет 24,3 млрд рублей, в том числе предусматривается финансирование из федерального бюджета в размере 6,4 млрд рублей и из регионального бюджета в размере 1,2 млрд рублей.



Время судоремонта

Судоходная компания «Донречфлот» (ДРФ) направит 217 млн рублей на ремонт флота в межнавигационный период 2013–2014 гг. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор ДРФ Василий Филиппович.



Средства будут направлены на ремонт 38 единиц флота судоходной компании, уточнил технический директор ОАО «Донречфлот» Олег Киселев.

Текущий ремонт предстоит 26 плавсредствам. Часть флота принял на межнавигационный ремонт и отстой Усть-Донецкий судостроительно-судоремонтный завод (УДССРЗ, как и ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство). В частности, текущий ремонт на мощностях УДССРЗ пройдут баржи «ВД-3752», «ВД-3753», «ВД-3754», «ВД-3758», «ВД-3759», «ВД-3760», «ВД-3761», буксиры «ОТА-876», «ОТА-921», «ОТА-931», «ОТ-1504», «Капитан Коломиец» и «Капитан Ларин».

На базе Аксайского филиала ОАО «Донречфлот» текущий ремонт предстоит барже «Д-4007 М», теплоходу «Волго-Дон 5017», буксирам «Татьяна Барамзина» и «Шлюзовой-65» (с заменой

дизель-генератора), а также разьездному катеру «СБС-1».

«Часть флота работала в Азовском море и не успела вернуться на Дондо объявлению ледовой навигации, поэтому некоторые суда пройдут текущий ремонт на мощностях украинских судоремонтных предприятий», — рассказал технический директор ДРФ. Баржи «Д-4004 М» и «Д-4006 М» поставлены на ремонт и зимний отстой в Измаиле (судоремонтный завод «Дунайсудоремонт»), а теплоход «В. Успенский» — в Мариуполе. Керченский судоремонтный завод принял два судна: «Волго-Дон 5011» и «Волго-Дон 205». Последнему помимо текущего ремонта в межнавигационный период 2013–2014 гг. планируется произвести замену двух дизель-генераторов.

«Два буксира — «Озерный-202» и «Шлюзовой-144» — будут работать и в зимний период, — сообщил Олег Киселев. — «Шлюзо-

вой-144» будет работать в порту Ростов-на-Дону, обеспечивать доставку агентов, лоцманов, представителей контролируемых и надзорных органов на теплоходы в районе Ростовского универсального порта. В прошлую зиму этот буксир впервые так работал, и мы посчитали опыт успешным. Буксир «Озерный-202» будет работать в морском порту Азов, от приемного бую АДМК до порта Ростов-на-Дону».

Средний ремонт ожидает восемь единиц флота судоходной компании «Донречфлот». Баржи «Д-4001» и «Д-4002», а также буксир «ОТ-1516» пройдут ремонт на мощностях Мариупольского судоремонтного завода. Буксир-толкатель «Капитан Рыбалко», теплоходы «Волго-Дон 238» и «Волго-Дон 5043» — на базе Измаильского судоремонтного завода. Кроме того, на базе Усть-Донецкого ССРЗ средний ремонт будет произведен на разьездных теплоходах «Т-2» и «Ривьера».

Профилактическое докование предстоит четырем плавсредствам: на «Линде-1» и «ОТ-1506» докование будет произведено на мощностях Мариупольского судоремонтного завода, на судах «Капитан Скачков» и «Прибой» — на мощностях Измаильского судоремонтного завода.

В настоящее время судоходная компания заканчивает работы по модернизации теплохода «Волго-Дон 238». «Модернизация судна заключается в удлинении корпуса на 30 м с восстановлением до стандартной постройочной длины судов проекта 507Б. Это позволит увеличить объем трюмов на 2376 куб. м, а максимальную грузоподъемность — на 1600 тонн», — рассказала заместитель технического директора, начальник проектно-конструкторской группы ОАО «Донречфлот» Валентина Синева. Проект модернизации и переклассификации судна выполнен ОАО «Морское Инженерное Бюро» (г. Санкт-Петербург). Работы по модернизации «Волго-Дона 238» производятся на мощностях ОАО «Дунайсудоремонт» (г. Измаил, Украина). В настоящее время корпусные работы уже завершены, судну предстоит средний ремонт механизмов.

«В межнавигационный период 2013–2014 гг. ОАО «Донречфлот» намерено помимо обозначенных ремонтных работ заменить устаревшее судовое радионавигационное оборудование на более современное. На эти цели предусмотрено финансирование в размере 5 млн 400 тыс. рублей», — добавил Олег Киселев.



Суда станут в «пробках»?

Волго-Донской судоходный канал в связи с прогнозами по увеличению перевозок по нему нефтеналивных грузов в 2014 году может оказаться перегружен, что приведет к образованию на нем «пробок» из судов.

Об этом в ходе совместного заседания Совета и Общественного совета Росморречфлота в Москве сообщил заместитель и.о. начальника управления внутреннего водного транспорта агентства Федор Шишлаков.

По его словам, в случае «низкой воды» на канале судоходство вообще может прекратиться. В связи с этим чиновник порекомендовал судоходным компаниям максимально использовать ранний период навигации по каналу. Для решения проблемы не-

обходимо строить вторую нитку канала, отметил руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко.

«Хотя бы проект реконструкции нужно подготовить в 2014 году», — подчеркнул Давыденко.

Риски застрахованы

ОАО «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) начало сотрудничество со страховой компанией «Ингосстрах», которая является лидером на рынке морского страхования.

Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор ДРФ Василий Филиппович.

В настоящее время судоходная компания заключила договоры страхования КАСКО и потери фрахта по шести теплоходам: «Волго-Дону 213», «Сибирскому 2112», «Сибирскому 2115», «Сибирскому 2116», «Сибирскому 2118» и «Сибирскому 2119». Кроме того, по трем судам — «Озерному-202», «Шлюзовому-144» и «Шлюзовому-65» —

Донречфлот заключил договоры страхования гражданской ответственности перед третьими лицами.

В ближайшее время еще двадцать три судна должны быть застрахованы в ОСАО «Ингосстрах», уточнил Василий Филиппович. Общая страховая сумма по договорам страхования КАСКО и потери фрахта составит 1 млрд 220 млн 120 тыс. рублей. Лимит выплат по договорам страхования гражданской ответственности судовладельца составит 106 млн рублей.

Безопасность под контролем

Инспекция Государственного портового контроля Азово-Донского бассейна ВВП в 2013 году провела 682 проверки судов, из них 643 — с выявлением нарушений обязательных требований. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил капитан Азово-Донского бассейна ВВП Александр Тараненко.

«По итогам проверок было выявлено 4976 нарушений обязательных требований, 47 судов и иных задержанных объектов были временно задержаны», — отметил Тараненко.

