

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.



№2 (12923)

Выходит один раз в месяц  
15 февраля 2013 года

Сергей Барышников:  
«Две истории сплелись в одну»



Об объединении двух крупных вузов отрасли: Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова (ГМА) и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций (СПГУВК) в интервью «Водному транспорту» рассказал ректор объединенного Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ) Сергей Барышников.

Стр. 2

Обновление флота продолжается



Серию из семи обстановочных судов построит МССЗ.

Стр. 7

## ФЛОТ ГОТОВИТСЯ К НАВИГАЦИИ



На верфях и технических базах флота всей страны проходят межнавигационные ремонты. Так, ОАО «Енисейское речное пароходство» запланировало ремонт 479 судов, в том числе на 42 единицах флота будет произведен полно-

масштабный средний ремонт. На 30 из них уже ведутся работы. Основными площадками для этих работ стали Красноярский судоремонтный центр, Подтесовская ремонтно-эксплуатационная база (РЭБ) и Ермолаевская РЭБ. Около 20 судов

несамоходного флота (баржи) были отремонтированы до нового года.

План по выморозочным работам в «ЛОРП» составил 89 единиц флота. Работы ведутся на базах в Жатае, Пеледуде, Олекминске, Белой Горе, Киренске, Яне.

## Найти баланс интересов

Первые 6 обновленных учебников для отраслевых вузов водного транспорта могут быть изданы уже к началу следующего 2013–2014 учебного года. Об этом «Водному транспорту» сообщил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Александр Пошивай.

По его словам, первые 4 спонсора для финансирования работы по подготовке этих изданий уже найдены. Это компании — члены Ассоциации судоходных компаний (АСК) «В.Ф. Танкер», «Волготранс», «Транзас» и другие. Кроме того, Ассоциация морских торговых портов (АСОП) готова профинансировать издание учебной литературы по специальностям, связанным с управлением портовым хозяйством.

Всего необходимо издать для отраслевых вузов 42 новых учебника.

Как пояснила заместитель председателя учебно-методического объединения по образованию в области эксплуатации водного транспорта (УМО), отвечает за работу по подготовке новых учебных пособий для 20 отраслевых вузов Елена Лаврентьева, работа по обновлению учебни-

ков ведется с октября 2012 года. Сегодня в высокой степени готовности находятся учебники по двум специальностям и одному направлению подготовки (для уровня бакалавриат). Эти учебники подготовлены по стандартам образования последнего поколения. К каждому учебнику будет прилагаться в электронном виде развернутая презентация и комплект контрольно-измерительных материалов.

По специальности «Судовождение» — учебник «Безопасность судоходства» (Развозов С. Ю.) и учебник «Безопасная эксплуатация танкера» (Баскаков С. П., Конаков А. Г.). По направлению подготовки «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства» — издания «Гидрометеорологическое обеспечение мореплавания» (Глухов В. Г., Гордиенко А. И., Шаронов А. Ю., Шматков В. А.)

и «Навигационное оборудование водных путей» (Леонов А. О.). Средства на эти 4 издания подтверждены спонсорами.

УМО в настоящее время ищет спонсоров на два издания по специальности «Судовые энергетические установки». Это «Судовые холодильные установки и системы кондиционирования воздуха» (Ладин Н. В.) и «Теплотехника: техническая термодинамика и теплопередача» (Овсянников М. К., Орлова Е. Г., Костылев И. И.). «Учебники готовы, но они имеют теоретический характер, поэтому найти спонсоров на их издание сложнее, — отмечает Елена Лаврентьева. — Однако это базовые дисциплины, и их надо издавать».

«Нужно найти баланс интересов высшей школы и работодателя, производителя», — подчеркивает Лаврентьева. Она напомнила, что в высшей школе накоплен большой опыт по методике преподавания, изложения: «Поэтому сейчас у нас самый сложный момент — отработать содержание новых учебников с авторами и спонсорами, не ущемляя ничьих интересов».

Лаврентьева рассказала, что в октябре по каждому из 6-ти

учебников детализированное содержание (развернутое, до параграфов) было направлено в АСК и Союз российских судовладельцев (СОРОСС) на согласование. АСК скоординировала действия судовладельцев и авторов УМО по разработке новых учебников. Со стороны СОРОСС был представлен ряд замечаний к представленным материалам.

