

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.



№12 (12933)

Выходит один раз в месяц
15 декабря 2013 года

Обстановочные
суда для Северо-
Двинского
ГБУВПиС



Московский судостроительный и судоремонтный завод 5 декабря 2013 года спустил на воду два обстановочных судна проекта 3050.

Стр. 7

Яхтсмены
года-2013



Состоялось подведение итогов присуждаемой ежегодно национальной премии «Яхтсмен года».

Стр. 8

На реке инвесторов нет?

Проблемы финансирования судоходства и судостроения, законотворческой деятельности и повседневной практики обсудили участники «Транспортной недели-2013»



В рамках «Транспортной недели-2013», главного отраслевого события года, ежегодно проводимого в Москве, состоялась выставка «Транспорт России». Наиболее яркими событиями деловой программы выставки стали подписания ряда инвестиционных соглашений по проектам развития морской и речной инфраструктуры. Большой интерес также вызвала конференция «Инвестиции в водный транспорт», в ходе которой обсуждался вопрос повышения инвестиционной привлекательности водного транспорта.

Основные проблемы развития любого бизнеса на внутренних водных путях (ВВП) России известны, пожалуй, всем. Это недостаточная конкурентоспособность речного флота по сравнению с другими видами транспорта, невозможность привлечения долгосрочного и недорогого финансирования для строительства флота, наличие лимитирующих участков, существенное ухудшение качественных параметров ВВП и сезонность работы. В европейской части России навигация продолжается в среднем 6 месяцев, а на реках Сибири — от 2 до 4 месяцев. Такой непродолжительный период эксплуатации флота делает невозможным окупаемость нового судна в приемлемые сроки, а значит, и получение кредита на его постройку.

НЕТ ДЕНЕГ — НЕТ СУДОХОДСТВА

По словам руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта России (Росморречфлота) Александра Давыденко, бюджетные субсидии на содержание внутренних водных путей (ВВП) в последние 20 лет были примерно на 30%

ниже нормативной потребности. В результате этого многие гидротехнические портовые и судоходные гидротехнические сооружения пришли в ненадежное состояние.

Как, в свою очередь, отметил Виктор Олерский, основным фактором, влияющим на экономику внутреннего водного транспорта, является сезонность. За короткий судоходный период «не считается» экономика, и это — простая причина низкой рентабельности отрасли, которая лежит на поверхности. Поэтому, если говорить об инвестициях в речную отрасль, то без помощи государства здесь не обойтись. Ведь на реке как таковых инвесторов нет, если только это не инфраструктура, являющаяся транспортным цехом в каком-то индустриальном проекте (например, «Северсталь»). Так, большая часть нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) в европейской части России расположена вдоль рек, и вывоз нефтепродуктов в период навигации в больших объемах осуществляется внутренним транспортом. Раньше отдельные нефтяные компании владели своим флотом. В конечном итоге все пришли к выводу, что каждый должен заниматься

своим делом. И сейчас в числе судоходных компаний нет грузовладельцев.

«Я не вижу инвесторов в речную отрасль, если только в рамках каких-то индустриальных проектов. Потому что отдельно, как в стивидорном бизнесе, на реке крупные проекты пока не считаются», — сказал замминистра.

СУДОСТРОЕНИЕ И СУДОХОДСТВО — ВЕЧНАЯ СВЯЗКА

«Судостроение — это большая «головная боль» и суперзадача для нас. Хорошее, «живое» судостроение создает дополнительный эффект во многих отраслях. По этой причине всеми развитыми странами судостроению уделяется большое внимание», — убежден Виктор Олерский.

Судостроение без господдержки не существует, даже и в интенсивно развивающемся азиатском регионе. Например, в Китае судостроительные предприятия «в полный рост» поддерживаются государством, несмотря на самую низкую себестоимость производства по сравнению со всем остальным миром.

Заместитель министра отметил, что сегодня существуют

достаточные меры господдержки как судовладельцев, так и судостроителей — министерством транспорта подготовлен и действует Федеральный закон № 305-ФЗ, который был принят Госдумой в 2011 году.

Однако, если в части судоходства он работает, то в части судостроения — нет. Закон предусматривает возможность создания особых экономических производственно-промышленных зон и, к сожалению, приходится констатировать, что за эти последние два года ни одной такой зоны не появилось. До настоящего момента этой нормой закона никто не воспользовался.

Если же говорить о состоянии судостроения в нашей стране, то заводы развиваются по-разному. В первую очередь все зависит от их руководства.

«Самая большая проблема для наших судостроительных предприятий — это их неспособность выполнять контракт в срок и по заявленной в договоре цене», — полагает Олерский. — Спрос на судостроение у нас есть, но за качеством надо следить — иногда оно достаточно низкое».

Начало,
окончание на стр. 2

Россия вспоминает адмирала Невельского

Общероссийское движение поддержки флота обратилось в правительство РФ с предложением создать международный центр исследований имени адмирала Невельского для развития отношений между Россией, Китаем, обеими Кореями и Японией.

В России 5 декабря отмечают 200-летие со дня рождения адмирала и выдающегося исследователя Дальнего Востока Геннадия Невельского.

«Обратились в правительство страны с предложением о создании международного центра имени Геннадия Ивановича Невельского с штаб-квартирой или в Хабаровске, или во Владивостоке», — сообщил РИА Новости в четверг председатель движения капитан 1-го ранга Михаил Ненашев.

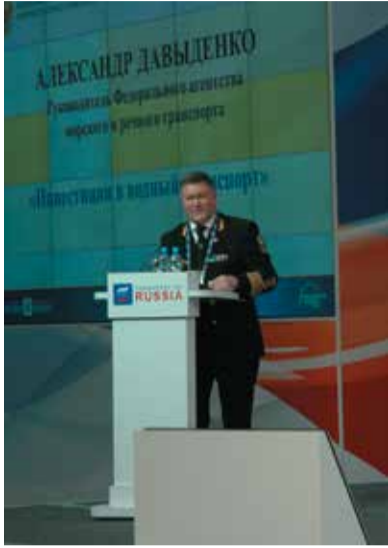
По его мнению, этот исследовательский и аналитический центр займется вопросами позитивного взаимодействия между Россией и указанными странами, а также станет инвестиционно-финансовой площадкой в дальневосточном регионе.

Кроме того, для увековечения памяти адмирала движение поддержки флота обратится в Союз кинематографистов России, Минкульт и Союз театральных деятелей с инициативой создать фильм и спектакли об адмирале: «К сожалению, о Невельском за 100 лет, сколько существует кинематограф, нет яркого фильма».

Помимо этого, по словам Ненашева, с руководством Росморречфлота обсуждается вопрос об учреждении премии Невельского для студентов и курсантов транспортных вузов, так как адмирал внес огромный вклад в транспортное развитие.

Геннадий Невельский — российский адмирал, исследователь Дальнего Востока, основатель города Николаевск-на-Амуре. Доказал, что устье Амура доступно для входа морских судов и что Сахалин — остров. Именем Невельского названы залив и пролив на Дальнем Востоке, город Невельск Сахалинской области, улицы в городах Сахалина, Новосибирске, поселке Врангеля города Находка и ряде других мест. С 25 июля 2011 года имя «Адмирал Невельский» носит большой десантный корабль проекта 775 (ТОФ).

На реке инвесторов нет?



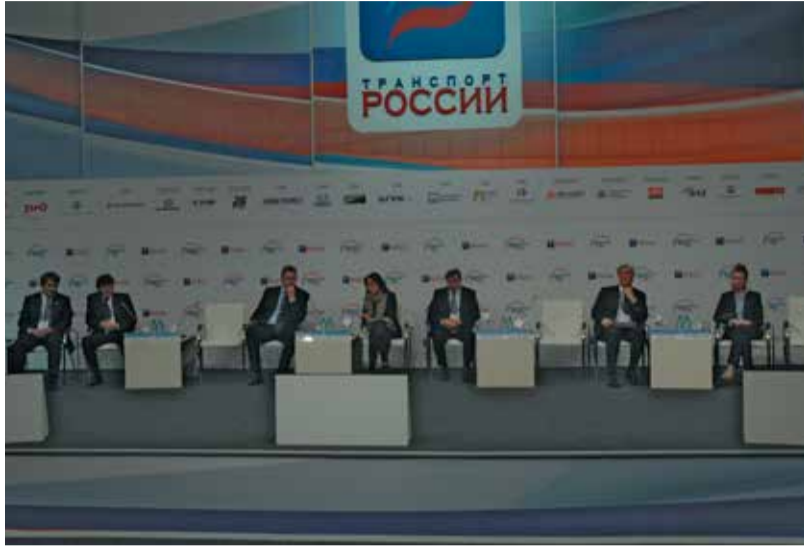
Окончание,
начало на стр. 1

В ПОИСКЕ ПУТЕЙ РЕШЕНИЯ

Как отметил, в свою очередь, президент Союза «Национальная палата судоходства» (СНПС) Алексей Клявин, если у отрасли нет достаточного финансирования, то невозможно осуществлять ликвидацию «узких мест» на внутренних водных путях и поддерживать их необходимые параметры. Тогда тормозится и развитие судоходства.

«Все эти вещи тесно взаимосвязаны и реально влияют на ситуацию на рынке внутреннего судоходства», — подчеркнул Клявин.

В результате хронического недофинансирования содержа-



ния ВВП начиная с 90-х годов существенно снизились качественные параметры внутренних водных путей, что, в свою очередь, привело и к тому, что многие судоходные компании вынуждены эксплуатировать флот с недогрузом. По данным Росстата, средняя рентабельность судоходного бизнеса на ВВП России составляет порядка 5–5,5%.

«Инфраструктура — это основа. Если она есть, то флот работает эффективно. Соответственно, если судовладелец не видит перспектив судоходства по ВВП на ближайшие 20 лет, то он не идет строить флот», — уверен Клявин.

По его мнению, чтобы обеспечить динамичное развитие отрасли, необходимо решить три основных задачи: устранить

инфраструктурные ограничения на ВВП, обеспечить условия для привлечения «длинных» и «дешевых» денег под судостроительные программы и создать стимулы, которые побуждали бы судовладельцев утилизировать старые суда и строить новые.

Здесь, по мнению члена совета директоров «Северо-Западного пароходства» и совета СНПС Ршата Багаутдинова, может помочь предоставление судовладельцу т.н. утилизационных грантов.

«Те меры, которые на сегодняшний день существуют, — это меры господдержки (ФЗ № 305, инициатором которого был Минтранс, а также постановление правительства РФ № 383). Но их, к сожалению, недостаточно для того, чтобы начать активно обновлять



флот», — пояснил Багаутдинов необходимость предоставления утилизационных грантов.

С этим предложением уже выступила Палата судоходства. Суть инициативы заключается в том, что если российский судовладелец утилизирует старое судно (режет его на металлолом), то при условии размещения заказа на новые суда на российских верфях он получит в качестве компенсации из бюджета до 10% от стоимости нового судна.

Всегда есть соблазн продать старое судно на вторичном рынке. 10% — это та сумма, которая сопоставима с размером выручки от продажи такого судна на вторичном рынке. В то же время 10% — это минимальный размер собственных средств, который

требуют российские банки или лизинговые компании, то есть размер участия самого инвестора.

Что касается портовой инфраструктуры, то при акционировании федеральное имущество в речных портах осталось в казне. И распоряжалось им Росимущество. Александр Давыденко отметил, что с Росимуществом была проведена инвентаризация имущества речных портов. Было предложено принять согласованное решение о том, какие порты имеют стратегическое значение для РФ, и имущество в них закрепить за организациями, подведомственными Росморречфлоту. Остальные же передать на субфедеральный уровень и решать вопрос с их приватизацией.