Отсутствие на судне судовых документов, предусмотренных ст. 14 КВВТ, стало основной причиной задержания судов (в 40% случаев). Несоответствие дипломов и квалификационных свидетельств капитана и членов экипажа судна существующим требованиям вызвало временное задержание судов в 19% случаев. Наиболее часто причинами для задержания плавсредств также являлись несоответствие сигнальных средств судна техническим требованиям (15%), несоответствие двигательной установки судна требованиям о классификации и об освидетельствовании судов (10,6%), несоответствие корпуса и надстройки судна техническим требованиям (10,6%), а также несоответствие главного или вспомогательного рулевого устройства техническим требованиям (6,4%).

Кроме того, Портконтроль временно задерживал суда в связи с нарушением численности минимального состава экипажа, несоответствием индивидуальных спасательных средств, спасательных шлюпок, плотов, других коллективных спасательных средств и устройств их спуска техническим требованиям, несоответствием систем пожаробнаружения и пожаротушения техническим требованиям.

«Временному задержанию подверглись суда многих компаний, но серьезную озабоченность и беспокойство вызывает техническое состояние и подготовленность экипажей к плаванию в Азово-Донском бассейне танкерного флота компаний ООО «Бункер Трейд», ООО «ОйлМаринГрупп», ООО «Самара Шиппинг», ЗАО «СК Башволготанкер», особенно это касается судов типа «Волго-нефть», — рассказал капитан Азово-Донского бассейна ВВП.

По его словам, имели место и временные задержания судов компаний, зарегистрированных в Ростове-на-Дону и Ростовской области: ООО «Спецмонтажстрой», ООО «Гермес», ООО «Ространссервис», ООО «Флотсервис» и других. «Повышенного внимания надзорных и контролирующих органов требуют организации службы и техническое состояние судов компании «ФаросТрансФлот», — добавил Александр Тараненко.

По словам собеседника «Водного транспорта», Государственный портовый контроль Азово-Донского бассейна ВВП обеспечен необходимым транспортом и техническими средствами для оперативной работы. В частности, служба ГПК Азово-Донского бассейна укомплектована двумя легковыми автомобилями, двумя катерами с дислокацией в Ростове-на-Дону и Старочеркасске, в Константиновске и Усть-Донецке, а также модернизированной бранвахтой.

«Инспекторский состав полностью снабжен необходимой для оперативной работы оргтехникой, средствами мобильной связи, каждая инспекторская смена обеспечена фотокамерой. Это позволяет фиксировать и вносить в информационную систему результаты проверок в сроки, установленные нормативными актами, а в некоторых случаях делать это прямо на инспектируемом судне», — подчеркнул Александр Тараненко.



УСК прибавила зерна

ООО «Универсальная стивидорная компания» (УСК, входит в Азово-Донское пароходство) по итогам 2013 года в пять раз увеличила перевалку зерна на рейде порта Кавказ. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор УСК Тимофей Лещенко.

Объем перевалки зерна УСК на рейде порта Кавказ составил 250 тыс. тонн, что в пять раз превышает аналогичный показатель 2012 года. Кроме того, на рейде было перевалено 280 тыс. тонн серы. Общий объем перевалки составил 530 тыс. тонн грузов.

«Универсальная стивидорная компания завершила рейдовые перевалки 26 ноября 2013 года», — сообщил Тимофей Лещенко. Последним в навигацию-2013 на рейд порта Кавказ пришло судно смешанного «река-море» плавания «Ахмат Кадыров». Завершающей была погрузка гранулированной серы в объеме

34 тыс. 950 тонн на морское судно AK Phoenix, которое отправилось в Тунис.

В межнавигационный период предстоит текущий ремонт плавкрана «Тузла», задействованного на рейдовом перевалочном комплексе, и замена электрооборудования на нем. Это, по словам гендиректора УСК, позволит увеличить объем перевалки грузов на 10%. Буксир «Вектор», работающий на рейде, также пройдет текущий ремонт.

Напомним, Универсальная стивидорная компания открыла рейдовую перевалку в 2013 году 6 мая. Азово-Донское пароходство занимается перевалкой грузов на рейде порта Кавказ с апреля 2012 года.



Логистические схемы с использованием рейдовой перевалки в порту Кавказ имеют ценовое преимущество в конкуренции с маршрутами через глубоководные порты Украины. Осадки на рейде позволяют заходить судам такого же класса, что и в украинские порты. Однако размер железнодорожного тарифа до портов Украины и стоимость одного судозахода в эти порты делают рейдовую перевалку более привлекательной для клиентов.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СУБМАРИНА «РОСТОВ-НА-ДОНУ» ГОТОВИТСЯ К СПУСКУ

Подводная лодка «Ростов-на-Дону» будет спущена на воду в мае 2014 года. Об этом сообщила пресс-служба мэрии Ростова-на-Дону.

В Санкт-Петербурге завершаются работы по строительству неатомной подводной лодки, которой по решению командования ВМФ России присвоено наименование «Ростов-на-Дону».

Подводная лодка «Ростов-на-Дону» проекта 636 «Варшавянка» относится к третьему поколению дизель-электрических подводных лодок, которые отличаются бесшумностью хода, наличием мощного ракетно-торпедного вооружения, современных систем навигации и связи. Предельная глубина погружения составляет 300 м, автономность плавания — 45 суток.

Планируется, что после постройки и ходовых испытаний субмарина войдет в состав Черноморского флота России. Экипаж подводной лодки, в который предполагается набирать и военнослужащих из жителей Ростовской области, составляет 52 человека.

Отметим, что выбор названия субмарины обусловлен особыми заслугами Ростовской области в шефской помощи кораблям и соединениям Черноморского флота.

Добавим, что торжественная церемония закладки субмарины состоялась 21 ноября 2011 года на Адмиралтейских верфях.

ПО СТАТИСТИКЕ

Объем грузоперевозок транспортными организациями Ростовской области снизился на 6,2% по итогам 11 месяцев 2013 года. Такие данные приведены в официальном сообщении Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Ростовской области (Ростовстата).

Транспортные компании за период январь-ноябрь 2013 года перевезли 38 млн 289 тыс. тонн различных грузов, что на 6,2% ниже соответствующего показателя за 11 месяцев 2012 года.

Снижение объемов перевозок отмечено на железнодорожном (22 млн 307 тыс. тонн грузов; -8,2%) и внутреннем водном транспорте (7 млн тонн; -14,3%). Напротив, возросли перевозки автомобильным (7 млн 533 тыс. тонн; +0,8%), воздушным (2 тыс. тонн; +56%) и морским транспортом (1 млн 400 тыс. тонн грузов; +66,7%).

Пассажирские перевозки снизились только на автомобильном транспорте (302 млн 650 тыс. человек; -9,3%). Железнодорожным транспортом за отчетный период текущего года было перевезено 17 млн 821 тыс. пассажиров, что на 10,7% выше аналогичного показателя 2012 года. Внутренним водным транспортом по итогам 11 месяцев 2013 года перевезли 477,5 тыс. человек (+8,6%), воздушным — 1 млн 240 тыс. человек (+37,8%).

