

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.



№5 (12914)

Выходит один раз в месяц
15 мая 2012 года

Совещание Морской коллегии провел Игорь Левитин

В Министерстве транспорта России 24 апреля состоялось совещание Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. Основным вопросом для обсуждения стал ход реализации положений Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года в сфере обеспечения безопасности морских и речных перевозок.

Открывая совещание, исполняющий обязанности Председателя Морской коллегии министр транспорта РФ Игорь Левитин подчеркнул, что не только международные, но и российские требования к техническому оборудованию судов становятся все более жесткими. Вместе с тем всесторонний анализ причин аварий и иных происшествий позволяет с уверенностью констатировать, что в качестве их основной причины все более явственно обозначается человеческий фактор.

Государственной Думой рассматривается проект федерального закона, предусматривающий внесение изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ) в части создания системы государственного портового контроля судов на внутренних водных путях (ВВП) России. В соответствии с ним Росморречфлот будет наделен функцией по организации государственного портового контроля и централизованного учета его результатов. Поэтому разработка ряда новых нормативных правовых актов должна быть завершена в предельно сжатые сроки. «Мы должны обеспечить введение новых требований уже в этом году, в эту навигацию», — сказал Игорь Левитин. Также остро стоит вопрос о подборе и расстановке кадров, на которые будут возложены новые функции государственного портового контроля судов на внутренних водных путях. «Это должны быть знающие и требовательные люди, специалисты своего дела, которым безразлично состояние дел в отрасли», — отметил он.

С докладом «О ходе реализации положений Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года в сфере обеспечения безопасности морских и речных перевозок» выступил заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский.

На совещании также выступили заместитель руководителя Росморречфлота Сергей Горелик, руководитель Ространсанадзора Александр Касьянов, президент СРО «Ассоциация судоходных компаний» Алексей Клявин. Главкомандующий ВМФ Владимир Высоцкий (отстранен от должности 6 мая 2012 г.) в своем выступлении проинформировал присутствующих о проекте ежегодного доклада Президенту Российской Федерации «О комплексной оценке состояния национальной безопасности в области морской деятельности в 2011 году и предложениях по ее обеспечению».

Реформа задерживается в Думе

В навигацию-2012 отрасль ожидают изменения КВВТ в части безопасности судоходства



Редакция отраслевого портала «Российское судоходство» при содействии Министерства транспорта Российской Федерации в конце апреля провела конференцию «Реформа управления ВВТ — путь к эффективному и безопасному судоходству». Мероприятие, прошедшее в Москве в одном из павильонов крупнейшей международной выставки «ТрансРоссия», собрало более 100 представителей речной судоходной отрасли из различных регионов России.

Конференция была открыта приветственным словом от Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

В течение трех сессий были заслушаны доклады о проводимой Минтрансом реформе управления на внутреннем водном транспорте, о введении на внутренних водных путях страны обязательного портового контроля и института капитанов речных бассейнов, о введении обязательной системы управления безопасностью, страхования ответственности судовладельцев и другие. В ходе дискуссии на вопросы участников Конференции ответил заместитель министра транспорта России Виктор Олерский.

Законопроект, который направлен на изменение системы управления внутренним водным транспортом (ВВТ), был подготовлен Минтрансом России после трагических событий на Волге летом прошлого года, когда на затонувшем теплоходе «Булгария» погибли 122 человека. Предлагаемые поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта

(КВВТ) были разработаны еще осенью 2011 года: на рассмотрение Государственной Думы был представлен законопроект № 617780-5 о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (о совершенствовании системы государственного управления внутренним водным транспортом, а также о повышении эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств).

Первое чтение законопроекта состоялось 7 февраля 2011 года. При нормальном темпе депутатской работы этот документ имел все шансы обрести статус закона к открытию судоходной навигации 2012 года. Тем более что Минтранс и Росморречфлот уже подготовили проекты подзаконных актов к будущему закону, что позволило бы начать реформу управления ВВТ незамедлительно после изменения КВВТ. Однако вопрос о повышении уровня безопасности судоходства теперь задерживается в Госдуме. Вместе с тем навигация на многих российских реках уже открыта,

а также государственные органы исполнительной власти на ВВТ до сих пор не получили возможности должным образом контролировать безопасность судоходства.

«Поверьте мне, мы со своей стороны делаем все возможное для его продвижения», — сказал в ходе конференции Виктор Олерский. Замминистра полагает, что Комитет по транспорту Госдумы необоснованно затягивает принятие этого законопроекта.

Первая и основная идея поправок, предлагаемых в КВВТ — это реорганизация существующих бассейновых органов управления на внутренних водных путях (ВВП) в администрации речных бассейнов (АРБ) с сохранением существующих функций и добавлением функций контрольно-надзорного характера. «Предполагается, что в КВВТ, будет дано достаточно четкое определение АРБ, а также понятию «речной бассейн» с правом Министерства транспорта устанавливать границы бассейнов. Но революции в этом не предполагается, и те бассейны, которые сегодня существуют, конечно, будут утвержде-

ны», — сообщил на конференции заместитель директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Кляев.

Следующая важнейшая норма законопроекта о реформировании системы управления на ВВТ — это введение на ВВП системы государственного портового контроля судов.

В проекте закона, который сегодня находится на рассмотрении в Госдуме, выделяется и особая функция капитана речного бассейна, связанная с административной практикой в соответствии с кодексом об административных правонарушениях (КОАП). Эта функция прописана по аналогии с работой капитанов морского бассейна, которые имеют право налагать административные штрафы в случае выявления административного правонарушения.

«Анализ аварийности судоходства, проведенный Минтрансом, привел к выводу, что какие бы контрольные меры либо меры со стороны государства и соответствующих органов не предпринимались, пока судовладелец сам не начнет заботиться о безопасности плавания судов, пока не станут вопросы безопасности ставить во главу угла, ничего не изменится.

Начало, окончание на стр. 2

Где в России находится круизная столица?

В навигацию-2012 водными прогулками по Москве-реке воспользуются 2 миллиона человек

Летняя пассажирская навигация по Москве-реке открылась 20 апреля. Комментируя планы на предстоящий сезон, представители Комитета по туризму и гостиничному хозяйству Москвы сообщили, что, по предварительным оценкам, около 2 миллионов пассажиров воспользуются водными прогулками, а более 170 тысяч человек совершат речные круизы.

Как заявил глава комитета Сергей Шпилько, одна из задач его ведомства — позиционировать Москву как столицу речных круизов. Он подчеркнул, что московский круизный рынок динамично развивается и предлагает достойный по потребительским качествам продукт. «Насколько это привлекательное путешествие, можно понять, только когда вы сами увидите город с борта комфортабельного речного теплохода, особенно вечером, когда он подсвечен», — подчеркнул он.

Протяженность акватории Москвы-реки составляет 80 км. По ней ходят 165 судов, из которых около 40 — прогулочные, 20 — прогулочные и банкетные, около 100 — только банкетные. Суда выполняют 11 регулярных маршрутов в направлении с севера на юг.

Новинкой навигации-2012 на Москве-реке станет маршрут Печатники — Китай-город, который будет выполняться ранее не использовавшееся в Москве судно «Тверца». Судно будет ходить со скоростью около 40 км/ч, его вместимость — 34 человека. Первый год «Тверца» будет эксплуатироваться в экспериментальном порядке.

Сергей Шпилько сообщил, что туроператоры по речным круизам запланировали провести за навигацию из Москвы и обратно более 800 круизов. По данным директора по внутреннему

туризму компании «Водоходъ» Андрея Смолина, из 120 судов, которые ходят по российским рекам, более 40 эксплуатируются в московском регионе. Это самые комфортабельные и новые теплоходы. Именно на модернизированные суда приходится самый большой спрос со стороны путешественников.

Главная проблема при организации речных круизов остается прежней — рост себестоимости продукта в связи с подорожанием топлива. «На топливо приходится 20% от цены путевки, а его стоимость выросла за год на 25%», — подчеркнул Андрей Смолин.

Комитет по туризму Москвы активно продвигает речные круизы в рамках общей рекламной кампании Москвы на российском и зарубежных рынках. «Мы в этом году будем рекламировать Москву на 26 международных и российских выставках, в рамках рекламно-информационных передач на международных и российских телеканалах, более чем в десятке зарубежных печатных изданий, во внутрироссийской прессе, на городском туристическом портале. В 20-и городах России пройдет роад-шоу туроператоров по Москве, в каждом из них состоится презентация столицы и встреча с агентствами. Планируем также на восьми языках выпустить путеводитель по Москве как центру круизов и речных прогулок», — отметил г-н Шпилько.

Гастроли на реке

Теплоход «Сергей Образцов» впервые отправился в плавание по Волге с театром на борту

Теплоход «Сергей Образцов» впервые совершил тур по Волге в необычном формате. Судно вышло с Северного речного вокзала Москвы, имея на своем борту актеров Академического Центрального театра кукол имени Сергея Образцова. Маршрут прошел через Нижний Новгород, Казань, Ульяновск и Ярославль. В местах остановок театр давал представления знаменитого «Необыкновенного концерта».

«Этот спектакль наш коллектив выбрал для первой гастрольной поездки на судне, который отныне будет носить имя Сергея Образцова. Именно таким образом мы решили отдать дань памяти, любви и благодарности мастеру, создавшему наш театр, чье творчество во многом определило путь развития кукольных театров во всем мире», — сообщила режиссер-постановщик Екатерина Образцова, внучка великого кукольника.

По ее словам, потребовалось очень много времени и усилий, чтобы реализовать родившуюся в театре идею назвать именем Сергея Образцова теплоход. Она особо отметила большую помощь, оказанную в этом руководством Московского речного пароходства.

Екатерина Образцова рассказала, что вопрос о названии теплохода был решен еще осенью 2011 года, когда широко отмечалось 80-летие театра кукол и 110-летие со дня рождения его создателя. «Сегодня для нашего коллектива начинается еще одна интересная страница в его исто-



рии. Ведь сам Образцов всегда стремился быть первым во всяком начинании, в творческих поисках и очень любил эксперименты», — заметила его внучка.

«Необыкновенный концерт» — самый знаменитый спектакль, постановку которого Сергей Владимирович осуществил еще 65 лет тому назад. В нем очень остроумно и с большой выдумкой в стиле пародии высмеивается халтура на эстраде. Эта постановка прошла с неизменным аншлагом более девяти тысяч раз во многих российских и зарубежных городах. За свое долголетие спектакль был внесен в Книгу рекордов Гиннеса, а его главный персонаж — очень самоуверенный и далеко не очень

умный и просвещенный конференсье господин Опломбов — всегда общался со зрителями на языке той страны, где гастролеровал московский театр.

Во время десятидневных гастролей актеры выступали на сценах волжских театров. На борту теплохода прошли встречи с местными жителями, в первую очередь — ветеранами Великой Отечественной войны, а также воспитанниками детских домов. Столичные артисты показали гостям фрагменты из других спектаклей своего репертуара, а также экспонаты из богатейшего собрания кукол, который создан при участии самого Сергея Образцова в его театре.