Министерство транспорта Российской Федерации в конце сентября 2012 года приступило к работе по обновлению учебной литературы для отраслевых вузов водного транспорта. По словам замминистра транспорта России Виктора Олерского, «пришло время не только обновить отраслевые учебники, но и написать новые».

По его оценке, обновление учебной литературы для отраслевых вузов не производилось с 1985 года, учебные пособия только переиздавались, но новых учебников не было написано.

«Сегодня можно отметить существенный разрыв между профессорско-преподавательским составом и отраслью», — добавил он.

Другие проблемы отраслевого образования поднимает ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников в интервью, опубликованном на второй странице газеты «Водный транспорт».

**ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ ОТКОРРЕКТИРОВАНА**  
**Проект актуализированной Транспортной стратегии прошел общественное обсуждение.**

Проект актуализированной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года был рассмотрен на заседаниях Рабочей группы Экспертного Совета при правительстве России, Общественного совета Минтранса России, Общественной палаты России.

Участники слушаний в целом поддержали проект обновленной Транспортной стратегии, а также одобрили проект плана по ее реализации.

Транспортная Стратегия на период до 2030 г. была актуализирована в связи с новыми условиями — вступлением России в ВТО и созданием Единого экономического пространства Россия-Белоруссия-Казахстан, а также корректировка обусловлена последствиями экономического кризиса, оказавшего влияние на экономический рост.

При корректировке основополагающего стратегического документа в области транспорта для морского и внутреннего водного транспорта были выбраны следующие приоритетные направления развития:

— опережающее развитие морских портов и повышение их конкурентоспособности;

— повышение конкурентоспособности морского флота и снижение зависимости национальной экономики от импорта транспортных услуг;

— приоритетное развитие внутреннего водного транспорта.

В частности, в документе поставлена задача по переключению части грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный в период навигации. В важнейшие направления транспортной политики в области развития транспортной инфраструктуры включена государственная поддержка развития инфраструктуры и флота внутреннего водного транспорта. Также актуализированная Транспортная стратегия содержит мероприятия по развитию портовой инфраструктуры и созданию транспортно-логистических комплексов на пересечении крупнейших водных и наземных магистралей и устранению лимитирующих участков на ВВП.

Документ вступит в действие после утверждения в правительстве.

**РОСМОРРЕЧФЛОТ ОБЪЯВИЛ КОНКУРС «ЛИДЕР ОТРАСЛИ»**

Федеральное агентство морского и речного транспорта учреждает конкурс «Лидер отрасли», который будет проводиться среди российских организаций морского и речного транспорта. Конкурс призван способствовать выполнению социально-экономических задач, направленных на повышение престижа морского и речного транспорта России, популяризации его достижений и проводится в 7 номинациях.



# Сергей Барышников: «Две истории сплелись в одну»

Об объединении двух крупных вузов отрасли — Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова (ГМА) и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций (СПГУВК) — в интервью «Водному транспорту» рассказал ректор объединенного Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ) Сергей Барышников.

— Сергей Олегович, как Вы оцениваете состоявшуюся реорганизацию? Какие в ней «плюсы», «минусы»?

— Прежде всего, хочу напомнить, что буквально одним из первых указов президента России стал указ о реформе образования. Это говорит о том, какое большое внимание уделяется правительством данным вопросам, что вполне закономерно.

Еще два года назад на совете по образованию Росморречфлота было принято решение проработать целесообразность укрупнения, объединения высших учебных заведений.

Приказ Министерства транспорта России о процедуре объединения вышел 11 сентября 2012 года, а 28 декабря 2012 года объединение произошло. Учебные заведения объединились под названием «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова». Таким образом, вузы укрепили друг друга, что позволит нам двигаться вперед.

Объединились и две материально-технические базы, в развитие которых вкладывались значительные средства. У академии им. Макарова это знаменитая тренажерная база. В университете, в свою очередь, есть много уникальных лабораторий, в частности, — самый большой в учебных заведениях страны опытовый бассейн длиной 120 м, гидротехническая лаборатория и так далее. Можно еще много примеров приводить.

Постепенно, в течение нескольких лет, мы заменим студенческую подготовку на курсантскую. Это только повысит качество подготовки плавсостава: моряков и речников. Самое главное, мы полнее обеспечим кадрами суда смешанного река-море-плавание.