Союз «Национальная палата судоходства» подписал соглашения с Минтрансом России и Федеральным агентством морского и речного транспорта

В Москве в рамках деловой программы «Транспортной недели — 2013» Союз «Национальная палата судоходства» (СНПС) заключил два соглашения о сотрудничестве в сфере морского и внутреннего водного транспорта с Минтрансом России и Федеральным агентством морского и речного транспорта.

От имени Минтранса России соглашение подписал министр транспорта Максим Соколов, от имени Росморречфлота — руководитель агентства Александр Давыденко, от имени СНПС — президент Национальной палаты судоходства Алексей Клявин. Как пояснили «Российскому судоходству» в СНПС, аналогич-

ные соглашения традиционно заключались Минтрансом России и Росморречфлотом с Ассоциацией судоходных компаний и Союзом российских судовладельцев для организации взаимодействия власти и бизнеса в целях создания благоприятных условий для безопасной и эффективной работы российского флота на морских и вну-



тренних водных путей и повышения конкурентоспособности российского флота. Объединение двух упомянутых отрасле-



вых общественных организаций в Союз «Национальная палата судоходства» (СНПС), состоявшееся в этом году, потребовало

заключения новых соглашений взамен действовавших ранее. Соглашения вступают в действие с момента подписания.

Негабарит для нефтяников



СЗП доставляет оборудование для предприятий Приволжского федерального округа.

В период навигации 2013 года по внутренним водным путям России барже-буксирными составами Северо-Западного пароходства (ОАО «СЗП») доставлялось оборудование гидрокрекинга для нефтеперерабатывающих предприятий Приволжского Федерального округа.

Первая транспортировка двух реакторов итальянского производства, один весом 640 т, другой — весом 570 т, проводилась из порта Ильичевск на Украине для предприятия ОАО «Роснефть» — Новокуйбышевского НПЗ в Саратовской области с августа по сентябрь.

Другие два реактора производства Ижорских заводов в Санкт-Петербурге, один из которых имел вес 680 т, длину 44 м, ширину 7,1 м, высоту 5,2 м, другой — вес 810 т, длину 29 м, ширину 7,1 м, высоту 6,6 м, были доставлены на Новокуйбышев-

ский НПЗ в начале ноября.

Два реактора весом по 550 т каждый, длиной 31 м, шириной 7,1 м, высотой 7,2 м

производства Ижорских заводов прибыли с барже-буксирным составом ОАО «СЗП» на другое предприятие ОАО «Роснефть» в Самаре — Куйбышевский НПЗ в середине октября.

Транспортные операции выполнялись совместно с ЗАО «Инфотек-Балтика». Проектный менеджмент осуществляла компания «Волго-Балтик Логистик».

Северо-Западное пароходство на протяжении ряда лет доставляет оборудование для предприятий концерна ОАО «Роснефть» и других предприятий отрасли. В навигацию 2014 года ОАО «СЗП» намерено продолжить доставку негабаритных грузов для нефтеперерабатывающей отрасли и других отраслей промышленности России.

На службе флоту

ГМИ Санкт-Петербурга приглашает на выставку к 100-летию Российского морского регистра судоходства

В особняке Румянцева (филиал Государственного музея истории Санкт-Петербурга, Английская набережная, дом 44) открылась выставка «100 лет на службе флоту. Российский морской регистр судоходства», посвященная юбилею первого национального классификационного общества в нашей стране.

История образования Регистра неразрывно связана с историей России как морской державы. Экспонаты выставки — документы, фотоматериалы, модели судов, построенных в разное время под надзором Регистра — рассказывают об истории создания и деятельности общества в контексте развития российского судоходства и судостроения.

В 1696 году приказ Петра I положил начало созданию российского морского флота, и уже в начале XVIII века были предприняты первые шаги по регламентированию порядка строительства кораблей, торгово-коммерческой деятельности, страхования и защиты судов. Со временем увеличивалось количество судов, и постоянно разрабатывались новые требования, призванные обеспечить эффективность судоходства и безопасность мореплавания. На выставке представлены материалы, рассказывающие о развитии русского флота с конца XVII века до времен правления Николая II. Рядом с ними можно увидеть произведения живописи и графики, открытки второй половины XIX — начала XX столетия, запечатлевшие отечественные суда и виды крупных российских портовых городов: Архангельска,

Астрахани, Баку, Нижнего Новгорода, Рыбинска, Санкт-Петербурга, Ярославля и др.

На рубеже XIX–XX веков в России резко увеличилось число судовладельцев, их стремление обеспечить прочные позиции в конкурентной борьбе на внутреннем и мировом рынках привело к развитию страхования судов. Именно по инициативе российских страховых обществ, нуждавшихся в создании единой национальной системы оценки технического состояния судов и их классификации, 31 декабря 1913 года в России было учреждено Общество для классификации морских, речных и озерных судов «Русский Регистр». Это был первый шаг к освобождению от зависимости русского коммерческого судоходства от зарубежных классификационных обществ, которые с начала XVIII века диктовали свои условия на мировом рынке морских перевозок.

Основанный в дореволюционной России, «Русский Регистр» в советское время получил название «Регистр СССР» и сегодня успешно продолжает свою деятельность как «Российский морской регистр судоходства». За 100 лет существования организацией накоплен огромный опыт в сфере обеспечения безопасности морского судоходства, судов,

охраны человеческой жизни на море, перевозимых грузов, защиты окружающей среды.

О работе Регистра на протяжении столетия рассказывают представленные в экспозиции документы, Уставы Регистра и Регистровые книги, Правила классификации и постройки морских судов, модели судов, построенных в разное время под надзором Регистра, и многое другое.

В числе интересных экспонатов: открытки начала XX века, запечатлевшие ледокол «Ермак» — первый в мире ледокол арктического класса, советский легендарный ледокол «Челюскин»; модели атомных ледоколов «Арктика», «Россия», «Ямал», «50-лет Победы», газозовов «Великий Новгород», «Сибур Воронеж», научно-исследовательских судов «Владимир Комаров» и «Космонавт Юрий Гагарин».

О широком спектре деятельности Регистра свидетельствуют фото- и видеоматериалы, посвященные реализации шельфовых проектов добычи углеводородного сырья, освоению Северного морского пути, эволюции ледокольного флота, созданию научно-исследовательских судов, глубоководных водолазных комплексов и других типов судов и морских сооружений.

Лесные грузы в плюсе

Судами ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП) в навигацию-2013, с 25 апреля по 15 ноября 2013 года, перевезено 370 тыс. тонн лесных грузов, что на 70% выше аналогичного показателя прошлого года.

В общем объеме лесных перевозок за указанный период перевозки из речных портов на Северо-Западе России в европейские порты в сравнении с прошлым годом выросли в 3 раза — до 200 тыс. тонн.

В общей номенклатуре данных грузов объемы круглого леса (баланса) составили более 152 тыс. тонн, продемонстрировав рост в 2,5 раза.

В транспортировке лесных грузов впервые были задействованы новые теплоходы «Нева-Лидер» грузоподъемностью 7 тыс. тонн. Первый экспериментальный рейс теплохода «Нева-Лидер 1» по перевозке 6 300 куб. м хвойного баланса из Подпорожья в Финляндию в мае 2013 года и следую-

щие рейсы судов данного проекта показали высокую эффективность на лесных перевозках.

В навигацию 2014 года пароходство намерено увеличить объемы доставки лесных грузов из портов Волго-Балта в порты Скандинавии и Западной Европы теплоходами «Нева-Лидер» и другими судами «река-море».

«Преимущества нового флота СЗП, а также снижение таможенных пошлин на вывоз лесного баланса в экспортном сообщении будут стимулом для грузоотправителей сделать свой выбор в пользу судов «река-море» пароходства перед другими способами транспортировки», — отметили в пресс-службе компании.

«БТК» сработала по плану

ООО «Балтийская топливная компания» перевезла по внутренним водным путям России (ВВП РФ) в навигацию 2013 года более 250 тыс. тонн нефтепродуктов.

Данный объем перевезенного груза соответствует ранее заявленному плану, сообщили «Водному транспорту» в компании.

Перевозки в направлении Северо-Запад (Финский залив)

и Юг (Черное и Каспийское моря) осуществлялись восемью судами компании. Всего флот компании насчитывает 31 единицу и является крупнейшим бункеровочным флотом на Северо-западе.

Волжское пароходство ПОДВОДИТ ИТОГИ

Завершение навигации 2013 года

ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» завершило навигацию-2013, которая продолжалась 226 суток — с 11 апреля по 22 ноября.

Всего за навигацию судами пароходства перевезено 6,56 млн тонн грузов, что на 10% ниже аналогичного показателя прошлого года. Грузооборот составил 8,3 млрд ткм (- 6,7%).

На динамику показателей оказал влияние ряд факторов. В структуре экспортных перевозок на 26,3% уменьшился объем перевезенной серы, на 20,3% снизились перевозки металла, в 3,5 раза увеличи-

лись объемы зерна. В структуре внутренних перевозок произошло снижение, в основном, обусловленное падением на 25% транспортировки строительных материалов.

Баланс внутренних и экспортных перевозок в сравнении с прошлым годом изменился незначительно и составил 55,4% и 44,6%, соответственно.

Несмотря на общее снижение объема грузоперевозок, на отдельных направлениях отме-

чено увеличение погрузок по сравнению с прошлым годом. Перевозки удобрений из Березников выросли на 41,6%, рост объема перевозок щебеночной продукции из Ростовской области составил 68,2%.

Всего в навигацию работали 124 единицы грузового и буксирного флота и 74 несамоходные сухогрузные секции. Снижение количества работающего флота в сравнении с прошлым годом составило 6 единиц (3%).

Окские сухогрузы перевезли 563 тыс. тонн грузов

Десять сухогрузных судов нового поколения проекта RSD44 ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» в навигацию 2013 года перевезли 563 тыс. тонн грузов, что на 26,5% больше показателя аналогичного периода прошлого года.

Основные виды груза — зерно, удобрения, сера. Все суда построены Окской судостроительной верфью. Первое судно проекта RSD44 «Капитан Рузманкин» было заложено в феврале 2010 года. Девятое и десятое — сданы в эксплуатацию в апреле 2012 года.

Эксплуатация судов предусматривается по Волго-Донскому судоходному каналу (ВДСК), Волго-Балтийскому каналу, в Азовском море до порта Кавказ и в Финском заливе. Проход под Невскими мостами в районе Санкт-Петербурга и под Ростовским железнодорожным мостом (г. Ростов-на-Дону) предполагается осуществлять

без их разводки (максимальный надводный габарит при проходе под мостами 5,4 м). Габариты проекта RSD44 (габаритная длина 139,99 м, габаритная ширина 16,80 м) позволяют обеспечить эксплуатацию судов через ВДСК, в том числе через «старую» ветку Кочетовского шлюза без режима «спецпроводки».

«Таким образом, суда проекта RSD44, серийную постройку которых осуществляет Окская судостроительная верфь, представляют собой уникальный инженерный комплекс, сочетающий оптимальные для внутренних водных путей габариты с современным оборудованием и навигационной техникой, имею-

щий значительные преимущества по сравнению с существующими аналогами», — указывается в сообщении.

Суда были построены по лизинговой схеме, в соответствии с которой 85% средств предоставлено «Объединенной судостроительной корпорацией» (ОСК) в рамках государственной поддержки отечественного судостроения, а 15% профинансировано за счет «Волжского пароходства». Условия схемы — субсидирование государством 2/3 ставки рефинансирования Центробанка РФ. Непосредственное финансирование строителя серии осуществлялось лизинговой компанией «ВЭБ-лизинг».

