

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.



№4 (12925)

Выходит один раз в месяц
15 апреля 2013 года

Виктор Олерский:
«К проектам
речных СГТС
ПОДКЛЮЧИМ
ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИТОРОВ»



О том, как будут привлекаться частные инвестиции в развитие инфраструктуры и внутренних водных путей (ВВП) России, в интервью газете «Водный транспорт» рассказал заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский.

Стр. 2

ЕРП готовит флот



ОАО «Енисейское речное пароходство» (ОАО «ЕРП») сдало в техническую готовность 200 ед. флота против плановых 183 ед. Об этом сообщает пресс-служба ЕРП.

Стр. 7

КОНТРАКТЫ ПРОДЛЕНА

Капитанам крупнейших российских портов — главам бассейновых администраций (Санкт-Петербург — Петр Парин, Новороссийск — Владимир Ерыгин, Владивосток — Александр Кувшинов) с 1 апреля 2013 продлены контракты на работу сроком на один год. Об этом сообщил руководитель Росморречфлота Александр Давыденко.

«Поскольку мы продолжаем реформу администраций морских портов, контракты капитанам бассейнов предложено заключить только на год, — пояснил Александр Давыденко. — В дальнейшем мы рассчитываем на изменения в законодательстве, согласно которым, начальником администрации портов бассейна будет не капитан порта, а отдельное должностное лицо. В этом случае действующие капитаны бассейнов могут быть назначены на должности начальников соответствующих бассейновых администраций. А в каждом отдельном порту бассейна будут работать капитаны».

В Волгограде открылась навигация на ВДСК



В соответствии с распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта и планом мероприятий по открытию навигации 2013 года на внутренних водных путях Российской Федерации 1 апреля в Волгограде на шлюзе № 1 Волго-Донского судоходного канала состоялось торжественное открытие транзитной навигации 2013 года. Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота.

1 апреля также состоялось открытие транзитной навигации 2013 года в границах Азово-Донского бассейна. Одним из первых через Кочетовский гидроузел в порты Волги произведен судопропуск теплохода «Капитан Нагдалиев» судоходной компании ООО «Палмали-Ростов».

В рамках мероприятия в администрации Азово-Донского бассейна внутренних водных путей заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Вовк провел рабочее совещание «О задачах навигации 2013 года», на котором рассматривались вопросы обеспечения безопасности судоходства, государственного портового контроля, разработки мероприятий по поддержанию и увеличению грузооборота в границах Азово-Донского бассейна в условиях прогнозируемой маловодности текущего года.

Далее Вовк посетил гидроузел № 2 Северо-Донецкой шлюзованной системы, где осмотрел объекты реконструкции в соответствии с проектом «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Азово-Донского бассейна. II этап» и ознакомился с ходом работ в рамках проекта.

На гидроузле № 2 прошло рабочее совещание «О реализации второго этапа комплексного проекта реконструкции Азово-Донского бассейна» с участием специалистов и представителей подрядных организаций.

Напомним, распоряжением Росморречфлота от 26 декабря 2012 года № АД-346-р о категориях средств навигационного оборудования и сроках их работы, гарантированных габаритах судовых ходов, а также сроках работы судоходных гидротехнических сооружений в навигации 2013–2015 годов установлены сроки начала работы средств навигационного оборудования по бассейнам.

Похожий год

Объем грузовых перевозок по внутренним водным путям (ВВП) в 2013 году прогнозируется на уровне 2012 года. Об этом сообщил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Виктор Вовк, выступая на пресс-конференции, посвященной открытию навигации текущего года на ВВП России.

«Мы ориентируемся, что объем грузовых перевозок в 2013 году должен быть не ниже уровня 2012 года», — сказал Вовк.

При этом он отметил, что «по бассейнам могут быть изменения по структуре грузопотока и по объемам».

«Касательно водности: в Южном регионе после прохождения половодья наполнение Цимлянского водохранилища прогнозируется на уровне 45% от нормы. В Азово-Донском бассейне мы прогнозируем водность, аналогичную 2011 году, тогда она была не очень хорошей. В связи с этим бассейновое управление готовит ряд мероприятий, которые позволят поддерживать существующие габариты», — добавил Вовк.

Напомним, объем грузоперевозок по внутренним водным путям (ВВП) Российской Федерации в навигации 2012 года составил 139,9 млн тонн, что на 11,5% превышает показатель 2011 года.

Портовый контроль проводит инспекции

В двух бассейнах — Волго-Донском и Азово-Донском, а также на Нижней Волге, где уже открыта навигация, проведено 112 инспекций судов, в результате которых 5 судов были задержаны.

Об этом сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Юрий Костин, который особо подчеркнул, что предметом проверки является техническое состояние судна, его корпуса, конструкций, машин и механизмов, а также соответствие квалификации и состава экипажа судна обязательным требованиям. К судну, не исполняющему обязательные требования, применяются меры административного характера вплоть до задержания (запрета дальнейшей эксплуатации) до устранения выявленных нарушений.

Костин напомнил, что 30 августа 2012 г. вступил в силу Федеральный закон № 131-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (о совершенствовании системы государственного управления внутренним водным транспортом, а также о повышении эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств) в части основных изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта. Законом с 30 августа 2012 года введена

система государственного портового контроля на внутренних водных путях, при которой суда, в зависимости от оценки риска нарушения обязательных требований, проверяются капитаном бассейна внутренних водных путей или его инспекцией.

«Для реализации государственного портового контроля создана информационная система, в которой находится реестр всех судов, зарегистрированных в судовом реестре и у Российского речного регистра судоходства, — сказал Ю. Костин. — Система автоматически рассчитывает фактор риска судна, на основании которого определяется периодичность проверки. Каждое судно будет проверено исходя из данных, которые содержатся по нему в информационной системе».

Виктор Олерский: «К проектам речных СГТС подключим частных инвесторов»



— Виктор Александрович, какие меры по привлечению инвесторов на ВВП уже приняты на сегодняшний день?

— Во-первых, в августе 2012 года был принят федеральный закон, который урегулировал возможность приватизации портовых гидротехнических сооружений (ПГТС) на реках России. Если бы мы не приняли такой закон, то некоторые причальные сооружения речных портов могли бы в скором времени просто умереть.

Соглашусь, пока не пошла волна приватизации. Но это будет происходить не сразу. Ведь многие даже не знают о возможности приватизации ПГТС, хотя с момента принятия соответствующего закона прошло уже полгода.

— Если говорить о судоходных гидротехнических сооружениях, как Минтранс намерен «расширять узкие места» на ВВП?

— На самом деле, нам не так много осталось решить задач в части реконструкции либо строительства СГТС.

Поскольку работы по строительству второй нитки шлюза Нижне-Свицкого гидроузла уже ведутся, то с их окончанием на Волго-Балтийском водном пути проблему с пропускной способностью ВВП мы в основном решим. К «узким» местам мы относим преимущественно нижнее течение Дона, в районе села Арпачин, где планируется реализация

О том, как будут привлекаться частные инвестиции в развитие инфраструктуры внутренних водных путей (ВВП) России, в интервью газете «Водный транспорт» рассказал заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский.

проекта строительства Багаевского гидроузла, и Нижегородский низконапорный гидроузел на р. Волга в верхней зоне Чебоксарского водохранилища.

Этот проект на Волге, учтенный в федеральной целевой программе (ФЦП) «Развитие транспортной системы Российской Федерации на период до 2015 года», предусматривает строительство низконапорной плотины со шлюзом в 30 км выше по реке от Нижнего Новгорода. Реализация данного проекта позволит на участке Городецкие шлюзы — Большое Козино в течение навигации гарантированно обеспечить глубину 4,0 м, принятую на Единой глубоководной системе европейской части России.

Сегодня по заказу ОАО «РусГидро» ведется проектирование по завершению строительства Чебоксарского гидроузла в части повышения уровня водохранилища до отметки 68 метров. Предполагается, что поднятие уровня воды на Чебоксарском водохранилище позволит решить ряд существенных проблем, в том числе и задачу обеспечения бесперебойного судоходства на лимитирующем участке в районе Нижнего Новгорода.

Подготовка проектных решений почти завершена, и начался непростой процесс их согласования с заинтересованными сторонами, в том числе и с Минтрансом.

В данном проекте пока не все очевидно, многие решения тяжело предугадать и технически воплотить в жизнь. Самое большое наше опасение — реализованная дорога — это проект, ожидаемого эффекта можно не достичь.

По проекту Багаевского гидроузла мы рассматриваем вопрос привлечения частных инвести-

ций. Наш расчет показывает, что 25–30% всех затрат могут быть компенсированы за счет частных средств, а примерно 70% — средства федерального бюджета. Причем привлекаться все средства должны как минимум на 20–25 лет.

Просто так инвестировать деньги никому не интересно. Поэтому мы пытаемся проработать модель, когда дополнительная прибыль, которую получит судовладелец, будет поделена в соотношении 50% на 50%: первые 50% направлять на покрытие нового тарифа, вторые 50% — оставлять как доход инвестора.

— Речь идет о конкретном инвесторе-судовладельце?

— Конечно, судовладелец напрямую не будет инвестором. Конкретные схемы финансирования пока не определены, возможны концессионные схемы либо проектное финансирование с участием управляющей компании. В данный момент подготовлено обоснование инвестиций, проработан вариант компоновки и состав сооружений с учетом всех требований и минимального воздействия. Данный проект поддерживает правительство Ростовской области и Росводресурсы. С учетом проектных решений, выбрано новое место — хутор Арпачин в Ростовской области, на реке Дон. Ведутся предварительные консультации с банками и другими заинтересованными сторонами. Нам представляется, что по проекту строительства Багаевского гидроузла должна быть создана некая управляющая компания, которая будет собирать деньги и инвестировать их совместно с государством на длительный срок. Это реально.

Лизинг на Севере не работает

«В пароходствах, работающих на сибирских и арктических реках, складывается критическая ситуация — если не будут приняты меры по обновлению флота, то через пять лет мы потеряем практически весь флот и не сможем обеспечить Северный завоз», — такое заявление сделал генеральный директор ОАО ЛОРП Сергей Ларионов на встрече с премьер-министром Правительства Российской Федерации Дмитрием Медведевым, которая прошла в Якутске.



Говоря об актуальных проблемах всех судоходных компаний региона, руководитель ведущего якутского пароходства подчеркнул: «Наш опыт показывает, что меры государственной поддержки в судостроении не применимы в условиях короткой арктической навигации и длинного срока окупаемости судов — лизинговые схемы у нас не работают». В качестве пути решения проблемы Сергей Ларионов предложил на уровне правительства Российской Федерации выработать конкретные меры по поддержке судостроения и судоходства для бассей-

нов рек Сибири и Дальнего Востока. «В свою очередь мы готовы подключиться к этой работе со своими предложениями», — подчеркнул Ларионов.

Между тем, власти Якутии планируют создать на территории поселка Жагай промышленно-производственную ОЭЗ по судоремонтно-судостроительной деятельности. Как сообщил замминистра экономики и промышленной политики Якутии Евгений Чекин, якорным резидентом станет Жагайский судоремонтно-судостроительный завод. Стоимость проекта составит свыше 4 млрд руб.

Переключая каналы

Экономический кризис, обрушивший европейскую экономику, сказался и на развитии внутреннего судоходства. На фоне роста расходов и сокращения грузооборота европейские аналитики ожидают лишь небольшого прироста на некоторых рынках. Тем не менее вопросам развития внутреннего водного транспорта по-прежнему уделяется самое пристальное внимание.

Внедавно опубликованном организацией «Внутреннее судоходство в Европе» (Inland Navigation in Europe — INE) отчете отмечено, что к 2020 году Европа планирует удвоить существующую долю рынка перевозок внутренним водным транспортом до 10%, что обеспечит экономии внешних затрат в более чем 2 млрд евро в год. Также это позволит сократить на 30% выбросы CO₂ и на 90% уменьшить загрязнение атмосферы, что приведет к дополнительной экономии — в 500 млн евро.

К 2030 году планируется переключение 30% грузоперевозок, выполняемых автотранспортом на расстояние свыше 300 км, на железнодорожный и водный транспорт. К 2050 году этот показатель достигнет уже 50%.

В текущем году заканчивается действие Программы действий и развития в области судоходства и внутреннего водного транспорта в Европе (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe (2006–2013) — NAIADES I.