Напомню, мы перешли на обучение по стандартам 3-го поколения, согласно которым основная базовая подготовка у моряка и речника одна и та же — 75% судовождение, а 25% — специализация. Теперь поступающие в вуз будут обучаться по стандартам 3-го поколения, но кто был принят по прежним стандартам — будут выпускаться по ним. Это специализации: «морское судовождение», «судовождение морское и на внутренних вод-

ных путях» и «судовождение на внутренних водных путях».

По новым стандартам у выпускника расширяется диапазон, где он может найти себе работу в нашей стране. Очень хотелось бы готовить кадры для России, а не работать на западные, крьюинговые компании. Хочется готовить кадры для таких предприятий, как «Совкомфлот», «Газфлот», «Северо-Западное пароходство» и так далее. Эти компании являются наиболее передовыми и развитыми, они действительно озабочены качеством подготовки специалистов.

— Повлечет ли реорганизация сокращение численности преподавателей и сотрудников?

— Контрольные цифры набора суммируются, исходя из них требуется соответствующее число преподавателей. Также необходимо соответствующее количество учебно-вспомогательного персонала. Поэтому речи о каких-либо сокращениях нет и быть не может.

— Уточните, пожалуйста, общее число студентов и курсантов в будущем сохранится или будет сокращаться?

— Сохранится. Единственное — что мы будем все больше и больше отходить от непрофильных специальностей. Такие специальности появились тогда, когда были трудные времена, нужно было выживать, было недофинансирование. По профильным же специальностям напротив, планируется увеличение набора, а также открытие новых специальностей.

— Поясните, пожалуйста, что это за непрофильные специальности?

— Например, в СПГУВК мы закрыли специальность «культурология», отходим от ряда других.

— В объединенном вузе все-таки будут курсанты или студенты?

— Как мы знаем, в ГМА Макарова курсанты находились на полном государственном обеспечении, т.е. они получали бесплатное проживание, питание, обмундирование.

— Сохранятся ли условия в созданном ГУМРФ им. Макарова?

— Сейчас вышел документ, где четко определено, что курсантами называются учащиеся плавательских специальностей, они будут обеспечиваться проживанием, обмундированием, питанием и т.д. Те, кто не являются учащимися плавательских специальностей, будут называться студентами и пока ходить в свободной форме одежды.

В составе университета первое, что мы будем создавать, — это институт, который будет называться Морская академия. По новому закону академий, как учебных заведений, не должно быть, за исключением тех, которые занимаются дополнительным профессиональным образованием. Таким образом, в составе ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова будет действовать морская академия, где будут сконцентрированы все эксплуатационные специальности, на которых будут учиться курсанты. Таким образом, будет разделение на эксплуатационные и береговые специальности.

— У морской академии будет свой руководитель?

— Да, будет начальник академии. Эту должность займет первый проректор — начальник академии Николай Алексеев.

— Расскажите, что будет с «модной» специальностью транспортного менеджмента?

— Так как была подготовка в одном, и в другом вузе по этой специальности, то логично будет ее объединить.

Конечно, нам достаточно много предстоит поработать, ведь это не так просто связать. Хотя у нас есть опыт, ведь мы присоединяли достаточно много средних учебных заведений несколько лет назад. В СПГУВК имеется 4 средних учебных заведения, в ГМА им. адм. С.О. Макарова — 2. У объединенного вуза теперь 6 средних учебных заведений. Объединение со средними учебными заведениями было сделано для создания вертикально-интегрированного образовательного комплекса. Таким образом, учащийся мог, поступив на обучение по программам среднего профессионального образования (СПО), идти на программы высшего

профессионального образования (ВПО), потом послевузовское обучение — аспирантура. Такая система работала несколько лет, пока не вышел новый закон, где эта схема была немного нарушена тем, что отсрочку от армии давали только один раз. При этом, по нашему опыту могу сказать, что лишь 10% учащихся после армии возвращались на дневное обучение, основная масса шла на заочное отделение или не возвращалась совсем. Сейчас принято решение, что те, кто переходит из среднего учебного заведения в высшее, получают вторую отсрочку от армии. Таким образом, этот вопрос снят для плавательских специальностей.