Реформа задерживается в Думе

Окончание, начало на стр. 1

Поэтому, первый, кто должен нести ответственность и обеспечить безопасность судна, — это судовладелец», — подчеркнул Виталий Ключев.

Он напомнил, что на море к этой идее пришли давно, порядка 20 лет назад, когда ввели известную всем систему управления безопасностью, получившую свое воплощение в Международном кодексе по управлению безопасностью (МКУБ) и в Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС). Учитывая положительный морской опыт, законопроект предусмотрена норма по созданию судовладельцами обязательной системы управления безопасностью (СУБ).

Еще один важный элемент эффективного и безопасного судоходства — это учет рисков, возникающих для безопасности судна, и угроз окружающей среде. В случае если такое событие

все-таки случилось, судовладелец обязан минимизировать и, по возможности, компенсировать негативные последствия.

Поэтому следующая принципиальная вещь в обсуждаемом на конференции законопроекте — это радикальное изменение 121-й статьи КВВТ. Статья вводит обязательную систему страхования гражданской ответственности судовладельца в случае причинения ущерба инфраструктуре ВВП (и инфраструктуре морских портов), загрязнения окружающей среды и нанесения ущерба судоходству от затопления судна или его частей.

Кроме того, законопроектом предусматривается регистрация договоров передачи в аренду судов с экипажем и без экипажей. В регистрации договоров о передаче в аренду судов с экипажем серьезных изменений не предполагается за исключением того, что правила, установленные КВВТ, не могут быть изменены договором аренды. Договоры о сдаче судна в аренду

без экипажа (бербоут-чартер) теперь будут в обязательном порядке регистрироваться тем органом, который осуществляет обязательную регистрацию судна. При этом создавать отдельный «бербоутный реестр» судов государство не намерено. Договор бербоут-чартера будет вступать в силу только после его обязательной регистрации государством. «При этом передача судна в суббербоут-чартер не допускается, — добавил Виктор Олерский. — В субтайм-чартер передавать судно по-прежнему будет можно. Это — новация в отношении фрахтователя».

Оргкомитет конференции выражает особую благодарность Российскому Речному Регистру, Российскому Морскому Регистру Судоходства, генеральному спонсору конференции ГК «Палмали» и спонсорам конференции — компаниям «Газпромнефть Марин Бункер», «Волготранс», «Трансас Навигатор» и «Московское речное пароходство».

Татарстан проверяет флот

Для недопущения повторения трагедии, произошедшей с теплоходом «Булгария», Татарстан предпринимает дополнительные меры. Министерством транспорта и дорожного хозяйства Татарстана создана межведомственная комиссия, которая тщательно проверяет не только местный флот, но и все суда, заходящие в Казанский речной порт, независимо от порта приписки.

«Малейшее несоответствие каким-либо правилам безопасности (отсутствие спасжилетов, спассредств и прочее), санитарным, техническим нормам однозначно приведет к запрету выхода судна из нашего порта», — подчеркнул министр транспорта и дорожного хозяйства Татарстана Ленар Сафин.

«Кроме того, будут проверяться речные вокзалы, все гидротехнические сооружения — пирсы, причальные стенки и прилегающая к ним территория», — сообщил Л. Сафин.

В настоящее время, по его словам, заключены договора

на приобретение и установку на суда аппаратуры спутниковой связи, системы ГЛОНАСС и ГЛОНАСС/GPS.

Одновременно Минтранс Татарстана предпринимает меры по обновлению флота.

«Сейчас нашему самому «молодому» судну — 25 лет, самому «пожилу» — 50 лет. Задача минимум — к Универсиаде 2013 года в Казани получить 3–4 новых судна мирового класса, причем это должно быть осуществлено в рамках государственно-частного партнерства. Без государства флот не поднять», — отметил министр.

**Носить жилет обязан**

Минтранс России поручил соответствующим госструктурам обеспечить порядок, при котором в навигацию 2012 года в Санкт-Петербурге находиться на борту прогулочных судов класса Р0,6 (по классификации «Российского Речного Регистра» судоходства) можно будет только в спасательных жилетах.

Согласно соответствующему поручению министерства, таким судам должен быть запрещен выход в Неву при «прогнозируемом ухудшении погодных условий и в период интенсивного судоходства».

«В ближайшее время мы подготовим новые Правила плавания, они находятся сейчас в правовом департаменте на согласовании. Там это требование предусмотрено», — сообщил на конференции «Реформа управления ВВТ — путь к эффективному и безопасному судоходству» заместитель министра транспорта Виктор Олерский (требование содержится в приложении к названному документу — «особенности» плавания в Северо-Западном бассейне).

Кроме того, Российскому Речному Регистру поручено провести до начала навигации 2013 года переквалификацию данных судов на класс Л, с исключением возможности их выхода в бассейн реки Невы.

Как сообщили «Водному транспорту» в Северо-Западном управлении Госморречнадзора, всего в Санкт-Петербурге насчитывается 187 таких судов, которыми оперируют до 30 компаний.

Типичным образцом судов класса Р0,6 являются суда серии «Фонтанка».

Стоянка для маломерных нарушителей

В Санкт-Петербурге летом 2012 года заработает специализированная стоянка для хранения задержанных маломерных судов. Как сообщает пресс-служба городского комитета по транспортно-транзитной политике, работы по обустройству стоянки планируется завершить в июне.

Стоянка располагается на базе моторизованной роты отряда особого назначения ГУ МВД России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области. В 2011 году были установлены понтоны для швартования задержанных судов, к началу июня 2012 года планируется установить пост охраны с видеонаблюдением.

Перемещению и хранению подлежат суда, нарушившие Кодекс об административных правонарушениях. Задержание осуществляется Государственной инспекцией по маломерным судам МЧС России. Сотрудники специализированной стоянки принимают задержанные суда и обеспечивают их хранение.

Проект создания специализированной стоянки реализуется совместно с Государственной инспекцией по маломерным судам МЧС России и Управлением на транспорте МВД России по Северо-Западному федеральному округу.

«Летом 2012 года объект впервые начнет принимать задержанные суда, что будет способствовать повышению безопасности судоходства на водном пространстве Санкт-Петербурга», — указывается в сообщении.

СЗП открыло навигацию по Волго-Балту

С открытием навигации по Волго-Балтийскому водному пути грузовой флот ОАО «Северо-Западное пароходство» начал осуществлять экспортно-импортные перевозки по внутренним водным путям Северо-Западного и Центрального регионов России.

В ночь с 29 на 30 апреля теплоход «Сормовский-3064» с навалочным грузом из Европы прошёл разводку неских мостов в Санкт-Петербурге и направился в один из волжских портов.

1 мая в «Морской порт Санкт-Петербург» из Германии прибыл теплоход «Сормовский-3057».

В ночь с 2 на 3 мая под нескими

ми мостами прошли теплоходы «Омский-140» и «Русич-1», доставляющие генеральные грузы из Европы на Волгу, а также «Сормовский-3056», следующий в один из речных портов Северо-Запада для приема лесных грузов.

В период летней навигации на экспортно-импортных перевозках в Северо-Западном, Цен-

тральном, Южном регионах и на Каспии будут работать около 90 грузовых судов «ОАО «Северо-Западное пароходство»».

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 около 105 грузовых транспортных средств суммарным дедевитом 350 тыс. тонн, включая 83 суд-

на класса «река-море», 8 барж, 8 буксиров и 6 вспомогательных судов. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет около 6 млн тонн.

Пароходство входит в ВВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером ВВТН), консолидирующей также ряд российских железнодорожных, стивидорных и логистических компаний. В состав дивизиона также входит Волжское и Западное пароходства, ряд судостроительных и круизных активов.

Волжское пароходство отправило первые грузы

Открытие грузовой навигации Волжского пароходства состоялось 25 апреля. Через шлюз Городецкой ГЭС (г. Городец, Нижегородская область) прошли буксир-толкач с ледовой приставкой и пять теплоходов.

Как сообщает пресс-служба пароходства, суда направились в Череповец под погрузку металлом и гранулированным шлаком.

На Нижней Волге (г. Волжский, Волгоградская область) и реке Дон (г. Ростов-на-Дону) грузовая навигация открыта 5 апреля. В настоящее время в южном

регионе работает 20 теплоходов компании, которые перевезли около 40 тыс. тонн угля. Начата погрузка щебня в Самарской области, серы в Астрахани, металла

в Тольятти.

К грузовой навигации на базах технического обслуживания флота пароходства подготовлены 77 теплоходов проекта «Волго-Дон», 10 новых теплоходов проекта RSD 44, а также 42 буксира-толкача и 74 ед. несамоходного флота (барж), всего 203 теплохода.



«Мира» для БТК

На «Балтийском заводе» состоялся спуск на воду третьего судна серии из четырех несамоходных нефтеналивных танкеров проекта 2734, построенных по заказу Группы Компаний «Балтийская Топливная Компания» (БТК). Судно получило имя «Мира».



Строительство серии судов было начато в январе 2011 года, в рамках контракта, подписанного в ноябре 2010 года. Заказ на строительство серии танкеров финансируется при участии постоянного партнера БТК — Банка «Санкт-Петербург». Инвестиции в строительство составили порядка 400 млн руб.

Суда, спроектированные петербургским ООО «Морское инженерное бюро», предназначены

для перевозки нефтепродуктов с температурой вспышки паров 60 градусов и выше, в том числе требующих подогрева. Район плавания — внутренние водные пути и морские районы для несамоходных грузовых судов, где толщина ледяного льда не превышает 20 см. Все несамоходные нефтеналивные танкеры проекта 2734 оборудованы двойным дном и двойными бортами. Грузоподъемность танкера составляет 5000 тонн. Длина судна составля-

ет 108,32 м, ширина — 16,86 м, высота борта — 4,75 м, водоизмещение 6120 тонн. Основной метод вождения судна — толкание, резервный — буксировка.

Суда строятся под наблюдением Российского Речного Регистра в соответствии с современными стандартами, правилами и нормами коммерческого судостроения.

«Мы получили наше третье судно в срок и уверены в том, что в летнюю навигацию 2012 года будут задействованы все четыре танкера, построенные в рамках проекта», — говорит генеральный директор ООО «Балтийская Топливная Компания» Станислав Корнеев. — Новые нефтеналивные танкеры вместе с имеющимся нефтеналивным флотом будут осуществлять доставку нефтепродуктов из центральной части России в порты Северо-Запада. В летнюю навигацию 2012 года компания планирует перевезти с помощью собственного флота не менее 500 тысяч тонн нефтепродуктов. А в навигацию 2013 года компания намерена усилить свои позиции в области перевозок нефтеналивных грузов по внутренним водным путям Российской Федерации».

Десять капитанов в строю

Волжское пароходство приняло в эксплуатацию после успешного прохождения судовых испытаний девятый и десятый сухогрузы проекта RSD44 «Капитан Шумилов» и «Капитан Канатов».

