

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием «Ассоциации судоходных компаний». На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Указом Президиума
Верховного Совета
СССР за большой
вклад в развитие
и совершенствование
отрасли в 1982 году
газета «Водный
транспорт» награждена
орденом Трудового
Красного Знамени.



№10 (12931)

Выходит один раз в месяц
15 октября 2013 года

NSYakutia прошел по Севморпути



Балкер группы компаний Совкомфлот NSYakutia 6 октября завершил переход по Северному морскому пути, выйдя на траверз мыса Дежнева. Это уже шестой рейс судов СКФ в рамках программы освоения высокоширотных арктических маршрутов из Атлантики в Тихий океан.

Стр. 2

Московская серия продолжается



Московский судостроительный и судоремонтный завод продолжает работу по контракту, предусматривающему строительство обстановочных судов для Федерального агентства морского и речного транспорта.

Стр. 7



Выявить проблемы, определить пути решения

призвана Стратегия развития ВВТ до 2030 года, представленная в Правительство Российской Федерации

Стратегия развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) до 2030 года представлена в Правительство Российской Федерации. Ожидается, что 17 октября 2013 года документ будет рассмотрен и отечественная речная отрасль получит новые ориентиры развития.

Россия обладает одной из самых протяженных в мире сетей внутренних водных путей (ВВП) — 101,7 тыс. км, и в ряде регионов страны внутренний водный транспорт является жизнеобеспечивающим и безальтернативным. В то же время в целом по стране на долю ВВТ приходится менее 2% от общего объема перевозок грузов. «Внутренний водный транспорт нуждается в восстановлении инфраструктуры водных путей, портов, строительстве новых судов и привлечении грузопотоков», — подчеркнул министр транспорта России Максим Соколов, выступая 8 октября на расширенном заседании Коллегии министерства транспорта. Необходимость принятия нового программного документа — Стратегии развития ВВТ, которая определит приоритеты в области государственной политики, создаст мощный стимул к развитию внутреннего водного транспорта, давно назрела.

Стратегия нацелена на усиление роли внутреннего водного транспорта Российской Федерации в единой транспортной системе страны, на повышение его инвестиционной привлекательности, создание условий для роста конкурентоспособности предприятий отрасли на основе наиболее полной реализации его стратегических преимуществ. Таких, например, как сравнительно низкие инфраструктурные издержки, экологичность, высокий уровень безопасности, низкая себестоимость, высокий уровень энергоэффективности.

Подготовленная Минтрансом Стратегия основана на глубоком анализе отрасли — выявлены системные проблемы, предложены пути их решения. На сегодняшний день завершено широкое общественное обсуждение проекта Стратегии с участием экспертных организаций, предприятий, федеральных органов исполнительной власти. Проект Стратегии получил положительные отзывы на Экспертном сове-

те при правительстве РФ, а также положительное заключение Общественных советов Минтранса России и Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Высказанные в ходе общественных обсуждений замечания учтены разработчиками Стратегии. Наиболее существенные изменения коснулись целей и задач документа. Теперь основная задача сформулирована в проекте Стратегии следующим образом: «Создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы страны».

Кроме того, в числе целей и задач документа отражено сезонное переключение грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ в период пиковых летних нагузов, совпадающих с навигационным периодом на внутренних водных путях. Так, например, на маршрутах, тяготеющих к ВВП, предлагается переключать с автотранспорта

на речной массовые (строительные) грузы.

Важной целью Стратегии является также развитие экспортного и транзитного потенциала Единой глубоководной системы (ЕГС) Европейской части России.

Учитывая замечания, разработчики Стратегии развития ВВТ дополнили документ планом мероприятий, дифференцированным по целям, задачам и этапам реализации (до 2018 года, до 2024 года, до 2030 года). Этот план позволяет уточнить объем финансового обеспечения документа и поэтапно контролировать ход его реализации.

«Реализация масштабных инфраструктурных проектов на внутренних водных путях России (новые шлюзы, гидроузлы, вторые нитки каналов) вполне оправдана с экономической точки зрения. Так как они будут эксплуатироваться не менее ста лет, принося неопределимую пользу для экономики страны, в том числе снижая нагрузку транспорта на экологию, — счи-

тает президент Союза «Национальная палата судоходства» Алексей Клявин. — Устранение инфраструктурных ограничений на внутренних водных путях внесет существенный вклад в скорейшее достижение поставленной в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. цели по формированию единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры».

Согласно проекту Стратегии развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) Российской Федерации на период до 2030 года, объем финансирования крупных инфраструктурных проектов на ВВП России оценивается примерно в 570 млрд руб. К таким проектам относится строительство вторых ниток Волго-Балтийского и Волго-Донского каналов, а также ликвидация других «узких» мест на Единой глубоководной системе (ЕГС) Европейской части Российской Федерации.

NSYakutia прошел по Севморпути



Балкер группы компаний Совкомфлот NSYakutia 6 октября завершил переход по Северному морскому пути, выйдя на траверз мыса Дежнева. Это уже шестой рейс судов СКФ в рамках программы освоения высокоширотных арктических маршрутов из Атлантики в Тихий океан.

«НС Якутия» вышел из порта Мурманск в китайский порт Линшан. Груз судна — 67 тысяч тонн железнорудного концентрата компании «Еврохимтрейдинг». 2294 мили от мыса Желания (архипелаг Новая Земля) в Карском море до мыса Дежнева в Беринговом проливе балкер прошел за 14 суток. Средняя скорость NSYakutia на СМП составила 9 узлов. Таким образом, ожидаемая экономия времени по сравнению

с транзитным переходом по традиционному маршруту через Суэцкий канал — более 18 суток.

Для прохода NSYakutia был использован новый глубоководный маршрут севернее архипелага Новосибирских островов, получивший имя «Маршрут Тихонова» в честь одного из основателей компании капитана дальнего плавания Владимира Ивановича Тихонова. Проводку судна по СМП выполнили

атомные ледоколы Росатомфлота «Ямал», «Таймыр» и «Вайгач». Техническое сопровождение рейса осуществляет ООО «СКФ Новошип Технический Менеджмент» во взаимодействии со специалистами головного офиса ОАО «Совкомфлот» и государственными структурами.

Плавание по СМП проходило при переменчивом ветре, сила которого порой достигала 22 метра в секунду. Волнение на

открытой воде редко превышало 3–4 балла. При минусовых температурах и ветре в 5–6 баллов происходило обрастание судна льдом.

Балкер NSYakutia был подготовлен к плаванию в условиях Арктики: дооборудован аппаратурой для надежной связи в северных широтах, получил дополнительное снабжение. В штат экипажа был включен еще один штурман. Таким образом, в составе экипажа NSYakutia 21 человек, большинство из которых имеет значительный опыт плавания в ледовых условиях. Капитан судна Сергей Васильев имеет опыт зимней навигации на Балтике. По окончании перехода NSYakutia по СМП он сообщил:

— Учитывая специфику перехода по Севморпути и повышенные меры безопасности при совершении рейса, экипаж прошёл особую подготовку и был на 100% готов к плаванию в сложных ледовых условиях. Несмотря на то, что мы уже работали в сложных климатических условиях, арктический рейс оказался совершенно новым опытом — напряженные вахты со снежными зарядами, преодоление тяжелых ледяных полей, многочасовая работа на открытой палубе при минусовых температурах и сильнейшем ветре, постоянная повышенная готовность судовой технической службы. Но все сложности оказались преодолимы, и самый тяжелый участок маршрута был пройден успешно. Считаю, что у Северного морского пути

большие перспективы, и его необходимо осваивать комплексно: с прицелом на будущее, но при этом бережно, делая ставку прежде всего на безопасность мореплавания.

Всего, как ожидается, в навигацию 2013 года СКФ проведет по СМП три судна. Кроме того, получено разрешение на проход еще 4 судов, сообщил руководитель учебно-тренажерного центра ОАО «Совкомфлот» Игорь Панков.

ОАО «Совкомфлот» обладает уникальным опытом эксплуатации флота в Арктике и специализируется на работе в сложных климатических условиях. В 2010 году танкер SCF Baltica стал первым крупнотоннажным судном, прошедшим высокоширотным маршрутом из Атлантического океана в Тихий. Этот рейс доказал возможность и экономическую целесообразность использования Северного морского пути в качестве транспортного коридора для крупнотоннажных судов. Рейс ещё одного судна Совкомфлота — танкера Vladimir Tikhonov — в 2011 году открыл для коммерческого судоходства новый глубоководный высокоширотный маршрут, пролегающий севернее архипелага Новосибирских островов — маршрут Тихонова.

Группа компаний Совкомфлот (СКФ) — крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире судоходных компаний в сфере морской транспортировки углеводородов, а также обслуживания шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и фрахтованный флот, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 160 судов общим дедвейтом свыше 12 млн тонн. Третий судовой имеет высокий ледовый класс. Совкомфлот участвует в обслуживании крупных шельфовых энергетических проектов в России и мире: «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Варандей», Tangguh, Escobar, Peregrino.

ЛОРП начал отправлять рейсы по новому маршруту

Впервые за историю судоходства Якутии в сентябре из Нижнего Бестяха началось отправление грузов. Природные катаклизмы изменили логистическую схему завоза грузов.

Это произошло в связи с мелководьем на верхней Лене, где срыв гарантированных глубин намечался с начала августа, грузовладельцы обратились за помощью в Ленское объединенное речное пароходство. ОАО АК «АЛРОСА» сняла объемы завоза цемента на Ленск с Осетровского направления, переключив перевозки через Нижний Бестях, куда вагоны приходят на железнодорожную станцию, затем цемент грузится на автомашины и доставляется на берег. Плавкраном «Т-169» мешки с цементом перегружаются на баржи и суда ОАО ЛОРП, которые отправляются до Ленска.

Первый теплоход «СОТ-1133» начал погрузку цемента 19 сентября и через 5 дней встал под причалы Ленского речного

порта под выгрузку, доставив первую тысячу тонн цемента. С первых дней на перегрузке с автомашин на суда работал плавучий кран «Т-108», затем его заменили на более производительный «Т-169» Жатайской базы технической эксплуатации флота.

По состоянию на сегодня, 8 октября отгружено на флот для Ленска более 12500 тысяч тонн цемента. На причале ОАО ЛОРП за погрузкой следит представитель грузоотправителя.

«Автомашины загружаются цементом с железнодорожной станции и делают по 35–37 рейсов в день, — рассказывает представитель ОАО АК «АЛРОСА» Валентина Кофанова. — Наша задача — оперативно сработать в новой схеме доставки грузов на Ленск, и мы совместно с речниками решаем

все вопросы на месте, хочется отметить ответственное отношение грузоперевозчика ОАО ЛОРП».