С 2014 г. начнет действовать Программа NAIADES II, которая будет сфокусирована на следующих направлениях: рынки, инфраструктура, экология, речные информационные службы (РИС), кадры, интеграционная политика.

В отличие от предыдущей программы в отдельное направление выделена тема «Экология». Предполагается введение экологических норм Euro-6 до 2020 года для новых и существующих судовых двигателей, возможно оказание господдержки тем, кто раньше перейдет на эти стандарты.

Речные информационные службы (РИС), создание которых началось еще при реализации NAIADES I, будут способствовать более эффективному и безопасно использованию водных путей, шлюзов, мостов и терминалов посредством оптимизации электронного обмена данными и логистических операций.

Новое направление «Интеграционная политика» призвано обеспечить эффективную координацию планов развития ВВП с планами развития всех составляющих европейской транспортной системы, а также программ в сфере экологии, инноваций и научных исследований.

Информация о том, как будет осуществляться финансирование программы NAIADES II в условиях сокращения бюджетных ассигнований, пока не озвучена. Вероятно, что система софинансирования останется важным инструментом для достижения поставленных целей и успешной реализации нового плана действий.

Французы перенаправили грузопоток на Сену

В период работы международной транспортно-логистической выставки SITL-2013 состоялась рабочая встреча членов делегации Минтранса России во главе с заместителем министра транспорта Виктором Олерским и представителей речных портов Парижа, а также портов провинции Иль-де-Франс.

О том, каких успехов удалось достичь французским речникам, «Водному транспорту» рассказала проректор по научной работе ГУМРФ им. Макарова Татьяна Пантина, принимавшая участие в деловой экскурсии.

— Президент Совета администрации Портов Парижа Ж.-Ф. Далез (Jean-Francois Dalaise) рассказал представителям российской транспортной отрасли о деятельности организации HAROPA, которая объединяет порты, расположенные вдоль реки Сена — Париж, Гавр, Руан.

В 80–90 годах прошлого века, сообщил г-н Далез, произошло резкое сокращение ежегодного объема речных перевозок во Франции: с 40 млн тонн в 70-х годах до 17 млн тонн в начале 90-х годов. Причиной такой динамики стала жесткая конкуренция речным перевозкам со стороны автомобильного транспорта, а также прекращение перевозок по реке некоторых традиционных грузов — в частности, угля и мазута. Ассоциация, объединяющая порты Сены, ведет активную работу по переключению грузопотоков с автомобильного на речной транспорт. Так, в 2012 году объем речных перевозок в регионе возрос до 22,5 млн тонн в год в основном за счет перевозок новых для речного



транспорта грузов — контейнеров и отходов.

В прошедшем году по Сене перевезено 160 тыс. контейнеров. В Париже осуществлен уникальный проект «городской логистики» по доставке контейнеров речным транспортом в центр города к подножию Эйфелевой башни с последующей доставкой автомобильным транспортом в супермаркеты. Таким способом ежедневно доставляется 26 контейнеров. Проект был поддержан муниципальными властями и общественностью как экологически и социально благоприятный для мегаполиса.

Для переключения грузопотоков с автомобильного на речной транспорт французскими властями используются также экономические меры. В том числе, осуществляется субсидирование перевозчика (порядка 22 евро за контейнер) и освобождение его от налога на бункерное топливо.

«Алексей Чириков» официально получил имя

Ледокол-снабженец СКФ построен на российско-финляндской верфи Arctech Helsinki



На верфи Arctech Helsinki состоялась церемония именная речения судна-снабженца «Алексей Чириков», построенного на совместный класс Российского морского регистра судоходства (РС) и Регистра Ллойда. Судно будет зарегистрировано в Российском международном реестре судов (RMPC) под российским флагом (порт приписки — Санкт-Петербург).

Судно построено на верфи Arctech Helsinki Shipyard Oy (Хельсинки, Финляндия) по заказу ОАО «Совкомфлот» для эксплуатации в рамках проекта «Сахалин-1» и является вторым ледоколом-снабженцем ультрасовременной серии «Витус Беринг», заказанной на данной верфи (совместное предприятие ОАО «ОСК» и STX Finland). Головное судно серии было принято в эксплуатацию в январе 2013 года и уже приступило к работе на острове Саха-

лин в рамках контракта с оператором проекта «Сахалин-1» компанией Exxon Neftegas Ltd.

Судно «Алексей Чириков» присоединится к «Витусу Берингу» и будет обеспечивать бесперебойную работу нефтедобывающих платформ на месторождении Аркутун-Даги в Охотском море.

Суда серии «Витус Беринг» — одни из лучших в мире в своем классе. Их корпус специально спроектирован для судоходства в сложных ледовых условиях. Конструкция и оборудование судов

позволяют осуществлять круглогодичную доставку на нефтяные добывающие платформы персонала, необходимого снабжения и расходных материалов.

Ледокольные суда снабжения серии «Витус Беринг» спроектированы с учётом всех правил, стандартов и требований международных конвенций, Российского морского регистра судоходства,

что позволяет им, в том числе решать задачи по обеспечению экологической безопасности в акватории Дальневосточных морей.

Судно «Алексей Чириков» названо в честь капитана-командора Чирикова, сподвижника великого русского мореплавателя и первооткрывателя Витуса Беринга в Первой и Второй Камчатских экспедициях.

Основные параметры судна: дедвейт — 3950 тонн, длина макс. — 99,2 м, ширина — 21,7 м, осадка макс. — 7,9 м, экипаж — 22 чел.

Судно построено на совместный класс РС и Регистра Ллойда. Символ класса РС: KM (*) Icebreaker6 [1] AUT1 EPP special purpose ship.

Строительство серии ультрасовременных судов снабжения для ОАО «Совкомфлот» является успешным примером международного сотрудничества. Серия «Витус Беринг» — совместный проект российских и финских судостроителей. Около 90% конструкций были изготовлены на «Выборгском судостроительном заводе» (входит в состав ОАО «Объединённая Судостроительная Корпорация» — ОАО «ОСК»).

Появление в составе флота российских судоходных компаний судов такого класса и участие в их строительстве российских предприятий способствует развитию отечественной морской индустрии и судостроения.

Генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк: «Строительство современных судов, подобных «Витусу Берингу» и «Алексю Чирикову», в полной мере соответствует Стратегии ОАО «Совкомфлот» по расширению участия компании в промышленных проектах на континентальном шельфе России. В этих судах реализованы новейшие достижения науки и техники в области судостроения, они востребованы российскими и международными нефтегазовыми компаниями, и мы надеемся, что строительство серии будет продолжено на предприятиях отечественного судостроительного комплекса».



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

РАБОТА КГНЦ ВЫДВИНУТА НА ПРЕМИЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ

Работа Крыловского государственного научного центра «Создание на отечественной научно-производственной базе дизель-электрических ледоколов нового поколения (проект 21900), обеспечивающих за счет инновационных технических решений безопасность и ритмичность навигации в Балтийском море в тяжелых ледовых условиях» выдвинута на премию правительства РФ в области науки и техники за 2012 год.

Опираясь на положительный опыт эксплуатации ледоколов во льдах Карского и Балтийского моря, началось строительство трех модернизированных ледоколов проекта 21900 М.

«НЕВА-ЛИДЕР-1» И «В. Ф. ТАНКЕР-1» ВКЛЮЧЕНЫ В СПИСОК «ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ СУДОВ 2012 ГОДА»

Два головных судна «В. Ф. Танкер-1» и «Нева-Лидер-1» (проекты RST27 и RSD49 соответственно) вошли в число пятидесяти судов различного назначения, типа и размеров, отобранных Британским Королевским обществом корабельных инженеров (RINA — Royal Institution of Naval Architects) для включения в список «Значительных судов 2012 года».

Оба судна построены для компаний «В. Ф. Танкер» и «Северо-Западное пароходство».

НССЗ ЗАЛОЖИЛ СУХОГРУЗ RSD49

Невский судостроительно-судоремонтный завод заложил десятое судно серии из 10 сухогрузных судов «река-море» проекта RSD49. Судно дедвейтом 7150 тонн строится для ОАО «Северо-Западное пароходство».

«АЛЬМЕТЬЕВСК» СДАН

Зеленодольский завод им. А. М. Горького (Республика Татарстан) сдал головное (на этом заводе) судно проекта RST25 «Альметьевск».

Заказчиком серии танкеров смешанного река-море плавания из двух судов является «Нафта-Инвест». Финансирование осуществляет «Ак Барс Лизинг».

Аттестацию в рамках СУБ прошли 329 человек

По состоянию на 5 апреля 2013 года 329 человек прошли аттестацию в соответствии с ФЗ 131, которым с 1 января 2013 г. для речных судов вводится система управления безопасностью судов на внутренних водных путях. Об этом сообщил сегодня на пресс-конференции заместитель руководителя Росморречфлота Юрий Костин.

Он напомнил, что система управления безопасностью — это комплекс документированных мер, необходимых для эффективного выполнения судовладельцами требований в области обеспечения безопасности судоходства. Каждая компания должна будет иметь в штатном расписании лицо, ответственное за безопасность судов, разработать и внедрить как в компании, так и на судне систему управления безопасностью. Система предусматривает разработку порядка действий членов экипажа судна и других работников

судовладельца в случае возникновения аварийных ситуаций, порядка планирования рейса судна и обеспечения безопасности его плавания, квалификационные требования к экипажу и многое другое.

Костин подчеркнул, что все эти мероприятия направлены на повышение технического состояния флота и качества услуг, оказываемых внутренним водным транспортом, что должно послужить привлечению как грузов, так и пассажиров, на речной транспорт, передает пресс-служба Минтранса.

Открылась навигация на Сайменском канале

Уполномоченный Российской Федерации по Сайменскому каналу письмом от 8 апреля 2013 года №9-1242 в адрес Уполномоченного Финляндской Республики по Сайменскому каналу подтвердил открытие навигации на Сайменском канале с 07:00 мск 10 апреля 2013 года. Об этом сообщает пресс-служба ФГУП «Росморпорт».

Для открытия навигации и обеспечения безопасного мореплавания судов по Сайменскому каналу 7 апреля 2013 года ледокол «Капитан Измайлов» Северо-Западного бассейнового филиала расчистил Сайменский фарватер канала от знака «Марианкиви» до шлюза «Брусничное» протяженностью 14,4 км, вскрыв льды толщиной до 80 см.

Напомним, по итогам 2012 года через канал прошло 1,7 млн тонн грузов,



что немного ниже показателя 2011 года. Пассажиропоток составил 44 тыс. человек.

• Сайменский канал — судоходный канал на территории Финляндии и России. Канал связывает систему озер Сайма в районе города Лаппенранта с Финским заливом Балтийского моря у города Выборг (Ленобласть). Длина канала 43 км, здесь расположено несколько шлюзов. Построен в 1845–1856 годах. Реконструирован в 1968 году. Доступен для речных и озерных судов.

Отдых на реке

Прибрежные города Поволжья объединились, представляя круизный потенциал регионов

Совместная презентация круизных туроператоров и малых прибрежных городов Поволжья состоялась в рамках выставки «Интурмаркет-2013». В мероприятии приняли участие «Инфофлот», «Самарские путешествия», «Спутник-Гермес», «Гама».

Как сообщили в компании «Инфофлот», туроператор получил эксклюзивные права на продажу круизов трехпалубного теплохода «Александр Невский». По словам руководителя отдела продвижения «Инфофлота» Екатерины Шмельковой, судно откроет навигацию 7 мая праздничным круизом по маршруту Самара-Волгоград, посвященным Дню Победы. 9 мая «Александр Невский» пришвартуется в Волгограде, где для отдыхающих пройдет экскурсия по местам боевой славы. В течение сезона теплоход будет курсировать между Санкт-Петербургом и Астраханью, все круизы будут максимально насыщены экскурсионными программами. Май для «Инфофлота» ознаменуется также тремя короткими круизами теплохода «Салават Юлаев», особенностью круизов на этом судне станут регулярно проводимые дни башкирской

кухни. К тому же, как пояснила Шмелькова, благодаря своим небольшим габаритам «Салават Юлаев» может заходить в Оку, что существенно расширяет географию маршрутов. Помимо этого, круизы будут совершать теплоходы «Александр Бенуа», «Н. А. Некрасов», «Карл Маркс», «Василий Чапаев» и «Юрий Никулин».