Но при этом Министерством образования отменена сокращенная форма обучения. Те, кто переходил из среднего учебного заведения в высшее, могли обучаться 4 года вместо 5, им пересчитывали практику, полученную при обучении в среднем учебном заведении. Получился абсурд — мы за одну парту сажаем «желторотика», который бак от кормы отличить не может, и достаточно подкованного специалиста, который несколько лет обучался по программам СПО, имеет необходимые документы для работы в должностях среднего звена. Они садятся за одну парту подобно тому, как после войны за одну парту садили ветераны войны, прошедшие все фронты, и обычные выпускники. Если бы сохранилась сокращенная форма обучения, то государству удалось бы сэкономить как минимум 20% расходов на подготовку кадров.

— Что будет со средними учебными заведениями?

— Решение о том, будут ли объединяться средние учебные заведения, принимается на Ученом совете.

— В следующем году приемная комиссия будет одна работать?

— Да, одна, но это не исключает того, что может быть несколько площадок. И раньше в СПГУВК колледж имел свою площадку.

— Каков запланированный объединенный набор в следующем году?

— Общий объединенный набор составит 1,5 тыс. человек

по всем специальностям. Сейчас обучается 20–25 тыс.

— Что будет с материально-технической базой вузов: зданиями, учебно-береговой базой, парусными судами?

— Все сохраняется. И парусник «Мир», и яхты мы будем объединять в один большой яхт-клуб, для того чтобы было развитие в этом направлении.

— Почему вы используете формулировку «объединение», тогда как в приказе по объединению было указано «реорганизация в форме присоединения академии к университету»?

— Я сознательно не упоминаю слово «присоединение». Я подчеркиваю — «объединение», в какой форме — это чисто технический вопрос. Форма «присоединения» позволила сейчас нам вовремя выплатить аванс сотрудникам, у нас есть уверенность в выплате заработной платы, стипендий и так далее. Я подчеркиваю, две значимые истории сплелись в одну, в какой форме — это технический вопрос. Зато многие вопросы и проблемы мы смогли решить тем, что некоторые счета остались рабочими и через них мы могли управлять финансами, тогда как в вузах, где происходило слияние, эти счета были парализованы на определенный период.

Кстати, решение о том, кто возглавит факультет или подразделение университета принимается не по принципу — кто кому присоединен, а по принципу — кто имеет больше заслуг, достижений. Таким образом, очень многие руководители подразделений назначены из числа сотрудников ГМА им. адм. С.О. Макарова.

— А есть те, кто уволился?

— Есть, но это единицы и по личному желанию, никакого массового увольнения нет. Я проехал специально все городки, где встретился с сотрудниками, а потом и с курсантами, отвечал на все их вопросы. На встречах с курсантами я просил всех командиров покинуть аудитории для того, чтобы остаться с ними один на один. Таким образом, курсанты задавали спокойно любые вопросы, которые их волновали. Такие встречи станут регулярными — примерно раз в два месяца.



# «Пока позволяла ледовая обстановка, мы не вводили ледовые ограничения»

*Репортаж из штаба ледокольных операций «Большого порта Санкт-Петербург»*

**Российские порты Финского залива сковал лед. Но судоходство не замирает. Управлять в такую погоду работой 15-ти ледоколов непросто. Корреспондент «Водного транспорта» побывал в штабе ледокольных операций, где ему рассказали о том, как нынешней зимой ведутся ледовые проводки.**

«Ледоколы на работу в Финском заливе мы выводили постепенно, по мере того как ухудшалась ледовая обстановка, — рассказывает руководитель Бассейновой комиссии по организации ледокольных проводок — капитан морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» Петр Паринов. — В соответствии с «Обязательными постановлениями в морском порту Большой порт Санкт-Петербург» введение ограничений по режиму ледового плавания связано с толщиной ровного льда на маршруте и внутри порта. Однако с учетом наличия достаточных ледокольных сил, и отсутствия сжатия ледовых полей на трассе мы введение новых ледовых ограничений немного перенесли по времени с заблаговременным оповещением всех заинтересованных сторон. Ведь в число судов без ледового класса зачастую попадают бал-

керы и рефрижераторные суда, обеспечивающие значительную долю грузооборота наших морских терминалов. Поэтому пока позволяла ледовая обстановка мы не вводили ледовые ограничения».

В операциях по проводке судов сегодня задействованы все 15 ледоколов, в том числе 14 дизель-электрических ледоколов ФГУП «Росморпорт» и один атомный ледокол «Россия» ФГУП «Атомфлот». С начала ледокольных проводок текущей зимой в порты Санкт-Петербург, Усть-Луга, Приморск, Высоцк и Выборг проведено более 1500 судов.