На баржи М-62 и М-68 отгружено около четырех тысяч тонн строительного материала, в данный момент идет погрузка тысячи тонн грузов на «СОТ-1112», которые будут доставлены в ближайшие дни до пункта назначения. Флота хватает, чтобы забрать все предъявленные объемы груза.

Однако навигация подходит к завершению. С 7 октября прекращен прием грузов с Осетрово, официальное извещение о котором было размещено на сайте ОАО ЛОРП.

Таким образом, железнодорожная станция Нижний Бестях и причал ОАО ЛОРП прошли проверку в действии, на следующую навигацию грузоотправителям поэтому маршруту можно будет смело отправлять грузы на Ленск, Олекминск, а также для арктических районов. Первые рейсы с первого причала Нижнего Бестяха уже вошли в историю Ленского судоходства.



ЕРП завершает навигацию в Норильске

Грузовая навигация Енисейского пароходства подходит к завершению. Традиционно последние грузы навигации идут в адрес Заполярного филиала ОАО «ГМК» Норильский никель», который ежегодно дает пароходству гарантированные объемы.

Для Норильского комбината речники ежегодно доставляют соду, кокс, соль, металл, лес, строительные грузы. Впервые в этом году флот пароходства осуществил перевозку кварцита для технологических целей комбината из пункта Пескуновка (Казачинский район Красноярского края) до Дудинки. Объем опытной партии составил 30 тысяч тонн. Отметим, что уже в следующем году эта цифра может возрасти до 250–300 тысяч тонн.

Всего в текущем году для Норильского промышленного района пароходством перевезено 1 млн 900 тыс. тонн грузов — это более 50% всего объема грузов пароходства. Таким образом, «Норильский никель» остается крупнейшим заказчиком для Енисейского пароходства.

В честь 100-летия РС прозвучал выстрел с Петропавловской крепости



В 2013 году Российский морской регистр судоходства (РС) отмечает 100-летний юбилей со дня основания. В честь этого знаменательного события 27 сентября 2013 года прозвучал полуденный выстрел с Нарышкина бастиона Петропавловской крепости в Санкт-Петербурге.

Полуденный выстрел произвел генеральный директор РС Сергей Седов. Российский морской регистр судоходства (РС) — одно из ведущих классификационных обществ мира. Основан в 1913 году. С 1969 года РС является членом Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО). РС признан Европейским Союзом, морскими администрациями 70 государств флага, является ассоциированным членом ИНТЕРТАНКО, ИНТЕРКАРГО и БИМКО. Деятельность РС направлена на повышение стандартов безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, предотвращения загрязнения окружающей среды.

«НЕВА-2013» — река в фокусе

12-я Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА-2013» прошла в Санкт-Петербурге. В ней приняли участие более 700 компаний из 37 стран мира, выставочные экспозиции разместились на площадях более 22 000 кв.м.

Одним из центральных событий прошедшей «НЕВЫ» стала международная конференция «Стратегия развития внутреннего водного транспорта», приуроченная к Российско-голландскому году сотрудничества-2013.

Организаторами конференции выступили Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, VloemDozeNienhuis — консультативная группа по морским делам, г. Роттердам, и Генеральное Консульство Королевства Нидерландов в Санкт-Петербурге.

Делегаты конференции обсудили направления эффективного развития водного транспорта двух стран, обменялись своими взглядами на будущее судоходства и судостроения. На конференции были рассмотрены различные аспекты инновационного развития отрасли: развитие инфраструктуры внутренних водных путей, обновление флота, сотрудничество в области эффективного судостроения, обмен ноу-хау, использование СПГ в качестве топлива для судов и др. Кроме того, в ходе панельных дискуссий российские и голландские специалисты обсудили пути интеграции и сотрудничества в области судоходства и судостроения, состоялся обмен опытом. Участники с российской стороны рассказали о разрабатываемой Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ до 2030 года, о планах по развитию

инфраструктуры ВВП и поддержки отрасли. Президент Национальной палаты судоходства Алексей Клявин в своем выступлении отметил, что, по мнению судовладельцев, поддержание гарантированных габаритов судовых ходов является определяющим фактором. Если у судовладельца не будет уверенности, что в долгосрочной перспективе на ВВП гарантированные глубины будут на достаточном уровне, то и уверенности в том, что новый флот окупится в запланированные сроки тоже не будет.

«Реалии рынка морских и речных перевозок сегодня таковы, что для судоходных компаний считается нормальной работа на уровне «break-even-profit» — безубыточности, когда сумма расходов равна сумме доходов. В таких сложных условиях для сбалансированного развития всего транспортного комплекса страны, и внутреннего водного транспорта в частности, со стороны государства необходима взвешенная и продуманная политика. Поэтому необходимость разработки и принятия Стратегии развития внутреннего водного транспорта давно назрела», — отметил он.

Начало, окончание на стр. 4



«Волжскому пароходству» 170 лет

В Нижнем Новгороде прошли праздничные мероприятия, посвященные 170-летию образования судоходной компании «Волжское пароходство».

В торжестве приняли участие: заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, заместитель руководителя Росморречфлота Юрий Костин, президент Союза «Национальная палата судоходства» Алексей Клявин, руководители Волжского пароходства, ветераны компании, гости праздника.

В рамках празднования юбилея состоялось награждение лучших работников компании: были вручены 25 отраслевых наград — знаки «Почетный работник транспорта России», «Почетный работник речного флота» и грамоты Министра транспорта России. Наградами правительства и законодательного собрания Нижегородской области, благодарственными письмами и почетными грамотами главы города Нижнего Новгорода, грамотами Волжского пароходства и денежными премиями были отмечены работники и ветераны судоходной компании.

За многолетнюю трудовую деятельность по осуществлению грузовых, пассажирских и туристических перевозок, транспортно — экспедиторского обслуживания грузовладельцев и в связи со 170-летием со дня основания, Волжское пароходство награждено Почетной грамотой Нижегородской области.

Главным событием праздничного дня стала церемония открытия скульптурной группы «Труженикам Волги» на набережной реки Волги. Скульптура, установленная перед входом в центральный офис компании «Волжское пароходство» — это молодой речник и капитан, передающий свой опыт и умение новому поколению. Памятник символизирует преемственность поколений речников, работающих на российских реках, отдает дань почтения и уважения династиям волгарей.

Композицию, перерезав ленточку, открыли заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский и председатель совета директоров Волжского пароходства Ришат Багаутдинов.

«Сегодня Волжское пароходство достойно несет флаг крупнейшей судоходной компании,



сто процентного флага речной отрасли. Без преувеличения оно является компанией номер один в сфере речного транспорта», — подчеркнул в приветствии Виктор Олерский.

Специально для юбилея компании была написана песня «Волгарь». Автор и исполнитель — Олег Митяев посвятил ее Волжскому пароходству. Песня «Волгарь» впервые была исполнена на концерте, посвященном 170-летию компании.

Праздничный день завершился торжественным собранием и праздничным концертом для ветеранов, гостей и работников пароходства.

ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. Выполняет грузовые перевозки по рекам и озерам страны. По итогам навигации 2012 года было перевезено 7,3 млн тонн грузов.



ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Грузоперевозки по Волго-Балту в навигацию 2013 превысят 22 млн тонн
В навигацию 2013 года объемом перевезенных по Волго-Балту грузов ожидается на уровне показателей навигации 2012 года.

Об этом «Водному транспорту» сообщил руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Владимир Николаев.

Он напомнил, что в прошлом году в границах Волго-Балта прошло 22,4 млн тонн грузов.

За период с начала навигации по 1 сентября 2013 года в границах Волго-Балта перевезено 13,8 млн тонн различных грузов против 14,4 млн тонн за аналогичный период прошлого года. Основное падение пока наблюдается в перевозках строительных грузов: за отчетный период объем перевозки составил 6,2 млн тонн против 6,8 млн тонн годом ранее.

Теплоход «Нева-Лидер 5» отправился в первый рейс

ОАО «Северо-Западное пароходство» начало эксплуатацию теплохода «Нева-Лидер 5».

18 сентября 2013 года судно отправилось в первый рейс от причала Невского судостроительно-судоремонтного завода (НССЗ) в Шлиссельбурге в порты Западной Европы для погрузки оборудования общим весом 2,6 тыс. тонн, включая три уникальные конструкции габаритами 18х5х5 м. Оборудование предназначено для возведения объектов по добыче нефти и газа на Каспии.

Универсальные сухогрузы проекта RSD 49 дедейтом более 7 тыс. тонн являются одними из самых больших российских сухогрузных судов класса «река-море». Суда предназначены для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов в Каспийском, Средиземном, Черном, Балтийском, Белом и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Всего для Северо-Западного пароходства на НССЗ будет построено 10 таких судов. Строительство ведется в рамках масштабного обновления флота ВВТН, судходного дивизиона международной транспортной группы UCL Holding.

В период с ноября 2012 года по август 2013 года первыми четырьмя судами – «Нева-Лидер 1», «Нева-Лидер 2», «Нева-Лидер 3» и «Нева-Лидер 4» пароходство перевезло свыше 200 тыс. тонн грузов.

ОАО «Северо-Западное пароходство» – крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится 101 грузовое транспортное средство суммарной грузоподъемностью 350 тыс. тонн, включая 85 судов класса «река-море», 6 барж, 7 буксиров и 3 вспомогательных судна. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет 6 млн тонн.

«НЕВА-2013» — река в фокусе



Окончание, начало на стр. 3

Голландская сторона представила презентационные материалы о своем морском и речном транспорте. Сегодня 60% европейского речного флота зарегистрировано под флагом Нидерландов, это примерно 6775 тыс. судов. Доля голландских компаний на мировом рынке дноуглубительных работ и создания искусственных островов составляет порядка 40%. Также

голландская сторона рассказала об имеющемся опыте стимулирования переключения грузопотоков на внутренний водный транспорт. Так, например, для порта Роттердам законодательно установлено, что определенное количество грузов, прибывших в порт с моря, обязательно должно доставляться во внутриконтинентальные районы по внутренним водным путям. Если стивидорная компания не выполняет возложенных на нее обязательств, то возможны штрафные санкции и даже невозможность ее дальнейшей работы в порту Роттердам.

Насыщенный рабочий день завершился приемом на борту фрегата Королевского военноморского флота Нидерландов.

За 22 года своего существо-

вания выставка «НЕВА» стала крупнейшей в России и СНГ и одной из крупнейших в мире гражданских морских выставок.