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

ГУМРФ И САФУ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Подписание соглашения о сотрудничестве между ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» и ФГАОУ ВПО «Северный (Арктический) федеральный университет имени М. В. Ломоносова» состоялось 13 декабря 2013 года в Санкт-Петербурге. Как сообщили «Водному транспорту» в ГУМРФ, документ предполагает сотрудничество в подготовке и переподготовке специалистов для Арктической зоны Российской Федерации.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова образован путем объединения двух крупнейших отраслевых вузов Росморречфлота — Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций.

Северный (Арктический) федеральный университет имени М. В. Ломоносова (САФУ) создан 21 октября 2009 года. САФУ был образован на базе Архангельского государственного технического университета.

ЭВАКУАЦИОННЫЙ РУКАВ

Морской учебно-тренажерный центр (УТЦ) ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова ввел в эксплуатацию современную систему эвакуации с буровой платформы. Тренажерный комплекс «Эвакуационный рукав» SkyScare предназначен для использования в чрезвычайных ситуациях на морских объектах нефтегазодобычи в целях экстренной эвакуации экипажей буровых установок.

Проект осуществляется при поддержке ОАО «Газпром».

Морская эвакуационная система Viking, специально предназначенная для эвакуации с морских платформ, имеет монтажную высоту от 5 до 25 м. Исключительная прочность позволяет использовать систему в экстремальных погодных условиях. Вместимость спасательного борта — 25–35 человек, в зависимости от модели эвакуационной системы; система позволяет эвакуировать до 140 человек в течение 10 минут.

В ВОЛЖСКОМ ПАРХОДСТВЕ ПРОШЛИ ПРАКТИКУ СТУДЕНТЫ ПРОФИЛЬНЫХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ПОВОЛЖЬЯ

В навигацию 2013 года на грузовых судах и базах техобслуживания флота Волжского пароходства прошли производственную практику 188 студентов профильных учебных заведений.

Навыки управления теплоходом и ремонта его механизмов получили студенты девяти высших и средних учебных заведений городов Поволжья: Нижнего Новгорода, Чкаловска, Ростова-на-Дону, Волгограда, Звенигорода, Астрахани, Ахтубинска.

Практические занятия для будущих специалистов организованы в рамках программы подготовки кадров Волжского пароходства, которая также предусматривает оплату обучения, необходимого для работы по совмещенным профессиям, питания студентов, оформление квалификационных свидетельств и сертификатов.

Всего в 2013 году на организацию учебного процесса и развитие материально — технической базы профессиональных профильных учебных заведений Волжским пароходством было направлено 1,14 млн рублей.

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

«Безопасность мореплавания в Финском заливе»

обсудили участники международного семинара в рамках проекта RescOp

В Санкт-Петербурге состоялся международный семинар «Безопасность мореплавания в Финском заливе», который провели Морской учебно-тренажерный центр Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова совместно с Морским Исследовательским Центром г. Котка (Финляндия) в рамках проекта RescOp (Development of rescue operations in the Gulf of Finland), финансируемого Евросоюзом.

Как сообщили «Водному транспорту» в ГУМРФ, в рамках проекта RescOp в Санкт-Петербурге и Ленинградской области подготовлено 252 волонтера по ликвидации аварийных разливов нефти (планировалось подготовить всего 120 волонтеров). В Комитете по природопользованию Санкт-Петербурга создан учебно-методический фильм о подготовке волонтеров, который используется в учебных заведениях, заключивших соглашение о привлечении студентов в качестве волонтеров

(сейчас это 11 вузов Санкт-Петербурга, включая ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова). Тренировки волонтеров проводятся каждые полгода.

Колледж дополнительного образования г. Котка (Финляндия) и Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова сформировали виртуальную международную сеть учебных центров подготовки операторов СУДС. Интеграция российских и финских методик подготовки персонала СУДС проводится с активным

участием Финского агентства по транспорту и ФГУП «Росморпорт». Планируется организация подготовки старших операторов и супервайзеров СУДС применением сценариев и упражнений, характерных для зон интенсивного судоходства в Восточной части Финского залива.

Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, благодаря новым созданным технологиям и методикам, планирует вывести подготовку персонала региональных систем безопасности



мореплавания на новый уровень и учесть рекомендации совещания начальников СУДС ФГУП «Росморпорт», состоявшегося в октябре 2013 г. в Калининграде.

Проект RescOp — трансграничный проект сотрудничества между организациями России и Финляндии в области морской и экологической безопасности в Финской заливе. Партнерами проекта явля-

ются Комитет по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности Администрации Санкт-Петербурга, ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, ЦНИИ Морского флота, Санкт-Петербургский государственный технический университет и Морской Исследовательский центр г. Котка (Финляндия).

«Спасатель Заборщик» вышел на ходовые испытания в Ладожское озеро



Судно «Спасатель Заборщик» вышло в Ладожское озеро для проведения ходовых испытаний.

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

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

Аварийно-спасательное судно проекта MPSV07 предназначено патрулирования, аварийно-спасательного дежурства в районах судоходства, рыбного промысла,

морских нефтяных и газовых промыслов; оказания технической поддержки и помощи в районах опасных для мореплавания и добычи морепродуктов, обслуживание транспортных операций в портах.

Кроме того, в задачу такого типа судов входит поиск и оказание помощи терпящим бедствие судам; поиск, спасение, эвакуация и размещение людей, оказание им медицинской помощи; снятие с мели и рифов аварийных судов, откачка воды из затопленных отсеков; буксировка

аварийных судов и объектов к месту убежища, а также выполнение морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений во льдах и на чистой воде; оказание помощи судам и выполнение спасательных работ в ледовых условиях и на чистой воде; оказание помощи в тушении пожаров на плавучих и береговых объектах, доступных для подхода с моря;

Также суда данного типа предназначены для выполнения подводно-технических работ водолазов на глубинах до 60 м, проведения глубоководных водолазных работ на глубине до 300 м; тушения горящего на воде

топлива, ликвидация аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ЛАРН); освидетельствования и очистки подводной части корпуса судов, плавучих и береговых объектов; обследования морского дна и поврежденных объектов на глубинах до 1 тыс. м.

Главное судно проекта — «Спасатель Карев» сдано в эксплуатацию в октябре 2012 года. Второе судно проекта — «Спасатель Кавдейкин» — в июле 2013 года.

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

«Юрий Никитин» принят в эксплуатацию

Приемочная комиссия Росморречфлота приняла в эксплуатацию шестое, завершающее серию обстановочных судов проекта SV2407 построенного по заказу ФКУ «Речводпуть» для ФГУП «Канал имени Москвы».

Судно, названное «Юрий Никитин», построено на ОАО «Ярославский судостроительный завод».

Проект разработан ЗАО «КБ «Технофлот». Судно предназначено для обслуживания судоходной обстановки на внутренних водных путях, буксировки несамоходных плавсредств, операций по заводе рабочих якорей земснарядов, установок плавучих грунтопроводов земснарядов, постановки боновых ограждений при ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов, и построено на класс О 2.0 (лед 30) А», что позволяет ему работать в Российского Речного «разреженном мелкобитом

льду толщиной до 30 см.

Теплоход оборудован современными системами управления судовой энергетической установкой, новейшими системами связи и навигации.

Ранее по проекту SV2407 было построено 5 судов: в августе 2013 года — головное обстановочное судно «Юрий Зоммер» для ФБУ «Администрация «Енисейречтранс», в сентябре 2013 года — «Путейский — 601» и «Путейский — 602» для ФГУП «Канал имени Москвы», в октябре 2013 года — «Пеликан» для ФБУ «Администрация «Беломорканал», в ноябре 2013 года — «Путейский-704» для ФБУ «Администрация «Волго-Дон».

«Красное Сормово» строит серию барж для «П.ТрансКо»

Завод «Красное Сормово» в конце ноября спустил на воду вторую несамоходную сухогрузную баржу, предназначенную для перевозки насыпных грузов.

Контракт на строительство 10 барж был подписан в феврале 2013 года. В качестве заказчика выступает «ЗАО «Газпромбанк Лизинг». В дальнейшем баржи будут переданы ООО «П.ТрансКо» в лизинг. Сроки сдачи барж по условиям контракта: 2 ед. — конец 2013 года, 8 ед. — с апреля по июнь 2014 года.

Десять контрактов (каждый контракт на одну баржу) были подписаны тремя сторонами — ОАО

«Завод «Красное Сормово», ЗАО «Газпромбанк Лизинг» и ООО «П.ТрансКо».

Суда будут построены под наблюдением Российского Речного Регистра в соответствии с современными стандартами, правилами и нормами коммерческого судостроения. Судно эксплуатируется без команды, основной метод вождения — толкание, резервный — буксировка. Район эксплуатации — внутренние водные бассейны РФ.

Первый проект для «Верфи братьев Нобель»

На «Верфи братьев Нобель» (г. Рыбинск) заложен киль второго из серии обстановочных судов проекта 3052.

Строительство судов проекта 3052 осуществляется в рамках государственного заказа с Федеральным агентством морского и речного транспорта в рамках программы обновления обслуживающего флота. Проектантом обстановочного судна проекта 3052 является ООО «ГЦКБ Речфлота».

Отмечается, что это первый проект, который будет построен на ООО «Верфи братьев Нобель» под управлением МССЗ, имеющего успешный опыт организации строительства обстановочных судов

в сотрудничестве с судостроительными заводами: ООО «Самуский ССРЗ», ОАО «СЗиОР» (Благовещенск) и «ВАРВПиС» (Жигалово). Установленные госконтрактом задания выполняются точно в срок.

ООО «Верфи братьев Нобель» — крупнейшее предприятие по судостроению и судоремонту на Верхней Волге, основанное в 1907 году. Производственные мощности предприятия позволяют строить морские и речные суда дедвейтом до 6500 тонн, длиной до 140 м, шириной до 17 м и спусковым весом до 2700 тонн.

КОРОТКО

ВСЗ И SHI ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Выборгский судостроительный завод (ВСЗ) и Samsung Heavy Industries подписали соглашение о сотрудничестве для совместного участия в потенциальных проектах, запускаемых российскими компаниями. Документ предусматривает совместную работу по строительству полупогружных буровых установок.

ШЕЛЬФ ОБЪЕДИНИЛ КГНЦ И FINCANTIERI

ФГУП «Крыловский государственный научный центр» в сотрудничестве с итальянской судостроительной корпорацией Fincantieri S.p.A. начал крупномасштабный проект по разработке современного высокотехнологичного бурового судна. Меморандум по первому совместному проекту подписан в Триесте в рамках Российско-Итальянского бизнес-форума.

Совместный проект позволит обеспечить частичную локализацию производства оборудования на территории России и использование при строительстве отечественного судостроительного оборудования и материалов. В рамках дальнейшего сотрудничества Крыловского Центра и компании Fincantieri S.p.A. планируется создание технически сложных судов и объектов морской техники.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СУХОГРУЗ

Специалисты ФГУП «Крыловский государственный научный центр» разработали проект (техническое предложение) универсального сухогрузного судна неограниченного района плавания арктического ледового класса.

Судно позволит транспортировать отработавшее ядерное топливо исследовательских и энергетических реакторов в специальных герметичных транспортных упаковках типа ТУК SKODA VPVR/M, ТУК-19, ТУК-18, ТУК-13, ТУК-6 и др., и устранить лишние перевалки радиоактивных грузов в промежуточных портах.