Компания «Самарские путешествия» в предстоящую навигацию вводит два новых теплохода — это «Паллада» и «Кабаргин». На первом судне можно будет отправиться в путешествие по трем рекам — по Волге, с уходом в Оку, а потом в Суру. Кроме того, «Паллада», один из немногих теплоходов, кто делает остановку в Ахтубинске, во время которой туристы могут побывать на знаменитом соленом озере Эльтон. Для «Кабаргина» сезон откроется круизом до Казани с заходом на остров Свяжск. Генеральный директор компании

Дмитрий Воропаев пояснил, что на будущий год относительно этого судна у «Самарских путешествий» большие планы: ««Кабаргин» относится к судам класса «М», позволяющего выходить в прибрежные морские участки, поэтому сейчас мы заняты разработкой маршрутов с выходом в Азовское и Балтийское моря».

Другой самарский туроператор «Спутник-Гермес» наме-



рен сделать ставку на развлекательную составляющую отдыха на реке. Руководитель отдела речных круизов компании Татьяна Лимонникова представила тематические круизы Fitness style и «Волжская мозаика» на борту теплохода «Федор Достоевский». За время поездки путешественники смогут поправить здоровье под руководством профессионального тренера, принять участие в народных играх, ближе познакомиться с фольклорными традициями.

Свои планы на сезон представила нижегородская компания «Гама». По словам ее представителя Антона Гурова, в 2013 году туроператор планирует обслуживать маршруты в Астрахань, Москву, Ростов-на-Дону с посадкой в Казани, Чебоксарах, Самаре и других волжских портах. Как заметил эксперт, в отличие от других ниш туристического рынка, речные круизы по сравнению с прошлым годом не подорожали, а напротив, стали дешевле в среднем на 7–8%. При



этом игроки рынка единодушно отметили возросший интерес туристов к небольшим городкам, расположенным вдоль основных судоходных маршрутов. К таким, в частности, относится Городец. Этот девятисотлетний городок над Волгой знаменит своей росписью и пряниками. Здесь сохранились остатки крепости, прикрывавшей некогда ремесленные посады города. Сегодня, по словам заместителя начальника управления культуры и туризма администрации Городецкого района Нижегородской области Марии Солодовой, большое количество гостей в город привлекает ежегодный фестиваль «Мастеров народных братство». Этот праздник традиционно проводится в разгар лета.

Не менее любопытным может стать и знакомство с Мариинским Посадом. Одной из первых красоту здешних мест еще в 1763 году оценила императрица Екатери-

на II, совершавшая свой «круиз» по Волге. Однако как объект туристического показа город начали воспринимать сравнительно недавно. Например, местный историко-краеведческий музей купеческого, мещанского и крестьянского быта, только в этом году отметит свое пятидесятилетие.

Стоит отметить, что в последнее время операторы российских речных круизов все лучше осознают, что организация отдыха на воде требует максимально креативного подхода. Пассажиры становятся требовательнее не только к уровню комфорта на судне, но и к содержанию круиза, его тематической составляющей. Именно это обстоятельство заставляет операторов при разработке программы путешествия все чаще искать сотрудничества с берегом, расставляя именно там свои «реперные» туристические точки.



МЕЖДУ ВЫБОРГОМ И ХАМИНОЙ

Администрация финского города Хамины и компания Saimaan Matkaverkko заключили соглашение, в соответствии с которым будет возобновлено круизное сообщение с российским Выборгом (Ленинградская область). Так, в течение лета 2013 года между городами предполагается выполнить до 15 рейсов на судне Brahe.

Этот же теплоход будет задействован и на линиях внутри Финляндии: Brahe станет обслуживать летние круизные маршруты между Хаминой и Лаппеэнрантой, а также начнет ходить из Хельсинки (через Хамину и Лаппеэнранту) в Савонлинну.

Нынешняя попытка связать по воде Хамину и Выборг уже вторая по счету, — два года назад компания Risteilyt Оу пыталась наладить круизное сообщение между ними, но из-за недостаточного спроса проект закончился неудачно.

Несмотря на объективные сложности, финская сторона старается привлечь в страну Суоми россиян. Стоит напомнить, что в мае 2013 года из Петербурга в Иматру состоится первый для туристов железнодорожный рейс, который со временем может стать регулярным. В целом на продвижение своих туристических ресурсов Финляндия в 2013 году потратит около 1,225 млн евро.

X Международная Псковская парусная регата

Открытые соревнования по парусному спорту — X Международная Псковская парусная регата пройдет с 10 по 12 июня 2013 года в акватории Псковского озера. Как сообщают организаторы мероприятия, в этом, юбилейном для соревнования сезоне, к нему присоединятся участники Кубка Европы в классе крейсерских яхт «Микро» и Открытого кубка России в классе яхт «2,4 mR» среди спортсменов с ограниченными возможностями: регата будет включать в себя очередной этап этих кубков.

В 2013 году в Псков съедутся участники из 16 городов России и 6 стран ближнего и дальнего зарубежья, таким образом регата станет крупнейшим российским соревнованием в классе «Микро». Детско-юношеские гонки пройдут в классах яхт — «Кадет», «Оптимист» и «Ракета-270».

Помимо непосредственно спортивных мероприятий, на берегах Псковско-Чудского озера пройдут ма-

стер-классы ведущих парусных гонщиков, экологические акции, состоится открытие детской секции парусного спорта в Пскове.

Псковское озеро становится площадкой для парусных гонок среди спортсменов разных возрастов и яхт различных классов с 2004 года: в 2007 году здесь прошел отборочный чемпионат, сформировавший паралимпийскую сборную РФ по данному виду спорта к Олимпиаде в Пекине, в 2012 устраивались соревнования



представителей ведущих парусных школ России в детско-юношеских классах яхт. На последнем совещании президентов ассоциаций кубков Европы по парусному спорту принято решение о проведении в Пскове в 2016 году чемпионата мира в классе «Микро».

Крыловский центр сделал городу предложение, от которого он не смог отказаться

Крыловский государственный научный центр (ГНЦ) предложил комитету по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга проектирование маломерных пассажирских судов для городских водных магистралей. Об этом журналистам на брифинге в научном центре рассказал заместитель генерального директора Крыловского ГНЦ Евгений Апполонов.

«По просьбе правительства Санкт-Петербурга мы в Крыловском центре готовы сделать проекты транспортных средств, условно говоря — речных трамвайчиков», — сказал Апполонов. «Будет разработано некое типовое судно для передвижения по каналам, вплоть до Фонтанки, следующее судно — для передвижения

по Неве, и третье судно, которое сможет выходить в Финский залив», — пояснил он.

Говоря о сроках проекта, Евгений Апполонов отметил, что «потребуется около 9 месяцев от момента начала работ».

«Дальше мы передадим работу правительству, чтобы проекты размещались на заинтересован-



ных верфях», — добавил он.

Научный центр предложил провести исследования для того, чтобы выявить оптимальное соотношение транспортных средств, ориентированных на пассажирские перевозки. Исходя из полученных результатов можно предпринимать дальнейшие шаги, связанные с проектированием для города конкретных пассажирских судов, а также с реализацией на этих судах инновационных решений, которыми располагает центр, отметил Апполонов.

«Мы обозначили одну из самых интересных для комитета задач — это оптимизация речной транспортной инфраструктуры города, в которую наш Крыловский центр может внести серьезный вклад. Мы полностью пришли к взаимопониманию, и будем двигаться в этом направлении», — сказал он.



«Создание системы пассажирских судов, которые будут окупаться, надежно эксплуатироваться и пользоваться популярностью у населения города — это тоже очень серьезная и сложная задача. При этом на нее нельзя потратить несколько миллионов долларов, которые тратятся на суда для Арктики», — подчеркнул Апполонов.

Кроме того для нужд города центром были предложены такие проекты, как применение композиционных материалов для городского хозяйства, неразрушающий контроль конструкций в виде мостов, трубопроводов, сосудов высокого давления, и другие проекты — подытожил зам. директора центра.

«Крыловский государствен-

ный научный центр» создан в 1894 году как первый в России опытовый бассейн в центральной части Санкт-Петербурга на острове «Новая Голландия». В 1900 году руководителем опытового бассейна был назначен А. Н. Крылов, имя которого институт носит с 1944 года. Институт является научно-исследовательской организацией судостроительной отрасли страны, обеспечивающей концептуальное обоснование развития военного и торгового флотов, проектирование и строительство кораблей, судов и морских сооружений, их эксплуатацию и утилизацию, то есть, полный жизненный цикл.



Восьмой танкер RST27

Окская судостроительная верфь спустила на воду восьмой серийный танкер проекта RST27 «ВФ Танкер — 18» для судоходной компании «В. Ф. Танкер».

Контрактный ледвейт 6980/5378 тонн на судне «В. Ф. танкер — 11» был перевыполнен на 50 тонн — фактически он составил 7030/5428 тонн. Скорость на испытаниях составила 11,7 узла.

В сравнении с другими проектами Морского инженерного бюро, танкер нового проекта RST27 имеет усиленную речную функцию, увеличенный на 716 тонн ледвейт в реке.

Обводы судна нового проекта являются продуктом научно-исследовательской работы, выполненной МИБ совместно с компанией Digital Marine Technology

в 2010 году, и создавались с использованием методов вычислительной гидромеханики (CFD моделирования). Затем модель будущего танкера прошла испытания в опытовом бассейне ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова. Эксперимент полностью подтвердил результаты теоретических исследований.

Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго — Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 6,0 м. Относятся к танкерам «Волго-Дон макс» класса.

Судно проекта RST27 соответствует требованиям класса Российского Морского Регистра Судоходства KM Ice 1 R2 AUT1-ICS OMBD VCS ECO-S Oil tanker (ESP).

Всего на заводе должно быть построено пятнадцать танкеров данной серии.

«Окская судостроительная верфь» (город Навашино, Нижегородская область) основана в 1907 году. Современное ОАО «Окская судостроительная верфь» создано в порядке приватизации государственного предприятия «Навашинский судостроительный завод «Ока». Верфь является производителем и поставщиком речных и морских судов различного типа и назначения.

ОАО «Волга-флот-танкер» («В. Ф. Танкер») создано в 2001 году при участии ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство», входит в холдинг ВВТН, мажоритарным акционером которого является международная транспортная группа Universal Cargo Logistics Holding, консолидирующая ряд российских судоходных, стивидорных и судостроительных компаний.

Занимается внутренними водными перевозками нефтепродуктов. «Волга-флот-танкер» имеет на своем балансе более 40 судов, общим тоннажем более 170 тыс. тонн, оборудованных под перевозку нефтепродуктов. Основной маршрут — транспортировка нефтепродуктов с заводов из районов рек Белая и Кама до Санкт-Петербурга и далее морскими судами до портов назначения.



Волжское пароходство готовит более 200 судов к навигации 2013 года

К грузовой навигации 2013 года готовятся более 200 судов Волжского пароходства: 77 теплоходов типа «Волго-Дон», 10 сухогрузов проекта RSD44, 42 буксира-толкача, 76 несамоходных барж и суда технического и служебно-вспомогательного флота, сообщили «Российскому судоходству» в пресс-службе компании.

В соответствии с требованиями Российского Речного Регистра на 24 теплоходах проекта «Волго-Дон» и 14 судах буксирного флота выполняется средний ремонт (ремонт корпусов, механизмов и электрооборудования). Работы проводятся на заводах Нижегородской области («Борремфлот» и «Память Парижской коммуны»), Ленинградской области («Вознесенская ремонтно-эксплуатационная база»), городов Звенигово (республика Марий Эл), Аксай (Ростовская область), Волжский (Волгоградская область).

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

Особенностью судоремонта в межнавигационный период 2012–2013 годов является модернизация грузового флота пароходства в соответствии с российскими и международными требованиями. В частности, на 50 теплоходах типа «Волго-Дон» и судах буксирного флота установлено современное радионавигационное оборудование ГЛОНАСС,

на 35 теплоходах — приборы автоматической идентификационной системы (АИС). Эти меры позволят обеспечить необходимый уровень безопасности теплоходов для работы на внутренних водных путях и в прибрежных морских районах.

Волжское пароходство готово к работе, навигацию на Средней Волге компания открывает 25 апреля.