Помимо традиционных национальных павильонов и групп участников из Германии, Голландии, Дании, Финляндии, Норвегии, Польши, Хорватии, Китая, Франции, на выставке «НЕВА-2013» впервые были организованы национальные павильоны Южной Кореи, Великобритании, экспозиция Союза экспортёров судостроительной продукции яхт Турции.

В ходе работы НЕВА-2013 предварительные заявки на бронирование участия в выставке НЕВА-2015 уже подали такие организации, как: «ОСК», «Совкомфлот», «Транзас», Крыловский государственный научный



центр, КБ «Вымпел», «Нижегородский теплоход», ЛЗС «Пелла», BLRTGRUPP, RigasDizelisDG и другие.

В 2013 году «НЕВА» в последний раз состоится на традиционной площадке в «Ленэкспо».

Начиная с 2015 года, выставка будет проходить в новом конгрессно-выставочном центре «ЭкспоФорум», строительство которого завершится к концу 2013 года.

Университет договорился...

...с VIKING Life-Saving equipment о поставке системы эвакуации с буровых платформ

ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова и датская компания VIKING Life-Saving Equipment в рамках международной выставки по судоходству, судостроению и освоению океана и шельфа «Нева-2013» в Санкт-Петербурге подписали контракт на поставку системы эвакуации с буровых платформ.

Система SkyScare предназначена для использования в чрезвычайных ситуациях на морских объектах нефтегазодобычи в целях экстренной эвакуации экипажей буровых установок. Система особенно эффективна на платформах, эксплуатируемых в ледовых условиях, когда применение шлюпок и плотов не представляется возможным.

Система SkyScare будет установлена в Учебном центре по выживанию на море Морского учебно-тренажерного центра ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова. Контрактом также предусмотрена подготовка инструкторов тренажерного центра в Дании и авторизация российских курсов датской стороной.

Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова планирует ввести новый тренажер в эксплуатацию уже до конца 2013 года. Проект будет осуществляться при поддержке ОАО «Газпром».

... с STC-Group об академическом сотрудничестве

Меморандум о взаимопонимании в области академического сотрудничества между Государственным университетом морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова и STC-Group Holding (Нидерланды) был подписан в рамках перекрестного года России — Голландия.

Подписанное соглашение позволит морским учебным заведениям России и Нидерландов обмениваться опытом в области подготовки кадров. Кроме того, вузы смогут обмениваться специалистами и курсантами с целью прохождения стажировки.



... с РС о совместных усилиях при проведении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ

В рамках 12-й Международной выставки «НЕВА» генеральный директор Российского морского регистра судоходства Сергей Седов и ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников подписали соглашение о сотрудничестве.

Взаимодействие сторон позволит вывести подготовку кадров на качественно новый уровень — с учетом актуальных национальных и международных требований.

Для реализации соглашения предполагается максимально использовать кадровые и технологические ресурсы обеих сторон: высококвалифицированные специалисты РС и ГУМРФ будут участвовать в образовательных программах, проводимых обеими сторонами на учебных и тренажерных базах в Петербурге и региональных филиалах.

Кроме того, РС и ГУМРФ объединят усилия при проведении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

...о создании Учебно-инновационного центра NUPAS-CADMATIC

Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ), ФАУ «Российский морской регистр судоходства» (РС), ООО ПКБ «Петробалт» и голландская компания Numeriek Centrum Groningen (NCG) подписали четырехстороннее соглашение о создании Учебно-инновационного центра NUPAS-CADMATIC.

Учебно-инновационный центр будет функционировать на базе ГУМРФ. Он станет составяющей принципиально новой структуры обучения, призванной решить целый ряд ключевых задач в сфере подготовки молодых специалистов и реализовать проекты, направленные на развитие современных средств автоматизированного проектирования в судостроении и судоремонте.

Центр будет осуществлять обучение 3D-моделированию и разработке рабочих чертежей в системе Nupas-Cadmatic. На примере данной системы студенты дополнят свои знания о процессе проектирования судов и сформируют более полное представление о перспективах их будущей деятельности. Работа центра позволит усилить интеграцию отечественных образовательных

стандартов с мировыми требованиями, наладить сотрудничество с ведущими зарубежными компаниями в области проектирования и постройки судов, и создать условия для творческого роста студентов, желающих реализовать себя в сфере судостроения.

... с Крыловским центром о сотрудничестве

Соглашение о сотрудничестве между ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова и ФГУП «Крыловский государственный научный центр» подписано на выставке «Нева-2013».

Две структуры договорились об интеграции методических, кадровых и технологических ресурсов обеих сторон для организации и проведения совместных научных исследований и подготовки специалистов морского и водного транспорта.

Основным направлением совместной деятельности является проработка операций при освоении морских нефтегазовых месторождений российской Арктики, повышении безопасного функционирования российских портов и безопасного мореплавания по Северному Морскому пути, а также исследование и использование объектов шельфовой нефтегазодобычи.

Перенести поэтапно

«Адмиралтейские верфи» и Балтийский завод в Санкт-Петербурге планируется поэтапно перенести на новые площадки. Об этом в ходе заседания Морской коллегии при правительстве России сообщил президент ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» Владимир Шмаков. По его словам, проект должен быть завершен в 2024 году без ущерба для выполнения имеющихся контрактов.

«Дальнейшие инвестиции в эти старейшие предприятия отрасли уже не дают серьезного эффекта, а текущие проблемы, связанные с их нахождением в черте города, создают дополнительные сложности», — пояснил планы президент ОСК. При этом он не уточнил, куда именно будут переноситься мощности указанных верфей.

Данный план поддержал и присутствовавший на заседании Коллегии председатель президиума Экспертного совета Военно-промышленной комиссии при правительстве России

Михаил Ремизов, который подчеркнул, что вкладывать средства в предприятия, работающие на устаревшей производственной базе, не имеет смысла.

Напомним, бывший владелец Балтийского завода — «Объединенная промышленная корпорация» (ОПК) в свое время уже анонсировало планы по выносу мощностей предприятия, одна-

ко они натолкнулись на противодействие общественности и городских властей. В свою очередь, ОСК ранее заявляла о планах по выносу мощностей «Адмиралтейских верфей» на о. Котлин, однако этот проект также подвергся критике из-за сложностей в его реализации.

ряд контрактов для отечественных и зарубежных заказчиков. В строительстве находятся две серии подводных лодок: проект 636.1 для иностранных ВМС и проект 636.3 для ВМФ России. В постройке также находится спасательное судно «Игорь Белоусов» с глубоководным

НОВЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОСК

Председателем совета директоров ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) избран генеральный директор ФГУП «Крыловский государственный научный центр» Андрей Дутов.

На заседании совета директоров, прошедшем в очном формате и ставшем сотым по счету, был сформирован состав всех трех комитетов совета директоров: комитета по аудиту, комитета по кадрам и вознаграждениям и комитета по стратегическому планированию. Подробности не приводятся.

ОАО «Адмиралтейские верфи» — базовое предприятие судостроительной отрасли, центр неатомного подводного кораблестроения России. Предприятие входит в состав ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». В настоящее время мощности предприятия полностью загружены — на верфи успешно реализуется

аппаратом «Бестер-1» на борту. Численность предприятия составляет 6 500 человек.

Балтийский завод входит в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК), специализируется на строительстве надводных кораблей 1 ранга, судов ледового класса (ледоколов, многофункциональных судов-снабженцев, судов технического

обеспечения работ на шельфе) с атомными и дизель-электрическими силовыми установками, атомных плавучих энергоблоков, плавучих опреснительных комплексов.

Для сохранения трудового коллектива и компетенций в рамках ОСК было создано ООО «Балтийский завод — Судостроение», в которое перешла большая часть работников ОАО «Балтийский завод». Новому юридическому лицу были переданы судостроительные и машиностроительные компетенции стратегического предприятия. Задачами ОАО «Балтийский завод» остаются содержание в порядке имущественного комплекса завода и защита государственных имущественных интересов в судебных процессах.

Портфель заказов ООО «Балтийский завод — Судостроение» сейчас составляет около 60 млрд руб. Крупнейшие из них: атомный ледокол 60 МВт, дизель-электрический ледокол 25 МВт, плавучий энергоблок первой в мире плавучей атомной теплоэлектростанции. Оборот предприятия за 2012 год составил около 9 млрд руб., чистая прибыль — 50 млн руб.

ПЕРВОКУРСНИКИ СТАЛИ КУРСАНТАМИ



В Государственном университете морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С.О. Макарова 11 октября 2013 года состоялась торжественная церемония «посвящения в курсанты» первокурсников университета. Молодых курсантов поздравили с началом обучения заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Озерский, заместитель руководителя Росморречфлота Константин Стасюк, ректор ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Сергей Барышников, ответственный секретарь Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга Татьяна Чекалова, священник Николо-Богоявленского Морского собора отец Виталий и другие представители морских организаций и предприятий.

Курсанты принесли клятву первокурсников на верность морскому флоту и университету. Церемония завершилась выдачей курсантам первых в их жизни морских документов — ученических билетов.

Во время церемонии в небо было выпущено сотни разноцветных шаров, а также прозвучал праздничный салют и фейерверк.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова в 2013 году принял 2 тыс. 200 курсантов и студентов на бюджетные места.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова образован объединением двух высших учебных заведений — Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций и Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова.



«Буран» сдан

ОАО «Завод Нижегородский Теплоход» и ФБУ «Администрация «Беломорканал» подписали акт приема-передачи обстановочного судна проекта BLV02 «Буран». Это второе из двух обстановочных судов проекта BLV02, построенных на ЗНТ в рамках госзаказа.

Заказ на обстановочные суда размещен на ЗНТ Федеральным агентством морского и речного транспорта (Росморречфлот), застройщиком выступило ФКУ «Речводпуть».

Первое обстановочное судно было заложено 15 марта 2012 года и спущено на воду 25 апреля 2013 года, второе судно было заложено 7 августа 2012 года и спущено на воду уже через 10 месяцев — 4 июня 2013 года. В июне текущего года оба судна успешно прошли ходовые и швартовые испытания с подписанием актов технической приемки заказчиками.

Первое судно, «Ладожский»,

было поставлено в Шлиссельбург для дальнейшей работы в составе флота ФБУ «Волго-Балт», второе судно, «Буран», было построено для ФБУ «Беломорканал» (Петрозаводск).