Мониторинг за движением судов в Финском заливе осуществляют операторы СУДС, которые работают во взаимодействии с дежурными инспекторами штаба ледокольных операций (ШЛО) и капитанами ледоколов. Для этого был разработан регламент

взаимодействия между СУДС и штабом ледокольных операций по обмену информацией и координацией действий, особенно при возникновении аварийных ситуаций, например, появлении опасного дрейфа у застрявшего во льдах судна.

Маршруты ледовых караванов зависят от преобладающих ветров, так как они определяют дрейф льда и сжатие ледовых полей. Когда в регионе преобладают южные ветра, более легкая

ледовая обстановка складывается в порту Усть-Луга, поскольку лед становится более разреженным. Это дает возможность судам с небольшой осадкой проходить в порт и из порта островным маршрутом (к югу от рекомендованных путей через островной пролив). После выполненных ФГУП «Росморпорт» промеров глубин этот маршрут стал гораздо безопаснее и при южных ветрах чаще используется.

*Продолжение на стр. 4, 5*



## ХОРОШИЙ ГОД ВОЛЖСКОГО ПАРОХОДСТВА

В навигацию 2012 года грузовые суда Волжского пароходства перевезли 7,3 млн тонн грузов, что на 8% превышает аналогичный показатель 2011 года. Грузооборот компании составил 8,9 млрд ткм. Об этом «Водному транспорту» сообщили в компании.

Внутренние перевозки увеличились на 21%, до 4 млн тонн. В частности, выросли объемы перевезенных строительных материалов (щебеночной продукции и обогащенной песчаногравийной смеси), технической соли, промышленного сырья и металла. Возобновилась транспортировка гипсового камня и угля.

Объем перевозок экспортных грузов с перевалкой в устьевых речных и морских портах составил 3,3 млн тонн (- 4%).

В 2012 году в навигацию вышла вся серия из 10 сухогрузов нового поколения проекта RSD44. Эти суда перевезли 445 тысяч тонн грузов, в основном удобрения, зерно и серу.

Всего в прошлую навигацию работали 210 единиц грузового и буксирного флота компании: 76 теплоходов типа «Волго-Дон», 10 грузовых судов проекта RSD44, 50 буксиров-толкачей и 74 сухогрузные секции.

В 2012 году в рамках оптимизации структуры VBTH Волжское пароходство продолжило концентрацию на речных грузовых перевозках и консолидацию связанных с ними активов. В частности, компания приобрела ОАО «Вознесенская ремонтно-эксплуатационная база флота» и передала все пассажирские суда в ООО «ВодоходЪ».

## ЮБИЛЕЙ СТАРЕЙШЕЙ КОМПАНИИ

ОАО «Северо-Западное пароходство» отмечает 90 лет со дня основания. История компании неразрывно связана с развитием судоходства в России и формированием Санкт-Петербурга как морской столицы.

На сегодняшний день ОАО «Северо-Западное пароходство» является крупнейшим перевозчиком в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках навалочных, генеральных и проектных грузов судами «река-море», буксировках негабаритных грузов и плавсредств. Компания, оперируя флотом, насчитывающим более 100 грузовых транспортных средств суммарным ледвейтом 400 тысяч тонн, перевозит ежегодно около 6 млн тонн грузов для большого числа клиентов, среди которых крупнейшие металлургические предприятия, лесопромышленные концерны, производители удобрений, мировые лидеры в области торговли зерном и нефтегазовые компании.

В 2009 году стартовала масштабная программа обновления флота UCL Holding, в состав которого входит пароходство. В рамках программы для «Северо-Западного пароходства» планируется построить 22 теплохода. К сегодняшнему дню уже построена серия из десяти судов проекта DCV36.

*Редакция «Водного транспорта» поздравляет компанию с юбилеем!*

# Петербуржцам речные пассажирские перевозки

## ТОЖЕ НУЖНЫ

**Развитие перевозок пассажиров на речном транспорте необходимо для Санкт-Петербурга. Такое мнение высказал президент ОАО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» Серик Жусупов.**

«Это, прежде всего, потребность жителей Санкт-Петербурга, а не туристов, прибывающих в город», — сказал Серик Жусупов, добавив, что речные суда необходимо рассматривать как городское транспортное средство.