30 ЛЕТ НА СТРАЖЕ ЗАКОННОСТИ

Волго-Донская транспортная прокуратура отметила 30-летие 13 декабря 2013 года.

На праздновании юбилея ведомства собрались работники и ветераны Волго-Донской транспортной прокуратуры, коллеги из других надзорных ведомств, а также представители организаций водного и воздушного транспорта.

«Сегодня коллектив Волго-Донской транспортной прокуратуры, возглавляемый Денисом Борисовичем Шевыревым, успешно решает сложные и ответственные задачи по обеспечению законности и правопорядка на воздушных и водных объектах южного транспортного региона, добиваясь серьезных результатов в решении поставленных задач, эффективно устраняя нарушения законности. Залогом этого является том числе укрепление кадрового состава», — отметил в своем выступлении южный транспортный прокурор Сергей Дмитриев.

К 30-летию Волго-Донской транспортной прокуратуры был выпущен специальный буклет, который вместил в себя историю организации, воспоминания сотрудников о работе в разные периоды, а также добрые поздравления от коллег.

Добавим, что Волго-Донская транспортная прокуратура создана приказом Генерального прокурора СССР в 1983 году. Организация осуществляет надзор за исполнением законов на водном и воздушном транспорте. В общей сложности зона ответственности Волго-Донской транспортной прокуратуры распространяется на водные пути протяженностью более 250 км от нулевого плавучего знака Таганрогского залива до Николаевского гидроузла на реке Дон.

Таможня дает добро?

Актуальной практикой привлечения к административной ответственности по основаниям, содержащимся в ст. 16.2, 16.19, и 16.22 КоАП РФ, поделился заместитель начальника Южной оперативной таможни Константин Белотелов в рамках 10-го ежегодного морского семинара, организованного юридической фирмой «Эберг, Степанов и партнеры».



«В практике одними из наиболее частых являются нарушения, совершаемые декларантом при таможенном оформлении грузов, прибывающих морским транспортом, связанные с недекларированием и недостоверным декларированием товаров (части 1 и 2 ст. 16.2 КоАП), а также связанные с несоблюдением запретов и ограничений или незаконным освобождением от них (ч. 3 ст. 16.2 КоАП и ст. 16.3 КоАП)», — отметил подполковник таможенной службы Константин Белотелов.

Таможенными органами Южного таможенного управления за 2013 год было выявлено 208 фактов недекларирования товаров юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, 254 факта недостоверного декларирования, 86 фактов заявления недостоверных сведений о товарах, которые могли послужить основанием для неприменения установленных запретов и ограничений.

Обязанность по декларированию распространяется на всех участников ВЭД, обладающих полномочиями в отношении товаров, пере-

мещаемых через таможенную границу Таможенного союза. При этом главой 48 Таможенного кодекса Таможенного союза установлены особенности декларирования транспортных средств в международной перевозке. Транспортные средства международной перевозки подлежат таможенному декларированию без помещения под таможенные процедуры.

Спикер привел несколько случаев привлечения судовладельцев к административной ответственности за неисполнение должным образом обязанностей по декларированию. В частности, речь шла о недекларировании товаров, принятых на борт за рубежом без документов, а также об умышленном недекларировании горюче-смазочных материалов для последующего нелегального использования на территории Таможенного союза.

Некоторые разногласия в различных регионах России вызвало применение ч. 1 ст. 16.2 КоАП. В частности, сообщил заместитель начальника Южной оперативной таможни, вызвала споры квалификация ситуации, когда под видом композитов нефтепродуктов перемещалась сырая нефть, а под видом металлических

полуфабрикатов — металлолом. Согласно сложившейся практике и разъяснениям Федеральной таможенной службы России, подобные факты представляют собой недекларирование, поскольку металлолом или нефть, фактически обнаруженные, не были заявлены таможенному органу. В то же время судебными и отдельными таможенными органами высказывалась и иная точка зрения, согласно которой надлежащей является квалификация такого деяния как недостоверное декларирование, поскольку в описанных случаях товар фактически предъявлен таможенному органу, а недостоверно были заявлены лишь некоторые его свойства, скажем, химический состав нефтепродукта или состояние металлических изделий.

Согласно разъяснениям ФТС России, если происходит изменение товарного кода на уровне первых четырех знаков, это считается другим товаром и, соответственно, квалифицируется как недекларирование. Если товарный код не изменяется на уровне первых четырех знаков, то это считается одним и тем же товаром, в отношении которого заявлены некоторые свойства, которые влияют на его классификацию в пределах одной группы на уровне первых четырех знаков.

Вопрос квалификации подобного деяния важен, прежде всего, для декларанта, поскольку значительно влияет на размер штрафа. Штраф за недекларирование исчисля-

ется в размере от 1/2 до двукратной стоимости предмета недекларирования. А штраф по ч. 2 ст. 16.2 «Недостоверное декларирование» варьируется от половины до двукратного размера суммы неуплаченных таможенных платежей. Поэтому всегда для участников ВЭД страшнее получить квалификацию «Недекларирование».

Нарушения, связанные с несоблюдением декларантом условий таможенных процедур и сроков уплаты таможенных платежей (соответственно статьи 16.19 и 16.22 КоАП РФ), встречаются реже. За 2013 год в Южном федеральном округе выявлено 38 правонарушений, предусмотренных статьей 16.19, и всего 12 правонарушений по статье 16.22 КоАП РФ.

«Соблюдение законодательства декларантом в морском судоходстве имеет для перевозчика большое значение, ибо при наличии у таможенных органов претензий к декларанту в отношении товара может быть принято решение о запрете выпуска или об аресте в рамках административного производства», — подчеркнул Константин Белотелов. — В таких случаях таможенные органы формально не принимают никакого решения относительно морского судна, однако судовые партии товаров экономически нецелесообразно, а часто фактически невозможно выгружать, что вызывает длительные вынужденные простои судов, споры всех участников правоотношений и работу по взысканию убытков».

Новый зерновой терминал на Дону

ООО «Группа Техноком» построит зерновой терминал в Багаевском порту

Проект «Строительство Багаевского речного зернового терминала» инвестирует ООО «Группа Техноком».

Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в Минтрансе Ростовской области со ссылкой на администрацию Багаевского района.

В настоящее время согласовано размещение причала

ного сооружения Багаевского речного зернового терминала в районе 3075-го км левого берега реки Дон.

Строить зерновой терминал будут в несколько этапов. Первый этап предусматривает строительство причала дли-

ной 150 пог. м.

Завершить строительство Багаевского речного зернового терминала планируется в 2017 году.

«Учитывая, что планируется поэтапное строительство, стоимость работ будет уточне-

на после разработки проектной документации», — добавили в региональном Минтрансе.

ООО «Группа Техноком» специализируется на продаже российской и импортной сельскохозяйственной техники и запасных частей к ней, гарантийном обслуживании комбайнов, автотранспортных перевозках негабаритных и тяжеловесных грузов, а также продаже минеральных удобрений хозяйствам юга России.