Открытое акционерное общество «Завод Нижегородский Теплоход» основано в 1911 год. Основная специализация — создание судов технического и вспомогательного флота, портовой техники и изделий судового машиностроения. Предприятие имеет опыт успешной реализации проектов полного цикла — от проектирования до постройки и технического сопровождения судов различного назначения



На «Озерной верфи» закончен сезон спусков на воду

ООО «Озерная верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) спустила на воду патрульный катер проекта 14М. Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе судостроительного предприятия, после испытаний судно отправится в Москву, где примет участие в XVII Международной выставке средств обеспечения безопасности «Интерполитех-2013».

«Сегодняшней церемонией мы закрываем серию спусков в этом сезоне. Впереди у нас много планов, много проектов», — сообщил генеральный директор ООО «Озерная верфь» Константин Бурьянов.

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

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



Сергей Барышников: «Наша задача – ОСТАВИТЬ ВЫПУСКНИКОВ В ОТРАСЛИ»

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) провел первый набор абитуриентов в объединенный вуз. Напомним, что за новой аббревиатурой ГУМРФ скрываются два учебных заведения — Государственная морская академия имени адмирала С. О. Макарова (ГМА) и Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций (СПГУВК), которые объединились в 2012 году в рамках реформы отраслевого образования. О том, как изменения коснулись курсантов и преподавателей, «Водному транспорту» рассказал ректор ГУМРФ Сергей Барышников.

— Сергей Олегович, расскажите, пожалуйста, как прошел набор 2013 года в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова?

— Это наш первый набор в объединенный вуз. При проведении приемной кампании мы взяли за основу те наработки, которые были в СПГУВК. При подаче документов для абитуриентов и их родителей были созданы максимально комфортные условия. Хочу отметить, что из года в год растет интерес к инженерным, техническим специальностям, которые являются нашими профильными специальностями.

Когда к нам приходят абитуриенты, мы прекрасно понимаем, что они подали документы в несколько учебных заведений. Наша задача состоит в том, чтобы подлинники документов они принесли именно в наш вуз. Для этого во время приемной комиссии работают дежурные преподаватели, заведующие кафедрами, даже начальники факультетов, которые разговаривают с абитуриентами, их родителями, показывают им учебную базу.

Считаю, что такой подход коллектива и руководства факультетов к организации работы приемной комиссии сработал положительно. Мы полностью выполнили план по набору, в этом году было заполнено 2 тыс. 200 бюджетных мест. Кроме того, мы набрали достаточное количество студентов и курсантов на внебюджетные места. Вуз принял столько внебюджетников, сколько было у одного СПГУВК раньше. Учитывая, что объединенный вуз стал крупнее, хотелось бы, чтобы внебюджетников стало больше.

Отмечу, что проходной балл ЕГЭ в этом году был на достаточно высоком уровне и составил 63,3 балла.

— Известно, что вуз участвует в подготовке новых учебников. Расскажите, на какой стадии находится данная работа?

— В соответствии с поручением Минтранса РФ мы проводим работу по подготовке новых учебников базовых курсов эксплуатационных специальностей, которые требуют обновления. В издании этих учебников участвуют такие крупные компании отрасли, как Совкомфлот, Газпром, а также ряд других. Сейчас основная часть учебников находится в большой степени готовности, а некоторые учебники уже на

выходе. Хочу отметить большую работу, проделанную при подготовке учебников проректором по учебно-методическому объединению по образованию в области эксплуатации водного транспорта Еленой Лаврентьевой.

— Как отразилось объединение вузов на научной работе?

— В результате объединения наша научная деятельность активизировалась, увеличились объемы финансирования научных работ совместного университета. Сейчас мы работаем над тем, чтобы повысить эффективность работы аспирантуры. Также сейчас идет переформирование диссертационных советов в соответствии с новыми требованиями ВАК.

— Планируете ли вы развивать практику для начальных курсов на учебно-береговой базе?

— Наш вуз обладает учебно-береговой базой «Западный береговой» (Приморск, Санкт-Петербург), которая обеспечивает первое знакомство курсантов с работой в море. Это и шлюпочная практика, и первые опыты ходить под парусом и так далее. Сейчас мы планируем провести реконструкцию этой учебной базы. Кроме того, хотелось бы повысить ее эффективность. Пока она используется два месяца в году и наша задача состоит в усовершенствовании базы таким образом, чтобы она использовалась более длительное время.

— Университет занимает лидирующую позицию в сфере дополнительной подготовки кадров отрасли. Как объединение вузов повлияло на эту часть работы?

— Спецификой нашей отрасли является необходимость регулярной переподготовки кадров и у нас есть мощная тренажерная база и достаточно много программ подготовки и переподготовки, по которым мы успешно работаем.

Отмечу, что ГМА имени адмирала С. О. Макарова обладала очень мощной тренажерной базой. Можно сказать, что тренажерная база СПГУВК присоединилась к мощной базе академии. СПГУВК был знаменит своей лабораторной базой, например, крупнейшим среди учебных заведений опытовым бассейном для



испытания корпусов судов. Очень хорошо, что в результате слияния вузов объединились также и их тренажерные и лабораторные базы. Нас это взаимно обогащает.

— Появились ли первые результаты объединения вузов? Оцените плюсы и минусы.

— Единственным минусом объединения считаю то, что эти процессы являются волнительными для коллектива. Во избежание волнений среди преподавателей мы приняли мораторий на прием совместителей со стороны до тех

пор, пока штатные преподаватели не будут полностью обеспечены работой.

Среди первых результатов объединения вузов мы ожидаем повышения качества образования и укрепления дисциплины. Это главные задачи, которые мы перед собой ставим. Также мы работаем над тем, чтобы наши выпускники оставались работать в отрасли водного транспорта. Считаю, что объединение ресурсов двух вузов позволит нам выполнить задачи, которые перед университетом ставят руководство Росморречфлота и Минтранса РФ.

Заглянуть в историю под парусами

О программе мероприятий для учебного парусного судна ГУМРФ «Мир» на 2014 год рассказывает Сергей Барышников:

— Следующий год, в первую очередь, является годом десятилетия Росморречфлота. Вуз уже сейчас все проводимые мероприятия посвящает этому событию.

Руководством Росморречфлота принято решение о том, что парусник «Мир» во время Олимпийских игр будет стоять в порту Сочи. Также наши курсанты будут выступать в качестве волонтеров Олимпийских игр. Кроме того, сейчас прорабатывается вопрос о том, чтобы парусник находился в Сочи во время Паралимпийских игр. Мы планируем организовать на «Мире» ряд мероприятий, в том числе прием на борту судна олимпийцев и паралимпийцев. Участие курсантов университета и парусника «Мир», безусловно, послужит популяризации морского образования.

Кроме того, в 2014 году отмечается 300-летняя годовщина Гангутской победы российского флота (июль, 1714 год). Это не только первая победа регулярного российского флота, но и мать всех морских побед в дальнейшем. В связи с этим у нас прорабатывается отдельная программа. Так, в Пантелеймоновской церкви в Санкт-Петербурге, которую еще называют Гангутской, построенной в ознаменование побед российского флота при Гангуте и Гренгаме (одержанных в разные годы в один и тот же день — день памяти святого Пантелеймона), для иконостаса церкви будет написана икона святого Владимира. Далее икона будет доставлена на парусник «Мир», на котором ее перевезут в Афон (Греция). В Афоне планируется освятить икону в Пантелеймоновском соборе. Затем планируется пройти с иконой по местам наиболее значимых сражений российского флота, таким как остров Корфу, Синоп, Наварин. Необходимо отметить, что все это будет происходить одновременно с выполнением задания по плавательной практике курсантов.



Отмечу, что, в начале августа 2014 года в Финляндии также будет отмечаться 300 лет со дня Гангутского сражения, и мы планируем участие парусника «Мир» в этом празднике. По нашим данным, на праздник должны прийти по два корабля от каждой страны, которая участвовала в Северной войне (Англия, Финляндия, Швеция, Россия).

Затем парусник с иконой святого Владимира прибудет в Санкт-Петербург, где при участии курсантов нашего университета икона святого Владимира, освященная в Афоне и прошедшая легендарные места боев, будет установлена на иконостас Пантелеймоновской (Гангутской) церкви.

Мы планируем, что во время этого рейса состав курсантов будет меняться. Также на паруснике «Мир» будут проходить плавательскую практику студенты и курсанты других учебных заведений нашей отрасли, в том числе юные учащиеся морских классов и школ юнг.



Прицел на южные порты

Основной задачей для портов Азово-Черноморского бассейна сегодня является переориентация грузопотоков из портов Украины, что невозможно без увеличения портовых мощностей на Юге России.

Об этом говорил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Вовк на выездном заседании Совета Росморречфлота и Общественного совета при федеральном агентстве, прошедшем 4 октября в Ростове-на-Дону.

«По суммарному грузообороту порты Азово-Черноморского бассейна занимают второе место после Балтийского бассейна и составляют треть от грузооборота всех портов Российской Федерации, — сообщил Виктор Вовк. — Пропускная способность портов Азово-Черноморского бассейна составляет 260 млн тонн. Грузооборот бассейна за 2012 год составил 176,7 млн тонн. За восемь месяцев текущего года грузооборот снизился по сравнению с аналогичным периодом 2012 года на 3% и составил 112 млн тонн. По структуре грузооборота по направлениям преобладает экспорт (66%), транзит и импорт составляет 24 и 10% соответственно».

Спикер подчеркнул, что основной задачей сегодня для южных портов России остается переориентация грузопотоков из украинских портов. В силу недостаточности специализированных мощностей и ряда других причин в порты Украины уходит около 4% российских грузов. «Так, через порты Украины за первое полугодие 2013 года перевалено 10,5

млн тонн российских грузов, в том числе объем перевалки сухогрузов составил 7 млн тонн, наливных грузов — 3 млн», — уточнил Вовк.

По его словам, в целях обеспечения прогнозируемого роста грузопотока с 260 до 412 млн тонн через морские порты Азово-Черноморского бассейна в соответствии с проектом стратегии развития морской портовой инфраструктуры предполагается интенсивное развитие портовых мощностей.

«В целом к 2030 году Азово-Черноморский бассейн останется крупным морским бассейном России по объему грузоперевалки, в котором планируется перевалить 32% нефти, 56% руд и концентратов, 88% зерна. Согласно прогнозу по обороту контейнеров Азово-Черноморский бассейн будет уступать Балтийскому и Дальневосточному, но по экспорту углеводородов он сопоставим с Балтийским бассейном», — отметил Виктор Вовк.

Интенсивное развитие портовой инфраструктуры на Юге ведется в рамках подготовки к проведению зимних Олимпийских игр в Сочи. В частности, были модернизированы, построены и введены в эксплуатацию семь морских терминалов в Большом Сочи.