Все десять сухогрузных судов построены для ОАО «Волжское пароходство» на Окской судовой верфи.

Сухогрузы RSD 44 предназначены для перевозки по внутренним водным путям Российской Федерации генеральных, навалочных, лесных и крупногабаритных грузов, зерна, пиломатериалов, калийных и минеральных удобрений, серы, угля, бумаги, строительных материалов, металлопродукции, а также до 140 контейнеров.

Постепенно они заменят суда предыдущей серии «Волго-Дон». Новые суда превосходят своих предшественников по производственной эффективности, экологичности, экономичности и комфортабельности. Грузоподъемность судов проекта RSD 44 составляет 5,5 тыс. тонн, что на 500 тонн больше, чем у сухогрузов «Волго-Дон». При этом габаритная высота новых судов почти вдвое ниже и составляет всего 8 м.



Весеннее пополнение

Наступившая весна проходит под знаком RST27 — суда этого проекта каждую неделю становятся хорошим информационным поводом для всех отраслевых изданий

В конце апреля на заводе «Красное Сормово» был спущен на воду третий танкер проекта RST27 для компании «В. Ф. Танкер». Судно получило название «ВФ Танкер-2».

Это уже третий танкер-продуктовоз данного проекта, построенный на предприятии по заказу компании «В.Ф. Танкер» (входит в VBTN — судоходный дивизион UCL Holding).

Судно входит в серию из 20 танкеров класса «река-море», заказанную в рамках реализации программы обновления флота VBTN. Головное судно серии, теплоход «ВФ Танкер-1», было спущено на воду 20 февраля, а уже 5 мая заказчик подписал акт его приемки-сдачи.

В настоящее время на «Красном Сормово» строятся 10 судов серии,

строительство остальных 10 судов идет на «Окской судовой верфи»

Почти одновременно с сормовцами Окская судовой верфь также спустила на воду головной танкер проекта RST27 «В.Ф. танкер-11», закладка которого состоялась 20 октября 2011 года.

Проектант серии, Морское Инженерное Бюро подчеркивает достоинства проекта RST27: обводы судна являются продуктом научно-исследовательской работы, проведенной в 2010 году, они создавались с использованием методов вычислительной гидромеханики (CFD моделирования)

и прошли модельные испытания в опытовом бассейне ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова.

В сравнении с другими проектами Бюро танкера нового проекта RST27 имеют усиленную речную функцию, увеличенный на 700 тонн дедвейт в реке (если сравнивать с «Армадами») при сохранении повышенной вместимости грузовых танков и повышенной прочности корпуса (морской класс R2 или II район — по старой классификации РС).

Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго —



Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 6,0 м. Относятся к танкерам «Волго-Дон макс» класса.

При проектировании учтены специальные требования российских и мировых нефтяных

компаний, дополнительные экологические ограничения класса Российского морского Регистра судоходства «ЭКО ПРОЕКТ» (ECO-S).

Общий объем инвестиций в проект со стороны заказчика составит 8,6 млрд руб.



Вспоминая профессора Гришанина

В Санкт-Петербургском государственном университете водных коммуникаций открылась учебная лаборатория имени профессора К. В. Гришанина, одного из ведущих российских специалистов в области речной гидравлики, более 50-лет проработавшего на кафедре водных путей и водных изысканий.

Подготовка к этому мероприятию велась начиная с 2009 года, когда в университете широко отмечалось 100-летие со дня рождения К. В. Гришанина. За это время был разработан дизайн-проект, выполнен качественный ремонт помещений кафедры, где размещена личная библиотека профессора Гришанина, создана экспозиция, посвященная жизни и деятельности ученого. Кроме того, было проведено обновление учебной и лабораторной базы кафедры. В создании архива фотоматериалов и оснащении лаборатории активное участие принимали ученики Гришанина.

Самые близкие коллеги оказывали помощь в развитии учебной базы лаборатории. Руководство ГБУ Волго-Балт передало на кафедру современный тренажер для подготовки специалистов-путейцев в области водных изысканий и обслуживания навигационного оборудования водных путей. В настоящее время такое оборудование крайне необходимо для подготовки профессиональных кадров, поскольку в бассейновые управления водных путей и судоходства уже поставлено около 100 комплектов автоматизированных промерных комплексов, а специалистов на местах не хватает.

Проектно-изыскательский институт Ленгипроречтранс, Государственный гидрологический институт и финская компания Sabik оказали большую помощь в создании музейного раздела экспозиции, где представлены

исторические и современные образцы измерительных приборов и гидрометрического оборудования, применяемого при производстве гидрографических работ на внутренних водных путях. Все экспонаты находятся в рабочем состоянии и будут использоваться в учебном процессе.

На открытие новой учебной лаборатории собрались ведущие специалисты — представители целого ряда организаций. С приветствиями и поздравлениями в адрес университета на торжественном заседании выступили сотрудники из Московского государственного университета, Государственного гидрологического института, Российского гидрометеорологического университета, ВНИИГ им. Б. Е. Веденеева, Арктического и Антарктического научно-исследовательского института, НИИ энергетических сооружений, ГБУ Волго-Балт и др.

Во время заседания участники вспоминали, каким незаурядным человеком был профессор Гришанин, каким грандиозным был масштаб его личности, насколько высоким уровнем культуры он обладал. Профессор Гришанин явился основателем целой научной школы в области теории руслового процесса, и до сих пор многие специалисты называют Кирилла Владимировича своим учителем даже не будучи знакомыми с ним лично, лишь благодаря изучению его научных взглядов и теорий.

В связи с открытием новой лаборатории на кафедре был проведен семинар, посвященный анализу

современных результатов научных исследований по проблеме «Водные пути и русловые процессы». На семинаре были заслушаны и широко обсуждались целый ряд докладов и выступлений по проблемам речной гидравлики, гидрологии и геоморфологии.

Наибольший интерес у слушателей вызвали доклады заведующего Научно-исследовательской лабораторией «Эрозии почв и русловых процессов» Московского государственного университета профессора Р. Чалова и его коллег — профессора К. Берковича, ст. научн. сотр. А. Завадского и С. Рулевой. Материалы их выступлений основаны на результатах последних исследований, выполненных на реках Ленского и Северодвинского бассейнов, а также в рамках целого ряда российских и международных проектов. Профессор Беркович в своем докладе затронул теоретические аспекты обеспечения устойчивости русел рек, которые по результатам его исследований хорошо согласуются с результатами, полученными ранее К. Гришаниным.

Зав. отделом русловых процессов Государственного гидрологического института ст. н. с. В. Католиков доложил о результатах гидравлических исследований, проводимых по восстановлению русла реки Мзымта в зоне строительства объектов транспортной инфраструктуры сочинской олимпиады. На примере этой небольшой горной реки с использованием крупномасштабных гидравлических моделей с размы-

ваемым дном специалисты из ГТИ впервые занимаются исследованием и прогнозированием развития руслового процесса при проведении инженерных мероприятий на пойме и в русле реки. По этим материалам будет создана новая методология восстановления русел рек, подверженных влиянию антропогенных факторов. Опыта выполнения таких работ до настоящего времени нет ни в нашей стране, ни за рубежом.

На современном этапе исследований гидрологического и руслового режимов речных русел, наряду с гидравлическими экспериментами, проводимыми на жестких и размываемых русловых моделях, все большее значение приобретают методы математического моделирования кинематики потока и русловых переформирований. Этим вопросам были посвящены доклады д. т. н. В. Беликова из НИИ энергетических сооружений. Автор презентовал несколько собственных программных продуктов и примеры их успешной реализации при решении практических задач в области речной гидротехники. На сегодняшний день эти математические модели и программное обеспечение используются в учебной и научно-исследовательской работе кафедры водных путей и водных изысканий.

На семинаре были представле-



ны также несколько докладов представителей проектных и производственных организаций водного транспорта. Докладчики в своих выступлениях, оценивая вклад профессора Гришанина К. В. в развитие теории руслового процесса, отмечали, какие из основных теоретических результатов нашли наиболее широкое применение на практике. По мнению участников обсуждения, теоретический задел, созданный профессором Гришаниным, еще долго будет востребован в науке, на производстве и при подготовке специалистов для внутренних водных путей России.

Участники заседания выступили с инициативой регулярно проводить «Гришанинские чтения».



Аура времени

В СПГУВК открылась картинная галерея — на II этаже главного здания, расположенном между музеем университета и учебной библиотекой, развернута выставка работ члена Санкт-Петербургского Союза художников России Анатолия Срывкова.

Выставку открыл ректор университета Сергей Барышников, который отметил, что живопись создает необыкновенную ауру, в такой галерее можно отдохнуть душой, отвлечься от многочисленных забот и проблем. Ректор рассказал о своей задумке постоянно обновлять экспозицию, а также выставлять в галерее и макеты

речных судов разных лет, представляя, таким образом, историю речного судостроения.

Николай Благодатов, искусствовед, член Санкт-Петербургского Союза художников России, к слову сказать, заведующий учебной лабораторией кафедры «Технологии, эксплуатации и автоматизации работы портов» университета, заметил «то, что

в техническом вузе происходит такая выставка, это замечательно, потому что связь между лириками и физиками существовала всегда. Великие ученые, поэты, музыканты делали открытия и творческие шедевры, вдохновившись от любования природой. Студентам соприкосновение, осмысление прекрасного может очень помочь в формировании своего мироощущения, понимания природы вещей и явлений».

Анатолий Срывков работает в масле, акварели, пастели, иногда экспериментирует, смешивает техники. Он участвовал во многих персональных городских, областных, республиканских и зарубежных выставках. Его работы находятся в музеях министерства культуры РФ и частных собраниях городов России и бывших союзных республик, а также за рубежом — в Чехии, Германии, Израиле, Финляндии, Польше, Франции, США, Японии, Италии. В Италии в музее Джакомо Кваренги есть работы А. Срывкова, выполненные в акварели, где изображены шедевры архитектуры Д. Кваренги в Санкт-Петербурге.

Выставка работ художника в стенах СПГУВК появилась случайно — Анатолий Срывков с 1970 по 1990 год работал в вузе художником-мультипликатором в кинокорреспондентском пункте. Имелось такое структурное подразделение в ЛИВТ'е — Ленинградском институте водного

транспорта, — основной задачей которого было создание учебных фильмов.

С точки зрения современных образовательных технологий, использование учебных фильмов являлось инновационным, интерактивным направлением в образовательном процессе, предопределившим сегодняшние кейс-технологии, ролевые и деловые игры. Они приближали к учебной аудитории практику и опыт реальных процессов. Для демонстрации фильмов в вузе было оборудовано два кинозала: актовый зал и аудитория на втором этаже, где сегодня размещается «Голубой зал». Позже, после ввода в эксплуатацию нового лабораторного корпуса, для тех же целей был оснащен Конференцзал (ауд. 353).