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

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

Новости ГУМРФ

ПЕРВЫЙ ВЫПУСК КУРСАНТОВ ГУМРФ ИМ. АКАД. МАКАРОВА СОСТОЯЛСЯ В ФЕВРАЛЕ 2013 ГОДА

Первый выпуск курсантов государственного университета морского и речного транспорта (ГУМРФ) им. адмирала С.О. Макарова состоялся в феврале 2013 года.

Выпускники получили специальности судоводителей и механиков.

В СОСТАВЕ ГУМРФ СОЗДАЕТСЯ МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ

В составе государственного университета морского и речного транспорта (ГУМРФ) им. адмирала С.О. Макарова создается отдельный институт — Морская академия. Об этом сообщил ректор университета Сергей Барышников.

В академии будет вестись подготовка курсантов по всем эксплуатационным специальностям.

«Мы продолжаем мероприятия по реорганизации вуза. В составе университета создан отдельный институт — Морская академия, которую возглавил Николай Андреевич Алексеев. Такое решение было принято в конце февраля на первом заседании объединенного ученого совета», — пояснил ректор университета.

Барышников не исключил, что университет продолжит работу по созданию и других институтов.

«Может быть, следующим станет институт водного транспорта. Это пока рабочее название», — добавил он.

В УНИВЕРСИТЕТЕ ВВОДИТСЯ НОВОЕ ШТАТНОЕ РАСПИСАНИЕ

С 1 апреля в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ) вводится новое штатное расписание и новое положение об оплате труда. Как отметил ректор вуза Сергей Барышников, «новое расписание базируется на старом, но мы постарались привести все к общему знаменателю, передал корреспондент «Российского судоходства».

Он подчеркнул, что «дублирующиеся» сотрудники из числа вспомогательного состава были переведены на другие должности только с их согласия.

В составе ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова 16 факультетов, 8 филиалов высшего профессионального образования (ВПО) и среднего профессионального образования (СПО).

Преподавательский состав — 860 человек.

Контрольные цифры прие-

ма на 2013 год будут известны по итогам открытого публичного конкурса Минобрнауки РФ, который состоится 15 апреля 2013 года.

УНИВЕРСИТЕТ ПЛАНИРУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО КАМПУСА

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ) планирует строительства собственного кампуса. Как пояснил ректор вуза Сергей Барышников, «пока этот вопрос только прорабатывается, готовы только первые наброски в этом направлении».

Отметим, территориальное размещение ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова характеризуется большой разбросанностью учебных корпусов и общежитий.

После объединения у вуза имеется пять учебных городков, принадлежавших ГМА им. адм. С.О. Макарова: городок на Васильевском острове (Косая линия, 15 а и на 21 линии); в поселке Стрельна (Санкт-Петербургское шоссе, 43); на Охте (Заневский пр., 5); на Большом Смоленском пр. Кроме того в составе вуза два учебных корпуса, принадлежавших СПбГУВК на ул. Двинская 5/7 и Межевом канале д.2, а также общежития на площади Стачек, ул. Морской пехоты, ул. Блока, Межевом канале.



«Кампусная система необходима и крайне важна для того, чтобы уменьшить эту разбросанность зданий», — считает Сергей Барышников.

В составе ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова 16 факультетов, 8 филиалов высшего профессионального образования (ВПО) и среднего профессионального образования (СПО). В университете обучаются около 19 тыс. студентов и курсантов по программам ВПО и СПО. На очной форме обучается 5540 человек, из них 3267 — студенты, 2273 — курсанты.

Капитаны-координаторы прошли подготовку

В Морском учебно-тренировочном центре Государственного Университета морского и речного флота им. С.О. Макарова успешно прошли подготовку капитаны-координаторы морских спасательных координационных центров и подцентров.

С 25 марта по 06 апреля прошел шестой поток курсов подготовки капитанов-координаторов МСКЦ/МСПЦ по программе «Повышение квалификации специалистов, участвующих в ликвидации последствий морских аварий».

Программа рассчитана на повышение уровня профессиональной подготовки работников морских спасательно-координационных центров (МСКЦ) и морских спасательных подцентров (МСПЦ) в течение 104 часов (2 недели) обучения.

Обучение проводится наиболее опытными инструкторами Морского УТЦ, профессорами и преподавателями академии, а также специалистами МСКЦ и ФБУ «Госморспасслужба России». Всего в период с октября 2010 года подготовлено 75 капитанов-координаторов ГМСКЦ, МСКЦ/МСПЦ.

Следующий курс планируется в октябре-ноябре 2013 г.



ОАО «Адмиралтейские верфи» примет на работу тысячу сотрудников

ОАО «Адмиралтейские верфи» в настоящее время полностью обеспечено заказами, сообщил «Водному транспорту» генеральный директор компании Александр Бузаков. Выступая на торжественном митинге, посвященном 107-й годовщине подводного флота России, он напомнил, что за всю историю предприятия здесь построено более 300 подлодок, 70 глубоководных и подводных аппаратов.



«Мы полностью законтрактованы до 2018 года», — сказал Бузаков. В связи с загрузкой предприятия в 2013 году планируется увеличить численность рабочих основных производственных специальностей на 1000 человек в дополнение к 6500 сотрудников, уже занятых на заводе. По словам Бузакова, средняя зарплата на верфи составляет 50 тыс. рублей.

ОАО «Адмиралтейские верфи» — базовое предприятие судостроительной отрасли, центр неатомного подводного кораблестроения России. Входит в состав ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». В настоящее время мощности предприятия полностью загружены — на верфи реализуется ряд контрактов для отечественных и зарубежных заказчиков.

Недавно успешные ледовые испытания у берегов Антарктиды прошло новое научно-экспедиционное судно Росгидромета

«Академик Трешников», построенное на предприятии по заказу Росгидромета. Судно в декабре 2012 года отправилось в свой первый рейс в Антарктиду, который закончился в апреле 2013 года. «Академик Трешников» должен заменить научно-экспедиционное судно «Академик Федоров», которое уже более 20 лет работает не только в Антарктиде, но и в Арктике.

В настоящее время на предприятии идет процесс реорганизации, связанный с переводом производственных площадей верфи с Ново-Адмиралтейского острова на так называемую Южную площадку. По соглашению, заключенному предприятием с администрацией Санкт-Петербурга, всего на переезд ОАО «Адмиралтейские верфи» получит 3 млрд рублей. Частично проект финансируется также из собственной прибыли предприятия. Полностью выполнить свои обязательства перед городом судостроительное предприятие планирует к концу 2015 года. В настоящее время завод уже на одну треть освободил остров.

Что касается планов по переводу «Адмиралтейских верфей» на остров Котлин, о чем в 2011 году было подписано соответствующее соглашение, то этот проект в повестке дня не стоит. Ранее министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров высказал мнение о том, что в переносе «Адмиралтейских верфей» в Кронштадт нет экономической целесообразности.

Вуз и судостроители объединились

ОАО «Зеленодольский завод им. А.М. Горького» и «Казанский национальный исследовательский технический университет им. А.Н. Туполева-КАИ» и заключили договор о партнерстве в области профессионального образования, профессиональной подготовки, переподготовки, повышения квалификации кадров.

Завод и вуз планируют установить долгосрочное сотрудничество для достижения общих целей в сферах: создание Центра кораблестроения, подготовки кадров профильных специальностей в соответствии с требованиями предприятия; повышение квалификации инженерно-технических, руководящих, научно-педагогических работников и специалистов договаривающихся сторон.

Планируется совместно с университетом создать кафедру судостроения на базе завода.

В соответствии с договором, завод предоставит возможность проведения на базе учебного центра возможность чтения лекций по специализации работниками ЗПКБ завода, проведения практик и лабораторных работ для студентов и учащихся по тем специальностям и направлениям, которые нужны заводу.

Завод уже проводит ремонт аудиторий «Центра кораблестроения», производственных мастерских и др. в третьем здании КНИТУ-КАИ.

Завод будет принимать на работу выпускников университета после завершения обучения на должности, соответствующие уровню и профилю полученного ими образования, заключив с ними трудовые договоры.

Завод начал заключать 3-х сторонние договоры о «Целевой контрактной подготовке» специалистов по специальности «Кораблестроение и океанотехника» с выплатой стипендии, начиная с 3-го курса, хорошо успевающим студентам.

В свою очередь, университет обязуется

обеспечивать подготовку кадров всех уровней профессионального образования по очной, очно-заочной и заочной формам обучения тем специальностям, которые являются востребованными для Зеленодольского судостроительного предприятия.

Зеленодольский завод имени Горького уже организовал и провел несколько встреч руководства предприятия и представителей КНИТУ-КАИ с учащимися старших классов средних общеобразовательных школ района.

Встречи состоялись в лицее № 1, гимназии № 3, СОШ № 14. Такая же встреча состоялась в Васильевской школе № 2, но там акцент был сделан на среднетехническом и начальном профессиональном образовании — заводу нужны не только инженерно-технические работники, но и высококвалифицированные рабочие.

Встречи представителей КНИТУ-КАИ и руководства завода с учащимися школ города и района будут продолжаться. ОАО «Зеленодольский завод имени Горького» (Республика Татарстан) специализируется на строительстве военных кораблей и пассажирских скоростных судов. Управляет предприятием ООО «Холдинговая компания «Ак Барс».

Казанский авиационный институт был образован на базе аэродинамического отделения Казанского государственного университета 5 марта 1932 года. В настоящее время имеет 10 филиалов в городах Татарстана, Мари-Эл и Кировской области. Количество студентов превышает 13 тыс. человек.



Пароходству 90 лет

Азово-Донскому пароходству 24 марта исполнилось 90 лет со дня образования. История пароходства начинается с принятия 24 марта 1923 года постановления о создании Правления Доно-Кубанского государственного пароходства с местом нахождения в Ростове-на-Дону, объединившего все суда речных бассейнов Дона и Кубани, пристани, большинство судоремонтных заводов и мастерских.

За свою историю пароходство несколько раз меняло название и географию. Так, в начале 1940-х годов Доно-Кубанское пароходство представляло собой крупное транспортное объединение местного значения. Дон, Северский Донец, Западный Маныч имели единственный выход — в Азовское море.

Великая Отечественная война практически полностью уничтожила флот пароходства, были разрушены пристани и здания. Около семи месяцев бассейн Дона находился в оккупации. С освобождением бассейна на Дон в начале 1943 года выехала оперативная группа и группы технической разведки. В феврале на их базе было организовано Доно-Кубанское военновосстановительное управление в составе шести комплексных ВВО и Ростовской ремонтной базы. И уже летом 1944 года на Дону, Северском Донце и частично на Маныче возобновились постоянные транспортные перевозки.

4 апреля 1945 года Доно-Кубанскому ВВУ вернулось имя Доно-Кубанского пароходства. А через два с половиной года, в октябре 1947 года, приказом министра речного флота РСФСР З. А. Шашкова Доно-Кубанское речное пароходство было преобразовано в Донское. В Краснодаре заново создано Управление Кубанского речного пароходства с подчинением ему всех предприятий речного транспорта Кубани: порта, пристаней, судоремонтных мастерских, участка связи.

Историческое событие состоялось 31 мая 1952 года, когда слились воды Дона и Волги. Волго-Донской судоходный канал был официально открыт для эксплуатации 27 июля. Донскому пароходству было дано новое название — Волго-Донское речное пароходство.

До 1953 года в Ростове были морской и речной порты. В 1953 году они были объединены в один Ростовский морской порт в ведении ВДРП. Азовский морской

порт, приписанный до этого к Ростовскому, получил самостоятельность и был передан в подчинение пароходства. В 1958 году в состав ВДРП вошел и Ейский морской порт.

Строительство нового крупного порта — Усть-Донецкого — было начато в 1956 году. Масштабная стройка завершилась в 1965 году. УДП стал самым крупным перевалочным портом в пароходстве.

В 1968 году Кубанское пароходство было выделено из состава ВДРП и преобразовано в самостоятельное Кубанское речное пароходство.

Масштабные внутренние реформы в стране ознаменовали и новый этап в жизни предприятия. С сентября 1992 года пароходство стало государственным транспортным объединением «Волго-Донское речное пароходство». В 1992–1993 годах в пароходстве прошла реструктуризация. ВДРП разделилось на 17 самостоятельных предприятий. В том числе были созданы три крупных судоходных компании: «Волго-Донское пароходство», «Донречфлот» и «Донинтурфлот», а также судоремонтные предприятия и порты.