Начало, окончание на стр. 4

Река прибавила грузов

Грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в сентябре вырос на 4% по сравнению с аналогичным показателем сентября 2012 года и составил 2 млн 73 тыс. тонн грузов.

Об этом сообщили на официальном сайте бюджетного учреждения.

Фактический сентябрьский грузооборот оказался ниже прогнозного на 2%. Общий грузооборот за 6 месяцев (апрель-сентябрь) текущего года составил 10 млн 702 тыс. тонн грузов, что на 4% выше показателей за тот же период прошлого года. В номенклатуре обработанных грузов преобладали мазут (31%), вакуумный газойль (18%), сера (11%), дизельное топливо (9%) и удобрения (5%).

Границы деятельности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» включают в себя Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до поселка Аксай (3121-й км), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона: реки Северский Донец (от хутора Красный до устья) и Маныч (от Ново-Манычской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в закрепленных за учреждением границах составляет 691,3 км.

Итог 9 месяцев

Морские порты Ростов-на-Дону и Таганрог в сентябре, как и по итогам 9 месяцев, 2013 года показали отрицательную динамику. Азов, напротив, подрос.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в сентябре текущего года сократился на 10,5% по сравнению с аналогичным показателем сентября 2012 года и составил 2 млн 163 тыс. тонн грузов. Выгрузка снизилась на 29% и составила за отчетный период 2013 года 143 тыс. тонн грузов: 10% выгрузки составляли каботажные и 90% — импортные грузы. Погрузка в порту Ростов уменьшилась на 9%: всего 951 тыс. тонн грузов (5% каботажных и 95% экспортных). Транзитный грузопоток в сентябре 2013 года составил 1 млн 53 тыс. тонн грузов, что на 8% ниже прошлогоднего показателя.

«Уменьшение общего грузооборота морского порта Ростов-на-Дону в сентябре произошло из-за сокращения транзитных перевозок незерновых навалочных грузов, снижения объемов выгрузки генеральных грузов и погрузки металлолома. При этом продолжается рост грузооборота нефти и нефтепродуктов (на 5%) и зерновых навалочных грузов (на 3%)», — рассказали корреспонденту «Водного транспорта» в администрации порта.

По итогам 9 месяцев 2013 года порт Ростов-на-Дону обработал 13 млн 132 тыс. тонн различных грузов, что на 7,5% ниже аналогичного прошлого года показателя. Положительную динамику (+2%) демонстрирует только выгрузка, которая составила 1 млн 386 тыс. тонн. Погрузка снизилась на 8%: всего 6 млн 624 тыс. тонн грузов. Транзит за период январь-сентябрь сократился на 9% и составил 5 млн 121 тыс. тонн.

В номенклатуре экспорта по итогам 9 мес. текущего года преобладали зерновые грузы навалом, нефть и нефтепродукты, уголь и кокс навалом, металлоломом и пищевые грузы наливом. Импорт был представлен генеральными и навалочными незерновыми грузами. Транзит преимущественно состоял из нефти и нефтепродуктов, незерновых навалочных грузов, зерновых навалочных грузов, металла и металлолома, а также генеральных грузов.

Как сообщили в администрации морского порта, грузооборот по выгрузке превзошел показатели предыдущего года за счет увеличения объема импортных навалочных грузов. Уменьшение общего грузооборота Ростова-на-Дону вызвано сокращением транзитных перевозок незерновых навалочных грузов, погрузки металлолома и зерновых грузов навалом. Наблюдается рост грузооборота нефти и нефтепродуктов на 32,5%, угля и кокса навалом — на 4,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В сентябре 2013 года службой капитана морского порта Ростов-на-Дону зарегистрировано 772 прихода и 782 отхода судов против 917 приходов и 919 отходов годом ранее. За период январь-сентябрь текущего

года было зарегистрировано 4414 приходов и 4482 отхода судов, для сравнения за аналогичный период 2012 года — 5123 прихода и 5239 отходов.

Уменьшение судозаходов объясняется увеличением тоннажа судов и снижением транзитного грузооборота, пояснил и.о. капитана морского порта Ростов-на-Дону Александр Богданов.

Морской порт Азов в сентябре 2013 года обработал 1 млн 506 тыс. тонн различных грузов, что на 14% превышает аналогичный прошлогодний показатель. Положительная динамика характерна как для экспорта (+10%, 666 тыс. тонн), так и для транзита (+26%, 803 тыс. тонн). Импорт в сентябре текущего года сократился вдвое (-51%) и составил 38 тыс. тонн грузов.

Общий грузооборот Азова по итогам 9 месяцев 2013 года вырос на 16% и составил 8 млн 895 тыс. тонн грузов. Экспортировано за отчетный период было 3 млн 777 тыс. тонн грузов (+10%), импортировано 457 тыс. тонн (-30%). Транзит за период январь-сентябрь в морском порту Азов вырос на 30% и составил 4 млн 661 тыс. тонн грузов.

В номенклатуре грузов, как и годом ранее, преобладали зерновые, уголь, цемент и нефтепродукты.

Положительную динамику демонстрирует и грузооборот морского порта Азов: в сентябре 2013 года администрация зарегистрировала 595 приходов и 596 отходов судов против 547 приходов и 541 отхода годом ранее.

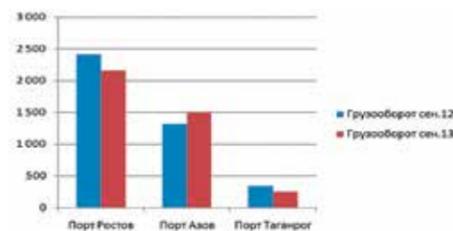
По итогам 9 месяцев текущего года грузооборот Азова также заметно вырос: капитан зарегистрировала 3603 прихода и 3593 отхода судов. За аналогичный период 2012 года было 3156 приходов и 3159 отходов судов.

«Рост грузооборота и грузооборота порта обусловлен увеличением экспорта зерновых и транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — отметил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

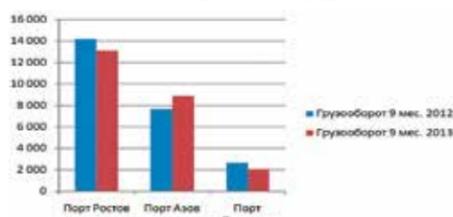
Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в сентябре 2013 года снизился на 26% по сравнению с аналогичным показателем сентября 2012 года и составил 256 тыс. тонн грузов. За отчетный период текущего года администрация порта зарегистрировала 73 прихода и 72 отхода судов против 110 приходов и 106 отходов судов годом ранее.

За 9 месяцев 2013 года морской порт Таганрог обработал 2 млн 50 тыс. тонн различных грузов, что на 23% меньше, чем за период январь-сентябрь 2013 года. Отрицательная динамика характерна и для грузооборота транспортного узла: за 9 месяцев 2013 года было зарегистрировано 667 приходов и 669 отходов судов, за аналогичный период прошлого года — 777 приходов и 779 отходов судов.

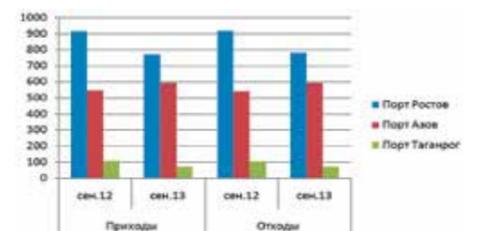
ГРУЗООБОРОТ СЕНТЯБРЬ



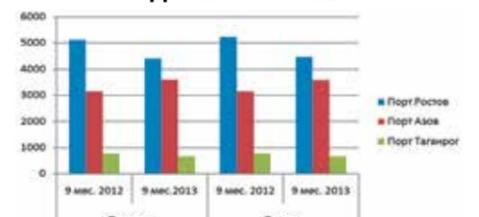
ГРУЗООБОРОТ 9 МЕС.



СУДООБОРОТ СЕНТЯБРЬ



СУДООБОРОТ 9 МЕС.





Прицел на южные порты

Окончание, начало на стр. 3

Самым крупным инвестиционным проектом, реализуемым в настоящее время в Азово-Черноморском бассейне, является сухогрузный район морского порта Тамань: Предполагаемый грузооборот порта составит к 2020 году порядка 93 млн тонн. Кроме того, в морском порту Кавказ предполагается строительство Северо-Восточного грузового района с перспективным грузооборотом до 2 млн тонн. Одновременно планируется увеличение портовых мощностей в Новороссийске, Туапсе и Ростове-на-Дону.

Виктор Вовк подчеркнул, что задача по улучшению конкурентоспособности морских портов не будет достигнута без единства взаимодействия всех видов транспорта, в первую очередь железнодорожной составляющей.

«Эффективное развитие следует за эффективными инвестициями», — подчеркнул Вовк. — В условиях ограниченности бюджетного финансирования такое развитие может быть обеспечено благодаря расширению применения государственно-частного партнерства при реализации проектов увеличения портовых мощностей, а именно увеличения доли внебюджетных источников, привлекаемых на условия софинансирования инфраструктурных проектов».

Вместе с тем, по словам спикера, существует ряд проблем, которые существенно сдерживают инфраструктурное развитие портов, в том числе и Азово-Черноморского бассейна, и ограничивают привлечение частных инвестиций.



«В основном эти проблемы носят законодательный характер и могут быть решены путем анализа, подготовки и внесения изменений в законодательные акты, регулирующие соответствующие отношения. Так, существующие механизмы привлечения инвесторов в развитие портовой инфраструктуры, «Закон об инвестиционных отношениях», «Закон об особых экономических зонах» не работают должным образом. Считаю целесообразным до конца текущего года совместно с общественными объединениями и бизнес-сообществом рассмотреть вопрос и подготовить предложение по снижению законодательных барьеров, ограничивающих приток инвестиций в развитие портовой инфраструктуры», — сообщил Виктор Вовк.

В частности, федеральным законом «О морских портах Российской Федерации» 261-ФЗ определены объекты, которые могут находиться исключительно

в федеральной собственности. Однако государство не всегда имеет возможность обеспечить финансирование данных объектов и текущую потребность бизнеса в соответствующей инфраструктуре, что тормозит развитие инвестиционных проектов, отметил замруководителя Росморречфлота. «В настоящее время Министерством транспорта подготовлены изменения в данный закон, которые предполагают возможность безвозмездной передачи порту объектов портовой инфраструктуры, которые могут находиться исключительно в федеральной собственности», — отметил Вовк.