Первые в море

Эпохальное событие в истории Волго-Донского пароходства произошло 45 лет назад: первый теплоход «река-море» плавания «Ленинская смена» отправился в зарубежный рейс. Корреспондент «Водного транспорта» вместе с капитаном знаменитого судна Анатолием Антоновичем Костенко вспомнил путь первооткрывателей.

Новенький теплоход типа «Сормовский» проекта 1557 — «Ленинская смена» — в 1969 году был спущен на воду. «Первые месяцы три мы работали в каботаже без выхода в заграничье. Это было связано с оформлением необходимых документов. Возили песок из Ростова в Сочи, Туапсе, Новороссийск...» — вспоминает Анатолий Костенко. Наконец документы были готовы, судно загрузилось серным колчеданом в Керчи и отправилось в итальянский порт Маргера (Венеция). В первый заграничный рейс «Ленинскую смену» провожал знаменитый начальник Волго-Донского пароходства Михаил Андреев, чье имя сегодня носит один из теплоходов Азово-Донского пароходства. Событие широко освещалось в прессе.

Сейчас в это сложно поверить, но никто из членов экипажа, за исключением капитана, до этого рейса никогда не был за границей. Анатолий Костенко еще в 1965 году получил диплом капитана дальнего плавания и начал работать на мелководных танкерах Каспийского пароходства в Средиземном море. Потом заступил капитаном на учебное судно «Руслан» Ростовского рыбопромышленного техникума. В 1967 году судно передали в отряд учебных судов Севастопольского объединения Азчерыба МРХ СССР.

Основу экипажа «Ленинской смены» составила команда «Руслана». Вместе с капитаном Костенко на новое судно перешли боцман Кузличенков, стармех Маслов, четвертый механик Нарижный, второй помощник Боженков...

«Руслан» работал в Азовском и Черном море, на судне проходили практику курсанты, ловили рыбу и сдавали на рыбзавод. Опыта выхода за Босфор ни у кого из них не было. Чистые же речники вообще моря не видели, им только предстояло освоить навигацию и изучить условия в новых районах плавания.

Выгрузившись в Венеции, «Ленинская смена» в балласте, без груза, отправилась в итальянский порт Генуя для погрузки оборудования, предназначенного для строящегося Волжского автомобильного завода в Тольятти. Историческое для советского автостроения событие произошло 15 августа 1966 года в Москве, когда глава итальянского автоконцерна Fiat Джанни Аньелли подписал контракт с министром автомобильной промышленности СССР Александром Тарасовым о создании автозавода в городе Тольятти с полным производственным циклом. Fiat осуществлял в том числе и технологическое оснащение нового советского промышленного предприятия.

Погрузка в Генуе шла 10 дней: все оборудование, по точному замечанию капитана «Ленинской смены», «шло с колес», грузовые автомобили подвозили ящики из Турин. «В Генуе загрузили полные трюмы, брали большие ящики с оборудованием. Палуба сверху была загружена полностью. И везде красовались надписи Fiat, — вспоминает капитан Костенко. — И вот мы первые в истории погрузились в Генуе и выгрузились на заводском причале в порту назначения Тольятти».

На обратном пути непростое испытание выпало начинаю-

щим морякам: в Ионическом море теплоход попал в большой шторм. «Судно показало хорошие мореходные качества, экипаж грамотно сработал», — подчеркивает Анатолий Антонович. Естественно, в Тольятти моряков встречали как героев.

Затем «Ленинская смена» загрузилась лесом в Нижнем Новгороде и отправилась в Ростов-на-Дону. Второй заграничный рейс был с металлоломом в итальянский порт Кальяри (Сардиния). Оттуда теплоход вновь в балласте пошел в Геную, где взял часть груза. Догружались в итальянском порту Империя — ящики с оборудованием завозили в два порта, чтобы максимально ускорить погрузку.

«Ленинская смена» три года перевозила оборудование для автозавода в Тольятти. Вклад экипажа теплохода в создание производственного цикла ВАЗа Костенко иллюстрирует простым примером: «На автозаводе в Тольятти были установлены четыре поточные линии сборки кузовов. На каждой линии стоял 108-тонный пресс — основа конвейерной линии. Из этих четырех 108-тонных прессов три доставила «Ленинская смена».

Труд донских моряков был по достоинству оценен руководством Волжского автомобильного завода. Так, капитан Костенко после нескольких рейсов одним из первых в СССР получил только что сошедший с конвейера итальянский «Фиат-124» отечественной сборки.

Работа в Европе давала и другие привилегии: большинство советских граждан жили за «железным занавесом» и мечтали не смели о заграничных поездках,

а морякам «Ленинской смены» была предоставлена такая уникальная возможность. «В первый же рейс экипаж побывал на кладбище Кампосанто, где похоронен участник итальянского движения Сопротивления в годы Второй мировой войны, Герой Советского Союза Федор Полетаев», — отмечает Анатолий Костенко. Конечно, морякам показали и автомобильный завод Турин. За годы работы экипаж увидел достопримечательности Италии, Испании, Франции и Греции.

«Однажды мы перевозили из Генуи оборудование советского ансамбля «Березка». Благодарные артисты пригласили нас в театр в Генуе. Пробыться на их выступление было невозможно, на советское консульство в Генуе выделяли всего три билета, что уж там говорить... А мы сидели в оркестровой яме!» — с улыбкой вспоминает Анатолий Антонович.

Судьба первопроходцев была уготована «Ленинской смене». «Нам посчастливилось открывать все новые линии: Средиземноморские порты — Иран, Иран — Балтика, Балтика — Иран», — с гордостью говорит капитан Костенко.

Окончив перевозку оборудования для Тольятти, судно открыло средиземноморско-иранскую линию. Генеральные грузы из Савонны, Генуи, Марселя, Барселонны, Таррагона доставляли в Иран. Позднее ходили из Балтики на Каспий: генгрузы брали в Антверпене (Бельгия), Орхусе (Дания), Шецине (Польша), Гамбурге (Германия) и по внутренним водным путям доставляли в Иран, а из Ирана возили хлопок в Европу. После закрытия речной навигации работали в Средиземном море.

В дальних плаваниях бывало всякое. Например, команда советского теплохода стала невольным свидетелем и арабо-израильского конфликта. Судно пришло из Мариуполя в Александрию (Египет) с грузом металлолома. «Выгрузка шла примерно месяц, а в это время летали израильские самолеты и бомбили порт, — вспоминает капитан «Ленинской смены». — Мы мостик и палубу закрывали

Государственным флагом СССР, чтобы теплоход не обстреливали. А в порту, совсем рядом, стояли и строчили пулеметы... А потом к нашему судну под борт пристроились и советские катера, так же, как и мы, опасавшиеся обстрела».

Самым главным достижением Анатолий Костенко считает, что теплоход под его началом стал настоящей кузницей кадров заграничья для Волго-Донского пароходства: они набирались опыта на судне, а потом шли на повышение на новые суда пароходства. Так, первый старпом Вячеслав Семенович Воронков после рейса на «Ленинской смене» ушел уже капитаном на второе судно «река-море» плавания ВДРП «Великий почин».