В январе 2003 года было создано ЗАО «Азово-Донское пароходство». АДП вновь объединило более 20 предприятий, в том числе: судоходные компании «Волго-Донское пароходство», «Донречфлот», «Кубанское речное пароходство», а также Усть-Донецкий порт, судоремонтные предприятия и компании вспомогательного обслуживания флота.

Сегодня Азово-Донское пароходство — это современная транспортная группа, которая объединяет более 20 предприятий водного транспорта, в том числе судоходные, стивидорные, логистические и девелоперские компании. Под управлением АДП работают 73 единицы судов смешанного «река-море» плавания дедевейтом до 7000 тонн и 100 речных судов дедевейтом до 3000 тонн.

Статистика морских портов

Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог по итогам марта 2013 года показали стабильный прирост грузооборота. Не столь однозначны показатели грузооборота: в то время как положительная динамика наблюдается у Ростова и Азова, Таганрог пока в минусе.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в марте 2013 года вырос на 60% по сравнению с аналогичным показателем марта 2012 года и составил 604 тыс. тонн различных грузов. Экспорт за отчетный период увеличился на 27%: за границу было отправлено 447 тыс. тонн грузов. Почти шестикратный рост показал импорт: он составил 146 тыс. тонн грузов. Если в прошлом марте транзита не было, то за отчетный период 2013 года транзит составил 10 тыс. тонн.

Как сообщили в администрации морского порта, в номенклатуре экспорта преобладали нефть и нефтепродукты, металлолом, грузы навалом и зерно навалом, пищевые грузы навалом, а также уголь и кокс навалом. Номенклатура импорта в большей степени представлена генеральными грузами и грузами навалом, кроме зерна. Транзитом отправлялись нефть и нефтепродукты, а также металл.

По словам капитана морского порта Ростов-на-Дону Павла Захарченко, рост общего грузооборота по итогам 2013 года по отношению к аналогичному периоду 2012 года составил 62%. «Увеличение грузооборота связано с благоприятными погодными условиями в Азово-Донском бассейне, отсутствием льдообразования по сравнению с аналогичным периодом 2012 года и более ранним открытием транзитной навигации», — пояснил Павел Захарченко.

Судооборот морского порта по итогам марта 2013 года вырос: служба капитана порта зарегистрировала 185 приходов и 172 отхода судов за отчетный период текущего года против 61 прихода и 100 отходов судов год назад.

«Наблюдается рост судооборота по итогам 2013 года по отношению к аналогичному периоду 2012 года на 55,5%», — добавил капитан морского порта Ростов-на-Дону.

Морской порт Азов в марте 2013 года обработал 243 тыс. тонн различных грузов, что на 62% больше аналогичного показателя годичной давности. При этом экспорт грузов составил 180 тыс. тонн (+ 54%), импорт — 59 тыс. тонн (+ 79%), транзит — 4 тыс. тонн (в марте 2012 года транзита не было).

По словам капитана морского порта Азов Владимира Брагина, в номенклатуре обрабатываемых грузов в марте 2013 года преобладали зерновые, цемент и нефтепродукты. Номенклатура аналогичного периода 2012 года была представлена цементом, нефтепродуктами и углем.

Судооборот Азова также показал существенный рост: если в марте 2012 года капитан порта зарегистрировала 39 приходов и 42 отхода судов, то в марте текущего года — 102 прихода и 103 отхода судов.

«Рост грузооборота и судооборота обусловлен мягкой зимой, по сравнению с прошлым годом, и, как следствие, более ранней отменой ледокольных проводок в Азовском море и реке Дон», — объяснил Владимир Брагин.

Вопреки положительной динамике морских портов Ростов-на-Дону и Азов грузооборот морского транспортного узла Таганрог в марте 2013 года сократился на 14% и составил 161 тыс. тонн различных грузов. Зато судооборот продемонстрировал рост: администрация морского порта зарегистрировала 64 прихода и 65 отходов судов за отчетный период 2013 года против 47 приходов и 47 отходов судов годом ранее.

Речная навигация началась

Торжественное открытие транзитной навигации в границах Азово-Донского бассейна состоялось 1 апреля. Об этом сообщила Азово-Донская бассейновая администрация.

В церемонии открытия навигации приняли участие заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк и заместитель министра транспорта Ростовской области Евгений Лебедев.

Одним из первых транзитом по реке Дон через Кочетовский гидроузел на погрузку в порты Волги прошел теплоход «Бразерс-5» ООО «Палмали».

Между тем неофициальное открытие навигации состоялось раньше обычного — в 6:00 мск 26 марта 2013 года. Согласно сайту ведомства, раннему открытию судоходства способствовали благоприятные гидрометеорологические условия, набор верхних бьефов Николаевского, Константиновского и Кочетовского гидроузлов, выставленные на штатные места средства навигационного ограждения. В период с 6:00 26 марта по 9:00 1 апреля 2013 года судоходство по водным путям ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» осуществлялось на договорной основе, по заявкам судовладельцев.

Азово-Донская бассейновая администрация прогнозирует рост объема перевозок в навигацию 2013 года по внутренним водным путям в границах Азово-Донского

бассейна. Объем грузоперевозок превысит 14 млн тонн грузов, — такой прогноз озвучил руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдаев на заседании коллегии Минтранса Ростовской области. Аналогичный показатель 2012 года составил 13,4 млн тонн, то есть рост грузоперевозок в 2013 году, по прогнозу, составит 4,5%. Напомним, в номенклатуре грузов преобладают металлолом, удобрения, зерновые культуры, уголь и нефтепродукты.

По словам Сергея Гайдаева, техническая готовность средств навигационного оборудования, флота и гидротехнических сооружений Азово-Донской бассейновой администрации уже 20 марта составляла 100%.

Границы деятельности Азово-Донской бассейновой администрации: река Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до п. Аксай (3121,0-й км), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона — реки Северский Донец (от хутора Красный до устья) и Маныч (от Ново-Манычской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей, закрепленных за Азово-Донской бассейновой администрацией, составляет 691,3 км.



Новый флотский вуз под прославленным брендом

Объединенный флотский вуз появился в Ростове-на-Дону в начале 2013 года. Именно тогда в полном объеме была сформирована структура Института водного транспорта имени Г.Я. Седова — филиала ФГБУ ВПО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова». «Водный транспорт» узнал, чем сегодня живет молодой вуз со столетними традициями.



НОВАЯ СТРУКТУРА

Юридически Институт водного транспорта имени Г.Я. Седова не является автономным образовательным учреждением. Он представляет собой обособленное структурное подразделение головного вуза, фактически является филиалом. При этом институт является крупным образовательным подразделением университета со сложной организационной структурой, многочисленными структурными подразделениями и значительным контингентом профессорско-преподавательского, студенческого и курсантского состава.

В состав института вошли ранее ликвидированные Морской колледж имени Г.Я. Седова, филиал ГМУ имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, реализовавший программы высшего профессионального образования, и Ростовский филиал МГАВТ, готовивший техников и инженеров для судов смешанного «река-море» плавания. Помимо финансовых, хозяйственных, кадровых и других служб в институте организованы четыре образовательных подразделения: морской колледж, водный колледж, факультет инженеров морского транспорта и Азово-Донское отделение института повышения квалификации. Эти структуры призваны обеспечить преемственность всех направлений подготовки специалистов, которые реализовывались в ранее существовавших филиалах.

Так, морской колледж продолжил подготовку техников-судоводителей и техников-судомехаников для судов, осуще-

ствляющих свою деятельность в неограниченном морском плавании. Это, как правило, крупнотоннажные морские суда (как сухогрузы, так и нефтеналивные), базирующиеся в судоходных компаниях Азово-Черноморского и Средиземноморского регионов. «В Морском колледже сохранена уникальная подготовка техников-судоводителей для технического флота — морских земснарядов. Эти специалисты очень востребованы на рынке труда сегодня. У выпускников этой специальности не возникает проблем с трудоустройством как в национальных, так и в зарубежных компаниях», — отметил директор института Сергей Лутков.

КАДРЫ НА МЕСТАХ

Создание нового института на базе трех учебных заведений, разумеется, затронуло кадровый вопрос. Руководство Института водного транспорта отмечает, что перевод студентов и курсантов по всем специальностям и направлениям подготовки и формам обучения был осуществлен безболезненно. В настоящее время общая численность студентов и курсантов составляет 4424 человека. Чтобы снять социальное напряжение, которое могло возникнуть у работников филиалов в ходе процедуры ликвидации, ректором университета были даны письменные гарантии о сохранении рабочих мест, надбавок и доплат и было предложено осуществить трудоустройство работников в порядке перевода. Такой перевод состоялся, эта процедура была проведена в строгом соответствии с Трудовым кодексом РФ. «Все желающие работать в институте получили такую возможность», — подчеркивает директор института.

Функционирование института в новом, объединенном, формате потребовало формирования новых подразделений, исключения дублирующих должностей и отделов. В частности, появились

общеинститутские отдел кадров сотрудников и отдел кадров студентов, объединенные бухгалтерия и канцелярия, управление общих вопросов деятельности, отдел организации приема студентов и курсантов и др. Некоторым работникам пришлось переместиться в новые служебные кабинеты и приступить к исполнению новых должностных обязанностей. По словам Сергея Луткова, неукоснительно соблюдался принцип обеспечения занятости работников и сохранения уровня их заработной платы.

ВОПРОС СПЕЦИАЛИЗАЦИИ

Создание единого института под крышей морского университета вызывает некоторую озабоченность у представителей регионального отраслевого бизнеса, заинтересованных, прежде всего в штурманах и механиках для речного и смешанного «река-море» плавания.

«Еще до объединения филиал МГАВТ, а до этого — Ростовское речное училище, на протяжении более чем полувека являлся основным поставщиком кадров для судоходной компании «Донречфлот». За последние три года на штатные должности в компанию взяли 74 выпускника МГАВТ», — сообщил гендиректор судоходной компании «Донречфлот» Василий Филиппович. По его словам, объединение должно способствовать повышению уровня профессиональной подготовки учащихся, введению новых стандартов обучения, повышению требований к квалификации выпускников. «Однако есть опасения, что новый вуз с головным управлением в Новороссийске со временем будет ориентирован на подготовку кадров для морского флота, сместив приоритеты с уникального в своем роде речного и смешанного направления «река-море». Сегодня отрасль и мы, как судоходная компания, испытываем нехватку квалифи-

цированных кадров командного состава. К сожалению, только 60% выпускников флотских вузов идут работать на суда, остальные находят работу на берегу или стремятся устроиться на флот иностранных компаний. В случае смены приоритетов в новом объединенном вузе судоходные компании на реке могут испытывать дефицит кадров», — добавил Василий Филиппович.

В институте завершили, что повода для беспокойства нет. «Следует говорить о преемственности подготовки специалистов для судов смешанного «река-море» плавания: с 1 января 2013 года их подготовку осуществляет водный колледж института, — рассказал директор водного колледжа Сергей Кравцов. — Мы продолжаем готовить техников-судоводителей, техников-судомехаников и техников-электромехаников для этой категории судов. Выпускники всех специальностей смогут также осуществлять свою трудовую деятельность и на пассажирских речных судах».

Кроме того, создано Азово-Донское отделение института повышения квалификации, куда вошли все образовательные подразделения, ведущие тренажерную подготовку морских специалистов. Такое слияние позволило исключить дублирование в расходовании значительных финансовых средств, ранее тратившихся в трех филиалах на приобретение тренажерной техники. Более того, в институте готовится ввод в строй новых учебных площадей в здании бывшего заводоуправления ССРЗ «Красный Дон» по улице Береговой для реализации программы дополнительного образования.

КУЛЬТУРНАЯ ЖИЗНЬ

Флотские учебные заведения традиционно славились высоким уровнем самодеятельности. В рамках объединенного института творческая деятельность получила новый импульс. Подтверждение тому — Гран-при международного конкурса сценического мастерства стран СНГ и Балтии «Южная звезда», которого удостоился вокальный ансамбль «Парус» Института водного транспорта им. Г.Я. Седова в марте этого года.