Говоря о необходимости нахождения дополнительных источников устойчивого финансирования под конкретные транспортные проекты, Вовк предложил более активно использовать средства Фонда национального благосостояния РФ и инвестиционного фонда для направления их на развитие портовой инфраструктуры на приемлемых для инве-

стором условиях. «В настоящее время в соответствии с планом мероприятий, направленных на повышение темпов роста российской экономики, утвержденным председателем Правительства РФ Дмитрием Анатольевичем Медведевым, Минфин России совместно с Минэкономразвития разработывает механизм размещения средств Фонда национального благосостояния для финансового обеспечения реализации инвестиционных проектов», — сообщил спикер.

Еще одним сдерживающим фактором были названы сроки прохождения обязательных экспертиз. Вовк отметил, что сокращение сроков рассмотрения документации в Главгосэкспертизе до двух месяцев самым положительным образом сказалось на инвестиционном климате. «Считаю, что на этом не стоит останавливаться и самым серьезным образом поднять вопрос о сокращении сроков прохождения экологической экспертизы, которая в настоящее время достигает семи месяцев и порой по срокам сопоставима со сроками проектирования объектов», — предложил замруководителя Федерального агентства морского и речного транспорта.

«Успешная реализация планов по развитию портов Азово-Черноморского бассейна позволит полностью удовлетворить перспективные потребности российской экономики в перевалке внешнеторговых грузов на юге страны, уменьшить зависимость от сопредельных стран и реализовать транспортный потенциал Юга России», — подытожил свое выступление Виктор Вовк.

Пассажиры прибыли

ОАО «Кубанское речное пароходство» увеличило пассажирские перевозки на 4,5% в навигацию 2013 года.

Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщила руководитель направления пассажирских перевозок КубРП Людмила Олехова.

Кубанское речное пароходство (входит в Азово-Донское пароходство) в навигацию 2013 года перевезло 24 тыс. 430 человек, что на 4,5% больше аналогичного показателя 2012 года.

«Рост произошел за счет увеличения пассажиропотока в июле (+19,5%) и августе (+31,6%). Для сентября, напротив, был характерен спад интереса к прогулкам на теплоходах (-42%) в связи с обилием дождей и в целом холодной погодой», — рассказала Людмила Олехова.

Закрыло навигацию ОАО «Кубанское речное пароходство» 29 сентября, в День города Краснодара.

В настоящее время пассажирские теплоходы «Дон» и «Кубань» ушли на отстой. В межнавигационный период 2012–2013 гг. «Дон» пройдет средний ремонт. Теплоходу «Кубань» предстоит докование в первом квартале 2014 года в порту Кубанского речного пароходства, а также отделочный ремонт салонов верхней и нижней палуб.

Напомним, ОАО «Кубанское речное пароходство» восстановило пассажирские перевозки по реке Кубань в 2004 году. Компании принадлежат два пассажирских теплохода: «Дон» вместимостью 35 человек и «Кубань» вместимостью 120 человек.

Контейнеров стало больше

Контейнерный грузооборот ООО «Ростовский универсальный порт» (РУП, входит в «Азово-Донское пароходство») вырос на 90% по итогам 8 месяцев 2013 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор РУП Андрей Лещенко.

Контейнерооборот Ростовского универсального порта по итогам 8 месяцев (январь-август) 2013 года составил 6 тыс. 306 TEU, что на 90% превышает аналогичный показатель за тот же период 2012 года.

«Рост обусловлен, прежде всего, привлечением в порт крупных контейнерных линий. Основная точка роста — приход в порт в апреле 2013 года Mediterranean Shipping Company (MSC)», — объяснил Андрей Лещенко.

По словам собеседника «Водного транспорта», РУП намерен и дальше наращивать контейнерный грузооборот. «По итогам 2013 года порт планирует перевалить 10 тыс. TEU», — отметил гендиректор Ростовского универсального порта. — В перспективе, через 2–3 года, у нас стоит задача выйти на объем в 30 тыс. TEU. Мы продолжаем работу по привлечению других крупных линейных операторов и развитию экспортных грузопотоков».

Отметим, что мощность двух

причалов контейнерного терминала РУП оценивается в 50 тыс. TEU. Площадь складских площадок сегодня составляет 2–2,5 га. Для выхода на полную мощность потребуются задействовать порядка 6 га.

Сегодня порт приобретает новую технику для работы с контейнерами. В частности, в этом году с контейнерами начнет работать новый ричстакер, покупка еще одного запланирована на начало 2014 года. Кроме того, намечено приобретение мобильного погрузчика грузоподъемностью 5 тонн и вилочного погрузчика грузоподъемностью 1,5 тонн.

Напомним, ООО «Ростовский универсальный порт» приобрело у ОАО «ТрансКонтейнер» портовый комплекс «Западный порт» в сентябре 2011 года. Контейнерная линия «Ростов—Стамбул» была запущена Азово-Донской логистической компанией (АДЛК, входит в «Азово-Донское пароходство») в апреле 2012 года.

В настоящее время география грузоперевозок контейнеров

значительно расширилась. «Подписанные в этом году контракты позволили выйти на мировой рынок. Если раньше собственная линия АДЛК была ориентирована на стамбульский объем, то сегодня география перевозок — это весь мир», — подчеркнул Лещенко.

Топ-менеджер видит большие перспективы для развития контейнерного сервиса в Ростове-на-Дону. «Во всем мире доля перевозок в контейнерах сухих грузов (пригодных к перевозке

контейнерами) составляет более 60%, и эта цифра продолжает расти. В России эта тенденция пока не так сильно ощутима, но мы видим большие перспективы. Как показывает мировая практика, наиболее рентабельной является именно перевалка грузов в контейнерах. Поэтому в 2013 году порт инвестирует в развитие данного направления: приобретается дополнительная техника, ведется расширение грузовых площадок, что позволит удвоить площадь

хранения, а следовательно, и контейнерооборот в порту», — отметил Андрей Лещенко.

По мнению экспертов, в связи с ограниченными мощностями новороссийских контейнерных терминалов порты Азовского моря выглядят для грузовладельцев очень привлекательно. В настоящее время в Азовском море на территории России работают три контейнерных терминала: в Ростове-на-Дону, Таганроге и Азове.



Намечен ПУТЬ

Губернатор Ростовской области Василий Голубев утвердил план мероприятий по реализации Стратегии развития транспортного комплекса региона. Об этом сообщил официальный портал правительства области.

Василий Голубев утвердил план мероприятий по выполнению первого этапа «Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года».

Основными целями первого этапа — с 2013 по 2015 год — являются развитие государственно-частного партнерства, повышение безопасности дорожного движения, расширение сети автомобильных дорог, подготовка к реализации крупных инфраструктурных проектов.

План мероприятий предусматривает подготовку к строительству аэропортового комплекса «Южный» и к выносу первого грузового района ОАО «Ростовский порт» из центральной части города в портово-промышленную зону «Заречная». Кроме того, будет продолжено строительство транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт». В соответствии с документом аэропорт «Таганрог Южный» пройдет техническое перевооружение, в частности, там будет установлено авиаметеорологическое оборудование.

С 2013 по 2015 годы должна быть проведена реконсервация и восстановление железнодорожного участка «Волгодонская — Морозовск», построена дорога Ростов-на-Дону — Азов в обход населенных пунктов.

Добавим, что всего стратегия предусматривает три этапа реализации. Согласно документу до 2030 года в транспортный комплекс региона будет вложено 780 млрд рублей.

Зерно на рейде

ООО «Универсальная стивидорная компания» (УСК, входит в Азово-Донское пароходство) планирует на 23% увеличить объем перевалки грузов на рейде порта Кавказ. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор УСК Тимофей Лещенко.

ООО «Универсальная стивидорная компания» в 2013 году по заключенным контрактам планирует обработать 800 тыс. тонн грузов, что на 23% превышает аналогичный показатель прошлой навигации. «Номенклатура грузов представлена зерном и серой», — уточнил Лещенко.

По его словам, тенденцией этой навигации стало увеличение доли зерновых грузов, обрабатываемых на рейде. Если в навигацию 2012 года на рейде российского порта Кавказ УСК перевалила 50 тыс. тонн зерна, то в текущем году планируется увеличение объема перевалки в 8 раз, до 400 тыс. тонн.

Рост объемов рейдовой перевалки Тимофей Лещенко объясняет экономической привлекательностью для клиентов: «В пер-

вую очередь это экономически выгодная схема для клиента, так как Азово-Донское пароходство осуществляет полный комплекс услуг на всех этапах транспортировки груза». Кроме того, перевалка в порту Кавказ имеет ценовое преимущество в конкуренции с глубоководными портами Украины.

Напомним, перевалкой грузов на рейде порта Кавказ Азово-Донское пароходство занимается с апреля 2012 года. В этом году перевалка на рейде началась 6 мая.

Дата закрытия рейдовой перевалки будет зависеть от погодных условий и окончания речной навигации. Предполагается, что это будет конец ноября — начало декабря текущего года. В прошлом году УСК закончила навигацию 12 декабря.



Учения на Северском Донце

Специальные учения по локализации и ликвидации условного нефтеразлива прошли в акватории реки Северский Донец. Об этом сообщила пресс-служба Департамента по предупреждению и ликвидации ЧС Ростовской области.



Учения «Организация при- менения сил и средств областной системы РС при локализации и ликвидации аварийного разлива нефтепродуктов на акватории реки Северский Донец» были проведены в районе ОАО «Усть-Донецкий порт» и в прибрежной зоне. Руководил тренировкой замести-

тель директора ДПЧС РО Леонид Гладков.

По замыслу учений, на акватории реки произошла авария: на выходе из судоходного канала в результате столкновения получил пробойну сухогруз «Ямал». Возникла угроза попадания в реку до 150 тонн топлива, есть пострадавшие. Незамедлительно после



получения сигнала о бедствии были приведены в готовность и выдвинуты в район ЧС силы и средства участников тренировки. Спасатели определили, что масляное пятно площадью 50 кв. м движется в сторону береговой линии. При помощи боновых заграждений условное пятно мазута было отсечено от прибрежной полосы

и локализовано, затем нефтеразлив ликвидировали при помощи спецтехники. Забор и анализ воды в зоне бедствия показал, что нефтепродуктов в зоне техногенной аварии не обнаружено.

По словам Леонида Гладкова, вся цепочка устранения аварийного разлива нефтепродуктов была отработана на «отлично».



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

НОВЫЙ МОСТ НА ДОНУ

ОАО «РЖД» инвестирует более 1,3 млрд рублей в строительство нового железнодорожного моста через реку Дон на участке Морозовская — Волгоград Приволжской железной дороги в 2013 году. Об этом сообщила пресс-служба РЖД.