Организация службы на судах заграничья пароходства тоже шла по опыту «Ленинской смены». Работа в море за границей требовала принципиально иного подхода, нежели на реке. Не всегда даже управление пароходства оказывалось к этому готово. Сегодня трудно поверить, что в 1969 году не были введены таймшиты, и целесообразность этих документов для судов пароходства вызвала сомнения. «Ленинская смена» внедрила устав Министерства морского флота СССР для судов Волго-Донского пароходства.

Анатолий Костенко сегодня на пенсии, но знаменитый капитан остается врен водной стихии: сегодня он ходит под парусом на любимой яхте. А флотское дело продолжает его сын — Анатолий Анатольевич Костенко. Он трудится старпомом на крупнотоннажном танкере по следующему контракту уже должен работать капитаном!

Жизнь не стоит на месте: больше нет сверхдержавы Советского Союза, реорганизовано Волго-Донское пароходство, да и «Ленинская смена» давно списана. Но славное дело, начатое 45 лет назад, живо. Суда правопреемника ВДРП — Азово-Донского пароходства — ходят на Балтику, в Европу и на Каспий, постепенно обновляется флот, модернизируется радионавигационное оборудование, осваиваются новые районы плавания...



«Вайгач» и «Дудинка» расчистили порт

В портах России начались ледовые проводки судов.

По данным Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), ледовые проводки судов и дежурство ледоколов начались во всех морских бассейнах страны.

Так, в Арктическом бассейне на Белом море в работе находятся 4 ледокола, два из которых — л/к «Капитан Евдокимов» и л/к «Капитан Чадаев» осуществляют порту ледокольные проводки в порту Архангельск.

Морской порт Дудинка по итогам 2013 года обеспечил перевалку более 900 тыс. тонн различных грузов. В период зимней навигации порт продолжает работу. Атомный ледокол «Вайгач» выполняет обновление ледового канала в Енисейском заливе и на реке Енисей до порта Дудинка. В порту Дудинка ледокольные операции осуществляет ледокол «Дудинка» (судовладелец ОАО «Норильский никель»).

На Финском заливе в первой декаде января 2014 года лед еще не установился.

Вместе с тем здесь находятся в готовности 14 ледоколов ФГУП «Росморпорт».

В Азовском море ледокольную проводку в 2014 году осуществляют 4 ледокола. В том числе проводку судов в порты Таганрог, Ростов-на-Дону и Азов выполняют ледоколы «Капитан Демидов», «Капитан Чудинов», «Капитан Мошкин», в порт Ейск — л/к «Капитан Крутов».

В Каспийском море ледокольную проводку осуществляют 3 ледокола («Капитан Мецайк», «Капитан Букаев», «Капитан Чечкин»). В начале января 2014 года ледоколы «Капитан Чечкин» и «Капитан Букаев» выполняли проводки судов на Волго-Каспийском морском судоходном канале.

В Дальневосточном бассейне пока задействован только ледокол «Магадан» в бухте Нагаево. В Татарском проливе, в порту Ванино и Де-Кастри ледовая обстановка в начале 2014 года благоприятная, суда следуют самостоятельно.



Порт Дудинка, фото: А. Чиженок

Объявлен конкурс на два атомохода

ФГУП «Атомфлот» объявил конкурс на строительство двух серийных атомных ледоколов. Начальная (максимальная) цена заказа на строительство двух универсальных атомоходов проекта 22220 определена более чем в 84 млрд 408 млн 829 тыс. руб.

Заместитель руководителя ГК «Росатом» Иван Каменских уточнил, что предполагается строительство 3 атомных ледоколов АК-60 проекта 22220. Головной ледокол данной серии «Арктика» был заложен 5 ноября 2013 года на «Балтийском заводе» (Санкт-Петербург). Судостроители планируют сдать его в эксплуатацию в декабре 2017 года.

Длина серийного ледокола — 173,3 м, ширина — 34 м, осадка по конструктивной ватерлинии — 10,5 м, минимальная рабочая осадка — 8,55 м. Водоизмещение — 33,54

тыс. тонн. Ледокол сможет преодолевать льды толщиной 3 м, а также работать в устьях северных рек. Ледокол будет способен прокладывать канал, достаточный для проводки танкеров дедеитом 100 тыс. тонн. Судно имеет двухреакторную энергетическую установку с основным источником пара от реакторной установки РИТМ-200 мощностью 175 МВт.

Вскрытие конвертов с заявками запланировано на 24 января 2014 года, рассмотрение заявок — 27 января 2014 года, подведение итогов — также на 27 января 2014 года.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ЗАЛОЖИЛИ ДВЕ НЕФТЕНАЛИВНЫЕ БАРЖИ

На верфи ЗАО «Благовещенская ремонтная база флота» (Благовещенск, Башкирия) 17 декабря 2013 года были заложены две новые нефтеналивные баржи. Как сообщает пресс-служба госкомитета Башкирии по транспорту и дорожному хозяйству, суда получат имена «Ника» и «Аполлинария».

Несамоходные баржи предназначены для перевозки нефтепродуктов с температурой вспышки выше 60 градусов по Цельсию в районах смешанного плавания «река-море» класса М. На судах предусмотрен жесткий сцеп с буксиром на высоту волны 3 метра. Суда удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути.

Основные технические характеристики: длина габаритная — 108 м, ширина — 16,8 м, высота — 4,75 м. Общая вместимость — 12 танков насчитывают 5836 куб. м.

МССЗ ЗАЛОЖИЛ ВТОРОЕ В СЕРИИ ПАССАЖИРСКОЕ СУДНО ПРОЕКТА 23020 «АСТРАХАНЕЦ»



На «Московском судостроительном и судоремонтном заводе» 19 декабря 2013 года заложен киль второго пассажирского судна проекта 23020 «Астраханец» для Астраханской области. Об этом сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Серия из трех пассажирских судов будет построена на МССЗ для перевозки пассажиров на городских и пригородных линиях Астраханской области.

Основные характеристики судна: класс РРР — Р 1,2; длина — 32,2 м; ширина — 6,2 м; осадка — 0,76 м; скорость — 15–25 км/ч; дальность плавания — 500 км; автономность — 12 ч; экипаж/пассажиры — 2 чел./129 чел.

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (входит в ОАО «Объединенная судостроительная корпорация») — одно из старейших в России судостроительных предприятий. С момента основания в 1936 году здесь было построено свыше 1800 судов. ОАО «МССЗ» является самым крупным в России производителем речных пассажирских судов, катеров, а также моторных яхт класса люксы длиной от 25 до 50 м. С 2010 года на предприятии началось строительство пассажирских теплоходов нового поколения для туристических и экскурсионных перевозок. 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 военно-морского флота.

ЗАВЕРШЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ НЕСАМОХОДНОЙ БАРЖИ-ПЛОЩАДКИ ПО ЗАКАЗУ ЕРП

На Красноярской судостроительной верфи завершено строительство пятой несамоходной баржи-площадки «БП-3005» проекта 1960, имеющей максимальную грузоподъемность в 3000 тонн. Об этом сообщает пресс-служба ОАО «Енисейское речное пароходство». Судно построено по заказу ОАО «Енисейское речное пароходство» и предназначено для перевозки грузов открытого хранения (лес, уголь, минерально-строительные материалы), а также автотехники, оборудования, контейнеров. Первое судно этого проекта было построено в 2011 году.

«Строительство нового флота сегодня приоритетная задача пароходства. Именно несамоходные баржи подвержены максимальному износу в условиях тяжелой судоходной обстановки и маловодности на наших сибирских реках», — отметил генеральный директор ОАО «ЕРП» Александр Иванов.

На строительстве барж данного типа работают более 60 человек берегового состава предприятия, стоимость судна составляет порядка 60 млн руб.

Баржа-площадка будет спущена на воду весной 2014 года после прохождения всех гидрологических испытаний. В настоящее время специалисты Красноярской судостроительной верфи приступили к строительству новой трехтысячетонной баржи, которая станет 28-й в общей Программе обновления флота пароходства. «Енисейское речное пароходство» как государственное предприятие было создано в 1931 году на базе «Западно-Сибирского пароходства», как акционерная компания — в 1994 году. ЕРП является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. Флот пароходства составляет около 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн. ЕРП располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании. Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ОАО «ГМК «Норильский никель». Объем перевозок ЕРП в 2012 году составил 3 млн 401 тыс. тонн.

В ПОРТУ КАВКАЗ ПРЕДСТАВЛЕН АВТОМОБИЛЬНО-ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОМ ПРОЕКТА CNF12 «НИКОЛАЙ АКСЕНЕНКО»



В порту Кавказ 15 декабря 2013 года состоялась торжественная презентация нового автомобильно-пассажирского паромы проекта CNF12 «Николай Аксененко» (судовладелец — судоходная компания «Аншип»). Как сообщает пресс-служба Морского Инженерного Бюро, являющегося проектантом серии, судно сможет обеспечить безопасную и комфортную перевозку 261 пассажира и 43 автомобилей на переправе Кавказ — Крым. Это первый российский автомобильно-пассажирский паром, который будет работать на линии Кав-

каз — Крым. В настоящее время работу переправы обеспечивают паромы «Ейск» 1987 года постройки и «Керченский-2» 1977 года постройки, принадлежащие украинской государственной судоходной компании «Керченская паромная переправа». Судно построено на заводе «Южный Севастополь», предназначено для перевозки пассажиров и накатным способом колесной техники с кормовой и носовой схемой грузообработки. Класс судна — М-СП 3,5 (Лед 30) Российского Речного Регистра. Паром перевозит до 261 пассажира, 43 легковых автомобиля или 4 грузовых.

Основные характеристики: длина габаритная — 67,75 м, длина между перпендикулярами — 63,15 м, ширина габаритная — 12,0 м, ширина расчетная — 11,60 м, высота борта — 3,60 м. Головное судно проекта CNF12 «Николай Аксененко» спущено на воду 30 июля 2013 года, сдано в эксплуатацию 31 октября 2013 года.

РС разработал концепцию классификации яхт

Российский морской регистр судоходства (РС) разработал и планирует применять новую концепцию при классификации прогулочных судов (судов, используемых для отдыха на воде с количеством людей на борту не более 18, из которых не более 12 являются пассажирами), в сообществе судовладельцев именуемых яхтами. Об этом «Водному транспорту» рассказали в Минтрансе России.

Согласно концепции при приеме в класс РС прогулочного судна (вне зависимости от его размерений), имеющего класс общества — члена Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), освидетельствования выполняются в соответствии с процедурой смены класса судов, имеющих класс общества — члена МАКО.

При приеме в класс прогулочного судна (вне зависимости от его размерений), построенного без технического наблюдения общества — члена МАКО, при наличии на борту документов, выданных компетентной организацией, и/или инструкций (деклараций) изготовителя прогулочного судна.

Допускается производить освидетельствование прогулочных судов на предмет годного технического состояния корпуса, механизмов, оборудования и снабжения, основываясь на критериях, изложенных в соответствующих задекларированных стандартах и кодексах.

Таковыми документами могут быть:

- Документ о соответствии яхты EU Directive on Recreational Craft, 94/25/EC от 16 июня 1998, дополненной Commissions Directive 2003/44/EC;

- Документ о соответствии яхты IMMARBE'S Codes of Standards for Yachts, in commercial or private use (The Small Yacht Code / The Large

Yacht Code / The Super Yacht Code);

- Документ о соответствии яхты Commercial yacht code (Merchant shipping directorate of Malta);

- Документ о соответствии яхты LY3 Code (The Large Commercial Yacht Code), разработанный United Kingdom Maritime and Coastguard Agency (UK MCA).

Первым примером применения данной концепции станет сотрудничество с компанией Laky Verf, которая с 2005 года осуществляет постройку яхт проекта 23M06 (суда строятся на соответствие EU Directive on Recreational Craft, 94/25/EC). Освидетельствования прогулочных судов на предмет годного технического состояния корпуса, механизмов, оборудования и снабжения будут выполняться силами Балтийского филиала РС, основываясь на критериях, изложенных в указанной директиве. При положительных результатах освидетельствования на прогулочные суда будут выдаваться классификационные Свидетельства РС.

Новая концепция позволит судовладельцам ускорить прохождение процедуры регистрации яхт, а Регистру принимать в класс яхты (прогулочные суда), построенные не только в России, но и за рубежом, что в дальнейшем приведет к увеличению количества яхт в классе РС.



Информационно-аналитическое и справочное издание «Портовый сервис. Бункерный рынок»

Издается медиа-группой «ПортНьюс» с 2005 года.



Получи
скидку
15%
на рекламу

Готовится к выпуску годовой номер журнала!

Предъявите этот купон до 10 февраля 2014 года
и получите скидку 15% на рекламу
в текущем номере журнала.

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

Форум дноуглубительных компаний

12 февраля 2014 ОТЕЛЬ «АРАРАТ ПАРК ХАЯТТ», МОСКВА

Организатор:



Партнеры:



Генеральный спонсор:



При содействии:



Спонсоры:



Аудитория:

Минтранс РФ, Минприроды РФ, ФГУП «Росморпорт», дноуглубительные компании, проектанты, стивидорные компании, судостроительные компании, Росморречфлот, ФГУ «Речводпуть», администрации портов, АСОП

Цель:

- Ознакомиться с новыми технологиями дноуглубления и намыва территорий
- Получить обзор современной техники для проведения работ на акваториях морских портов
- Обсудить вопросы дноуглубления и берегоукрепления на ВВП России
- Оценить и представить аудитории потребность российских портов в дноуглубительных работах и работах по образованию территорий (в том числе сообщить актуальный статус Стратегии развития морской портовой инфраструктуры)
- Представить информацию об изменениях в законодательстве, в части организации дноуглубительных работ
- Обсудить экологические аспекты дноуглубительных работ и работ по намыву территорий.