Кроме того, курсанты с удовольствием соревнуются друг с другом: четыре команды от разных подразделений института приняли участие в конкурсе «А ну-ка, парни!» и игре КВН. Об-

щественно-массовые мероприятия являются важной частью интеграции курсантов и студентов из разных в прошлом учебных заведений в единый большой и дружный коллектив, отметили в руководстве института.

ПЛАНКА ПОСТАВЛЕНА

Руководство отрасли поставило задачу выпуска специалистов с высшим образованием непосредственно в Ростове-на-Дону без выезда в головной вуз. Такая практика уже имела место, но только по одной специальности — «Организация перевозок и управление на водном транспорте» (в настоящее время эта специальность переименована в «Технологию транспортных процессов»).

Планируется увеличить число преподавателей на выпускающих кафедрах. Примечательно, что институт рассчитывает не только привлечь кандидатов и докторов наук из головного университета, но и растить собственные научные кадры. По словам директора ИВТ им. Г.Я. Седова, немало сотрудников уже успешно защитились, некоторые продолжают обучаться в аспирантуре. По прогнозам, защищать дипломы в Ростове судоводители и судомеханики института смогут уже в 2016 году.

«Процесс подготовки специалистов водного транспорта такого уровня сложен и ответственен, ведь отвечать приходится не только требованиям национальных стандартов, но и требованиям международного морского сообщества, диктуемым международными конвенциями», — пояснил Сергей Лутков.

Ростов-на-Дону стал одним из городов, где успешно реализована образовательная политика Минтранса России и Росморречфлота «Один город — один вуз». Сегодня курсанты института им. Г.Я. Седова привыкают к новым, общим для всех порядкам: устанавливаются единые правила функционирования структурных подразделений, форма для сотрудников и студентов, распорядок дня, организация питания, порядок прохождения плавательной практики...

Конечно, процесс объединения, заверенный де-юре, еще не завершена де-факто: на это требуется время. Но руководство учебного заведения верит в успех: бренд знаменитого Морского университета имени Ф.Ф. Ушакова предъявляет высокие требования к качеству образовательных услуг. Так что все изменения — к лучшему!

Глубинный прогноз

Ожидаемый прогноз притока воды к Цимлянскому водохранилищу в половодье текущего года составляет 5–7 куб. км, что соответствует в среднем 55% нормы. Такой прогноз дало Северо-Кавказское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, сообщили корреспонденту «Водного транспорта» в Донском бассейновом водном управлении (ДБВУ).

«Низкая приточность объясняется незначительными запасами воды в снеге на водосборной площади бассейна и слабым промерзанием почвы ниже нормы, что обуславливает значительные потери воды, — уточнила начальник отдела водного хозяйства и трансграничных водных объектов Татьяна Ткаченко. — Первая половодная волна по реке Дон прошла в конце марта с подье-

мами ниже среднемноголетних величин. В результате выпавших в третьей декаде марта обильных осадков в бассейне Дона формируется вторая половодная волна, что позволяет надеяться, что прогноз по верхнему пределу оправдается. Наполнение Цимлянского водохранилища продолжается, с начала половодья уровень воды повысился на 40 см и составляет 33.56 м БС».

Как сообщили в ДБВУ, обеспечение водохозяйственного комплекса Нижнего Дона в связи с низкой водностью представляющих шесть лет осуществлялось за счет ежегодно возобновляемых водных ресурсов, а в 2011 и 2012 годах был частично использован и многолетний запас воды. «На начало текущего года водохранилище было сработано до отметки 33.02 м при нормальном подпорном уровне (НПУ) в 36.00 м. В половодье текущего года необходимо восстановить многолетний запас в объеме около 2 куб. км и аккумулировать достаточный объем для обеспечения всех участников водохозяйственного комплекса, использующих водные ресурсы Цимлянского водохранилища как на участке ниже плотины, так и самого водохранилища на период межени, — рассказала Ткаченко. — Наполнение водо-

хранилища в 2013 году и установление режима попусков в нижний бьеф будет зависеть от фактического притока воды весной текущего года».

Этой весной состоялось уже два заседания Межведомственной рабочей группы по регулированию режима работы Цимлянского водохранилища (МРГ). Установленный с учетом рекомендаций МРГ режим работы Цимлянского водохранилища в текущем году при прогнозируемой низкой приточности направлен на экономии водных ресурсов и наполнение водохранилища до максимально возможной по притоку отметки. «Ведется ежедневный мониторинг и анализ развития половодных процессов в бассейне Дона, режим работы водохранилища на перспективу будет зависеть от фактического развития гидрометеорологической обстановки,

обеспечение навигационного попуска — от отметки уровня воды в водохранилище, достигнутой по окончании аккумуляционных процессов», — пояснила начальник отдела водного хозяйства и трансграничных водных объектов ДБВУ Татьяна Ткаченко.

В настоящее время обеспечение безопасного пропуска весеннего половодья — основная задача Донского бассейнового водного управления, сообщила Татьяна Ткаченко. «Улучшение качества состояния наших рек — кропотливый и длительный процесс, результаты которого появятся только при выполнении комплекса природоохранительных мероприятий. Основная задача на ближайшие 5–10 лет — не допустить ухудшения состояния вод и наметить тенденцию к их улучшению», — добавила собеседница «Водного транспорта».

Итоги ледовой навигации

Общее количество ледокольных проводок за период ледовой навигации 2012–2013 гг. составило 98 караванов, большая часть из них была осуществлена в сложных ледовых условиях с конца декабря по начало февраля. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в Азовском бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт».



Период ледокольной проводки начался с 00:00 мск 20 декабря 2012 года и завершился в 24:00 мск 11 марта 2013 года. За это время от кромки льда в порты Ростов-на-Дону, Азов, Таганрог и обратно было проведено 1371 судно.

«Первую половину зимней навигации (с конца декабря по начало февраля) можно оценить как очень сложную: толщина льда в море составляла 40 см, торосы доходили до 2 м, — рассказали корреспонденту «Водного транспорта» в Азовском бассейновом филиале Росморпорта. — Вторая половина зимы (с начала февраля по начало марта) была мягче, что связано с установлением положительных температур воздуха, туманами и выпадением осадков в виде дождя. Это привело к образованию промоин и облегчению движения караванов по Азовскому морю».

По словам капитана морского порта Ростов-на-Дону Павла Захарченко, из-за более раннего, чем в прошлом году, льдообразования и неблагоприятных погодных условий наблюдались значительные уменьшения в судозаходе за декабрь 2012 года по сравнению с судозаходами за декабрь 2011 года (-35%). «Однако во второй половине января в Азово-Донском бассейне установились благоприятные погодные условия, наблю-

далось незначительное льдообразование, что привело к увеличению судооборота на 32,5%», — добавил собеседник «Водного транспорта».

Поданным Службы капитана морского порта Ростов-на-Дону, за период ледовой навигации с декабря по март в морской порт было осуществлено 106 ледокольных проводок, всего провели 740 судов. Общее количество судозаходов, включая приходы и отходы, составило 808 единиц флота.

«С началом объявления ледовой навигации в морском порту Азов начал работу штаб ледокольных операций, который осуществлял руководство расстановкой судов и работой ледоколов на акватории морского порта Азов и на подходах к нему, а также направлял всю информацию в Единый ситуационный центр бассейновой комиссии», — сообщил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

Совместная работа ШЛО Азова и ЕСЦ БК дала положительный результат, отметил Брагин. Было осуществлено 97 ледокольных проводок, безаварийно проведено в порт Азов 356 судов. Всего же через акваторию морского порта прошло 1103 судна. «Грузооборот за январь-февраль 2013 года вырос на 90% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года», — подчеркнул капитан морского порта Азов.

За период зимней навигации 2012–2013 гг. на вход и на выход из морского порта Таганрог было проведено 37 ледокольных караванов (185 судов). По данным администрации морского порта Таганрог, общее количество судозаходов и судовых выходов составило 265 судов.

В зимнюю навигацию 2012–2013 годов была образована Бассейновая комиссия с единым ситуационным центром в Ростове-на-Дону, руководство которой осуществлял капитан морского порта Таганрог Александр Даниленко. В филиале унитарного предприятия высоко оценивают организацию работы ЕСЦ и лично капитана морского порта Ростов-на-Дону Павла Захарченко. «В прошедшую ледовую навигацию удалось грамотно спланировать работу ледокольного флота по проводке караванов, избежать простоев транспортного флота, особенно в начале зимней навигации, в период аномально низких температур», — отметили в Росморпорте.

«С учетом анализа прошлых зимних навигаций, в особенности 2011–2012 гг., в ледовую навигацию 2012–2013 годов был существенно изменен сам подход к вопросу организации ледового плавания и централизации управления ледокольными проводками в Азовском море с целью обеспечения безопасности судов не только на подходах к портам Азовского морского бассейна, но и на всем маршруте движения судов вплоть до Керченского пролива», — сообщил и. о. капитана морского порта Таганрог Сергей Сафоничев. По его словам, впервые применялся режим регулируемого порядка движения судов через Керченский пролив на вход в Азовское море и ограничение самостоятельного плавания судов, в том числе по чистой воде до кромки льда. «Данная мера позволила ограничить количество судов в акватории моря до уровня, который, как показала практика, может полностью контролироваться ледоколами», — объяснил Сафоничев.

Еще одним новшеством ледовой кампании 2012–2013 гг. стало проведение открытых заседаний Штаба ледовых операций с приглашением всех заинтересованных лиц, включая стивидорные компании и агентские организации.

«Своевременно предпринятые меры по введению ограничений по режиму ледового плавания, координации движения судов с целью обеспечения безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды от загрязнения позволили успешно провести зимнюю навигацию 2012–2013 гг.», — отметил Павел Захарченко.

СТАВКИ СДЕЛАНЫ

Федеральная служба по тарифам РФ (ФСТ РФ) утвердила ставки сборов с судов за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, оказываемые ФБУ «Азово-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» (ныне — Азово-Донская бассейновая администрация). Об этом сообщает пресс-служба ведомства.

Правлением ФСТ России принято решение утвердить ставку навигационного сбора за услугу по обеспечению безопасности плавания судов по внутренним водным путям, оказываемую ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» на участке внутренних водных путей Аксай — Волгодонск, в размере 0,662 руб. за 1000 куб. м условного объема судна за 1 км пройденного пути, с учетом компенсации затрат на уровне себестоимости оказания услуги.

Ставки сборов за лоцманскую проводку судов с иностранных судов утверждены в размере 1581,72 рубля в час, с российских судов на участках внутренних водных путей с обязательной лоцманской проводкой — в размере 425,31 рубля в час.

Ставка сбора за проход иностранных судов по внутренним водным путям на участке Аксай — шлюз № 15 составит 28,66 рубля за 1000 куб. м условного объема судна за 1 км пройденного пути.

Принятое решение вводится в действие в установленном порядке.

В РОСТОВЕ ПОЯВИТСЯ ВОДНОЕ ТАКСИ

Группа компаний «Донской причал» разработала проект внедрения в Ростове маршрутного водного такси для внутригородских и пригородных водных пассажирских перевозок. Об этом сообщил «Коммерсант-Юг» со ссылкой на пресс-службу холдинга.

Перевозки планируется осуществлять на 12-местных катамаранах Meridian Jet.

«Реализация проекта намечена до апреля 2016 года, но уже к апрелю 2014 года планируется запуск первых пяти речных такси. На проект выделено более 30 млн рублей», — цитирует «Коммерсант» генерального директора группы компаний «Донской причал» Саркиса Гогоряна. По его словам, цена проезда не превысит цену на автомобильный вид этой услуги. Планируемый пассажиропоток в 2014 году — около 20 тыс. человек.

СХЕМЫ ЛЕДОКОЛЬНОГО ОБНОВЛЕНИЯ

ФГУП «Росморпорт» рассматривает схемы финансирования строительства мелкосидящих ледоколов для Азовского бассейна. Об этом в ходе заседания Морской коллегии при правительстве России в Новороссийске сообщил исполнительный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев.

По его словам, действующие в Азовском море четыре ледокола уже выработали нормативные сроки эксплуатации (25 лет) и поэтому требуют замены новыми судами.

В настоящее время рассматриваются различные варианты финансирования строительства новых мелкосидящих ледоколов: либо через механизм федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России», либо за счет незначительного увеличения ледокольного сбора, на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП).