В настоящее время в мире не существует морских судов, которые удовлетворяли бы требованиям Кодекса отработанного ядерного топлива (ОЯТ), регламентирующего морскую перевозку ядерных материалов, и одновременно могли бы быть использованы в сложных арктических условиях судоходства.

ПАРОМ ДЛЯ СВИРИ

Многоместный паром для работы на реке Свирь спроектировал ОАО «Инженерный центр судостроения» (ИЦС) в Санкт-Петербурге. Судно, рассчитанное на перевозку до 100 пассажиров, а также 8 грузовых или 16 легковых автомобилей, должно заменить грузо-пассажирский паром, эксплуатирующийся на водных трассах Ленинградской области более 50 лет.

Верфь, где будет построен паром, определится после проведения соответствующего тендера.



Парусник «Мир» ГОТОВИТСЯ К НОВЫМ РЕГАТАМ

В Санкт-Петербурге состоялось мероприятие в честь возвращения Учебного парусного судна «Мир» (УПС «Мир») в родной порт.

В 2013 году парусник совершил полугодичное плавание, посетив 18 зарубежных портов 11 стран Европы. В 2013 году «Мир» принял участие в двух регатах, организованных Ассоциацией учебных парусных судов (Sail Training International), во многих крупных морских фестивалях Европы. Самым ярким и значимым событием этого рейса стало участие парусника «Мир» в мероприятиях перекрёстного года России и Нидерландов в порту Влиссинген проводимых «Россотрудничество».

Парусник с 25-летней историей морских походов и побед принадлежит Государственному университету морского и речного флота им. адм. С.О. Макарова (ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова). Парусник «Мир» построен в 1987 году и с тех пор является плавучей школой как для курсантов ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, так и для учащихся других

учебных заведений России и зарубежных стран. Парусник имеет официальный статус «Посланник Санкт-Петербурга».

Центральным событием вечера стала презентация «СКФ Черноморская Регата больших парусников 2014», организатором которой является Sail Training International и НП «Сочинский морской клуб» при поддержке ОАО «Совкомфлот», — это уникальное морское событие, которое впервые пройдет под флагом России вдоль всего российского побережья Черного моря. Внушительная армада из самых больших учебно-парусных судов со всего мира, включая российский парусник «Мир», «Седов», «Крузенштерн» и «Надежда» дважды пересечет Черное море осуществляя остановки в четырёх портах: Варне, Новороссийске, Сочи и Констанце. Основная цель регаты — символическое открытие южных морских ворот России, популяризация морского и яхтенного туризма на Черном море, укрепление добрососедских отношений между государствами, развитие инфраструктуры, популяризация морских профессий среди молодежи.

Также гости вечера познакомились с историей парусника «Мир» и планами на 2014 год, который обещает быть очень насыщенным. В планах — участие парусника в Зимних Олимпийских играх 2014 в Сочи, участие в проектах популяризирующих российскую культуру, историю и искусство в мире при поддержке российских государственных организаций, проведение на борту конкурса красоты «Мисс «Мира», реализация проекта «Пять художников», который планируется провести при поддержке арт-галереи «Ультрамарин».



«Ходили мы походами 2013»

В «Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» состоялась ежегодная встреча молодых энтузиастов моря и паруса «Ходили мы походами».

Юные моряки из Санкт-Петербурга приняли участие в чествовании экипажа яхты «Акеда», который несколько недель назад закончил дальний спортивный поход и прибыл в родной город.

Всего в мероприятии задействовано 12 учебных заведений и молодежных команд. Они представили отчёты о морских походах прошедшего года. Прозвучали рассказы о плаваниях на парусниках «Мир», «Седов», «Крузенштерн», об участии в гонках яхты «Акеда», о яхтенном походе «Балтийские мили гардемарина Нахимова», о плавании вокруг Европы учебного корабля «Смолярный», о путешествии по Волге творческой молодежи в рамках Межвузовского морского фестиваля, о парусно-гребных походах и соревнованиях.

Тысячи миль, десятки портов, сотни новых друзей — обо всём этом рассказали сами участники морских походов.

Как пояснили «Водному транспорту» в ГУМРФ, традиция собираться на эту встречу появилась в 2005 году. Тогда впервые в Санкт-Петербурге в конце навигации встретились молодежные команды, экипажи, студенты и курсанты морских ВУЗов и ССУЗов, чтобы обменяться информацией, познакомиться экипажи между собой, и пригласить в команды новых моряков, а в учебные заведения — абитуриентов.

Соорганизаторы мероприятия в 2013 году: Морской совет при Правительстве Санкт-Петербурга; ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова; портал Sail-Training.Ru. Информационные партнёры: журнал Yacht Russia и сайт sts-sedov.info.



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



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

Форум дноуглубительных компаний

12 февраля 2014 Отель «Арагат Парк Хаятт», Москва

Организатор:



Партнер:



Генеральный спонсор:



При содействии:



Спонсоры:



Аудитория:

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

Цель:

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

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

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



Губернатор Ростовской области Василий Голубев 21 ноября посетил Ростовский университетский порт в рамках рабочей поездки по Ростову-на-Дону.

Подробности на стр. 4.

С Новым годом и Рождеством!

Дорогие друзья!
Уважаемые коллеги!

От всей души поздравляем вас с наступающими праздниками. Прошедший год оказался насыщенным. В Ростове-на-Дону было образовано крупное флотское учебное заведение — Институт водного транспорта им. Г.Я. Седова — филиал ФГБУ ВПО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова». Ростовский-на-Дону колледж водного транспорта отметил 80-летие. Азово-Донскому пароходству исполнилось 90 лет. В донской столице прошли крупные совещания, посвященные вопросам стратегического развития водного транспорта на Юге России: строительству низконапорного Багаевского гидроузла, переносу портовых мощностей на левый берег Дона в Ростове-на-Дону, реализации проекта МТАУ «Ростовский универсальный порт»... В обновленном составе приступило к работе некоммерческое партнерство «Водный транспорт Дона».

Пусть наступающий год будет полон радостных событий и свершений! Пускай консолидация сил отраслевого сообщества благотворно скажется на работе предприятий водного транспорта, обеспечит увеличение грузовых и пассажирских перевозок, рост портовых мощностей и грузооборота портов Азовского бассейна! Желаем вам финансовой стабильности, реализации намеченных планов, успешной и безаварийной работы в 2014 году! Крепкого здоровья, счастья и мира вам и вашим близким!

Редакция газеты
«Водный транспорт Дон»

Итоги речной навигации

Работа шлюзов Кочетовского гидроузла была продлена до 6 декабря 2013 года для прохода судов в направлении ВДСК. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в Азово-Донской бассейновой администрации.

Официальное закрытие навигации в Азово-Донском бассейне внутренних водных путей планировалось в 24:00 мск 1 декабря 2013 года в соответствии с уточненными Федеральным агентством морского и речного транспорта сроками. Однако, учитывая обращения судовладельцев компаний, для передислокации транзитных судов к местам зимнего базирования и в другие регионы плавания за пределами установленных сроков навигации работу шлюзов Кочетовского гидроузла продлили до 6 декабря для прохода судов в направлении ВДСК.

«В условиях возможных отрицательных температур в этот период будут приняты дополнительные меры по обеспечению безопасности судоходства», — подчеркнули в бюджетном учреждении.

Напомним, в 2012 году транзитная навигация в Азово-Донском бассейне внутренних водных путей была закрыта 20 декабря.

По состоянию на 3 декабря текущего года объем перевозок грузов на ВВП Азово-Донского бассейна составил 14 млн 294 тыс. тонн, что на 4,2% превышает аналогичный показатель 2012 года. Положительная динамика была достигнута в основном за счет значительного увеличения перевозок нефтегрузов в транзитном и межбассейновом сообщении: 8 млн 670 тыс. тонн грузов данной номенклатуры в 2013 году против 7 млн 11 тыс. тонн в 2012 году (+23,7%).

В структуре грузооборота в 2013 году преобладали мазут (4 млн 291 тыс. тонн; 30%), вакуумный газойль (2 млн 650 тыс. тонн; 18,5%) и сера (1 млн 613 тыс. тонн; 11,3%).

Основной объем перевозок грузов приходится на транзит в направлении «Север-Юг», который составил 11 млн 84 тыс. тонн грузов или 77,5%

от общего объема. Далее по удельному весу в общем объеме грузооборота следуют грузы, обработанные в порту Усть-Донецк (включая Усть-Донецкий порт и Усть-Донецкий ССРЗ): 1 млн 411 тыс. тонн, или 9,9%. Транзит в направлении «Юг-Север» составил 788 тыс. тонн (5,5%), в порту Багаевская было обработано 269 тыс. тонн (1,9%).

В общем объеме перевозок транзит составил 82,8% или 11 млн 831 тыс. тонн (в 2012 году — 77,1%, или 10 млн 567 тыс. тонн). Соответственно внутренний грузооборот бассейна составил 17,2%, или 2 млн 463 тыс. тонн грузов (в 2012 году — 22,9%, или 3 млн 399 тыс. тонн).

Средняя загрузка одного судна по итогам навигации 2013 года на ВВП бассейна возросла на 5,9% и составила 3 тыс. 300 тонн. По оперативным данным, общее количество судозаходов в границы ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в 2013 году составило 7904 единицы судов и составов (из них в движении вниз 3868 ед., в движении вверх 4036 ед.). В структуре судопотоков преобладал нефтеналивной флот (58,8%; 4646 ед. судов), сухогрузный флот составлял 33,4% (2 636 ед.), пассажирский флот — 5,2% (409 ед.) и буксирный флот — 2,7% (213 ед.). «Характерной особенностью грузоперевозок в 2013 году можно назвать значительное увеличение перевозок нефтеналивных грузов за весь период мониторинга», — рассказали в ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей». — Положительная динамика наблюдалась по перевозкам нефтегрузов через ВВП Азово-Донского бассейна, отправленных из портов Татьяна, Самара, Саратов, Сызрань. Соответственно, судопоток нефтеналивного флота увеличился на 24% по сравнению с навигацией 2012 года».

Морские порты в динамике

Рост грузооборота и судооборота продемонстрировали морские порты Ростов-на-Дону и Азов в ноябре. Таганрог, напротив, показал снижение.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в ноябре 2013 года вырос на 16,5% по сравнению с аналогичным показателем годичной давности и составил 1 млн 887 тыс. тонн различных грузов. Примечательно, что положительная динамика отмечается по всем показателям: погрузка составила 894 тыс. тонн (+12,5%), выгрузка — 170 тыс. тонн (+12,5%), транзит — 824 тыс. тонн грузов (+22%).

Номенклатуру обрабатываемых грузов составляли нефть и нефтепродукты (28%), зерновые грузы навалом (25,3%), незерновые навалочные грузы (23%), металлолом (5,9%), уголь и кокс навалом (5,1%), а также генгрузы (4,9%).

Капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко объяснил произошедший рост показателей: «Увеличение грузооборота обусловлено ростом объемов перевалки нефти и нефтепродуктов на 23,4%, зерновых навалочных грузов на 40,5%, незерновых навалочных грузов на 20% и металлолома на 4,4%».

Судооборот морского порта Ростов-на-Дону подрос. Если в ноябре 2012 года служба капитана порта зарегистрировала 672 прихода и 629 отходов судов, то за отчетный период 2013 года — 747 приходов и 709 отходов судов.

«В ноябре 2013 года в морском порту Ростов-на-Дону наблюдалось увеличение судозаходов на 12% по сравнению с аналогичным периодом 2012 года, что связано с продолжающимся ростом отгрузки зерновых и нефтепродуктов, а также с завершением транзитной навигации

и постановкой судов в отстойные пункты на ВВП», — добавил Павел Захарченко.