В соответствии с утвержденным компанией стратегическим планом развития, в 2020 году в пассажирском порту Санкт-Петербург «Морской фасад» будет осуществлено 530 судозаходов, из которых 254 круизных и 276 паромных. При этом предусмотрен ежегодный рост пассажиропотока на 6%. Таким образом, в 2020 году планируется принять 1 млн 178 тыс. пассажиров, из которых 634 тыс. человек — круизные пассажиры и 544 тыс. — пассажиры паромов.

Что касается итогов деятельности ОАО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» в 2012 году, компания прогнозирует увеличение выручки на 2% по сравнению с аналогичным показателем 2011 года — до 343

млн руб. В том числе доходы от предоставления инфраструктуры круизным судам в 2012 году составили 180 млн руб., превысив аналогичный показатель 2011 года на 7%, доходы от оказания дополнительных услуг судам выросли на 35% по сравнению с 2011 годом — до 70 млн руб.

Подводя итоги 2012 года, среди положительных моментов Серик Жусупов отметил завершение работ по развитию транспортной инфраструктуры порта и прилегающих к нему территорий. Так, было открыто движение по Мичманской улице, которая соединяет улицу Кораблестроителей и пассажирский порт.

«Введен в эксплуатацию и эксплуатируется выезд. Сейчас у нас достаточно удобный и безопасный выезд из порта, который не пересекает городской квартал и не создает дополнительных проблем для жителей близлежащих кварталов», — отметил Жусупов.

Говоря о ближайших перспективах, Серик Жусупов отметил,

что компания в 2013 году ожидает увеличения количества судозаходов на 9% — до 240 ед. Рост пассажиропотока запланирован на таком же уровне — 9%. Однако у пассажирского порта имеется возможность увеличить эти показатели, отметил Серик Жусупов.

«У порта есть возможность дополнительно принять порядка 50 судов, о чем мы проинформировали агентов и капитана порта. Думаю, что цифра 240 судозаходов откорректируется в большую сторону», — подчеркнул Жусупов.

ОАО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» принадлежит Санкт-Петербургу. Пассажирский порт «Морской фасад» является крупнейшим морским пассажирским портом в России. Строительство морского пассажирского порта «Морской фасад» в Санкт-Петербурге началось в 2006 году. Порт способен принимать круизные и паромные суда длиной до 311 м и осадкой до 9 м. Длина новых подходов каналов — 10 км, глубина подходов каналов и акватории по проекту — 11 м. Общее количество причалов — 7, длина причальной стенки — 2171,06 м. В 2011 году пассажиропоток «Морского фасада» составил 405,2 тыс. человек.

Отмечается, что необходимость возведения причалов и сервисных объектов вызвана еще и тем, что в мае 2012 года вступили в силу изменения к федеральному закону о регистрации маломерных судов. Водные пути России открыли для иностранных туристических, прогулочных и спортивных судов вместимостью до 12 пассажиров. Для судов из Европы, которые будут проходить Неву, нужна новая причальная инфраструктура в районах, имеющих выход к реке.

Область может предоставить районам субсидии в объеме 90% стоимости причалов на условиях софинансирования муниципальными бюджетами. Муниципальные районы будут предлагать предпринимателям причалы в аренду на конкурсной основе. Всеволожский район, по словам заместителя председателя комитета по ЖКХ и транспорту Алексея Никифорова, готов создать пять причалов, Кировский пока оценивает свои возможности.

### Выход к реке

Всеволжскому и Кировскому районам Ленинградской области предложено создать десять плавучих причалов для маломерных судов. Как сообщила пресс-служба администрации губернатора Ленобласти, глава региона Александр Дрозденко принял предварительное решение о выделении 15 млн руб. из областного бюджета для приобретения десяти плавучих летних причалов.

# Фотокруиз по рекам

**В навигацию 2013 года компания «Инфофлот» на теплоходе «Карл Маркс» проведет тематический рейс — «Фотокруиз».**



В рамках этого круиза будут организованы мастер-классы по фотографии, проведены уроки работы в фоторедакторах, а также устроены фотосессии. Маршрут круиза на Волгу из Санкт-Петербурга считается довольно редким, в ходе путешествия туристы посетят крупные и малые города, а также зеленые стоянки. Рейс по маршруту Санкт-Петербург — Валаам — Свирьстрой — Вытегра — Череповец — Кострома — Плес — Нижний Новгород — Городец — Ярославль — Кузино — Горицы — Кижы — Мандроги — Санкт-Петербург рассчитан на 13 дней и пройдет с 28 июля по 9 августа.