ПО РЕКЕ КУБАНИ

ОАО «Кубанское речное пароходство» (КубРП, входит в «Азово-Донское пароходство») планирует открыть пассажирскую навигацию на реке Кубань 26 апреля. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщила руководитель направления пассажирских перевозок КубРП Людмила Олехова.

«Как обычно, в первый рейс пароходство повезет пассажиров бесплатно и обязательно будет угощать шампанским», — отметила Олехова.

По словам собеседницы «Водного транспорта», маршруты перевозок останутся традиционными: вверх и вниз по реке Кубань, рейсы к Краснодарскому водохранилищу со шлюзованием, а также по желанию заказчиков корпоративных рейсов — с высадкой на берегу.

«Существенного роста или снижения объема перевозок в 2013 году не планируется», — сообщила руководитель направления пассажирских перевозок КубРП. В 2012 году Кубанское речное пароходство перевезло 23 тыс. пассажиров, в 2011 году — 22,6 тыс. пассажиров.

В настоящее время теплоходы «Дон» вместимостью 35 человек и «Кубань» вместимостью 120 человек завершают текущий ремонт.

Щебень пошел рекой

ООО «Усть-Донецкий судостроительно-судоремонтный завод» (УДССРЗ, входит в «Азово-Донское пароходство») завершает межнавигационный ремонт и приступает к перевозкам щебня. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор предприятия Сергей Ткаченко.

По его словам, в 2013 году УДССРЗ планирует увеличить объем перевозок щебня на 23% по сравнению с прошлым годом и доставить грузополучателям 450 тыс. тонн нерудного материала. «Рост объемов перевозок вызван растущим спросом на щебень со стороны потребителей, заинтересованных в доставке этого материала водным транспортом», — пояснил Сергей Ткаченко.

Отход судна в первый рейс с грузом щебня от причала УДССРЗ запланирован на 12 апреля. «Основные направления перевозок планирует и регулирует производитель щебня — ОАО «Азово-Донская нерудная компания» (АДНК,

входит в «Азово-Донское пароходство»). УДССРЗ по заявкам АДНК осуществляет собственным флотом, баржебуксирными составами доставку щебня из Потаповского и Пашеновского карьеров до причалов завода. Затем нерудные материалы перегружаются на транзитный флот и отправляются по заданным маршрутам», — рассказал собеседник «Водного транспорта».

Межнавигационный ремонт 2012–2013 гг. завершается в первой декаде апреля. Усть-Донецкий судостроительно-судоремонтный завод в отчетный период провел средний и текущий ремонт 25 единиц флота сторонних организаций и 15 единиц собственного



флота: буксиров, барж и плавкранов.

Гендиректор предприятия добавил, что в навигационный период 2013 года основными направлениями деятельности УДССРЗ останутся перевозка щебня собственным флотом и перевалка его на транзитный флот с использованием порталного крана и трех плавкранов. Кроме того, завод будет продолжать выполнение среднего и докового ремонта по заявкам судовладельцев.



Верны традициям

Ростовский колледж водного транспорта отметил 80-летие

Торжественное празднование юбилея одного из старейших учебных заведений Ростова-на-Дону состоялось 22 марта.

История колледжа началась с приказа Наркомввода СССР от 17 февраля 1933 года, который постановил создать ростовскую школу фабрично-заводского ученичества и подчинить ее управлению Азовского морского флота, организовать в ней подготовку рабочих для ростовского водного

узла. За 80 лет учебное заведение не раз меняло свое название. Последние изменения произошли в 2009 году: по результатам государственной аккредитации учебное заведение сменило статус на общеобразовательное заведение среднего профессионального образования, по виду «колледж».



За годы своего существования учебное заведение подготовило более 40 тыс. специалистов водного транспорта. Условия обучения в колледже, его материально-техническая база позволяют подготовить курсантов к прохождению производственной плавательной практики. Ежегодно около 250 курсантов проходят практику в различных судоходных компаниях на судах морского и речного флота, многие из них в период практики уже работают на штатных должностях.

«Все 80 лет, несмотря на реформы, на потрясения (и страна-то уже не та), но вы удержали!» — поблагодарил педагогов колледжа-юбилера председатель Законодательного собрания РО, судомеханик по первой профессии, Виктор Дерябкин.



лись! Удержались потому, что выпускники вашего учебного заведения и 80 лет назад, и сейчас востребованы. 100% ваших выпускников трудоустраивается. Спасибо огромное за качество подготовки!» — поблагодарил педагогов колледжа-юбилера председатель Законодательного собрания РО, судомеханик по первой профессии, Виктор Дерябкин.

ство подготовки!» — поблагодарил педагогов колледжа-юбилера председатель Законодательного собрания РО, судомеханик по первой профессии, Виктор Дерябкин.



Дом — самое важное место на земле

Открылась очередная речная навигация. На долгие восемь месяцев речники уходят в плавание, зная, что дома, на берегу, их любят и ждут самые близкие. Семья и дом — надежный тыл моряка, верное подспорье в успешной работе.

Чтобы труженики флота могли по завершении трудовой вахты вернуться в собственное жилье, «Азово-Донское пароходство» разработало и успешно реализует с 2006 года социальную программу ипотечного жилищного кредитования сотрудников предприятий транспортной группы.

Денис Николаевич Щербаков начал свой трудовой путь в судоходной компании «Донречфлот», вырос до старшего помощника капитана — старшего помощника механика теплохода «ОТ-1516» и успешно работает по сей день. Пять лет назад он взял в ипотеку частный дом в Ростовской области и сразу же был включен в социальную программу: уже пять лет компания компенсирует половину процентной ставки по ипотечным платежам Щербакова.

Первое знакомство с «Донречфлотом» у Дениса Николаевича состоялось еще в период обучения в Ростовском речном училище (ныне — Водный колледж Института водного транспорта им. Г. Я. Седова): первая плавательная практика предопределила дальнейший трудовой путь. Он успешно закончил РРУ и получил квалификацию «техник-судоводитель» в 1999 году. После службы в армии Щербаков пришел в ДРФ: его назначили третьим штурманом — третьим помощником механика на «ОТ-1516».

Одной работой жизнь не ограничивается: молодой человек познакомился с прекрасной девушкой Оксаной и женился.

Молодая семья зажила общим домом с родителями Щербакова. «Конечно, хотелось иметь свой дом. Но приобрести собственное жилье первое время возможности не было, поэтому и жили в родительском доме», — вспоминает Денис Николаевич.

Наконец, в 2008 году, семья Щербаковых решила взять ипотеку на частный дом в селе Николаевка Неклиновского района Ростовской области. Банк одобрил сделку, и у молодых появился собственный дом. «Тогда же я узнал об ипотечной программе, которая действует в судоходной компании «Донречфлот», обратился к директору по персоналу Вячеславу Широкову, подготовил необходимые документы, — говорит собеседник «Водного транспорта». — Компания при-



няла положительное решение, и уже пять лет помогает погашать проценты по ипотечному кредиту».

Как сообщили в кадровой дирекции «Азово-Донского пароходства», Денис Щербаков — далеко не единственный, кому компания помогает в приобретении собственного жилья. В частности, по итогам 2012 года общий объем отчислений по ипотечным креди-



там работников транспортного холдинга составил более 1,5 млн рублей. В программе приняли участие 12 человек.

«Руководство «Азово-Донского пароходства» осознает, какой груз социальной ответственности лежит на его плечах. Качественный труд во многом зависит от уверенности в том, что в лице работодателя сотрудник имеет ответственного представителя своих интересов.

Положение об ипотечном жилищном кредитовании позволяет компенсировать процентную ставку по кредиту до 50%, что существенно облегчает приобретение нового жилья работниками компании», — отметила начальница управления персоналом «Азово-Донского пароходства» Нина Московкина.

Новый дом пришлось молодой семье как нельзя кстати: в сентябре 2010 года у Щербаковых родилась дочка Валерия.

Не заставили себя ждать и профессиональные успехи: Денис Николаевич вырос до первого помощника капитана — первого помощника механика на «ОТ-1516». В кадровой дирекции его характеризуют положительно: работать любит и умеет, конечно, растет, скоро и капитаном может стать.

Буксир «ОТ-1516» завершает ремонт и совсем скоро отправится в первый рейс навигации-2013. Для речников наступают привычные трудовые будни в плавании. А дома, на берегу, остаются жены и дети, которые волнуются, любят и ждут, и об этом люди флота всегда помнят. Ведь без надежного тыла на берегу и так непростая работа казалась бы речникам куда тяжелее...

Социальную программу ипотечного жилищного кредитования сотрудников транспортная группа «Азово-Донское пароходство» реализует с 2006 года.

Участвовать в социальной программе АДП могут сотрудники, у которых на члена семьи приходится менее 18 кв. м жилой площади. Действие положения распространяется как на сотрудников в руководящих должностях, так и на молодых специалистов, имеющих стаж работы в компаниях холдинга не менее трех лет. Кроме того, участвовать в программе могут работники с непрерывным стажем не менее 5 лет, в том числе родители-одиночки, сотрудники, воспитывающие двух и более детей или имеющие на иждивении членов семьи — инвалидов и др.

В документе оговорено, что в исключительных случаях, например, при утрате жилья в результате стихийного бедствия, уголовного преступления третьих лиц и иных случаях утраты жилья не по вине работника, участником социальной программы может стать сотрудник, не соответствующий вышеуказанным требованиям.

Механизм включения в программу достаточно прост: после заключения кредитного договора с банком работник АДП представляет в жилищную комиссию определенный набор документов, которые комиссия рассматривает и в течение 10 дней принимает решение.

При приобретении жилья в реализуемых девелоперских проектах пароходства (в холдинг входит «Азово-Донская девелоперская компания») работодатель готов предоставить компенсацию в размере 60% для погашения процентов по кредиту.

КРУИЗ НА ОБНОВЛЕННОМ
ТЕПЛОХОДЕ

«Юрий Никулин», фирменный теплоход компании «Инфофлот», к навигации-2013 существенно изменит свой внутренний облик. За счет расширения центральных вестибюлей на всех палубах появятся дополнительные зоны отдыха с мягкой мебелью. Также увеличена площадь ресторана.

В навигацию 2013 года на фирменных судах «Инфофлот» вводит дополнительный сервис для иностранных туристов. Он заключается в том, что на судах «Н. А. Некрасов», «Александр Бенуа», «Карл Маркс», «Василий Чапаев» и «Юрий Никулин» будут работать представители дирекции круиза, владеющие английским языком. В городах по маршруту иностранные туристы будут иметь возможность посещать экскурсии с англоговорящим гидом, кроме того, ежедневная газета «Вестник Инфофлота», ресторанное и барное меню также будут иметь англоязычную версию.

Со всеми новинками туристы смогут познакомиться уже 1 мая, отправившись в тематический рейс «К круизу — всегда готов». Весной и осенью теплоход совершит серию круизов из Ростова-на-Дону до Константиновки, Волгограда, Астрахани и Москвы, а в разгар сезона — по популярным маршрутам из Москвы в Санкт-Петербург и в Беломорск с посещением Соловецких островов.

• Туристическая компания «Инфофлот» основана в 2003 году. «Инфофлот» является одной из крупнейших российских туристических компаний в сфере речных круизов, имеет круглогодично работающие офисы в Москве, Санкт-Петербурге, Самаре, Нижнем Новгороде и Казани. Теплоходы компании с апреля по ноябрь совершают круизы по большинству судоходных рек России.

АВТОБУСНО-РЕЧНОЙ
ТУРМАРШРУТ

«Столичная судоходная компания» примет участие в туристическом проекте, предусматривающем организацию автобусно-речных экскурсий.

Для участия в экскурсии вводится единый билет, по которому туристы могут познакомиться с Москвой, проехав на двухэтажном автобусе по установленному маршруту, включающему 17 остановок. Пять из них находятся у причалов на набережных Москвы-реки, где турист может свободно пересечь на теплоход и продолжить знакомство с городом по водному маршруту.

Водный маршрут проложен от Новоспасского моста до Киевского вокзала. Кроме того, на причале на Болотной площади можно будет пересечь на речной трамвайчик, который курсирует вокруг Золотого острова.

Во время экскурсии можно воспользоваться аудиогидом, который запрограммирован на несколько языков. Проект стартует в июне.