Морской порт Азов в ноябре текущего года обработал 1 млн 267 тыс. тонн различных грузов, что на 22% превышает аналогичный показатель 2012 года. Положительную динамику продемонстрировал как экспорт (+35%; 524 тыс. тонн), так и транзит (+18%; 699 тыс. тонн грузов). Напротив, импорт снизился на 22% и составил 45 тыс. тонн грузов.

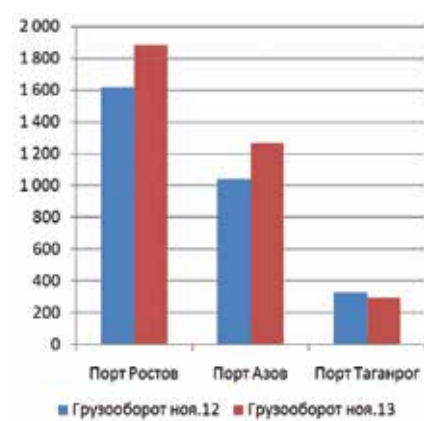
Как сообщил капитан морского порта Азов Владимир Брагин, в номенклатуре обрабатываемых грузов в ноябре текущего года преобладали зерновые, уголь, цемент и нефтепродукты.

Судооборот морского порта Азов за отчетный период 2013 года подрос: было зарегистрировано 514 приходов и 503 отхода судов. Для сравнения — в ноябре прошлого года администрация порта зарегистрировала 461 приход и 456 отходов судов.

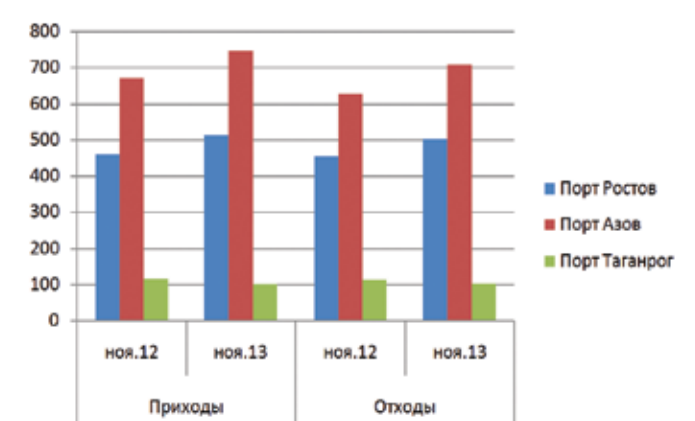
«Увеличение грузооборота и судооборота обусловлено сохранением динамики роста экспорта зерновых и транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — пояснил Владимир Брагин.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в ноябре 2013 года сократился на 11% — до 291 тыс. тонн различных грузов. Судооборот порта также продемонстрировал отрицательную динамику. Администрация морского порта Таганрог зарегистрировала 102 прихода и 103 отхода судов в ноябре 2013 года против 117 приходов и 114 отходов годом ранее.

ГРУЗОБОРОТ



СУДОБОРОТ





Губернатор оценил порт



Губернатор Ростовской области Василий Голубев 21 ноября посетил Ростовский универсальный порт в рамках рабочей поездки по Ростову-на-Дону.

Второй грузовой район Ростовского универсального порта посетили губернатор РО Василий Голубев, региональный министр транспорта Дживан Вартамян, капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко в рамках рабочего визита. Проект мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» (МТАУ «РУП») реализует транспортная группа «Азово-Донское пароходство» по программе государственно-частного партнерства.

Василий Голубев уточнил динамику роста грузооборота Ростовского универсального порта: с 2008 по 2012 год грузооборот вырос более чем в пять раз — с 250 тыс. тонн до 1 млн 600 тыс. тонн грузов. По словам генерального директора «Азово-Донского пароходства» Михаила Швалева, в 2013 году ожидается рост в 15% к прошлогоднему показателю.

Сегодня Ростовский универсальный порт площадью 100 га располагает семью современными причальными комплексами с протяженностью причальной стенки 1150 м. Погрузочно-разгрузочные работы в порту ведут более 30 единиц техники, в том числе 14 порталных кранов грузоподъемностью от 10 до 65 тонн каждый. Площадь открытых складских площадок составляет 90 тыс. кв. м.



Номенклатура грузов, с которыми работает РУП, представлена контейнерами, углем, зерном, минеральными удобрениями, металлами, цементом, полевым шпатом, серой и другими грузами. Первая очередь угольного терминала мощностью 1,5 млн тонн в год была введена в строй в 2010 году. В 2011 году начал работать контейнерный терминал мощностью 30 тыс. TEU в год.

Михаил Швалева рассказал губернатору Ростовской области о ходе реализации проекта, отметил необходимость строительства железнодорожных и автомобильных подходов к порту, финансирование которого предусмотрено из средств федерального и областного бюджетов. В рамках прогулки на пассажирском судне «Ривьера» гости осмотрели причалы и внутреннюю акваторию порта.

Обсуждение реализации проекта МТАУ «РУП» продолжилось на Морском совете при Правительстве Ростовской области.

По словам генерального ди-

ректора «Азово-Донского пароходства» Михаила Швалева, уже намечено дополнительно вложить в проект более 3 млрд рублей инвестиций. Средства будут направлены на строительство причальных комплексов для перевалки зерновых грузов, строительство терминала для перевалки минеральных удобрений, вторую очередь угольного терминала и строительство причалов вдоль соединительного канала.

«Ростовский универсальный порт станет самым крупным портом региона», — отметил Василий Голубев. — Его строительство имеет особое значение для развития области, поскольку сможет привлечь дополнительные потоки из черноморских портов России и Украины».

Губернатор дал ряд поручений региональному министерству транспорта, в том числе подготовить дорожную карту, в которой должны быть четко определены сроки проектирования и строительства отдельных объектов порта, включая и федеральные.

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



Объединяя отраслевое сообщество ВОДНИКОВ

Некоммерческое партнерство «Водный транспорт Дона» приступило к работе в обновленном составе. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил председатель Совета партнерства Александр Огарев.

Решение об актуализации и активизации работы с одновременным обновлением состава партнерства было принято на прошедшем 24 октября 2013 года расширенном учредительном собрании некоммерческой организации. В состав НП «Водный транспорт Дона» вошли 22 организации и предприятия Азово-Донского бассейна. Председателем Совета партнерства переизбран Александр Огарев, исполнительным директором — Борис Ткаченко. Контрольно-ревизионная комиссия избрана в составе В. Мальцева, В. Сердюка и Ю. Урсу.

Совет партнерства сформирован в составе 11 человек из числа наиболее активных членов флотского сообщества. В него вошли И. Булах, С. Гайдаев, О. Грызов, А. Кочкян, Е. Лебедев, А. Лосев, А. Огарев, В. Сердюк, О. Сидоркин, А. Фадеев и В. Чертов.

Первое заседание Совета партнерства «Водный транспорт Дона» состоялось 26 ноября. На повестке дня — два актуальных вопроса: «О состоянии, проблемах и перспективах подготовки специалистов флотских профессий в Ростовском-на-Дону колледже водного транспорта» и «Утверждение регламента и обсуждение актуальных вопросов включения в план работы Совета и исполнительный дирекции некоммерческого партнерства «Водный транспорт Дона» на 2013–2014 годы». По первому вопросу заслушано сообщение директора колледжа Евгения Сороколота, по второму — пред-

седателя Совета партнерства Александра Огарева.

Членами Совета подробно обсуждены, проработаны и приняты регламент и план работы. В числе первоочередных задач — создание собственного информационного поля с участием в нем членов партнерства и заинтересованных сторон, сотрудничество со СМИ по освещению деятельности организации, а также информационное сопровождение реализации программы развития водного пути на Нижнем Дону и в Азово-Донском бассейне.

Партнерство намерено, как и прежде, оказывать консультационные услуги по вопросам профессиональной деятельности членам партнерства и другим представителям флотского сообщества Азово-Донского бассейна, активное содействие судоходным, лоцманским и другим компаниям в решении вопросов, связанных с законодательным обеспечением их деятельности. Особое внимание планируется уделять решению проблемы дефицита квалифицированных флотских кадров.

В планах партнерства — взаимодействие и сотрудничество с другими общественными организациями: в частности, с Национальной палатой судоходства РФ, Торгово-промышленной палатой Ростовской области, Общественным советом Южной транспортной прокуратуры, а также участие в работе созданного в ноябре 2013 года общественного экспертного Совета Минтранса Ростовской области.

СКЖД грузит меньше

Погрузка на Северо-Кавказской железной дороге в октябре сократилась на 12,7% по сравнению с аналогичным показателем годичной давности. Об этом сообщила пресс-служба магистрали.

В октябре на СКЖД было погружено 6,3 млн тонн грузов, что на 12,7% меньше, чем за аналогичный период 2012 года. Как отмечается в сообщении, увеличилась погрузка каменного угля, объемом которой вырос на 12% и составил 682 тыс. тонн. Погрузка прочих грузов демонстрирует отрицательную динамику: строительные грузы — 2,5 млн тонн (–10%), нефть — 1,13 млн тонн (–20%), зерно — 538 тыс. тонн (–9%), цемент — 353 тыс. тонн (–25%), продовольственные грузы — 115 тыс. тонн (–11%), химикаты — 55,8 тыс. тонн (–20%), сахар — 37 тыс. тонн (–13%). Погрузка импортных грузов составила 138 тыс. тонн, что на 30% ниже аналогичного показателя октября прошлого года.

Октябрьский грузооборот составил 8,8 млрд тарифных тонно-км, что, по данным пресс-службы, соответствует показате-

лю 2012 года.

По итогам 10 месяцев текущего года погрузка на СКЖД снизилась на 8,2% по сравнению с показателем за аналогичный период 2012 года и составила 57,7 млн тонн грузов. Рост продемонстрировала погрузка цемента (3,95 млн тонн; +3%) и химикатов (605 тыс. тонн; +13%). Одновременно отмечено снижение погрузки нефти (13,1 млн тонн; –2%), каменного угля (5,4 млн тонн; –10%), зерна (2,6 млн тонн; –33%), строительных грузов (2,3 млн тонн; –5%), продовольственных грузов (0,8 млн тонн; –26%) и сахара (315 тыс. тонн; –29%). Погрузка импортных грузов за период январь-октябрь составила 1,55 млн тонн (–20%).

Общий грузооборот по итогам 10 месяцев 2013 года составил 83,4 млрд тарифных тонно-км, что практически соответствует аналогичному показателю за январь-октябрь прошлого года.



Зимние условия плавания



Утвержден состав Бассейновой комиссии по организации осуществления ледокольной проводки судов в российских морских портах Азовского бассейна и на подходах к ним в зимнюю навигацию 2013–2014 годов.

Руководителем Бассейновой комиссии назначен капитан морского порта Таганрог Сергей Сафоничев. Заместитель руководителя БК — капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко. В состав комиссии также вошли капита-

ны морских портов Азов, Ейск, Темрюк, Кавказ, представители Азовского и Азово-Черноморского бассейновых филиалов ФГУП «Росморпорт», а также капитаны ледоколов.

В период зимней навигации 2013–2014 гг. капитаном морского порта Таганрог будут введены ограничения для судов по режиму ледового плавания в целях обеспечения безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море и предотвращения загрязнения окружающей среды. Ограничения вводятся на основании ст. 172 «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», утвержденных приказом Минтранса России от 20.08.2009 № 140.