«Карл Маркс» — трехпалубный комфортабельный теплоход, работает под управлением компании «Инфофлот» с 2009 года. Весь цикл технического обслуживания, комплектование экипажей

и создание турпродукта обеспечивается круизной компанией «Инфофлот». По результатам голосования на форуме Санкт-Петербургского клуба речных туристов теплоход «Карл Маркс» круизной компании «Инфофлот» удостоился звания «Лучший теплоход навигации 2012 года».

В 2013 году теплоход будет совершать круизы продолжительностью от 3 до 24 дней с отъездом преимущественно из Санкт-Петербурга, а также 8 рейсов из Москвы и 1 из Нижнего Новгорода. Самый длинный круиз (24 дня) состоится с 4 по 27 сентября в южном направлении с посещением Ростова-на-Дону и Астрахани. Также в расписании «Карла Маркса» есть рейсы, входящие в «Золотую коллекцию круизов»-2013, такие как «Северное ожерелье-1», «Острова Ладжского озера», «Северное ожерелье-2» и «Золотое кольцо на «Марксе».

# «Пока позволяла ледовая обстановка,



Начало на стр. 3

Вместе с тем, южные ветра усложняют обстановку в районе портов Выборг, Высоцк, Приморск. Здесь все забивает льдом. Капитан ледокола «Тор», который работает на направлении Выборг-Высоцк, доложил в штаб ледокольных операций, что после ветров и сжатий в этом районе есть торосы с толщиной до 1,5 метров.

«Напрессовало. Принято решение направить сюда на помощь ледокол «Санкт-Петербург», — комментирует Паринков и продолжает рассказ про местную «розу ветров». — Если преобладает северный ветер, то становится сложно проводить суда в Усть-Лугу, а от Выборга до Приморска лед разряжается. Зато западный ветер плох для всех: все наши порты забивает льдом».

Сегодня порт работает слаженно, застрявших во льдах судов в эту навигацию нет. Этому способствовала, в том числе, и система организации планирования ледокольных операций, основанная на подаче электронных заявок на ледокольную проводку судов, которая работает в порту уже

второй сезон. Об этом рассказал заместитель начальника Службы регулирования движения судов Валерий Клименко.

«Каждые сутки на 15.00 мы формируем суточные графики по всем портам, всю информацию выкладываем на сайте ФГУ АМП «БПС/ПБ». Там же мы ежедневно на 10.00 публикуем информацию о ледовой обстановке и работе ледоколов, о действующих огра-

ничениях по режиму ледового плавания, планы работы всех ледоколов. По каждой позиции судна указано планируемое время взятия под ледокольную проводку. Теперь информация исчерпывающая», — рассказал Клименко, показывая очередной суточный график движения и расстановки судов в порту.

Работу портов Финского залива облегчает наличие атомохода.



# Киль девятого сухогруза Рабочий призыв

заложен на «Невском судостроительно-судоремонтном заводе»



**На «Невском судостроительно-судоремонтном заводе» состоялась церемония закладки девятого судна серии из 10 сухогрузных судов «река-море» проекта RSD49. Суда строятся по заказу ОАО «Северо-Западное пароходство». Два первых судна серии были сданы в эксплуатацию в ноябре прошлого года.**

Проект разработан ЗАО «Морское инженерное бюро — дизайн — СПб». Основные характеристики судна: наибольшая длина — 139,95 м, габаритная ширина — 16,70 м, высота борта — 6,00 м, вместимость грузовых

трюмов — 10920 куб. м, дедвейт в реке при осадке 3,6 м — 4518 тонн, наибольший дедвейт в море при осадке 4,7 м — 7154 тонн, скорость эксплуатационная — 11,5 узлов. Класс Российского морского регистра судоходства: KM Ice2R2AUT1-C.

По водоизмещению суда проекта RSD49 (как и их прототип RSD19) являются на сегодняшний день самыми большими из сухогрузных судов, удовлетворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала.

Особенностью судна является наличие большого среднего трюма длиной 52 м, который позволяет перевозить в прямых рейсах Европа — Каспий негабаритные проектные грузы.