• «Столичная Судоходная Компания» (ОАО «Пассажирский порт») существует с 1933 года. Входит в группу компаний МРП. Компания занимается туристической деятельностью и организацией речных прогулок. В настоящее время в эксплуатации компании находится 55 различных судов, среди них 45 современных теплоходов, в том числе двухпалубные типа «Москва» и «Москвич», однопалубные типа «Фонтанка», а также теплоходы на подводных крыльях «Ракета». Остальной флот — вспомогательные технические суда.

ПАССАЖИРСКАЯ
НАВИГАЦИЯ В УЛЬЯНОВСКЕ
ОТКРЫВАЕТСЯ 1 МАЯ

Пассажирская навигация в Ульяновске открывается 1 мая, сообщили в Ульяновском речном порту. Теплоходы «Герой Юрий Эм» и «Московский-20», которые сейчас проходят плановую подготовку к перевозкам, совершат первые рейсы по Волге.

В настоящий момент проверяется техническая исправность речных судов.

Совет Федерации и Минтранс России договорились
об упрощении регистрации рыболовных судов

Совет Федерации и Министерство транспорта России договорились об упрощении порядка квалификации, освидетельствования и государственной регистрации маломерных судов для нужд рыбной ловли, что существенно снизит расходы рыбаков на прохождение этих процедур. Об этом говорится в сообщении Совета Федерации.

Решение об утверждении соответствующего нормативного акта было принято на совещании, которое провел председатель Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию Геннадий Горбунов.

В мероприятии приняли участие заместитель Министра транспорта РФ Виктор Олерский, заместитель руководителя Федерального агент-

ства по рыболовству Василий Соколов, представители профильных министерств и ведомств, члены региональных рыбохозяйственных союзов.

Как отметил Геннадий Горбунов, вопрос стоит крайне остро: квалифицировать, освидетельствовать и зарегистрировать одно такое судно обходится рыбаку примерно в стоимость новой шхуны. «В то же время рентабельность рыбной ловли во внутренних водах РФ невысока. Более того,

в тех регионах страны, где для рыболовства используются малые суда, у населения практически нет возможностей для других видов экономической деятельности».

Сенатор сообщил, что для устранения этой проблемы профильный Комитет СФ подготовил поправки в Кодекс торгового мореплавания РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ и Налоговый кодекс РФ.

Виктор Олерский предло-

жил принять промежуточное решение — утвердить нормативный акт Минтранса РФ, чтобы до внесения изменений в законодательство облегчить работу рыбакам в период начавшегося сезона рыбной ловли. Инициатива замминистра была поддержана участниками совещания.

Как заявил Геннадий Горбунов, по итогам мероприятия Комитет Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию, Министерство транспорта РФ и Федеральное агентство по рыболовству совместно доработают законодательные поправки, которые окончательно устранят проблемы маломерных судов.

Обстановочные суда уже на воде

Московский судостроительный и судоремонтный завод спустил на воду обстановочные суда проекта 3050 класса РРР «Р 1,2», строящиеся в рамках программы обновления обслуживающего флота. Одно судно построено для ФБУ «Волжское ГБУВПиС» (Нижний Новгород), второе — для канала им. Москвы.

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.

Отметим, на МССЗ размещено три четверти от всего объема заказов на строительство обстановочных судов (проек-

тов 3050, 3050.1 и 3052), предусмотренных в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России на период 2010–2015 гг.».

В 2012 году МССЗ сдал 8 ед. обстановочных судов проекта 3050 для предприятий, обслуживающих внутренние водные пути. Всего по трем государственным контрактам в период с 2012 по 2015 год будет построено и сдано 46 обстановочных судов.

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (МССЗ) — один



из старейших в России судостроительных заводов. С момента основания в 1936 году здесь было построено свыше 1800 судов. ОАО «МССЗ» является самым крупным производителем речных пассажирских судов, катеров в России, строящий в т. ч. водоизмещающие моторные яхты класса luxury

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

С 2010 года на предприятии началось строительство пассажирских теплоходов нового поколения для туристических и экскурсионных перевозок. Завод является подразделением ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». В сентябре 2011 года завод начал строительство скоростных многоцелевых катеров МРВ14 для морских портов России. Одновременно с 2011 года ведется строительство серии из 27 обстановочных катеров проекта 3050 и 12 обстановочных катеров проекта 3050.1 для обслуживания внутренних водных путей. С осени 2012 года завод начал строительство бортовых катеров для нужд военно-морского флота.



ЕРП ГОТОВИТ ФЛОТ

ОАО «Енисейское речное пароходство» (ОАО «ЕРП») сдало в техническую готовность 200 ед. флота против плановых 183 ед. Об этом сообщает пресс-служба ЕРП.

В настоящее время ремонтные работы ведутся еще на 172 судах. На судоремонте занято 609 человек, из них — 407 плавсостав.

Всего в навигацию 2013 года запланирована работа 479 ед. флота. По мере поступления

грузов в порты суда будут сдаваться в эксплуатацию. Между тем заявленное рабочее ядро флота может как увеличиться, так и уменьшиться.

«Это будет зависеть не только от объемов предъявленных к перевозке грузов, но и от су-

доходной обстановки на Енисее и его притоках летом 2013 года», — отмечается в сообщении.

Напомним, в этом году пароходством на ремонт флота выделено более 292 млн руб.

«Енисейское речное пароходство» (ЕРП) как государственное предприятие было создано в 1931 году на базе «Западно-Сибирского пароходства», как акционерная компания — 14 апреля 1994 года.

ЕРП является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. Флот Енисейского пароходства составляет около 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн. ЕРП располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании. Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ОАО «ГМК «Норильский никель».

«Седов» с Маврикия ушел в Кейптаун

Курсанты парусника «Седов», совершающего кругосветное путешествие, после 28 суток плавания прибыли на остров Маврикий, расположенный в Восточной Африке.

В столицу островного государства — Порт-Луи — барк пришел спустя несколько дней после случившегося там страшного наводнения. За считанные часы на город обрушилась двухмесячная норма осадков. Для острова, затерянного в Индийском океане, на пути тропических циклонов, ливневые дожди в это время года — явление привычное. Однако нынешний разгул стихии закончился трагически — десять человек погибли.

Капитан корабля Николай Зорченко рассказал, как прошел



почти месячный этап плавания на участке Сингапур—Маврикий: «Плавание проходило в штатном режиме. Прошли Малайский пролив, весьма оживленный — между Малайзией и Сингапуром, Индонезией. Там было много интересного: пролив сложный, оживленный, очень сильное движение. Воочию убеждаешься, что такое мировые торговые пути. Затем плавание Индийским океаном было довольно спокойное: попутными ветрами дошли до Порт-Луи. В общем, переход завершился благополучно».

В первый же день стоянки на «Седове» ждали высоких гостей. Парусник посетили власти Маврикия — во главе с президентом республики. Раджешвар Пуририг пробыл на борту полтора часа, приняв участие в приеме, который был организован в честь 45-летия установления дипломатических отношений между Россией и Маврикием. Ему был вручен памятный подарок.

Президент Маврикия выразил благодарность российским морякам за готовность оказать помощь попавшим в бедствие маврикийским жителям.

Стоянка на острове Маврикий оказалась для курсантов «Седова» интересна еще и тем, что именно

здесь они встретились с идущей из Дурбана «Палладой». Курсанты двух судов с нетерпением ожидали встречи, чтобы поделиться впечатлениями.

Еще будучи на пути к Маврикию, «Седов» 23 марта присоединился к экологической акции «Час Земли». Судно весь день шло только под парусами. Кроме того, на час на борту было отключено электричество. Стоит отметить, что сама по себе 14-месячная кругосветка «Седова» является большой экологической акцией, она более чем на 80% проходит под парусами. В районе экватора, где день равен ночи, 23 марта парусник погрузился в темноту. На палубе горели только ходовые огни, которые в соответствии с международными правилами безопасности обязательно зажигаются в темное время суток. Не полностью также был погашен свет и в ходовой рубке, где вахта несет круглосуточно, и в некоторых других жизненно важных помещениях, которые нельзя обесточивать ни на минуту. Капитан судна Николай Зорченко прочитал курсантам лекцию об астронавигации и о том, как во времена первой кругосветки парусники вели по звездам.

8 апреля седовцы ушли в Кейп-



таун, переход в ЮАР к мысу Доброй Надежды займет у них 15 дней. В этом этапе кругосветки примут участие четверо членов Русского Крейсерского клуба.

Кстати, летом 2013 года на всемирно известных барках «Седов», «Крузенштерн» и «Мир» пройдут плавательную практику 3 группы курсантов Нижегородской навигацкой школы. Сформированы группы по 5 человек в каждой, плюс 2 человека в резерве. Школьники 14–17 лет побывают в портах Испании, Германии, Польши и Калининграда.

Четырехмачтовый барк «Седов» занесен в книгу рекордов Гиннеса как самое большое в мире парусное судно, его длина — 117,5 метра, площадь парусов — более 4 тысяч квадратных метров. В кругосветное плавание «Седов» ушел 20 мая 2012 года из Санкт-Петербурга, на его борту — 70 членов экипажа и 170 курсантов. Кругосветка посвящена 1150-летию зарождения российской государственности и памятным датам в истории русских географических открытий. Барк дошел до Владивостока, откуда лег на обратный курс в Санкт-Петербург.

СКФ ФОРМИРУЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЭКИПАЖИ

Портфель заказов группы СКФ по состоянию на март 2013 года состоит из 10 судов разных типов. Об этом говорится в корпоративных материалах группы.

В ближайшие 3 года компания намерена сформировать 20 профессиональных экипажей (около 450 моряков), которые будут привлечены как из кадрового резерва, так и со стороны. При этом ключевые должности будут отведены опытным сотрудникам СКФ.

• Группа СКФ (Совкомфлот) — крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире судоходных компаний в сфере морской транспортировки углеводородов, а также обслуживания шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 156 судов общим дедвейтом около 12 млн тонн. Совкомфлот участвует в обслуживании крупных шельфовых энергетических проектов в России и мире: «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Варандей», «Приразломное», Tangguh, Escobar, Peregrino. Компания зарегистрирована в Санкт-Петербурге, имеет представительства в Москве, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке, Лондоне, Лимасоле, Мадриде, Сингапуре и Дубае.



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА РС – ВЫСОКИЙ КЛАСС БЕЗОПАСНОСТИ



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

Бункерный бизнес «Газпром нефти» выходит на международный рынок

«Газпромнефть Марин Бункер», оператор бункерного бизнеса «Газпромнефти», приобрел у Unicom Holding румынскую компанию Marine Bunker Balkan S.A, работающую в черноморском порту Констанца. Marine Bunker Balkan S.A стала первым зарубежным активом «Газпромнефть Марин Бункера».

В управлении Marine Bunker Balkan S.A находятся два судна-бункеровщика, судно-накопитель вместимостью 4,0 тыс. тонн и две причальные баржи. Компания арендует береговой резервуар Oil Terminal Constanta вместимостью 1,5 тыс. тонн. Планируется, что ежегодный объем реализации судовых топлив превысит 100 тыс. тонн, что позволит компании «Газпромнефть Марин Бункер» стать одним из крупнейших операторов бункеровки в порту Констанца. В планах компании расширение присутствия на рынке Румынии в портах Мангалия и Мидия. Поставка судового топлива будет производиться с нефтеперерабатывающих заводов «Газпромнефти», расположенных в России и Сербии.

Черноморский порт Констанца с ежегодным объемом бункеровки более 400 тыс. тонн входит

в 10 крупнейших портов Европы и является третьим по величине портом Черноморского региона. Констанца находится на пересечении торговых путей из Европы в Азию и является важным звеном стратегического транспортного коридора по реке Дунай. Европейские планы развития торгово-транспортных коридоров в регионе предопределяют рост судозаходов в порт Констанца и транзитного потока по реке Дунай на 1–2% ежегодно на перспективу до 2025 года.

«Стратегическая задача бункерного бизнеса «Газпромнефти» — стать заметным игроком на мировом рынке судового топлива. И международная экспансия компании «Газпромнефть Марин Бункер» является одним из закономерных шагов в этом направлении. Уверен, что опыт работы, приобретаемый на европейском рынке, в сочетании с успешным управлением активами на российском рынке будет способствовать дальнейшему укреплению позиций бункерного бизнеса «Газпромнефти», — отметил Председатель Правления «Газпромнефти» Александр Дюков.