Работы по реализации данного проекта начаты в 2011 году. В настоящее время на строящемся объекте возведено шесть из десяти опор для будущего моста, установлены на устоях и береговых опорах переходные пролетные строения длиной 33,6 м, а также продолжаются работы по отсыпке земляного полотна на линии Лихая — Волгоград. Из 2,6 млн куб. м отсыпано более 1,4 млн. Завершено строительство повышенного пути для доставки сыпучих грузов и металлоконструкций.

До конца текущего года строители планируют возвести еще четыре опоры и закончить работы по сборке двух пролетных строений длиной 77 м каждое. Одновременно со строительством нового объекта идет реконструкция действующего моста, в частности, производится замена панелей на его пролетах. Из 58 панелей заменено 13, в планах до конца года — замена еще трех панелей.

По проекту новый мост будет расположен на 50 м выше старого моста по течению. Его протяженность составит 800 м. Конструкция сооружения позволит пропускать грузовые поезда повышенного веса со скоростью до 90 км/ч, в результате чего на участке Морозовская — Волгоград значительно сократится время в пути как пассажирских, так и грузовых поездов.

Общий объем инвестиций РЖД, направленных на реализацию данного проекта в 2013 году, составляет более 1,3 млрд руб. Сдача в эксплуатацию нового моста запланирована на 2017 год.

РАСЧИСТИТЬ РЕКИ

Расчистка русел рек и берегоукрепительные работы будут продолжены в 2014 году. Об этом сообщил официальный портал Правительства Ростовской области.

В Федеральном агентстве водных ресурсов состоялась очередная защита средств субвенций и субсидий федерального бюджета, выделяемых донскому региону на проведение водохозяйственных мероприятий в 2014 году. Ростовскую область представлял председатель областного комитета по охране окружающей среды и природных ресурсов Андрей Куренков.

В будущем году запланировано осуществить водохозяйственные мероприятия по четырем основным направлениям, в том числе очистить русла рек для предотвращения негативного воздействия вод, установить границы водоохраных зон и прибрежных защитных полос на водных объектах региона, провести капитальный ремонт и реконструкцию ГТС и берегоукрепительные работы.

Мероприятия первых двух направлений будут выполняться за счет субвенций федерального бюджета, на остальные предусмотрено софинансирование из областного и муниципальных бюджетов.

«Правительство Ростовской области давно и результативно работает с Федеральным агентством водных ресурсов по решению проблем оздоровления и восстановления водных объектов. И результат уже заметен: за период с 2008 по 2012 годы отремонтировано 14 ГТС, расчищено свыше 35,4 км русел шести водных объектов», — отметил Андрей Куренков.



НеЖенское дело

Сложная, противоречивая, физически сильная, как настоящий мужчина, и ранимая, как истинная женщина, Александра Сапачева связала свою жизнь с флотом, продолжая дело отца.

На флоте, особенно торговом, женщин всегда мало. Это на пассажирских круизных теплоходах дамы в красивой флотской форме радостно приветствуют туристов. На грузовом судне на первом месте — забота о грузе: нужно максимально оперативно провести погрузку, доставить груз до пункта назначения и разгрузиться. Простой флота должны быть сведены к необходимому минимуму. Работа ответственная, тяжелая, рутинная... И все же многие находят в ней свою прелесть! Так, Александра Сапачева с детства мечтала о флоте и сегодня успешно работает, да не поваром или матросом, а штурманом!

Путь в профессию для Саши был тернист. «Я училась в школе, пошла проситься в РРУ (Ростовское речное училище, ныне — Водный колледж Института водного транспорта им. Седова), чтобы меня взяли на судоводительский факультет. Это было начало 2003 года. Мне сказали: чтобы стать штурманом, вам надо менять пол», — вспоминает Сапачева. Тогда Александра поступила в РРУ на бухгалтерскую специальность, это был чисто женский факультет. Получила бухгалтерское образование, и вдруг в 2007 году начали брать девушек на судоводительский. «Подумала, мне 19 лет, еще не все упущено, последний шанс можно ухватить! Ведь я с детства об этом мечтала», — говорит Саша. И поступила.

В училище Сапачева была единственной девушкой на курсе, приходилось несладко. Курсанты считали, что девушке штурманская профессия не по плечу,

учителя делают несправедливые поправки, подтрунивали и задевали однокурсницу.

Непростой оказалась и первая практика. Команда настороженно отнеслась к Сапачевой, в итоге капитан «спрятал» ее на камбузе, а потом и вовсе списал с теплохода. Не поваром мечтала быть Александра! И она упорно продолжала путь к заветной цели.

«На второй практике я отработала матросом, по-настоящему, в грязи. Я уже все умела. Сначала говорили: «Ну, ты же не будешь в трюм лазить!» А я и в трюм лазила, и рошкала, и окалину отбивала! Вся по уши в грязи вечно: в солидоле, в грунте... Мы ходили на Каспий в Иран и в Египет. Тогда я поняла, что паранджу придумали, чтобы защитить кожу женщины от ветра и солнца. Лицо обветрилось очень сильно, и обгорела страшно — выглядела намного старше. У матросов настоящая физическая работа, но я наравне с остальными трапы тягала... Приехала оттуда квадратная: мышцы такие накачала!» — рассказывает Сапачева.

И наконец случилось заветное повышение: в прошлом году Александра стала третьим штурманом на теплоходе «Дон-1», где работала бок о бок со своим отцом — капитаном Сергеем Ивановичем Сапачевым. «Это произошло случайно, и папа очень расстроился, что меня сажают к нему третьим штурманом, но сделать ничего не мог. Было непросто: с родственниками всегда работать тяжело, а на теплоходе все, даже мелкие, личные конфликты обостряются. Но через полгода он уже захотел и дальше работать со мной», — поясняет Саша.

Навигационным помощником работать нравилось. Единственное неудобство — разорванные сутки, когда необходимо то ночью, то днем стоять вахты. «Матросы слабо представляют себе, что происходит на мостике», — говорит Сапачева. — Им зачастую кажется, что мы здесь ничего не делаем, но это не так. Третьим помощником мне было работать намного сложнее, чем матросом. Хотя женщине трапы тягать тоже не так просто. А тут надо вахты стоять: и ты отвечаешь и за теплоход, и за людей, которые на нем находятся. Это совершенно другой уровень ответственности».

Но в этот раз волею судьбы или кадровой дирекции судоходной компании Сапачевы были разлучены: Александру направили на «Дон-1» и повысили до второго штурмана, а Сергей Иванович работает на «Доне-4».

Второй помощник капитана — это грузовой штурман. Александра работает в новой должности первый контракт, поэтому только осваивает премудрости профессии: «Говорят, что у грузового помощника самая интересная работа. Я пока еще не знаю, обучаюсь. Уровень ответственности очень высок, я отвечаю за груз, слежу за всеми грузовыми операциями. Работать приходится в комбинезоне, потому что груз пылит, одежда быстро пачкается».

К бытовым условиям на судне Саша давно привыкла: «Каюты большие, просторные, в каждой есть санузел, так что нам грех жаловаться, ведь бывают маленькие теплоходы, где один душ на весь экипаж».

Не только работой наполнены будни на «Доне-1». Сапачева



активно занимается спортом: делает упражнения, даже гантели у нее есть. «Нас так вкусно и плотно кормят на судне, что без физических нагрузок высоки шансы растолстеть. Надо заниматься собой, держать организм в тонусе», — объясняет второй штурман. Кроме того, Александра любит читать художественную литературу. В ее каюте полки буквально ломятся от книг. «Да, я читаю. У меня там столько книг! Это я спрощла года не могу еще забрать, когда работала восемь месяцев третьим помощником. Там работа была уже хорошо знакомая, времени для чтения больше было. А потом не смогла книги домой забрать: летела домой самолетом, а там лимит багажа 23 кг, это очень мало. В этом году я взяла с собой только «Архипелаг ГУЛАГ». С новыми обязанностями времени для чтения остается меньше».

Хотя Саша с детства мечтала ходить в плавание, романтических

иллюзий у нее никогда не было: «Тут романтики нет никакой, я всегда это знала. Тут грязь и железяка. Какая ж тут романтика? Но да, это свой отдельный мир, такой закрытый, обособленный. Хотя у меня есть бухгалтерское образование, в офисе работать не смогу. Мне в море проще. Я тут себя человеком чувствую».

Теплоход «Дон-1» работает на фрахтовом рынке с заходом в порты Средиземного, Северного, Балтийского морей и европейского побережья Атлантического океана. В некоторых портах у моряков есть возможность выйти на берег, посмотреть местные достопримечательности и пройтись по магазинам. Сапачева за время работы на флоте побывала уже в 27 странах.

В октябре Саше предстоит спускание на берег: она будет сдавать очередную сессию в Водном колледже. Потом отдохнет и снова в плавание!

Посвящение в морское братство

Посвящение курсантов Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта в ряды морского братства состоялось 21 сентября на площади Карла Маркса.

После торжественного построения курсанты получили напутствие от царя Петра Великого: «Через многие века мои потомки, продолжате-

ли славного дела моего, в предлах донских для поддержания флота и воспитания поколений, пополняющих ряды ононого, учредили классы мореходные, кои

и ныне носят гордое имя колледжа водного транспорта. Сего торжества суть и радость важная для всех нас знаменуется тем, что в онный день молодое поколение, горячая кровь, вливается в ряды братства мореходного. А посему мой указ новому поколению уважать и почитать наставников своих, кои помогают вам будут в постижении хитростей кора-

бельных. Науки же познавать с усердием да настойчивостью, дабы не посрамить традиции великих предков, дабы и через многие века слава колледжа водного транспорта гремела на всю Россию и за ее пределами. Так тому и быть!»

Поздравить будущих моряков, которые только начинают путь в профессию, пришли предста-

вители администрации Пролетарского района, учителя колледжа водного транспорта, родители и друзья курсантов.

Директор учебного заведения Евгений Сороколат пожелал первокурсникам через четыре года в том же составе собраться для получения дипломов об окончании Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта.



Судостроение в цифрах

Увеличить с 10% до 50%

Долю российских предприятий на внутреннем рынке судостроения планируется увеличить с 10% в настоящее время до 50% к 2030 году. Такие данные в ходе 2-го Морского делового форума Германия – Россия в Санкт-Петербурге были приведены начальником отдела технического регулирования и гражданской морской техники Министерства промышленности и торговли России Борисом Кабаковым.

Уровень локализации производства комплектующих для судостроения к данному сроку предполагается увеличить в 10 раз — с 5% до 50%, а долю российского инжиниринга — с 40% до 100%.