В частности, суда возрастом 30 лет и более должны иметь подтверждение категории ледового усиления, выданное организаци-

ей, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов в соответствии со статьей 22 Кодекса торгового мореплавания. Запасы топлива, продовольствия и воды на судне должны обеспечить автономность судна не менее чем на 14 суток с момента подхода судна к точке формирования каравана для захода судна в морской порт.

«Учитывая характерные особенности замерзания Азовского моря — затяжные штормовые явления с последующим интенсивным льдообразованием — рекомендуем иметь вышеуказанные запасы не только в период объявленной ледокольной проводки, но постоянно при плавании в зимний период. Отсутствие достаточных запасов с учетом риска плавания в зимний период может служить явным основанием считать, что судно не соответствует стандартам

безопасности мореплавания, и, как следствие, повлечь необходимость проведения внеочередных проверок в рамках контроля государством флага и порта, — отмечается в информационном письме, подписанном Сергеем Сафоничевым. — Во избежание непроизводительных простоев судов, срыва контрактных обязательств, порчи грузов и других критических ситуаций просим учесть изложенные обстоятельства при планировании работы флота».

Напомним, ледокольную проводку караванов судов во время зимней навигации 2013–2014 годов на подходах к морским портам Таганрог, Ростов-на-Дону и Азов будут осуществлять ледоколы «Капитан Демидов», «Капитан Мошкин» и «Капитан Чудинов». Ледокол «Капитан Крутов» будет задействован на подходах к морскому порту Ейск.

Пассажирские суда встали к причалу



ОАО «Донинтурфлот» после завершения пассажирской навигации отправило судна межнавигационный ремонт. Об этом «Водному транспорту» сообщил генеральный директор судоходной компании Геннадий Черкашин.

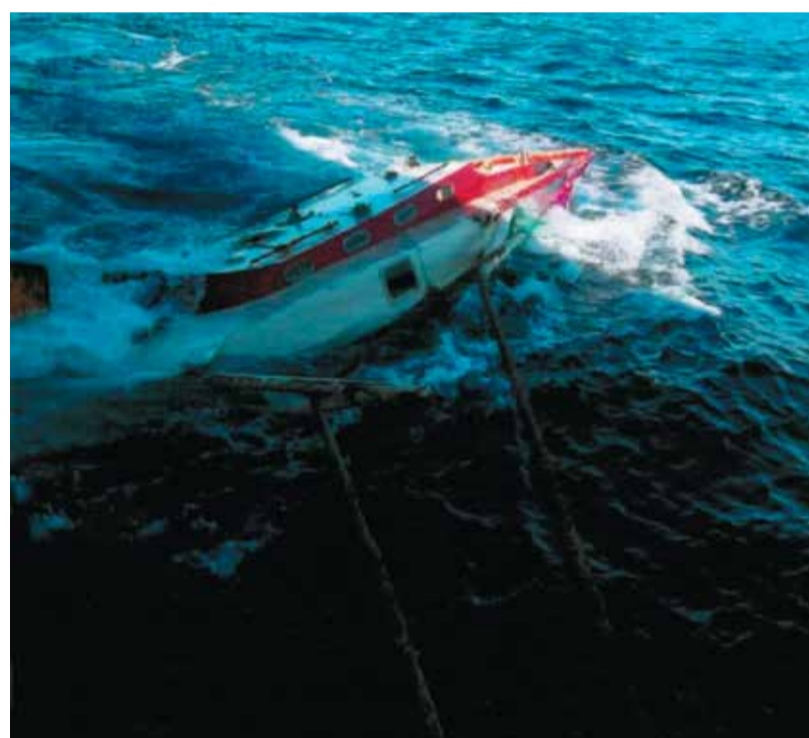
По его словам, в межнавигационный период 2013–2014 гг. планируется провести средний ремонт теплохода «Петр Чайковский» на РСЗ «Прибой». Остальным восьми теплоходам будет проведен текущий ремонт силами экипажей судов. Теплоходам «С. Дягилев» и «М. Литвинов» предстоит полное

переоборудование всех пассажирских кают. «Шесть теплоходов поставлены на зимний отстой у набережной города Ростова-на-Дону, а три теплохода — «Антон Чехов», «Генерал Лавриненков», «Принцесса Анабелла» — стоят в Москве в Северном речном порту», — уточнил гендиректор ОАО «Донинтурфлот».

В навигацию 2013 года судоходной компанией было перевезено 23 тыс. 270 туристов, что соответствует прошлогоднему объему пассажирских перевозок. На туристических маршрутах работали девять судов: «Михаил Шолохов», «Антон Чехов», «Игорь Стравинский», «Петр Чайковский», «Максим Литвинов», «Генерал Лавриненков», «Сергей Дягилев», «Иван Бунин» и «Принцесса Анабелла». Последним в Ростов-на-Дону 19 октября вернулся теплоход «Максим Литвинов».

ОАО «Донинтурфлот» осуществляет туристические круизные перевозки по маршрутам: «Ростов-на-Дону — Москва», «Ростов-на-Дону — Санкт-Петербург», «Москва — Санкт-Петербург». В судоходной компании отметили, что в этом году теплоход «И. Стравинский» выполнил рейс по давно забытому маршруту «Ростов-на-Дону — Волгоград — Астрахань — Ростов-на-Дону». «Надеемся, что в дальнейшем этот маршрут приобретет популярность», — добавил Геннадий Черкашин.

«Донинтурфлот» ориентирован на перевозки иностранных туристов. В частности, в 2013 году пассажирами круизных теплоходов компании стали гости из Германии, Австрии, Франции, Испании, Дании, Нидерландов, Великобритании, Италии, Швейцарии, Словении, Швеции, Исландии, Турции, США, Канады, Японии, Китая и ЮАР.



«Волжский 49» нашел пропавшую яхту

Теплоход «Волжский 49» обнаружил у греческих берегов потерпевшую бедствие итальянскую яхту и отбуксировал ее на рейд порта Превеза.

Команда сухогруза судоходной компании «Донречфлот» — «Волжский 49» — обнаружила у греческих берегов полузатонувшую итальянскую яхту, которая пропала с радаров и перестала выходить на связь еще месяц назад.

«О пропаже яхты мы получили сообщение по Inmarsat от береговой охраны Италии еще с месяц назад. А тут шли у греческих берегов по судовому ходу, отклонение от маршрута было незначительным. И вдруг на вахте штурман увидел по окраске похожее судно. Когда пришвартовались, сомнений не осталось: увидели название «Палаутига», — рассказал капитан «Волжского 49» Владимир Митрофанов.

По его словам, яхта была полузатоплена и без экипажа. «Эта яхта — тримаран. Полузатоплен был только средний корпус, по бокам двух корпусов не было, штанги, на которые они крепятся, были сломаны. Только центральный корпус был цел.

Пришвартовать потерпевшее бедствие судно можно было только с левой стороны, потому что лишь там остались наиболее прочные кронштейны. Когда начали буксировку, яхта перевернулась, и мы ее дотащили перевернутой до рейда порта Превеза и передали береговой охране Греции», — пояснил Митрофанов.

Капитан отмечает, что для команды буксировка полузатонувшей яхты стала важной практикой проведения аварийно-спасательных работ в море. Расстраивает однако отсутствие информации о судьбе экипажа: «Жалко, конечно, там два человека на ней должны быть. Ребята и ныряли на яхту, смотрели внутри: тел там не обнаружено, при этом не обнаружено ни протехники, ни спасательных жилетов. Будем надеяться, что люди спаслись».

После передачи потерпевшей бедствие яхты береговой охране «Волжский 49» продолжил коммерческий рейс.

Спасательные суда готовят к зимовке

Спасатели ГКУ РО «Ростовская областная поисково-спасательная служба во внутренних водах и территориальных водах РФ» готовят технику к зиме и продолжают следить за безопасностью на водоемах. Об этом сообщила пресс-служба учреждения.

Профилактическая проверка технических средств проводится два раза в год — осенью и весной. «Капитальную ревизию судов уже провели, а сейчас идут профилактические работы. Спасатели заменяют масло, обслуживают аккумуляторы, проведут укрытие моторов на зиму», — сообщил начальник Ростовского поисково-спасательного подразделения Юрий Бурдин.

Лодки и катера не спешат консервировать, поскольку они еще могут понадобиться: декабрь на Юге России бывает теплым, а значит, спасательные суда, возможно, еще придется спустить на воду. Корпуса лодок уже отшлифовали, весной им предстоит покраска.

По словам спасателей, серьезных нареканий к судам нет. За последние три года Ростовская поисково-спасательная служба на воде пополнилась 32 новыми

катерами и лодками. Обновление парка техники произошло в рамках реализации государственной программы «Защита населения и территории от чрезвычайных ситуаций, обеспечение пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах».





Главные события 2013 года

Календарь главных событий прошедшего года
для Азово-Донского бассейна составил «Водный транспорт Дон»

ЯНВАРЬ

Новое учебное заведение — Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиал Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова — появилось в Ростове-на-Дону в начале 2013 года. Фактически новый институт объединил два флотских учебных заведения с богатой историей: Ростовский филиал МГАВТ (бывшее Ростовское речное училище) и Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова.

Решение о переносе мощностей ОАО «Ростовский порт» с правого берега в левобережную промышленную зону «Заречная» озвучил вице-губернатор Сергей Горбань. Этот вопрос рассматривался не первый год, но катализатором процесса стало развитие набережной донской столицы.

ФЕВРАЛЬ

С мертвой точки сдвинулся еще один проект — строительство Багаевского гидроузла, необходимость которого назрела давно. Оптимальным местом для строительства гидротехнического сооружения определен створ хутора Арпачин на реке Дон.

Самый крупный речной порт региона — Усть-Донецкий — приступил к реконструкции ливневой канализации. В порту создают систему циклического действия: будет осуществляться сбор сточных вод, их очистка, фильтрация и затем подача очищенной воды для орошения серы на грузовых участках. Проект предусматривает финансирование в объеме 25 млн рублей.

МАРТ

Период ледокольной проводки, начавшийся в 00:00 мск 20 декабря 2012 года, завершился 11 марта 2013 года. За это время от кромки льда в порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог было сформировано 98 караванов и прорвано 1371 судно.

Март оказался щедр на юбилеи. Ростовский-на-Дону колледж водного транспорта отметил 80-летие 22 марта. Торжественные мероприятия прошли в марте, хотя история колледжа началась с приказа Наркомвода СССР от 17 февраля 1933 года, который постановил создать ростовскую школу фабрично-заводского ученичества и организовать в ней подготовку рабочих для водного узла. За годы

своего существования учебное заведение подготовило более 40 тыс. специалистов водного транспорта.

Азово-Донскому пароходству 24 марта исполнилось 90 лет со дня образования. История пароходства начинается с принятия в 1923 году постановления о создании Правления Доно-Кубанского государственного пароходства в Ростове-на-Дону. За 90 лет пароходство неоднократно меняло название, но неизменно сохраняло высокий уровень ответственности и верность флотским традициям.

АПРЕЛЬ

Торжественное открытие транзитной навигации в границах Азово-Донского бассейна состоялось 1 апреля. Между тем неофициально навигация открылась чуть раньше — 26 марта, чему способствовали благоприятные погодные условия, набор верхних бьефов Николаевского, Константиновского и Кочетовского гидроузлов, а также выставленные на штатных местах средства навигационного ограждения. Пасажирская навигация открылась в конце апреля.