Во второй половине 20 века ЛИВТфильм работал не только на институт, но и на Минречфлот в целом. Штат вузовской фабрики учебных фильмов доходил до 18–20 человек, включая режиссеров, операторов, редакторов, фотографа, художников мультипликационных и диафильмов. Одно временно можно было сформировать три съемочных бригады. Одним из ведущих сотрудников кинокорпуса многие годы был Анатолий Срывков.

В отдельные годы в институте готовилось и выпускалось более 10 фильмов. Сейчас восстанавливается университетская фильмотека на новой технологиче-

ской базе. Уже оцифровано более 300 фильмов и событий из жизни вуза, запечатленных на пленку. Всего же выпущено 535 учебных фильмов.

Вспоминая эти годы, А. Срывков отмечает, что больше всего готовилось фильмов для судомехаников, гидротехников и электротехников. Кинематографисты показывали работу судовых двигателей в разрезе с демонстрацией всей совокупности происходящих в них рабочих процессов — от подачи топлива до смазки, охлаждения и удаления отработанных газов. Мультипликационными приемами оживляли на экране работу локаторов и приборов ночного видения «Мгла», устанавливавшихся тогда на судах транспортного флота для повышения безопасности судоходства. Для гидротехников приходилось заниматься художественной «реконструкцией» почти батальных картин разрушающего действия сил на гидротехнические сооружения при швартовке судов в шлюзах и в портах.

Кроме учебных фильмов выполнялись работы и по заданию МРФ РСФСР. В частности для подготовки и дипломирования капитанов, штурманов, лоцманов, для изучения особенностей судоходства на сложных участках ВВП создавались кино- и видеоленты рек: Шексна, Печора, Северная Двина, Волга, Ока, Обь, Енисей, Иртыш, Алдан, Олекма и др.





Поощрительный мундир

«Водный транспорт» продолжает публикацию серии статей профессора С. Барышника, посвященных истории российского судостроения. Сегодня представлен рассказ о становлении системы отраслевого образования в XVIII веке.



Граф Н. П. Румянцев

В 1801 году Департамент водных коммуникаций возглавил граф Н. П. Румянцев. С 1800 по 1809 год он же возглавлял Экспедицию об устройстве дорог в государстве, а в 1802 году стал еще и Министром коммерции.

При Румянцеве в департаменте был расширен отдел «по учебной части». Николай Петрович осознавал остроту дефицита инженеров-строителей, требующихся для ускоренного строительства путей сообщений. Он выдавал рекомендации для обучения группы специалистов в Англии и Франции, с другой стороны, приглашал в Россию ученых и инженеров для проектирования и строительства шоссе, мостов, каналов, каменных устоев и других технических сооружений. Он создал в департаменте первую в России транспортную библиотеку, а также модельный кабинет с копиями инженерных сооружений и механизмов. Департамент при Румянцеве действовал успешно и в 1809 году расширил свои полномочия и был переименован в Управление водными и сухопутными сообщениями.

Развитие водного транспорта оказало известное влияние

на образование, технические и естественные науки, книгопечатание и т. д. На первых верфях создаются начальные школы для обучения основам наук. Первая такая школа была организована для мастеровых на Воронежской верфи. Затем они возникли в Санкт-Петербурге, Ревеле, Кронштадте и других городах. Открываются специальные учебные заведения: навигацкая и штурманская школы, морская академия. В 1762 году по инициативе А. Н. Вильбоа для детей дворян создается Артиллерийский и Инженерный шляхетский корпус.

Тогда же открывается Водоходное училище, выпускники которого обслуживали каналы и перевозку купеческих товаров по ним. 8 августа 1767 года утверждается проект школы для солдатских детей при Боровицких порогах, ставшей прототипом созданных впоследствии школы кантонистов и технических училищ, речь о которых пойдет ниже. Наконец, в 1782 году для совершенствования водных сообщений образован Корпус водных архитекторов и гидравликов (прообраз Корпуса инженеров путей сообщения), куда кроме офицеров-инженеров генерального штаба и кадетских корпусов приглашали специалистов из-за границы. В будущем предполагалось комплектовать его офицерами — выпускниками артиллерийского и инженерного кадетских корпусов. С этой целью в учебную программу вводят ряд дисциплин: высшую математику, механику, гидравлику, химию, физику, геодезию и гидрографию Российской империи. Корпус мыслился как центр подготовки кадров, необходимых для усовершенствования водных дорог, для работы по созданию гидротехнических сооружений. В указе по этому поводу говорилось: «С умножением в государстве нашего различных водных работ вящая оказалась необходимость содержать довольное число водных строителей гидравликов, кои бы не только теми работами управлять и оные производить могли, но чтобы оные еще послужили к заведению и на будущее время людей в сей части искусных и способных». Для работ при Вышневолоцкой и Боровицкой конторах были назначены роты солдат. В числе рядовых штатных рот имелись плотники, каменщики и мастеровые других специальностей.

В 1708 году вышла первая книга по связи и сигнализации «Генеральные сигналы, надзираемые во флоте». В ней описано более 100 сигналов, применяемых в случае бросания, поднимания якоря, при движении во время тумана, ночью и т. д. Широкий размах работ по строительству каналов вызвал необходимость издания книг по гидротехнике. В том же году печатается «Книга о способах, творящих водоходные рек свободное». В ней содер-

жались рекомендации по строительству каналов и шлюзов, углублению и выправлению русла рек, технике прохода судов через пороги и мели и т. д. В 1724 году был опубликован полный курс безопасного кораблевождения для парусного флота, в начале 20-х годов — «Регламент шкиперам», содержащий технические правила, обязательные для торговых судов. Издаются масса книг по навигации и судоходству в переводах с иностранных языков. Хотя большинство этих руководств касалось военно-морского флота, они оказали заметное влияние на развитие судоходства вообще. Трудности, связанные с подготовкой профессиональных кадров, обеспечивавших работу водных магистралей, подтолкнули к созданию системы медицинского обслуживания работников. В 1786 году были устроены первые больницы вдоль Вышневолоцкого пути. В именном указе, адресованном генерал-поручику Н. П. Архарову говорилось: «Как они мастеровые люди и нижние чины и лоцманы при чистках порогах и разных строениях при отпоре и запоре шлюзов подвергаются разным припадкам: для пользования их учредить при обеих конторах больницы, на содержание коих и городским лекарям в прибавок на жалованье по 680 рублей». Больницы открываются в Шлиссельбурге, Вышнем Волочке, Рыбинске, при Тихвинском канале, на Дону, при Огинском канале. Кроме больниц организовывались лазареты для рабочих на Волге, Оке. Система строительства больниц и лазаретов вдоль дорог в дальнейшем была заимствована Министерством путей сообщения и существовала до конца 20 века.

Значимым явлением для 18 столетия стало введение гражданской форменной одежды как следствия создания бюрократическо-чиновничьего аппарата в России.

Первоначально появилось мундирное платье для чиновников отдельных государственных ведомств, учащихся некоторых училищ, где обучались дети дворян. Отличались по мундирам такие учебные заведения как Московский университет, Горное училище. В указе 1765 года о мундирах для чиновников ведомства Ямской канцелярии подчеркивалось, чтоб «никто таких мундиров не носил». В 1782 году издан указ, который регламентировал цвет дворянской одежды по губерниям — в соответствии с цветами губернского герба. В указе было сказано «... дозволяется носить таких цветов платья не токмо при должностях находящихся, но и всему дворянству той губернии обоего пола». Но это еще не была форменная одежда, так как покрой ее не оговаривался. В апреле 1784 года указом «О мундирах для дворян и губернских чиновников» ввел впервые во всей Российской империи форменное платье для всего находящегося «у дел дворянства и гражданства». По указу предусматривался не только определенный цвет, но и определенный покрой мундира в пределах каждой губернии, который в целом соответствовал покрою обычного повседневного кафтана 80-х годов 18 века. Мундиры различались наличием или отсутствием лацканов, цветом сукна и воротничков. Камзол и штаны шили из сукна по цвету, отличному от кафтана. При мундире полагалась шпага и шляпа. В конце 18 века при императоре Павле I была проведена полная унификация чиновничьей одежды. В 1797 году был введен единый статский мундир для всех губерний. Всем определялся кафтан темно-зеленого сукна «с наблюдением в воротниках и обшлагах тех цветов, какие заключаются в губернских гербах, и с означением на пуговицах тех самых гербов». Чиновники получили единообразную форменную одежду. Мундир наглядно демонстрировал занимаемое человеком положение в обществе, подчеркивал его сословную принадлежность, говорил о роде службы и ранге.

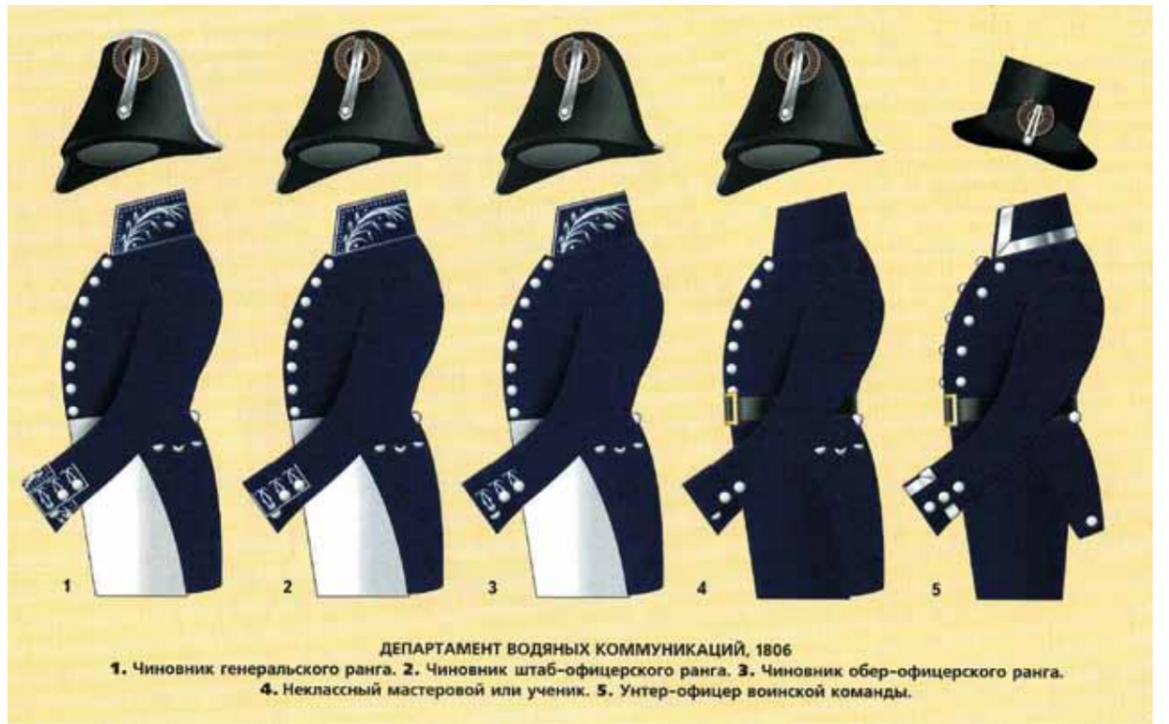
К 1794 году относится первое, дошедшее до нас изображение мундира чиновника ведомства водных коммуникаций. Оно было помещено в альбоме «Изображение губернских, наместнических, коллежских и всех штатских мундиров» с рисунками и краткими пояснениями. Служащие «водяных коммуникаций», на-



Франсуа де Волян

ходившиеся в то время в ведении губернских властей имели кафтан зеленого (болотного) цвета, в 1806 году он был заменен темно-синим мундиром.