Кроме того, долю российских судостроителей на мировом рынке планируется увеличить с 0,5% до 2% по водоизмещению и с 2% до 10% в стоимостном измерении, за счет экспорта высокотехнологичных судов.

По данным Бориса Кабанова, на российских предприятиях контрактно строится 45 гражданских судов на сумму более 200 млрд руб. По его сло-

вам, среди этих судов — 5 танкеров проекта RST-27, 14 морских и речных пассажирских судов на воздушных крыльях, 5 грузопассажирских судов с воздушной каверной, 10 катамаранов на 150 пассажиров, 2 научно-исследовательских судна для Арктики, модернизированный плавучий буровой комплекс «Обский-1», 1 атомный ледокол, 4 дизельных ледокола, плавучий атомный энергоблок, две плавучие буровые платформы CS-50.

При этом общая потребность основных заказчиков до 2030 года составляет более 1200 судов и единиц морской техники.

Сколько нужно новых сухогрузов

Общая потребность в новых сухогрузах «Волго-Дон макс» до 2020 года оценивается в 130–140 единиц. Такие данные приводятся в докладе «Морского инженерного бюро», представленном на 12-й Международной конференции по гражданскому судостроению, морской технике освоения океана и шельфа, судоремонту и производству судового оборудования «НЕВА-2013».

При этом в бюро рекомендуют строить сухогрузные суда с пониженным надводным габаритом проекта RSD44, дедвейтом в реке около 5500 тонн для внутренних и «река-море» перевозок (на замену судам «Волго-Дон» и «Волжский»), которые имеют значительно лучшие технико-экономические показатели в реке; кроме того, имеют возможность прохода под мостами Невы и Ростовским железнодорожным мостом без их разводки, а также до Южного порта

города Москвы. Также рекомендуется строить аналогичные по концепту с танкером проекта RST27 сухогрузные суда с «полными» обводами, которые имеют усиленную речную функцию и увеличенный дедвейт в реке (около 5100 тонн при осадке 3,6 м).

Для прибрежных, морских и «море-река» перевозок, а также транзитных перевозок негабаритных грузов рекомендуется строить сухогрузные суда смешанного плавания проекта RSD49.

Карскому морю — 500 судов

Для освоения месторождений Карского моря потребуются 500 судов обеспечения. Об этом в ходе заседания Морской коллегии при правительстве России заявил вице-президент нефтяной компании Андрей Шишкин.

По его словам, ОАО «Объединенная судостроительная корпорация»

(ОСК) не способно обеспечить такие потребности, поэтому суда придется заказывать, в том

числе за границей. А для того чтобы в будущем этого избежать, «Роснефть» в составе консорциума инвесторов планирует приобрести проект суперверфи в Большом Камне (Приморский край) и часть других активов, входящих в состав Дальнево-

сточного центра судостроения и судоремонта ОСК.

Напомним, по данным Минпромторга России, общая потребность в новых судах со стороны основных российских заказчиков к 2030 году оценивается в 1200 ед.

Московская серия продолжается

Московский судостроительный и судоремонтный завод продолжает работу по контракту, предусматривающему строительство обстановочных судов для Федерального агентства морского и речного транспорта.

В сентябре на предприятии состоялся спуск на воду обстановочного судна проекта 3050 класса РРР «Р 1,2» для ФБУ «Камское ГБУВПиС» (г. Пермь).

Кроме того, завод сдал заказчику построенные ранее одно обстановочное судно для ФГУ «Волго-Балтийское ГБУВПиС» и два судна для ФБУ «Обь-Иртышское ГБУВПиС» (г. Омск). Еще одно



судно принято ФБУ «Беломорско-Онежское ГБУВПиС», местом приписки судна будет являться порт Медвежьегорск.

Две серии из 12 и 27 современных обстановочных судов строятся по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта для предприятий, обслуживающих внутренние водные пути. Обстановочные суда предназначены для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки,

а также для контроля глубин судового хода на всех реках России.

На Московском судостроительном и судоремонтном заводе размещено три четверти от всего объема заказов на строительство обстановочных судов (проектов 3050, 3050.1 и 3052), предусмотренных в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России на период 2010–2015 гг.».

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

НЕСАМОХОДНЫЙ ФЛОТ ТРЕБУЕТ ЗАМЕНЫ

На Красноярской судостроительной верфи (КСВ) спустили на воду новое несамоходное судно — оно стало двадцать шестым в общей программе обновления флота Енисейского пароходства. В 2013 году это первое судно, которое сошло со стапелей судостроительной верфи. «На сегодняшний день в условиях тяжелой судоходной обстановки и маловодности самому большому износу подвержен несамоходный флот. Обновлять его — наша первоочередная задача», — считает генеральный директор ОАО «ЕРП» Александр Иванов.

На строительстве трехтысячной баржи задействовано более 60 человек берегового состава рабочего ядра предприятия, стоимость судна составляет порядка 60 млн рублей. Судно окрашено в фирменный синий цвет Енисейского речного пароходства.

На судостроительной верфи начали сборку 27-й баржи, а в конце текущего года на заводе приступят к раскройке металла 28-й баржи-площадки, сообщили на КСВ.



ЯРОСЛАВСКИЙ СУДЗАВОД СПУСТИЛ НА ВОДУ СУДНО «ПЕЛИКАН»

ОАО «Ярославский судостроительный завод» спустил на воду обстановочное судно проекта SV2407 «Пеликан». Как сообщила пресс-служба судостроительного предприятия, это четвертое из шести судов в серии данного проекта, строящихся для Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) в рамках программы «Обновление обслуживающего флота».

После достройки и завершения швартовных и ходовых испытаний судно будет отправлено судовладельцу — ФБУ «Беломорско-Онежское ГБУВПиС» (пос. Повенец).

«АНАТОЛИЙ СИДЕНКО» ПОСТРОЕН В АСТРАХАНИ

Астраханский СЗ «Лотос» спустил на воду второй сухогруз проекта RSD49 «Анатолий Сиденко». Два судна этого проекта строятся на «Лотосе» по лизинговой схеме при участии лизингодателя — ЗАО «Гознаклизинг» и лизингополучателя — судоходной компании ООО «Анкор». Закладка судна состоялась 27 января 2011 года. Судно проекта RSD49 относится к классу «Волго-Дон макс», имеет максимально возможные для ВДСК габариты. Проект разработан на класс KM Ice2 R2 AUT1-C Российского морского регистра судоходства и удовлетворяет всем требованиям международных конвенций, действующих на момент закладки судна.



Студенты колледжа МГАВТ дали клятву

В Центральном музее Вооруженных Сил состоялось принятие торжественной клятвы студентами колледжа Московской государственной академии водного транспорта.



Величественных залах музея, перед развернутыми боевыми знаменами, студенты приняли торжественную клятву на верность Российской флоту, своей Отчизне.

По окончании церемонии принятия торжественной клятвы на собрании в конференц-зале музея со словами напутствия к студентам и родителям обратился заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Стасюк, который отметил, что студенты колледжа академии дали торжественную клятву в пе-

реломный момент развития транспортной отрасли России и пожелал молодому поколению занять достойное место в единой транспортной системе страны.

Начальник колледжа Валерий Пономарев поблагодарил руководство Центрального музея Вооруженных Сил и вручил комплект парадной формы студента колледжа, который с этого момента займет достойное место среди исторических экспонатов музея.

Исполняющий обязанности ректора МГАВТ Александр Галай в своем выступлении выразил надежду, что студенты с большой ответственностью отнесутся к изучению выбранных специальностей и впоследствии приложат все полученные знания на пользу Российского флота.

Межвузовский праздник «МОРФЕСТ-2013»

Круизный этап морского межвузовского фестиваля «МОРФЕСТ-2013» прошел на борту теплохода «Дмитрий Фурманов» в конце сентября. Как сообщили «Российскому судоходству» в ГУМРФ им. адм. Макарова, в нем приняли участие 300 представителей из более чем 30 учебных заведений.

Маршрут фестиваля проходил от Санкт-Петербурга до Нижнего Новгорода с посещением Лодейного Поля, Петрозаводска, Вытегры и других городов, связанных с историей российского государства. В ходе фестиваля на борту теплохода проводились тематические конференции по вопросам воспитания молодежи на морском и природном наследии.

Бесменным директором фестиваля с 2003 года является профессор СПб МТУ Анатолий Константинов. В этом году сопредседателем оргкомитета был ректор ГУМРФ Сергей Барышников.

В период круиза студенты имели возможность проявить себя в конкурсах, форумах, дискуссиях, получили возможность прикоснуться к историко-культурному наследию России.

Особенно значимым было посещение города Костромы, где в военно-морском музее развернута специальная экспозиция, посвященная 200-летию со дня рождения адмирала Г.И. Невельского.

В Костромском государственном университете подводились предварительные итоги, а студенты организовали концерт для участников круиза и костромичей.

Ректор ГУМРФ С. Барышников вручил памятные подарки университету города Костромы и директору военно-морского музея.

Один из организаторов фестиваля — Росвоенцентр — учредил юбилейную памятную медаль в честь 200-летия со дня рождения Г.И. Невельского, которой были награждены ректор ВГАВТ Игорь Кузьмичев, командор Нижегородского морского клуба Владимир Дьяков, начальник управления по внеучебной воспитательной работе Антон Тихонов, директор культурно-досугового центра академии Евгения Колодкина и студент пятого курса факультета судовождения Роман Пузанков. И запоминающимся дополнением к медали послужил оригинальный сувенир — большие кружки с изображением маршрута фестиваля.

Гвоздем программы стало награждение победительницы кон-



курса красоты «Жемчужина Балтики» студентки Волгоградского госуниверситета Марии Шуркал. Волгоградцам вообще повезло: им предоставили право почетного закрытия фестиваля, как самой лучшей команде, победившей по итогам многих конкурсов, конференций и круглых столов.





РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

РС – ВЫСОКИЙ КЛАСС БЕЗОПАСНОСТИ



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



Ежегодная международная конференция СМС «Морское страхование в России 2013»

21 ноября 2013 Гостиница «РЭДИССОН РОЙАЛ (Украина)», Москва

Организатор:



СМС
СОЮЗ МОРСКИХ СТРАХОВЩИКОВ

Спонсоры:



GÜR
LAW FIRM



THOMAS COOPER



TradeWinds
Shipping news • Shaping business

Технический организатор:



EVDEMON & PARTNERS



portnews

При содействии:



Министерство Транспорта
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Международная
Палата Судоходства



Международный Союз
Морских Страховщиков



НАЦИОНАЛЬНАЯ
ПАЛАТА СУДОХОДСТВА