МАЙ

Круглый стол «Развитие транспортной системы на реке Дон» состоялся 31 мая в стенах Водного колледжа Института водного транспорта им. Г. Я. Седова. Заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк сообщил, что проект строительства низконапорного Багаевского гидроузла поддержан общественностью. Представители различных водопользователей обсудили значимость проекта для Единой глубоководной системы европейской части России и возможные риски, которые необходимо учесть при строительстве.

ИЮНЬ

Проект строительства Багаевского гидроузла поддержало Федеральное агентство водных ресурсов РФ. По мнению главы ведомства Марины Селиверстовой, гидротехническое сооружение на Нижнем Дону улучшит ситуацию в Цимлянском водохранилище, а также даст комплексный мультипликативный экономический эффект. Ранее проект был поддержан Национальной палатой судоходства.

ИЮЛЬ

В разгар лета принято подводить полугодовые итоги. Морские порты Ростов-на-Дону и Таганрог продемонстрировали негативную динамику грузооборота за период январь-июнь 2013 года. Как сообщили в службе капитана порта Ростов-на-Дону, снижение грузооборота связано с уменьшением погрузки, выгрузки и транзита металлолома, генеральных, зерновых и пищевых грузов наливом. Морской порт Азов, напротив, немного подрос за счет увеличения транзита нефтепродуктов с ВВП.

Между тем продолжилась реализация проекта строительства МТЛУ «Ростовский универсальный порт». Инвестиции в РУП с начала реализации проекта превысили 3 млрд рублей, сообщил губернатор Ростовской области Василий Голубев на заседании Законодательного собрания области.

АВГУСТ

Развитие портовых мощностей Азово-Черноморского бассейна оказалось под пристальным вниманием на самом высоком уровне. Президент России Владимир Путин 20 августа провел совещание, на котором обсуждались возможности наращивания портовой инфраструктуры бассейна. Порты Азово-Черноморского бассейна занимают второе место после Балтики по объему грузооборота, однако инфраструктурные ограничения сдерживают увеличение объемов международной торговли и транзитных перевозок на южном направлении, отметил президент. Как один из вариантов решения проблемы было рассмотрено создание сухогрузного района морского порта Тамань до 2025 года.

Министр транспорта России Максим Соколов обратил внимание на морской порт Ростов-на-Дону, где создается новый транспортно-логистический терминал «Ростовский универсальный порт». Обсуждение значимости проекта для региона продолжилось 22 августа на совещании Владимира Путина с губернатором Ростовской области Василием Голубевым. Президент России заверил, что планы области по расширению порта будут поддержаны на федеральном уровне.

Новый нормативный доку-

мент — Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС) — вступил в силу 20 августа 2013 года. Конвенция направлена на защиту трудовых и социальных прав моряков. Все морские суда прошли обязательную сертификацию по КТМС. Контроль за исполнением норм конвенции осуществляет государство порта и флага. КТМС вошла в число основных международных нормативных документов, регламентирующих деятельность в области морского судоходства, наряду с конвенциями СОЛАС, МАРПОЛ и ПДНВ.

СЕНТЯБРЬ

Главным событием сентября стало утверждение Василием Голубевым плана мероприятий по реализации Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области. 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. Среди последних — строительство аэропортового комплекса «Южный», вынос первого грузового района ОАО «Ростовский порт» из центральной части города в промзону Заречная, а также продолжение строительства Ростовского универсального порта.

ОКТАБРЬ

Выездной совет Федерального агентства морского и речного транспорта состоялся 4 октября в Ростове-на-Дону. Заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк подчеркнул, что для южных портов России основной задачей сегодня остается переориентация грузопотоков из украинских портов. В целях обеспечения прогнозируемого роста грузопотока с 260 до 412 млн тонн через морские порты Азово-Черноморского бассейна предполагается интенсивное развитие портовых мощностей. Спикер отметил, что в условиях ограниченного бюджетного финансирования такое развитие может быть обеспечено благодаря расширению применения государственно-частного партнерства при реализации проектов.

Круглосуточная работа терминалов в режиме «нон-стоп» стала реальностью в морских портах Азовского бассейна. Установка всепогодных плавучих предостерегательных знаков взамен летних средств навигационного оборудования началась 21 октября в порту Азов. Круглосуточная и круглогодичная навигация вводится во всей зоне ответственности Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

НОЯБРЬ

«Судоверфь Дон-Кассенс» 1 ноября спустила на воду второе нефтеналивное судно проекта RST05 «Истра». Заказчиком серии танкеров смешанного «река-море» плавания из двух судов является компания ООО «АзовТрансТерминал». Танкеры строятся для ООО «Донбункер». Головное судно проекта RST05 «Нарва» было заложено 28 апреля 2011 года, спущено на воду 13 октября 2012 года, введено в эксплуатацию 17 мая 2013 года.

Губернатор Ростовской области Василий Голубев 21 ноября посетил Ростовский универсальный порт в рамках рабочей поездки по Ростову-на-Дону. «Ростовский универсальный порт станет самым крупным портом региона, — отметил глава регионального правительства. — Его строительство имеет особое значение для развития области, поскольку сможет привлечь дополнительные потоки из черноморских портов России и Украины». Василий Голубев дал ряд поручений региональному министерству транспорта, в том числе подготовить дорожную карту, в которой должны быть четко определены сроки проектирования и строительства отдельных объектов порта, включая и федеральные.

ДЕКАБРЬ

Официальное закрытие навигации в Азово-Донском бассейне внутренних водных путей планировалось в 24:00 мск 1 декабря 2013 года. Однако, учитывая обращения судоходных компаний, для передислокации транзитных судов к местам зимнего базирования и в другие регионы плавания за пределами установленных сроков навигации работа шлюзов Кочетовского гидроузла продлена до 6 декабря 2013 года для прохода судов в направлении ВДСК.



Обстановочные суда для Северо-Двинского ГБУВПиС

Московский судостроительный и судоремонтный завод 5 декабря 2013 года спустил на воду два обстановочных судна проекта 3050. Суда строятся в рамках Государственного контракта на выполнение работ по строительству объекта «Обновление обслуживающего флота» для ФБУ «Северо-Двинское ГБУВПиС» (г. Котлас).



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

На Московском судостроительном и судоремонтном заводе размещено три четверти от всего объема заказов на строительство обстановочных судов (проектов 3050, 3050.1 и 3052), предусмотренного в рамках подпрограммы «Внутренний водный

транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России на период 2010–2015 гг.».

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (входит в ОАО «Объединенная судостроительная

корпорация») — один из старейших в России судостроительных заводов. С момента основания в 1936 году здесь было построено свыше 1800 судов. ОАО «МССЗ» является самым крупным производителем

речных пассажирских судов, катеров в России. С 2010 года на предприятии началось строительство пассажирских теплоходов нового поколения для туристических и экскурсионных перевозок.

«Судостроение и судоходство России: новые решения и экономическая эффективность»

В Москве при официальной поддержке Минпромторга России, Экспертного совета председателя Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ и Крыловского государственного научного центра прошел Всероссийский форум, посвященный проблемам судостроительной отрасли. «Российское судоходство» подготовило краткий обзор выступлений, прозвучавших в ходе мероприятия.

В БЛИЖАЙШИЕ 10 ЛЕТ В РФ БУДЕТ СПИСАНО ДО 90% РЕЧНОГО ФЛОТА

В ближайшие 10 лет в РФ будет списано до 90% речного флота. Такие данные были приведены в докладе Экспертного совета председателя Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ.

В материалах доклада отмечено, что в речном флоте России действуют порядка 1,5 тыс. хозяйствующих субъектов, при этом относительно крупных пароходств насчитывается 20. Их флот сильно изношен и характеризуется солидным средним возрастом.

СУДОСТРОЕНИЮ РФ НЕТ СМЫСЛА СОРЕВНОВАТЬСЯ С КОРЕЕЙ И КИТАЕМ

Судостроению России нет смысла соревноваться с Южной Кореей и Китаем в массовых сегментах судов неледовых классов, считает заместитель директора Департамента судостроительной промышленности и морской техники Министерства промышлен-

ности и торговли Российской Федерации Борис Кабаков.

По его словам, российскому судостроению необходимо сосредоточиться на высокотехнологичных сегментах, в особенности — строительстве судов под арктические проекты.

По данным Кабакова, к 2030 году планируется довести долю российских предприятий в общем объеме заказов судостроительной продукции в России до 50%, инжиниринг — до 100% и на 50% локализовать на территории России основное комплектующее оборудование.

РОССИЙСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ НЕ ХВАТАЕТ СЕРИЙНОСТИ, ПЛАНИРОВАНИЯ И НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Российская судостроительная отрасль нуждается в четком долгосрочном планировании, выходе на крупные серии и внедрении новых технологий. Такое мнение высказал председатель президиума Экспертного совета председателя

Военно-промышленной комиссии при правительстве России, президент Института национальной стратегии Михаил Ремизов.

Крупносериальность позволяет сократить стоимость судна и повысить конкурентоспособность отечественных верфей.

Кроме того, на 10–50% сократить издержки, по оценкам Ремизова, позволит внедрение на предприятиях технологий 3D моделирования, так как это позволит сократить объем натурных опытов и испытаний.

СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ В РФ НУЖНА ГОСПОДДЕРЖКА ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ ФЛОТА

Судоходным компаниям в России нужны дополнительные меры господдержки для обновления флота, заявил заместитель начальника юридического управления управляющей компании Т. А. Management UCL Holding Илья Елисаветский.

По его словам, необходимы гарантии достаточного финанси-

рования ранее полученных кредитов и заключенных договоров лизинга, увеличение субсидий до 0,9 ставки рефинансирования Центробанка РФ, повышение предельной ставки, используемой для расчета субсидии по кредитам и договорам лизинга в иностранной валюте до 12%, обеспечение доступа судоходных компаний к долгосрочному финансированию без предоставления залога или иного финансового обеспечения (для грузового флота — не менее 15 лет, для пассажирского — не менее 20 лет), а также введение в действие судового утилизационного гранта.

Елисаветский привел данные, в соответствии с которыми судостроительная программа холдинга UCL составляет 60 судов (30 сухогрузных и 30 нефтеналивных). При этом с 2010 по 2013 годы сдано 46 судов, объем инвестиций с 2009 года составил 26,2 млрд руб. При этом было построено 22 танкера проекта RST 27, по 10 сухогрузов проектов RSD 44 и RSD 49, 8 танкеров проекта 19614.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

АСПО МОДЕРНИЗИРУЕТ ОБОРУДОВАНИЕ

В ОАО «Астраханское Судостроительное Производственное Объединение» (АСПО, входит в Группу «Каспийская Энергия») установлен комплекс оборудования 2013 года выпуска — «Система хранения и газификации жидкого кислорода СХиГЖК-30/18».

«Установка данной системы позволит сократить эксплуатационные расходы, обеспечить бесперебойность поставок, а также существенно оптимизировать производственные затраты», сообщила пресс-служба предприятия.

ЖАТАЙСКИЙ ССЗ СДАЛ 10 ЕДИНИЦ ФЛОТА

Жатайский судоремонтно-судостроительный завод после судоремонтных работ сдал в полную техническую готовность 10 ед. флота. На судоподъемном слипе закончена дефектация и производится замена металла корпусов судов, в цех технического обслуживания флота приняты на зимний ремонт топливная аппаратура, регуляторы двигателей, контрольно-измерительные приборы и электронная аппаратура управления; в ремонтно-механическом цехе дефектуются, протачиваются и наплавляются гребные валы для дальнейшего предъявления экспертам Российского Речного Регистра.

«ПЕЛЕДУЙСКИЙ ССЗ» (ЯКУТИЯ) БУДЕТ ЛИКВИДИРОВАН

«Пеледуйский ССЗ» (Якутия) будет ликвидирован, сообщили в ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП), в состав которого входит предприятие. Завод был основан в 1933 году в устье реки Пеледуй.