Чтобы понять, какую роль в этих обстоятельствах мог сыграть «отличающий звание мундир», обратимся к запискам инженера генерал-лейтенанта Ф.-П. П. Деволанта. «... Нельзя не заметить, до какой степени полезно для поощрения молодых людей, служащих при коммуникации, дать мундир, сообразный с их должностью, как существует сие в берх-коллегии (Берг — коллегия — орган по руководству горнорудной промышленностью России; учреждена в 1719 г.) и в департаментах почтовом или лесном, что внешность обольщает молодые глаза. Да и нередко молодые люди, исполненные дарования, дети благовоспитанных фамилий, подающие добрую надежду, представляют, что судовольствием вступили бы в службу при департаменте, если бы могли носить отличающее звание мундира. Но хотя о такой малости и не прилично бы упоминать... однако малость сия имеет большое влияние и часто лишает молодых офицеров, для коих внешность сия есть не малость. Да и нынче есть некоторые из наилучших офицеров, служащих при департаменте, особливо из дворян, кои ищут других мест для того единственно, что лишены здесь удовольствия носить мундир».



ДЕПАРТАМЕНТ ВОДНЫХ КОММУНИКАЦИЙ, 1806
1. Чиновник генеральского ранга. 2. Чиновник штаб-офицерского ранга. 3. Чиновник обер-офицерского ранга. 4. Неклассный мастеровой или ученик. 5. Унтер-офицер воинской команды.



Василий Усов, лоцман II категории ООО «ЛС «Пульсар»

Объединение лоцманов разобщило

Федеральный закон «О внесении изменений в Кодекс торгового внутреннего мореплавания Российской Федерации», регламентирующий создание единой лоцманской службы в форме федерального государственного учреждения, вызвал широкую отраслевую дискуссию, в том числе в сообществе донских лоцманов.

Районами обязательной лоцманской проводки являются морские порты Ростов-на-Дону и Азов, а также морской путь от приемного буя АДМК до этих портов.

Как сообщил гендиректор ростовской лоцманской компании «Торнадо» Иван Булах, в донской столице трудится около 150 лоцманов. Это огромная цифра, если учесть, что в России всего 650 лоцманов: такие данные прозвучали на февральской Всероссийской конференции лоцманов, организованной ФГУП «Росморпорт».

В настоящее время услуги по лоцманской проводке в регионе предоставляют как частные лоцманские компании, так и ФГУП «Росморпорт». При этом доля негосударственных лоцманов значительно превышает долю государственного учреждения. Так, в «Росморпорте» трудится чуть больше 10 лоцманов. Среди крупных негосударственных компаний можно выделить «Торнадо», «Меркурий», «Пульсар», «Аквалайнс», «Азов-Пайлот», «Альфа Пайлот»: совокупный штат этих организаций составляет 107 лоцманов. Кроме того, в Ростове работают и мелкие лоцманские компании: «Техник», «Навигатор», «Шкипер», «Меридиан» и другие.

Не случайно вопрос объединения всех лоцманов в рамках ФГУП «Росморпорт», другой государственной структуры или же в саморегулируемую организацию (СРО) для донских лоцманов очень важен. «Водный транспорт» ознакомился с полярными позициями в лоцманском сообществе.

«В соответствии с законодательством Российской Федерации, Кодексом торгового мореплавания Министерство транспорта является тем органом, который устанавливает районы обяза-

тельной лоцманской проводки. Я хочу обратить ваше внимание на то, что эти районы устанавливаются исключительно исходя из навигационных и гидрометеорологических условий плавания. Если район обязательной лоцманской проводки установлен, а установлен он государством, от имени государства Министерством транспорта в силу закона, то государство должно обеспечить: а) наличие соответствующего лоцмана, поскольку в районе обязательной лоцманской проводки плавание без лоцмана просто запрещено, и за это существует административная ответственность вплоть до лишения капитана судна права управления судном; б) доступность для судна этого самого лоцмана», — обозначил позицию Минтранса заместитель директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Виталий Ключев на Всероссийской конференции лоцманов в феврале 2012 года.

По словам Ключева, сложность вопроса заключается в том, что есть такие морские порты, где в навигационном смысле плавания и гидрометеорология сложны, нет берегового обеспечения в виде СУДС, АИС и создание и содержание таких средств по экономическим причинам невозможно. «Должен быть назначен район обязательной лоцманской проводки, но судозаходов там настолько мало и суда настолько маленькие, грузопотоки настолько незначительные, что обеспечить непрерывное нахождение лоцманской службы в таких морских портах экономически выгодно невозможно. В нашем понимании решение вопроса заключается в том, что в РФ должна быть создана единая лоцманская служба», — подчеркнул спикер.

Понимая, что создание единой государственной лоцманской организации повлечет исчезновение частных лоцманских компаний, Минтранс обещает, что ни один лоцман не останется без работы, все они будут трудоустроены в новое ФГУ.

«Можно этот вопрос решить законодательно, ограничить или сделать еще более прозрачной деятельность негосударственных лоцманских организаций, но это не есть основание для запрещения. (...) Надлежащий уровень безопасности мореплавания зависит не от формы собственности лоцманской организации, а от квалификации лоцмана, его всесторонней подготовки и, главное, знания специфики порта в данном районе, характеристик проводимого судна и четкого взаимодействия между лоцманом, судовой администрацией и СУДС порта», — отметил директор «НОЛО» Виктор Рябоконт. Он и выступил с альтернативным предложением создать общероссийскую саморегулируемую лоцманскую организацию и пообещал решить проблемы лоцманского обслуживания в малых и северных портах без привлечения бюджетных средств и без перекрестного субсидирования.

Представители лоцманов государственных организаций заметили, что концепция деятельности лоцманских организаций, основанная на объединении их в общероссийскую саморегулируемую организацию, не решает существующие в сфере лоцманского обеспечения проблемы. В частности, не гарантирует предоставление лоцманских услуг во всех морских портах страны и для любого судна.

Начало, окончание на стр. 4

Порты вышли в плюс

Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в апреле 2012 года продемонстрировали положительную динамику. Капитаны портов связывают текущий рост с открытием навигации на ВВП и снятием ледовых ограничений в Азовском море и Таганрогском заливе.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в апреле 2012 года вырос на 18% по сравнению с аналогичным показателем апреля 2011 года и составил 1 млн 233 тыс. тонн различных грузов.

При этом значительный рост (+94%) показал импорт, который составил в апреле текущего года 165 тыс. тонн. Экспорт вырос на 49%, составив 876 тыс. тонн различных грузов. Напротив, заметно уменьшился (-57%) транзит, который составил лишь 162,4 тыс. тонн в апреле 2012 года против 379,1 тыс. тонн годом ранее. Каботаж за отчетный период увеличился на 101% при общем невысоком показателе в 62,8 тыс. тонн.

Номенклатура грузов в апреле 2012 года включала пшеницу, уголь, серу, мазут, кукурузу, металлолом, печное топливо, подсолнечный шрот, цемент, ячмень, нефть и полевой шпат, отметили в администрации порта Ростов.

«Рост грузооборота связан с увеличением количества судов, следующих на выгрузку в порт Ростов-на-Дону, и с увеличением объемов отгружаемых грузов, в том числе пшеницы, шрота подсолнечного, ячменя и печного топлива», — пояснил исполняющий обязанности капитана морского порта Ростов-на-Дону А. Богданов.

Судооборот морского порта Ростов-на-Дону, напротив, показал небольшое снижение: в апреле 2012 года капитания зарегистрировала 397 приходов и 420 отхо-

дов судов против 405 приходов и 451 отхода судов годом ранее.

Морской порт Азов в апреле 2012 года продемонстрировал рост грузооборота на 77%: порт обработал 892 тыс. тонн различных грузов за отчетный период. Наиболее значительно (+142%) вырос экспорт: 489 тыс. тонн в апреле 2012 против 202 тыс. тонн год назад. Импорт увеличился на 34% и составил 95,5 тыс. тонн. Транзит в апреле текущего года был на уровне 308 тыс. тонн, что на 33% больше аналогичного показателя прошлого года.

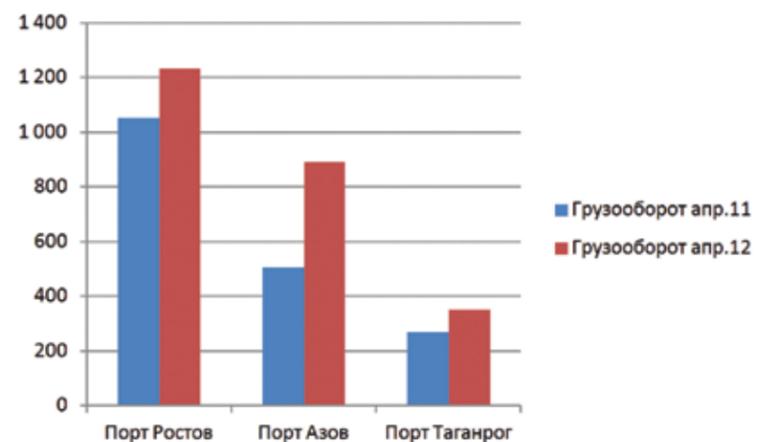
По словам капитана порта Азов Владимира Брагина, в номенклатуре грузов преобладают зерновые, стройматериалы, нефтепродукты, уголь и металлолом.

Судооборот порта также продемонстрировал положительную динамику: в апреле 2012 года капитания зарегистрировала 362 прихода и 367 отходов судов против 221 прихода и 224 отходов судов в апреле 2011 года.

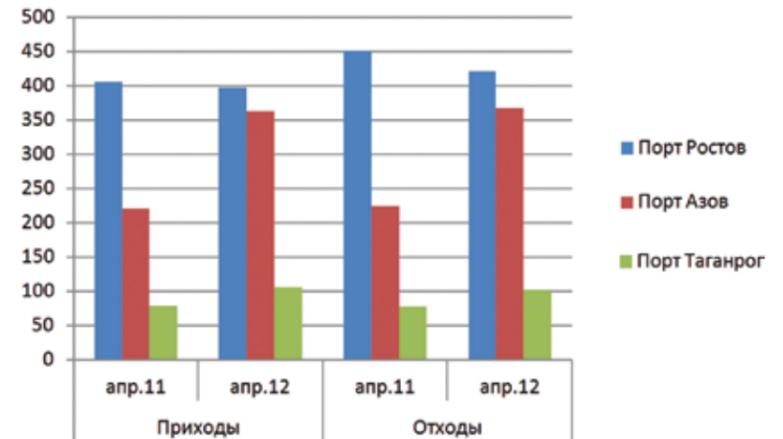
«Увеличение грузооборота и судооборота связано с открытием навигации на ВВП России и снятием ледовых ограничений в Азовском море и Таганрогском заливе», — пояснил Брагин.