Участие в форуме платное. Для оформления участия в конференции направьте заявку по адресу: snitko@portnews.ru

Тел. (812) 570-78-03, Факс (812) 570-78-03
www.portnews.ru

«Вайгач» и «Дудинка» расчистили порт

В портах России начались ледовые проводки судов.

По данным Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), ледовые проводки судов и дежурство ледоколов начались во всех морских бассейнах страны.

Так, в Арктическом бассейне на Белом море в работе находятся 4 ледокола, два из которых — л/к «Капитан Евдокимов» и л/к «Капитан Чадаев» осуществляют порту ледокольные проводки в порту Архангельск.

Морской порт Дудинка по итогам 2013 года обеспечил перевалку более 900 тыс. тонн различных грузов. В период зимней навигации порт продолжает работу. Атомный ледокол «Вайгач» выполняет обновление ледового канала в Енисейском заливе и на реке Енисей до порта Дудинка. В порту Дудинка ледокольные операции осуществляет ледокол «Дудинка» (судовладелец ОАО «Норильский никель»).

На Финском заливе в первой декаде января 2014 года лед еще не установился.

Вместе с тем здесь находятся в готовности 14 ледоколов ФГУП «Росморпорт».

В Азовском море ледокольную проводку в 2014 году осуществляют 4 ледокола. В том числе проводку судов в порты Таганрог, Ростов-на-Дону и Азов выполняют ледоколы «Капитан Демидов», «Капитан Чудинов», «Капитан Мошкин», в порт Ейск — л/к «Капитан Крутов».

В Каспийском море ледокольную проводку осуществляют 3 ледокола («Капитан Мецайк», «Капитан Букаев», «Капитан Чечкин»). В начале января 2014 года ледоколы «Капитан Чечкин» и «Капитан Букаев» выполняли проводки судов на Волго-Каспийском морском судоходном канале.

В Дальневосточном бассейне пока задействован только ледокол «Магадан» в бухте Нагаево. В Татарском проливе, в порту Ванино и Де-Кастри ледовая обстановка в начале 2014 года благоприятная, суда следуют самостоятельно.



Порт Дудинка, фото: А. Чиженок

Объявлен конкурс на два атомохода

ФГУП «Атомфлот» объявил конкурс на строительство двух серийных атомных ледоколов. Начальная (максимальная) цена заказа на строительство двух универсальных атомоходов проекта 22220 определена более чем в 84 млрд 408 млн 829 тыс. руб.

Заместитель руководителя ГК «Росатом» Иван Каменских уточнил, что предполагается строительство 3 атомных ледоколов АК-60 проекта 22220. Головной ледокол данной серии «Арктика» был заложен 5 ноября 2013 года на «Балтийском заводе» (Санкт-Петербург). Судостроители планируют сдать его в эксплуатацию в декабре 2017 года.

Длина серийного ледокола — 173,3 м, ширина — 34 м, осадка по конструктивной ватерлинии — 10,5 м, минимальная рабочая осадка — 8,55 м. Водоизмещение — 33,54

тыс. тонн. Ледокол сможет преодолевать льды толщиной 3 м, а также работать в устьях северных рек. Ледокол будет способен прокладывать канал, достаточный для проводки танкеров дедеитом 100 тыс. тонн. Судно имеет двухреакторную энергетическую установку с основным источником пара от реакторной установки РИТМ-200 мощностью 175 МВт.

Вскрытие конвертов с заявками запланировано на 24 января 2014 года, рассмотрение заявок — 27 января 2014 года, подведение итогов — также на 27 января 2014 года.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ЗАЛОЖИЛИ ДВЕ НЕФТЕНАЛИВНЫЕ БАРЖИ

На верфи ЗАО «Благовещенская ремонтная база флота» (Благовещенск, Башкирия) 17 декабря 2013 года были заложены две новые нефтеналивные баржи. Как сообщает пресс-служба госкомитета Башкирии по транспорту и дорожному хозяйству, суда получат имена «Ника» и «Аполлинария».

Несамоходные баржи предназначены для перевозки нефтепродуктов с температурой вспышки выше 60 градусов по Цельсию в районах смешанного плавания «река-море» класса М. На судах предусмотрен жесткий сцеп с буксиром на высоту волны 3 метра. Суда удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути.

Основные технические характеристики: длина габаритная — 108 м, ширина — 16,8 м, высота — 4,75 м. Общая вместимость — 12 танков насчитывают 5836 куб. м.

МССЗ ЗАЛОЖИЛ ВТОРОЕ В СЕРИИ ПАССАЖИРСКОЕ СУДНО ПРОЕКТА 23020 «АСТРАХАНЕЦ»



На «Московском судостроительном и судоремонтном заводе» 19 декабря 2013 года заложен киль второго пассажирского судна проекта 23020 «Астраханец» для Астраханской области. Об этом сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Серия из трех пассажирских судов будет построена на МССЗ для перевозки пассажиров на городских и пригородных линиях Астраханской области.

Основные характеристики судна: класс РРР — Р 1,2; длина — 32,2 м; ширина — 6,2 м; осадка — 0,76 м; скорость — 15–25 км/ч; дальность плавания — 500 км; автономность — 12 ч; экипаж/пассажиры — 2 чел./129 чел.

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (входит в ОАО «Объединенная судостроительная корпорация») — одно из старейших в России судостроительных предприятий. С момента основания в 1936 году здесь было построено свыше 1800 судов. ОАО «МССЗ» является самым крупным в России производителем речных пассажирских судов, катеров, а также моторных яхт класса люксы длиной от 25 до 50 м. С 2010 года на предприятии началось строительство пассажирских теплоходов нового поколения для туристических и экскурсионных перевозок. 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 военно-морского флота.

ЗАВЕРШЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ НЕСАМОХОДНОЙ БАРЖИ-ПЛОЩАДКИ ПО ЗАКАЗУ ЕРП

На Красноярской судостроительной верфи завершено строительство пятой несамоходной баржи-площадки «БП-3005» проекта 1960, имеющей максимальную грузоподъемность в 3000 тонн. Об этом сообщает пресс-служба ОАО «Енисейское речное пароходство». Судно построено по заказу ОАО «Енисейское речное пароходство» и предназначено для перевозки грузов открытого хранения (лес, уголь, минерально-строительные материалы), а также автотехники, оборудования, контейнеров. Первое судно этого проекта было построено в 2011 году.

«Строительство нового флота сегодня приоритетная задача пароходства. Именно несамоходные баржи подвержены максимальному износу в условиях тяжелой судоходной обстановки и маловодности на наших сибирских реках», — отметил генеральный директор ОАО «ЕРП» Александр Иванов.

На строительстве барж данного типа работают более 60 человек берегового состава предприятия, стоимость судна составляет порядка 60 млн руб.