В НОВОРОССИЙСКЕ ВОЗРОДЯТ СУДОРЕМОНТНОЕ ПРОИЗВОДСТВО, СООБЩИЛА ПРЕСС-СЛУЖБА АДМИНИСТРАЦИИ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

В качестве базы власти региона предлагают «Новороссийский судоремонтный завод». Сейчас основная часть территории предприятия используется для погрузки и разгрузки судов. 8 из 30 гектаров территории завода отведены конкретно под судоремонтный комплекс.

В результате реализации проекта город получит современный завод и более 500 новых рабочих мест, отметил губернатор Краснодарского края Александр Ткачев. Вице-президент «Объединенной судостроительной корпорации» Валерий Биндас, в свою очередь, сообщил, что ОСК планирует выйти с предложением к кубанским вузам о введении новых специальностей по кораблестроению.

ВЛАСТИ ЯКУТИИ В 2014 ГОДУ ВЫДЕЛЯТ 400 МЛН РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВ ДЛЯ «СЕВЕРНОГО ЗАВОДА»

Проект инвестиционной программы Якутии на 2014 год предусматривает выделение 400 млн руб. на приобретение и строительство судов класса «река-море» для обеспечения топливно-энергетическими ресурсами арктических районов региона. Об этом сообщает пресс-служба Госсовета республики.

Яхтсмены года-2013

Состоялось подведение итогов присуждаемой ежегодно национальной премии «Яхтсмен года». Как сообщили «Водному транспорту» во Всероссийской Федерации парусного спорта, главные номинации распределились следующим образом: яхтсменом года был признан Андрей Кирилук (Москва) — в 2013 году он стал серебряным призером чемпионата мира в классе «Дракон», чемпионом России и обладателем Серебряного кубка России. Яхтсмена года поздравил президент Международной федерации парусного спорта Карло Кроче и представитель Gazprom International Михаил Сенаторов.

Яхтсменкой года была названа чемпионка мира 2013 года в классе виндсерфинг «Техно» Стефания Елфутина (Краснодарский край), завоевавшая для России первую лицензию для участия в юношеских Олимпийских играх 2014 года. Стефанию поздравил руководитель аппарата Правительства РФ Андрей Логинов.

Легендой парусного спорта был назван олимпийский чемпион Александр Музыченко, который в качестве шкотового вместе с легендарным рулевым Валентином Манкиным выиграл золотые олимпийские медали в 1980 году. Поздравили легенду олимпийская чемпионка, дважды «Яхтсменка года» по версии Международной федерации парусного спорта София Бекатору и представитель компании Транс-

бункер Владимир Болотников. Три главных номинанта — яхтсмен, яхтсменка и легенда — получили памятные золотые знаки «Яхтсмен года».

В номинации «За вклад в развитие парусного спорта» был награжден Владимир Логинов (Санкт-Петербург), который всю свою жизнь посвятил служению парусному спорту, возрождал и сохранил в трудные годы Санкт-Петербургский парусный союз, провел на собственные средства чемпионат мира 2005 в классе 470 среди юниоров, возродил на историческом месте Санкт-Петербургский парусный клуб.

Парусной командой года в очередной раз стала команда «Синергия», совладельцы команды Валентин Завадников и Леонид Лебедев. Ведущая российская команда подтвердила свой высочайший

уровень, заняв второе место на чемпионате мира в классе RC44 и в матч-рейсе, и в гонках флота. Команда участвовала в гонках в классе Melges32 и отметилась победой на регате серии Audi Sailing Series в Гаэте. Победителей поздравил председатель почетельского совета ВФПС Артем Кузнецов и владелец компании Marinepool Роберт Штарк.

Специальной номинацией «За спонсорскую помощь ВФПС» была отмечена компания «Совкомфлот», которая с 2009 года является партнером федерации и ежегодно вкладывает деньги в развитие парусного спорта. Хрустальный парусник генеральному директору компании Сергею Франку вручил президент ВФПС Владимир Силкин.

Лучшим организатором соревнований стал Николай Водя-

ницкий (яхт-клуб «Пирогово» (Московская область). За 5 лет Николай Водяницкий провел 171 регату в 5 городах России и Республики Беларусь, в этих регатах приняли участие более 2000 яхтсменов в возрасте от 5 до 73 лет.

В номинации «Лучший дальний спортивный поход» победил Николай Литая (Москва), который на крейсерской яхте «Апостол Андрей» совершил свою седьмую арктическую навигацию.

Судьей года стал Владимир Комель (Ставропольский край), отработавший главным судьей практически на всех главных стартах сезона.

Тренером года признана легендарный детский тренер Светлана Кротова (Москва), которая на

протяжении более чем 50 лет работает тренером в московских парусных секциях и школах; в числе ее воспитанников чемпионы Москвы и России, члены сборной команды России.

Лучшей детской парусной школой была признана Детская парусная команда «Водник», которая ведет свою историю с 1940-х годов. Сегодня это отличный пример развития детского парусного спорта без привлечения государственных и муниципальных бюджетных средств, команда финансируется полностью из средств Парусного клуба «Водник» и взносов родителей. В этом сезоне детская команда «Водник» приняла участие более чем в 30 регатах, почти на всех соревнованиях занимая призовые места.



«Газпромнефть Марин Бункер»: экспансия продолжается



«Газпромнефть Марин Бункер» продолжает международную экспансию. С приобретением эстонского оператора AS Baltic Marine Bunker российская компания получает доступ в Таллинский порт (AS Tallinna Sadam) — один из крупнейших перевалочных центров Балтики.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

Компания «Газпромнефть Марин Бункер» со дня своего основания работает на Балтике. Основная часть бункеровок в акватории Балтийского моря приходится на Санкт-Петербург, Приморск и Усть-Лугу, поэтому дальнейшее наращивание объемов сбыта нефтепродуктов в «родных» портах — одна из важнейших целей компании. Таллин же благодаря своему географическому положению — удобный отправной пункт для экспансии в Западную Европу.

Порт интересен и востребован судовладельцами. Развитость инфраструктуры предоставляет возможности для эффективного транзита нефтепродуктов из Восточной в Западную Европу, Америку и Азию и позволяет обслуживать грузопотоки со всего мира. Сегодня объем резервуарного парка операторов AS Tallinna Sadam составляет около 2 млн кубометров. Нефтяным терминалам принадлежит также развитая транспортная инфраструктура, которая соединена

с магистралями национальной железнодорожной компании Эстонии Eesti Raudtee (EVR). Мощности Muuga Sadam (порт Мууга, входящий в структуру порта Таллина) позволяют выгружать до 2 тыс. железнодорожных цистерн в сутки — одновременно производится выгрузка целых маршрутных поездов. Соответственно, портовая инфраструктура позволяет проводить и обратный процесс — выгружать нефть и нефтепродукты с танкеров.

По прогнозам аналитиков, объем транзитного потока и количество судовых заходов в порт Таллина будет расти не менее чем на 1–2% в год. При этом согласно новой стратегии порта, утвержденной в мае 2013 года, к 2020 году товарооборот по сравнению с 2012 годом должен увеличиться на 46% — до 43,2 млн тонн, а количество пассажиров — на 20,7% (до 10,67 млн человек), при этом число круизных туристов должно достигнуть 550 тысяч. Внутренний пассажиропоток обслуживают крупные европейские операторы, среди которых AS Tallink Grupp, Viking

Line, Eckero Line, ST. PETER LINE. С одной из этих компаний — AS Tallink Grupp — AS Baltic Marine Bunker уже работает на основе долгосрочного контракта. В планах российского оператора — расширение клиентской сети и привлечение к сотрудничеству других крупных судоводных компаний, работающих в регионе.

ИЗ ПРОДАВЦОВ В ПОКУПАТЕЛИ

До последнего времени на бункерном рынке порта Таллина работали две компании-лидера: Vominflot Estonia (55% рынка) и приобретенная «Газпромнефть Марин Бункером» AS Baltic Marine Bunker (около 40%). Оставшиеся 5% распределены между несколькими небольшими операторами, реализующими преимущественно дизельное топливо. Причины, заставившие группу Tintrade, владеющую AS Baltic Marine Bunker через одну из крупнейших в Эстонии бункерных компаний AS NT Marine, отказаться от бункерного бизнеса, типичны для большинства европейских операторов: введение новых экологических требований к судовому топливу.

Акватория Балтийского моря входит в зону особого контроля вредных выхлопов ECA (Emissions Control Area), где с 1 июля 2010 года допускается использование судового топлива с содержанием серы до 1%. В дальнейшем требования еще более ужесточатся. В таких условиях на новые стандарты легче перестроиться тем бункерным компаниям, которые располагают собственным ресурсом по производству нефтепродуктов и, соответственно, имеют возможность

оперативно реагировать на изменения рынка. Как, например, «Газпромнефть», которая в 2010 году в связи с ужесточением требований к морскому топливу начала производство низкосернистого мазута на Омском НПЗ.

У AS NT Marine своей производственной базы нет, и до введения новых нормативов поставки судового топлива в Эстонию велись с НПЗ России и стран ближнего зарубежья — Казахстана, Белоруссии, Туркмении. Сотрудничество в этом направлении с «Газпромнефть Марин Бункером», начавшееся в 2010 году, когда требования к качеству топлива ужесточились и AS NT Marine потребовались большие объемы экологичного низкосернистого мазута, в итоге привело к обоюдовыгодному решению о совершении сделки по продаже действующего бункерного бизнеса.

ИНТЕГРАЦИЯ И РАЗВИТИЕ

AS Baltic Marine Bunker владеет собственным судном-бункеровщиком общим дедвейтом 2786 тонн, предназначенным для бункеровки как темными, так и светлыми видами судового топлива. Танкер используется в портах и на рейде портов Таллин и Палдиски. Кроме того, компания располагает всеми необходимыми лицензиями, а также договорами перевалки и хранения на нефтяном терминале DECOIL. Ежегодный объем реализации судовых топлив в таллинском порту должен составить не менее 270 тыс. тонн, а в планах «Газпромнефть Марин Бункера» — увеличение доли рынка.

Роста объемов бункеровок предполагается достичь за счет расши-

рения существующей клиентской базы AS Baltic Marine Bunker. В порт Таллина заходят суда крупнейших судоводных компаний, бункеровку которых «Газпромнефть Марин Бункер» осуществляет в российских портах, и в новом порту присутствия сотрудничества славными партнерами предполагается продолжить. Однако, по оценке генерального директора «Газпромнефть Марин Бункера» Андрея Васильева, сделать это будет непросто:

— Бункерный рынок порта Таллин имеет свои особенности. Нам придется встретиться с высокой конкуренцией в проливах, где бункеровками традиционно занимаются датские и голландские компании. Широко обсуждается вопрос о создании в регионе Балтийского моря инфраструктуры для бункеровки судов более экономичным сжиженным природным газом, оказывающим меньшую нагрузку на экологию. Все это ставит перед компанией ряд новых непростых задач. Для их решения потребуются немалые усилия, но в конечном счете они дадут толчок к развитию и позволят расширить наши горизонты.

Актуализированная стратегия бункерного бизнеса «Газпромнефти» до 2025 года предусматривает значительное расширение присутствия компании за рубежом и выход на заметные позиции на мировом рынке. Последовательное приобретение активов сначала в Черноморском регионе, а теперь и на Балтике становится основой для будущей успешной зарубежной экспансии компании.

(По материалам журнала «Сибирская нефть»)