Морской порт Таганрог в апреле 2012 года обработал 350 тыс. тонн различных грузов, что на 31% больше аналогичного показателя апреля 2011. Судооборот порта также показал положительную динамику: если год назад администрация порта зарегистрировала 79 приходов и 77 отходов судов, то в апреле 2012 года — 106 приходов и 102 отхода судов.

ГРУЗОБОРОТ



СУДОБОРОТ





УЧИТЬСЯ на практике

Практиканты пришли на суда «Азово-Донского пароходства» (АДП). Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в кадровой дирекции компании.

Как сообщили в АДП, для прохождения внештатной и штатной практики на суда АДП пришли первые 32 курсанта отраслевых учебных заведений донской столицы: Ростовского филиала МГАВТ и Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта.

Внештатная практика считается ознакомительной и предполагает работу в нештатной должности в течение двух месяцев. Длительную — десятимесячную с апреля по февраль — плавательскую практику курсанты проходят уже в штатных должностях матросов.

Так, курсант судоводительского факультета МГАВТ Роман Макаров хорошо зарекомендовал себя на первой практике на теплоходе «Танаис» (судовладелец — ОАО «Донречфлот»), поэтому на длительную практику его взяли в штатной должности матроса на этот же теплоход.

Капитан «Танаиса» Сергей Петрович Салынский убежден, что очень важно передать профессиональный опыт, знания и навыки новому поколению речников и моряков, приобщить их к флотским традициям, тогда на судне будет порядок и культура. «Практиканты — будущие

штатные кадры, работники отрасли. Необходимо, чтобы они перенимали знания и практические навыки у настоящих профессионалов, высококвалифицированных специалистов флотского дела», — подчеркнули в кадровой дирекции АДП.

Декан судоводительского факультета Ростовского филиала МГАВТ Вячеслав Сисекин считает практику очень серьезным периодом обучения. «Для получения рабочего диплома и возможности прийти на суда после окончания учебного заведения в командных должностях выпускник должен иметь 12 месяцев плавцены. Та-



кая продолжительность практики составляет одну треть всего периода обучения по программам среднего образования. Изучив на занятиях навигацию, лоцию, гидрометеорологическое обеспечение, электронную картографию, радионавигационные приборы и системы, судовождение на ВВП, курсанты закрепляют полученные знания на практике на судах смешанного «река-море» плавания», — пояснил Сисекин.

Для самих курсантов важно хорошо проявить себя за время прохождения плавательских практик. «Курсанты, прошедшие ознакомительную и преддипломную практику и получившие положительные характеристики от капитанов судов, направляются только на лучшие теплоходы для занятия командных должностей», — сообщили корреспонденту в компании. Директор по персоналу ОАО «Донречфлот» Вячеслав Широбков пояснил, почему компания заинтересована в сотрудничестве с Ростовским филиалом МГАВТ: «Это учебное заведение готовит

уникальных специалистов: выдаваемые по окончании учебы документы позволяют выпускникам работать как на речных, так и на морских судах».

С Ростовским-на-Дону колледжем водного транспорта (бывший «Спектр») «Азово-Донское пароходство» также связывают годы плодотворного сотрудничества: бывшие практиканты приходят на суда компании уже по окончании учебного заведения для занятия штатных должностей.

Программу социального партнерства с Ростовским филиалом МГАВТ «Азово-Донское пароходство» успешно реализует с 2008 года. Курсанты, заключившие соответствующий договор с судовладельцами компаниями АДП, получают именную стипендию во время обучения и в период службы в армии, обе практики — ознакомительную и преддипломную — они проходят на теплоходах компании. При последующем трудоустройстве пароходство берет на себя расходы по оформлению документов.



Юрий Нарижный, консультант Ростовского филиала ФБОУ ВПО «МГАВТ», экс-начальник Ростовского речного училища, возглавлявший его более 20 лет:

— В учебных заведениях Европы подготовка флотских специалистов проводится с уклоном на практику. В Нидерландах, например, подготовку морских специалистов ведет Высшая морская школа. Обучение делится на три уровня и длится четыре года. Значительная часть времени отдается практическому обучению: так, на третьем уровне практика на флоте длится 330 дней. Подготовка специалистов полностью удовлетворяет требованиям Международной морской организации (ИМО).

Подготовка морских специалистов в России также удовлетворяет требованиям ИМО, но за счет усиления блока общетехнических и специальных дисциплин. Обучение в средних специальных учебных заведениях длится 3–4 года, в вузах — 5,5 года.

Сегодняшним выпускникам отраслевых ССУЗов и ВУЗов зачастую не хватает знания новейшего оборудования. В последние годы значительно

пополнился парк навигационного оборудования, включая спутниковую навигацию и электронную картографию. Задача учебных заведений — не отставать при подготовке специалистов в этом направлении и проводить больше практических занятий, смело избавляться от старых, снятых с флота приборов и заменять их новыми образцами навигационного оборудования.

Объединение лоцманов разобщило



Окончание, начало на стр. 3

Согласно изменениям, внесенным в 2011 году в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ), доступ

на российские реки открывается для иностранных спортивных, прогулочных судов и судов, осуществляющих плавание в целях туризма. Таким образом иностранные туристические суда станут дополнительным рынком

для организаций, оказывающих услуги лоцманской проводки, и обеспечат для них дополнительный фронт работ.

Генеральный директор лоцманской компании «Торнадо» (Ростов-на-Дону) Иван Булах видит в изменениях в КВВТ возможную угрозу сужения географии работы для донских лоцманов: «Поправки в случае их принятия полностью бы упразднили негосударственные лоцманские организации, а также судоводителей, проработавшим свыше 20 лет капитанами на ВВП в транзите, в случае выдачи им лоцманского удостоверения при аттестации, могли бы работать лоцманами только в пределах действия ГБУВПиСа, выдававшего это удостоверение. То есть донские судоводители могли бы работать лоцманами только на участке порт Ростов-на-Дону — Подходной канал Шлюза № 15. Для получения лоцманского удостоверения, позволяющего работать лоцманом на участке от Подходного Шлюза № 15 до Подходного канала Шлюза № 1 (выхода на реку Волгу) необходимо

было бы проходить аттестацию в Волго-Донском ГБУВПиС, расположенном в Красноармейске. То есть специалисту для получения лоцманских удостоверений, позволяющих работать в тех районах плавания, где он работал капитаном судов, необходимо объездить европейскую часть России и получить аттестацию в семи ГБУВПиСах. Все мы понимаем, что это практически невозможно. Что же касается лоцманской проводки судов, то можно посчитать, что для проводки судна от порта Ростов до порта Санкт-Петербург потребовалось бы семь лоцманов, а менять их нужно было бы на границах смежных бассейнов».

Для непосредственных потребителей лоцманских услуг — судовладельцев — наибольшее значение имеет экономическая составляющая: не столь важно кому, куда важнее — сколько будут стоить лоцманские услуги и насколько оперативно они будут оказываться.

«Я не за государство и не за частных лоцманов. Судовладельцам сегодня экономически выгоднее

работать с частниками, потому что оперативность оказания услуг на порядок выше, чем в госструктуре. И в государственной организации, и в частной организации лоцман, т.е. лицо, непосредственно оказывающее услуги, имеет аттестацию государственного образца. То есть он проходит обучение, аттестацию, тестирования и получает удостоверение лоцмана в администрации морского порта», — пояснил исполнительный директор судоходной компании «Донречфлот» Олег Сидоркин.

Появится ли в России новая государственная монополия в сфере оказания услуг лоцманской проводки или частные и государственные лоцманы объединятся в рамках СПО, покажет время. Вопросы безопасности, а именно ее в первую очередь обеспечивают лоцманы, требуют особого внимания и не приемлют поспешных решений. Пока же вопрос о реформировании лоцманской деятельности остается в числе первых на повестке дня Минтранса и отраслевого сообщества.

Перспективная ЛОГИСТИКА

«Азово-Донское пароходство» в апреле 2012 года приступило к экспортным перевозкам угля с перевалкой на рейде порта Кавказ. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил заместитель директора по логистике АДП Игорь Касьянов.



По его словам, экспортные перевозки угля из Азово-Донского бассейна ранее осуществлялись судами река-море плавания напрямую в иностранные порты. «В апреле 2012 года было перевезено 40 тыс. тонн угля от порта Ростов-на-Дону (терминал Ростовского универсального порта) до портов Турции», — рассказал Касьянов. — Данная перевозка от ростовского порта осуществлялась речными судами типа «Волго-Дон», затем производилась перевалка на рейдовой стоянке порта Кавказ с реч-

ных судов на крупнотоннажные морские суда, которые и доставили груз до Турции».

По словам Игоря Касьянова, объем перевалки угля на рейде порта Кавказ в 2012 году составит 200 тыс. тонн. «Перевозка угля с перевалкой на рейде порта Кавказ целесообразна для грузовладельца, так как дает возможность вывезти дополнительный объем груза в экспортном направлении, что экономически привлекательно. Для судовладельцев это направление работы перспективно, поскольку дает возможность увеличить

объемы перевалки груза в порту и задействовать речные суда», — добавил собеседник «Водного транспорта».

На экспорт с перевалкой на рейде порта Кавказ АДП традиционно отправляет зерновые, удобрения и серу. Так, судоходная компания «Донречфлот» (ДРФ, входит в «Азово-Донское пароходство») планирует в 2012 году перевезти на экспорт с перевалкой в порту Кавказ от 1,5 млрд до 2 млн тонн зерна и 2,2–2,5 млн тонн серы. Такие цифры озвучил генеральный директор ДРФ Василий Филиппович.

Договор по e-mail

Заключение договоров посредством обмена электронными сообщениями стало обычным делом в торговом мореплавании.

Несколько легитимна такая форма договора и как заранее обезопасить себя, рассказали юристы Инна Макарова и Нина Алешенко в рамках круглого стола «Допустимые формы договора перевозки грузов», организованного фирмой «Эберг, Степанов и партнеры».

«Даже на международном уровне, в частности в английском праве, отсутствует единый документ, который устанавливает порядок заключения договора путем обмена электронными сообщениями», — отметила Нина Алешенко. По ее словам, наиболее значимый документ — Конвенция ООН «Об использовании электронных сообщений в международных договорах» (2005 г., Нью-Йорк). «К сожалению, эта конвенция до сих пор не подписана многими странами, и хотя Россия ее подписала, у нас она не действует, не ратифицирована», — пояснила эксперт. — Между тем в этой конвенции содержатся основные понятия как сообщения, так и электронного сообщения. В ней есть пункт о том, что сообщение или договор не могут

быть лишены юридической силы на том лишь основании, что они содержатся в электронной форме».