Баржа-площадка будет спущена на воду весной 2014 года после прохождения всех гидрологических испытаний. В настоящее время специалисты Красноярской судостроительной верфи приступили к строительству новой трехтысячетонной баржи, которая станет 28-й в общей Программе обновления флота пароходства. «Енисейское речное пароходство» как государственное предприятие было создано в 1931 году на базе «Западно-Сибирского пароходства», как акционерная компания — в 1994 году. ЕРП является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. Флот пароходства составляет около 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн. ЕРП располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании. Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ОАО «ГМК «Норильский никель». Объем перевозок ЕРП в 2012 году составил 3 млн 401 тыс. тонн.

В ПОРТУ КАВКАЗ ПРЕДСТАВЛЕН АВТОМОБИЛЬНО-ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОМ ПРОЕКТА CNF12 «НИКОЛАЙ АКСЕНЕНКО»



В порту Кавказ 15 декабря 2013 года состоялась торжественная презентация нового автомобильно-пассажирского паромы проекта CNF12 «Николай Аксененко» (судовладелец — судоходная компания «Аншип»). Как сообщает пресс-служба Морского Инженерного Бюро, являющегося проектантом серии, судно сможет обеспечить безопасную и комфортную перевозку 261 пассажира и 43 автомобилей на переправе Кавказ — Крым. Это первый российский автомобильно-пассажирский паром, который будет работать на линии Кав-

каз — Крым. В настоящее время работу переправы обеспечивают паромы «Ейск» 1987 года постройки и «Керченский-2» 1977 года постройки, принадлежащие украинской государственной судоходной компании «Керченская паромная переправа». Судно построено на заводе «Южный Севастополь», предназначено для перевозки пассажиров и накатным способом колесной техники с кормовой и носовой схемой грузообработки. Класс судна — М-СП 3,5 (Лед 30) Российского Речного Регистра. Паром перевозит до 261 пассажира, 43 легковых автомобиля или 4 грузовых.

Основные характеристики: длина габаритная — 67,75 м, длина между перпендикулярами — 63,15 м, ширина габаритная — 12,0 м, ширина расчетная — 11,60 м, высота борта — 3,60 м. Головное судно проекта CNF12 «Николай Аксененко» спущено на воду 30 июля 2013 года, сдано в эксплуатацию 31 октября 2013 года.

РС разработал концепцию классификации яхт

Российский морской регистр судоходства (РС) разработал и планирует применять новую концепцию при классификации прогулочных судов (судов, используемых для отдыха на воде с количеством людей на борту не более 18, из которых не более 12 являются пассажирами), в сообществе судовладельцев именуемых яхтами. Об этом «Водному транспорту» рассказали в Минтрансе России.

Согласно концепции при приеме в класс РС прогулочного судна (вне зависимости от его размерений), имеющего класс общества — члена Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), освидетельствования выполняются в соответствии с процедурой смены класса судов, имеющих класс общества — члена МАКО.

При приеме в класс прогулочного судна (вне зависимости от его размерений), построенного без технического наблюдения общества — члена МАКО, при наличии на борту документов, выданных компетентной организацией, и/или инструкций (деклараций) изготовителя прогулочного судна.

Допускается производить освидетельствование прогулочных судов на предмет годного технического состояния корпуса, механизмов, оборудования и снабжения, основываясь на критериях, изложенных в соответствующих задекларированных стандартах и кодексах.

Таковыми документами могут быть:

- Документ о соответствии яхты EU Directive on Recreational Craft, 94/25/EC от 16 июня 1998, дополненной Commissions Directive 2003/44/EC;

- Документ о соответствии яхты IMMARBE'S Codes of Standards for Yachts, in commercial or private use (The Small Yacht Code / The Large

Yacht Code / The Super Yacht Code);

- Документ о соответствии яхты Commercial yacht code (Merchant shipping directorate of Malta);

- Документ о соответствии яхты LY3 Code (The Large Commercial Yacht Code), разработанный United Kingdom Maritime and Coastguard Agency (UK MCA).

Первым примером применения данной концепции станет сотрудничество с компанией Laky Verf, которая с 2005 года осуществляет постройку яхт проекта 23M06 (суда строятся на соответствие EU Directive on Recreational Craft, 94/25/EC). Освидетельствования прогулочных судов на предмет годного технического состояния корпуса, механизмов, оборудования и снабжения будут выполняться силами Балтийского филиала РС, основываясь на критериях, изложенных в указанной директиве. При положительных результатах освидетельствования на прогулочные суда будут выдаваться классификационные Свидетельства РС.

Новая концепция позволит судовладельцам ускорить прохождение процедуры регистрации яхт, а Регистру принимать в класс яхты (прогулочные суда), построенные не только в России, но и за рубежом, что в дальнейшем приведет к увеличению количества яхт в классе РС.



Информационно-аналитическое и справочное издание «Портовый сервис. Бункерный рынок»

Издается медиа-группой «ПортНьюс» с 2005 года.



Получи
скидку
15%
на рекламу

Готовится к выпуску годовой номер журнала!

Предъявите этот купон до 10 февраля 2014 года
и получите скидку 15% на рекламу
в текущем номере журнала.

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

Форум дноуглубительных компаний

12 февраля 2014 ОТЕЛЬ «АРАРАТ ПАРК ХАЯТТ», МОСКВА

Организатор:



Партнеры:



Генеральный спонсор:



При содействии:



Спонсоры:



Аудитория:

Минтранс РФ, Минприроды РФ, ФГУП «Росморпорт», дноуглубительные компании, проектанты, стивидорные компании, судостроительные компании, Росморречфлот, ФГУ «Речводпуть», администрации портов, АСОП

Цель:

- Ознакомиться с новыми технологиями дноуглубления и намыва территорий
- Получить обзор современной техники для проведения работ на акваториях морских портов
- Обсудить вопросы дноуглубления и берегоукрепления на ВВП России
- Оценить и представить аудитории потребность российских портов в дноуглубительных работах и работах по образованию территорий (в том числе сообщить актуальный статус Стратегии развития морской портовой инфраструктуры)
- Представить информацию об изменениях в законодательстве, в части организации дноуглубительных работ
- Обсудить экологические аспекты дноуглубительных работ и работ по намыву территорий.

Участие в форуме платное. Для оформления участия в конференции направьте заявку по адресу: snitko@portnews.ru

Тел. (812) 570-78-03, Факс (812) 570-78-03
www.portnews.ru



Газета «Водный транспорт» (Свидетельство о регистрации СМИ №ФС77-3513) подготовлена отраслевой информационной медиа-группой ООО «ПортНьюс». Адрес редакции: 191119, Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, д. 1. Контакты: +7 (812) 570-78-03, 712-45-16, 712-45-01, mail@portnews.ru, www.rus-shipping.ru. Главный редактор: Надежда Малышева. Выпускающий редактор: Маргарита Малышева. Дизайн и верстка: Сергей Яковлев. Над номером работали: Виталий Чернов, Маргарита Бабкова. Фото: Александра Чеченка, Маргариты Бабковой. Приложение к газете «Водный транспорт» выходит при поддержке СПГУВК. Отпечатано в типографии ООО «БЭЛЛ». Тираж 3000 экземпляров. При перепечатке ссылка на газету «Водный транспорт» обязательна.