В соответствии с положениями английского права, последовательный обмен электронными сообщениями, содержащими существенные условия договора ассерт/эксерт (принимая/отвергая), порождает цепочку оферт. Последнее письмо этой цепочки, выражающее согласие сторон по всем существенным условиям договора, является акцептом. При этом вся совокупность указываемых писем рассматривается как договор, заключенный в письменной форме.

«Английское право принимает электронные сообщения и признает их как способ заключения договора», — подчеркнула Нина Алешенко. Поэтому основная рекомендация эксперта — вести и сохранять переписку, избегать устных договоренностей, которые нельзя доказать в суде.

Адвокат Инна Макарова отметила, что в российской судебной практике нет единой тенденции: судьи по-разному относятся к электронному документообо-

роту, поэтому нелишним будет обезопасить себя.

«Электронными сообщениями, безусловно, пользоваться эффективно, они сохраняют ваше время, и, наверно, это уже устоявшаяся форма заключения чартер-партий. Но необходимо соблюдать некоторые правила. Во-первых, в чартер-партии обязательно обговаривать все условия, которые называются в Кодексе торгового мореплавания существенными, ведь очень просто открыть соответствующую статью и проверить вашу чартер-партию, все ли условия там оговорены, чтобы этот договор состоялся. Далее направлять оферты и акцептировать если не непосредственно сторонам, то лицам с надлежащими полномочиями. То есть проверить, является ли это лицо уполномоченным, чтобы вести с вами переговоры о заключении и тем более писать, что эта чартер-партия согласована и одобрена», — объяснила Макарова.

В идеале же электронная переписка должна привести к заключению письменного договора с печатями и подписями сторон.

Морской совет: план работы на 2012 год

Губернатор Ростовской области Василий Голубев утвердил план работы Морского совета при Правительстве РО на 2012 год, сообщается на официальном сайте Администрации области.

Согласно документу Морской совет запланировал два заседания на 2012 год. На повестке дня первого заседания два вопроса: об организации работы по направлению для прохождения учебной практики на парусные учебные суда групп юнг ФГОУ ВПО «Морская государственная академия адмирала Ф.Ф. Ушакова» и о состоянии водных ресурсов Цимлянского водохранилища и Нижнего Дона и мерах по оптимизации водохозяйственной обстановки. Второе заседание Морского совета при правительстве запланировано на четвертый квартал 2012 года. В рамках заседания намечено обсуждение хода реализации проекта «Строительство мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» в соответствии с ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)», подготовки проектной документации и хода работ по продлению таганрогской набережной до здания морского вокзала. На этом заседании будут подведены итоги работы совета в 2012 году.

В отчете о деятельности Морского совета в 2011 году отмечается, что показатели работы предпри-

ятий водного транспорта имеют тенденцию стабильного роста. Тем не менее, обозначен ряд проблемных вопросов, решение которых позволит привлечь дополнительные грузопотоки в устьевые порты области, создать новые рабочие места. В частности, речь идет о придании статуса морских устьевым портам Ростова-на-Дону и Азова, что сделало их непригодными для участников единого транспортного процесса. Среди негативных последствий данного решения специалисты называют значительное увеличение стоимости услуг, предоставляемых портами.

Другая серьезная проблема — затруднительный по причине маловодности участок от Кочетовского гидроузла до станции Багаевской. «Суммарные потери флота (в ценах 2011 года) из-за неполного использования грузоподъемности и простоев судов составляют при глубине 340 см — 1 млрд 463 млн рублей, 360 см — 880 млн рублей, 380 см — 408 млн рублей», — говорится в отчете. Достичь требуемых глубин и стабилизировать уровни на проблемном участке позволит строительство низконапорного гидротехнического сооружения в районе станции Багаевской.



Порт вышел в свет

Ростовский универсальный порт был представлен на международной выставке «Таможня-Юг России: ВЭД, транспорт, логистика – 2012», прошедшей 25–26 апреля в КВЦ «ВертолЭкспо» (г. Ростов-на-Дону).

Проект создания мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» реализует «Азово-Донское пароходство» на условиях государственно-частного партнерства. С 2008 по 2011 годы грузооборот Ростовского универсального порта увеличился в 6,2 раза: если в 2008 году этот показатель составил 250 тыс. тонн, то в прошлом году грузооборот превысил 1,5 млн тонн, отметил министр транспорта Ростовской области Дживан Вартанян. За этот период было создано 500 рабочих мест. Среди результатов реализации проекта с 2007 по 2011 гг. — введение в эксплуатацию 10 причальных комплексов и 120 тыс. квадратных метров складских площадок, первой очереди угольного и контейнерного терминалов, а также терминала по перевалке цемента.

В рамках выставки прошла ставшая уже традиционной IV Международная конференция «Внешнеторговый потенциал Юга России: таможенная

и транспортно-логистическая составляющие». Оба мероприятия проведены в рамках торжеств, приуроченных к 20-летию Южного таможенного управления. В работе конференции принял участие заместитель губернатора — руководитель аппарата правительства Ростовской области Вадим Артемов. Спикер отметил положительную динамику внешнеэкономической деятельности. Так, по его словам, за прошедший год внешнеторговый оборот региона вырос на 41% и составил \$10 млрд.

Международная выставка «Таможня-Юг России: ВЭД, транспорт, логистика 2012» проводилась Южным таможенным управлением ФТС России совместно с ЗАО «РОСТЭК-Дон» и ЗАО «РОСТЭК-Таможинформ» при поддержке Полномочного представителя Президента РФ в ЮФО, Администрации РО, ФТС России. Основная цель мероприятия — углубление открытого диалога между таможенной службой, федеральными и региональными властями с бизнес-сообществом.



Первомайский старт

Соревнования по водно-моторному спорту прошли 1 мая на Северном водохранилище (парк Дружбы) в Ростове-на-Дону.

«Такие соревнования стали уже традицией, мы проводим их уже седьмой раз, — рассказали корреспонденту «Водного транспорта» в Федерации водно-моторного спорта. — Состязания приурочены к празднику 1 мая и проходят в честь знаменитого тренера по водно-моторному спорту Крикора

Луспикаяна».

Продемонстрировать мастерство в парк Дружбы на Северном водохранилище приехали пять команд: две из Краснодара и по одной из Ростова-на-Дону, Тимашевска и Волгограда. Всего в заездах участвовали 29 человек. Продемонстрировать мастерство пило-

ты могли на различных плавсредствах: в соревнованиях участвовали мотолодки всех классов, скутеры всех классов, а также глассеры.

Мероприятие было организовано Федерацией водно-моторного спорта в Ростове-на-Дону совместно с ООО «Флагман».



Фестивалю Дона быть!

План работы на 2012 год утвердил Межведомственный координационный совет по туризму Ростовской области.

Согласно документу ростовчан и гостей донской столицы снова ждет Фестиваль реки Дон. Впервые праздник отметили 1 октября 2011 года. Как и задумывали организаторы, праздник становится ежегодным. В 2012 году мероприятие перенесли на середину лета: фести-

валь реки Дон планируется провести 30 июня. Праздник нацелен на привлечение туристов, в том числе иностранных, а также призван познакомить участников и гостей фестиваля с богатой историей реки Дон и донского края в целом.

Кроме того, совет планирует прове-

сти два заседания. Первое, состоявшееся в апреле 2012 года, было посвящено повышению туристской привлекательности Ростовской области. Второе заседание должно пройти в четвертом квартале 2012 года: на повестке дня вопросы повышения качества услуг в отрасли.

Дорогие ветераны!

С чувством глубокой признательности благодарим за совершенный подвиг. В 67-ю годовщину Великой Победы примите искренние поздравления и пожелания крепкого здоровья, благополучия и мирного неба над головой.

День Победы — 9 Мая — символ решимости и воли русского народа. Это праздник светлой печали и ликующей радости торжества. В памяти народа навсегда останутся ратные подвиги воинов армии и флота. В годы суровых испытаний с невиданной силой проявились высочайшая самоотверженность, сила духа и героизм советских людей, высочайший патриотизм, верность воинскому долгу, безграничная любовь к Родине.

Ценой многих человеческих жизней завоевана Великая Победа. Мы помним о тех, кто шел на встречу смерти в боях во имя спасения Родины, о тех, кто своим героическим трудом в тылу приближал Победу, о тех, кто поднимал страну из руин.

Желаем ветеранам и свидетелям тех дней долгих лет жизни, здоровья и счастья, а их детям и внукам — гордости за свою семью, за свой народ и удачи во всех светлых начинаниях.

Достойно продолжать традиции отцов и дедов, приумножать богатство родной земли — святой долг молодого поколения. Память живет в добрых делах, направленных на благополучие и процветание России.

С Днем Великой Победы!

Редакция газеты «Водный транспорт».

Честь и слава — победителям!

Праздничные подарки ветеранам войны вручило «Азово-Донское пароходство» в преддверии 67-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказал председатель Совета ветеранов АДП Сергей Архипов.

В честь Дня 9 Мая участники ВОВ получили денежные подарки в размере 8 тыс. рублей, труженики тыла и несовершеннолетние узники фашистских концлагерей — по 4 тыс. рублей. Кроме того, каждому ветерану был вручен праздничный продуктовый набор.

Совет ветеранов «Донречфлота» и «Волго-Донского пароходства», созданный в 2005 году, ведет активную работу по экономической защите и помощи ветеранам. Так, размер затрат на социальное обеспечение за время работы Совета вырос в несколько раз: если в 2005 году общий объем составлял 450 тыс. рублей, то в 2011 году — уже 1 млн 2 тыс. рублей. «Планный объем затрат на 2012 год составляет 1 млн 226 тыс. рублей», — сообщил Сергей Архипов.

«Важная задача нашего Совета ветеранов — найти тех работников берега и флота, которые по тем или иным причинам потеряли связь с предприятиями, и заинтересовать их в совместной общественной работе», — добавил собеседник «Водного транспорта». В 2005 году Совет объединял 137 человек, за годы работы в него вступили еще 100 ветеранов войны и труда. «Мы работаем с людьми преклонных лет, к сожалению, каждый год кто-то уходит из жизни. Сегодня мы помогаем 137 ветеранам», — пояснил Архипов.

Совет ветеранов АДП ежегодно участвует в конкурсах-смотре первичных организаций среди Советов ветеранов. В 2009 году Совет ветеранов «Азово-Донского пароходства» занял второе место в Пролетарском районе. Годом позднее — уже первое место в районе, ему был вручен диплом первой степени как лучшей профсоюзной организации среди Советов ветеранов в Ростове-на-Дону. Почетную грамоту в честь 25-летия образования Ростовского городского совета ветеранов Сергей Архипов получил в 2011 году. В этом году Совет традиционно принимает участие в конкурсе и рассчитывает занять призовое место.

«Столичный-2» поддержит навигацию в Москве

Столичная судоходная компания 20 апреля в ходе церемонии открытия 79-й пассажирской навигации на Москве-реке представила второй из серии современных экскурсионный пассажирский теплоход «Столичный-2». В навигацию 2012 года, которая является 79-й пассажирской навигацией на Москве-реке, судно будет работать на экскурсионном маршруте по Водоотводному каналу.

Также был представлен специальный катамаран, вмещающий до 15 человек, который планируется использовать в качестве «речного» такси.

Судно «Столичный-2» является пассажирским прогулочно-экскурсионным судном нового поколения и предназначено для городских и пригородных перевозок. Отличительной особенностью судна является панорамное сдвижное остекление пассажирского салона площадью



82 кв.м. Внутри судна созданы комфортабельные условия для полноценного и безопасного отдыха.

Первое судно данного проекта было спущено на воду на Московском судостроительном заводе в мае 2011 года. После того как в навигацию 2011 года «Столичный-1» успешно отработал и отлично зарекомендовал себя, на этом же судостроитель-

ном предприятии появился «Столичный-2».

«Столичная судоходная компания» основана в 1933 году. Эксплуатирует более 55 прогулочных и служебно-вспомогательных судов, организует речные прогулки и круизы на Москве-реке, канале им. Москвы, областных водохранилищах. Годовой пассажиропоток предприятия превышает 1 млн человек.



Героические «Водолазы»

«Завод Нижегородский теплоход» в конце апреля — начале мая спустил на воду три рейдовых водолазных катера проекта А160. «Водолаз Сазонов» стал восьмым, «Водолаз Малеев» — девятым, «Водолаз Грицай» — десятым по счету судном данного проекта, построенными на предприятии в рамках реализации Подпрограммы «Морской транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Суда предназначены для работы Госморспасслужбы России. Первые семь судов проекта А160 сданы заказчику и направлены в порты приписки Санкт-Петербург, Мурманск, Новороссийск и Астрахань, Корсаков и Владивосток.

«Первые четыре судна серии построены по первоначальному проекту, шесть сле-

дующих — по модернизированному, с учетом практики эксплуатации первых четырех парашютов», — сообщил генеральный директор ОАО «ЗНТ» Сергей Коновалов.

Катера серии предназначены для водолазного обеспечения подводно-технических работ на глубинах до 60 м при волнении моря до 4 баллов, участия в аварийно-спасательных

и судоподъемных операциях, а также обследования дна акваторий, затонувших объектов, подводной части корпусов судов (кораблей) и гидротехнических сооружений.

Проект рейдового водолазного катера А160 разработан в 2008 году специалистами ОАО «Завод Нижегородский теплоход» совместно с ООО «Агат дизайн бюро».



VIP-катамараны останутся жителям Приморья

Катамараны, предназначенные для работы на саммите АТЭС, планируется сдать в эксплуатацию в июне 2012 года. Об этом заявил генеральный директор завода ОАО «Восточная верфь» Игорь Мирошниченко.

Проектом предусматривается строительство 3 катамаранов — 2 будут построены из высокопрочного композитного материала и один в корпусе из алюминиевого сплава.

«Сегодня строительство ведется хорошими темпами, планируем в июне начать испытания судов на воде и уже в июле они будут сданы в эксплуатацию», — отметил директор предприятия.

После завершения саммита АТЭС катамараны будут работать на линиях морских пассажирских перевозок на социально значимых направлениях.

Проект по строительству катамаранов разработан приморской компанией «Пасифико Марин». Применение композитных материалов делает суда экономически выгодными и пригодными для использования в сложных погодных условиях. Пассажирские суда катамаранного типа рассчитаны на 223 посадочных места каждый. Эксплуатационная скорость — 25 узлов. Дальность плавания — 400 миль.

Баржа-площадка для ЕРП спущена на воду в Красноярске

Красноярская судостроительная верфь спустила на воду новое несамостоятельное судно. Баржа-площадка грузоподъемностью 1170 тонн является третьим судном проекта 0150/2907, разработанного конструкторами ООО «Горьковское центральное конструкторское бюро».

Баржи нового проекта Красноярская судостроительная верфь начала строить в 2011 году. «БСП-1003» предназначена для перевозки широкой номенклатуры грузов (лес, уголь, минерально-строительные материалы), а также автотехники, оборудования, контейнеров. Всего по данному проекту по заказу ОАО «ЕРП» планируется построить 15 единиц флота.

Судно полностью соответствует всем современным требованиям техники безопасности и санитарно-экологическим нормам. Обводы корпуса смоделированы по новым технологиям. Таким образом, судно имеет наименьшее сопротивление корпуса, что при одной и той же грузоподъемности позволяет вести его толкачу с меньшими тяговыми характеристиками. Стоимость строительства составляет порядка 23 млн руб.

Новая баржа уже внесена в график работы флота пароходства навигации 2012 года. Она будет работать на притоках, доставляя грузы в отдаленные поселки края по программе Северного завоза.

Пресс-служба ОАО «Енисейское речное пароходство» сообщила, что в ближайшее время судостроители спустят на воду еще одну несамостоятельную баржу грузоподъемностью 3 тыс. тонн, в августе сдадут баржу грузоподъемностью 2000 тонн, а в конце года еще одну в 3 тыс. тонн.

Согласно программе обновления флота ОАО «ЕРП», в 2012 году Красноярская судостроительная верфь пополнит парк судов ЕРП четырьмя новыми баржами.

Новое судно для ФГУП «Росморпорт»

На Московском судостроительном и судоремонтном заводе (ОАО «МССЗ») состоялась торжественная церемония спуска на воду многоцелевого катера проекта МРВ-14, строящегося по заказу ФГУП «Росморпорт» для Азово-Черноморского бассейнового филиала предприятия.

Спущенное на воду судно является первым из шести катеров проекта МРВ-14, строительство которых предусмотрено контрактом ФГУП «Росморпорт» с ОАО «МССЗ» на общую сумму 170 999 тыс. руб. Закладка киля первого катера произведена 5 октября 2011 г., завершение строительства ожидается в июне текущего года. Судно будет использоваться в морском порту Темрюк для доставки лоцманов, экипажей и комиссий на суда, обследования состояния судоходных путей, участия в спасательных операциях, решения других задач.

Амурский ССЗ начал набор кадров

В Комсомольске-на-Амуре начался набор безработных на курсы переподготовки с возможностью дальнейшего трудоустройства на «Амурском судостроительном заводе». Как сообщает пресс-служба областного правительства, идет набор в группу по специальности «электросварщик».

Курсы организованы за счет средств службы занятости. Обучение уже прошли сборщики корпусов. В ближайшее время они будут устроены на завод.

«Необходимость в подготовке квалифицированных кадров возникла после заключения заводом ряда контрактов», — сообщил заместитель начальника отдела Центра занятости населения Комсомольска-на-Амуре Наталья Гончарова.

«Мир» покажет себя миру

Учебный парусник «Мир» Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова, неоднократный победитель международных парусных соревнований, ушел в ежегодное плавание. Судно примет участие в ежегодной парусной регате The Tall Ships Races 2012.

Котпальтию УПС «Мир» было приурочено значимое событие — торжественное открытие на борту «Мира» Русского центра фонда «Русский мир». Созданный в 2007 году фонд «Русский мир» осуществляет целенаправленную деятельность по поддержке и популяризации русского языка и культуры за рубежом, развитию и укреплению международного гуманитарного сотрудничества. На сегодняшний день фондом открыто более 80 Русских центров и более 100 «Кабинетов Русского мира»; поддержано более 1 тыс.

грантовых образовательных и культурно-просветительских проектов. Год назад «Русский центр» был открыт на паруснике «Надежда» во Владивостоке, в 2012 году эстафету принял парусник «Мир».

Русский центр на паруснике включает в себя библиотеку, видео- и медиакolleкцию, а также современное мультимедийное оборудование. Парусник «Мир» станет «плавающим островком России», несущим по всему миру знания о русской культуре, языке, традициях и истории нашей страны.

В 2012 году парусник плани-

рует посетить 20 зарубежных портов, 7 стран: Германия, Норвегия, Латвия, Франция, Испания, Португалия, Дания.

Планируется, что парусник «Мир» вернется в Санкт-Петербург в начале октября 2012 года.

• Парусник «Мир» построен и спущен на воду в 1987 году и с тех пор является плавучей школой как для сотен курсантов академии, так и для учащихся морских учебных заведений России и других стран. С 1998 года парусник имеет официальный статус «Посланник Санкт-Петербурга» за ру-

бежом, что подтверждается его регулярным участием в мероприятиях, символизирующих межгосударственную дружбу и сотрудничество. С 2008 года на борту парусника реализуется проект по прохождению практики иностранными курсантами из морских вузов всего мира. На борту парусника прошли практику иностранные курсанты 26 национальностей.

• С 2011 года на борту «Мира» реализуется совместная программа ГМА имени адмирала С. О. Макарова и Государственного Русского музея под названием «Русский музей: виртуальный филиал», воплощающая идею доступности крупнейшей в мире коллекции русского искусства для самой широкой аудитории за пределами Санкт-Петербурга.

Кадровый триумvirат

Дальневосточное морское пароходство, Владивостокский морской торговый порт и Дальневосточный федеральный университет подписали соглашение о стратегическом партнерстве. Об этом сообщает пресс-служба Транспортной группы FESCO.

Соглашение касается сотрудничества сторон в сфере образовательной и научно-технической деятельности с помощью эффективной инновационной инфраструктуры и актуальных форм управленческой и финансовой деятельности. Основным акцентом соглашения сделан на подготовке квалифицированных кадров в ДВФУ для ОАО «ДВМП» и ОАО «ВМТП», а также развитие инновационных проектов в транспортной отрасли региона.

Как отметили стороны после подписания, соглашение станет реальным механизмом формирования кадрового потенциала для ведущих предприятий Дальнего Востока, которыми являются Дальневосточное морское пароходство и Владивостокский морской торговый порт.



Годовой отчет

Порт Ньюс

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО

www.portnews.ru

ПОРТОВЫЙ СЕРВИС
БУНКЕРНЫЙ РЫНОК 2011



PH-BUNKER

2015 НОВЫЙ ВЗГЛЯД
на судоходство



2,5 млн тонн бункера
на Дальнем Востоке



Информационно-аналитическое и справочное издание

«Портовый сервис. Бункерный рынок»

Издается медиа-группой «ПортНьюс» с 2005 года.

Основные темы выпуска: • события в сфере портового сервиса • обзор законодательных инициатив в сфере морской деятельности • планы ФГУП «Росморпорт» по обновлению флота • обзор крупнейших инвестиционных проектов портовой отрасли • перевод судов на сжиженный природный газ на практике • перспективы рынка лоцманских услуг • возможности российских НПЗ по выпуску низкосернистого мазута • особенности транзитной бункеровки в портах России в 2012 году • обзоры крупнейших бункеровочных рынков Северо-Запада • новые возможности в автоматизации отрасли • ценообразование на бункерное топливо в портах России • объемы продаж бункеровочных компаний • состав бункеровочного флота РФ • грузообороты морских портов России в 2011 году

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