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

**На ОАО «Адмиралтейские верфи» стартовала целевая экспресс-программа по подготовке слесарей-монтажников.**

Возобновление на верфи системы набора учеников производственного обучения дает молодым людям, не имеющим профессиональной подготовки, реальную возможность бесплатно и в максимально короткие сроки получить высокооплачиваемую интересную профессию и открывает перспективу профессионального роста, отмечается в сообщении предприятия. Во время учебы ученикам будет выплачиваться до 35 тысяч рублей в месяц.

К обучению уже приступила первая группа учеников в количестве 27 человек. Целевая программа состоит из теоретических и практических занятий, которые будут проходить на территории ОАО «Адмиралтейские верфи» по программе судостроительного профессионального лицея № 25. После успешного завершения обучения и получения документа государственного образца о присвоении ученикам профес-

сионального разряда слесаря-монтажника, молодые рабочие будут трудоустроены в стапельно-сдаточный цех предприятия.

«Обучение рассчитано на четыре месяца, в течение которых предприятие будет выплачивать ученикам стипендию в размере до 20 тысяч рублей. При прохождении практической части ученики смогут также получать заработную плату за фактически выполненную работу, которая составит вместе со стипендией до 35 тысяч рублей» — говорит заместитель генерального директора Игорь Савельев.

До июня текущего года будут набраны 500 кандидатов в ученики производственного обучения специальности слесаря-монтажника. Набор будет проводиться по одной группе 1–2 раза в месяц, и уже в ближайшей перспективе новая форма обучения может быть востребована и для подготовки рабочих других судостроительных специальностей.

## Туркменские заказы на «Красном Сормово»

**Завод «Красное Сормово» построит 2 танкера для Туркменистана. Договоренность об этом была достигнута в ходе встречи представителей группы МНП с председателем Государственной службы морского и речного транспорта Туркменистана Рустамом Кутлыевым.**

«Каспийский регион — исторически ключевой для «Красного Сормово». Наше успешное сотрудничество с Туркменистаном продолжается уже четыре года и подкреплено четырьмя

нефтеналивными танкерами, построенными на «Красном Сормово». В переговорах была достигнута предварительная договоренность об основных условиях строительства и поставки

в 2013–2014 годах двух танкеров проекта 19900», — отметил исполнительный директор Группы МНП Вадим Малов.

Сотрудничество МНП с Государственной службой морского и речного транспорта Туркменистана началось в 2009 году, тогда на заводе «Красное Сормово» были построены для туркменского заказчика два танкера с усиленной морской функцией, увеличенным в морских условиях дедвейтом и повышенной вместимостью грузовых танков. Всего для Республики Туркменистан на «Красном Сормово» было построено четыре танкера, последний танкер нового проекта 19900 был передан заказчику в мае 2012 года.



## МЫ НЕ ВВОДИЛИ ЛЕДОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ»

«Когда речь идет о ледокольной проводке, самое главное — какой ширины канал делает ледокол», — объясняет Клименко. Даже дизель-электрические ледоколы «Мудьюг» и «Капитан Сорокин», получившие после реконструкции носовые насадки, прокладывают узкий канал, по

сравнению с атомоходом. Кроме того, за счет большей мощности двигателей, струи воды от винтов атомного ледокола делают канал еще шире. А из Приморска и из Усть-Луги идут нефтеналивные танкеры шириной до 50 метров. Но сделать ледоколы такой шириной никто не будет, поэтому в ле-

докольной проводке судов важна тактика ледокольной проводки. То есть, в конечном счете — профессионализм и опыт капитанов ледоколов», — отметил Клименко.

На вопрос «Водного транспорта» будет ли атомоход работать на Балтике через пару лет, когда построят новые дизельные

ледоколы, Петр Паринов ответил неоднозначно: «Российская группировка ледоколов — самая мощная на Балтике. Но у нас и судозаходов больше, вводятся новые терминалы, приходят в порты новые грузы. Поэтому, когда в Финский залив выйдут новые дизель-электрические

ледоколы ФГУП «Росморпорт», нужно будет снова внимательно проанализировать их достаточность. В зависимости от ледовой обстановки мощности наших дизельных ледоколов, даже с учетом строящихся, может не хватить. Поэтому атомоход может быть востребован».



## Проверку прошел

Мурманский филиал Морского учебно-тренажерного центра СПГУМРФ им. адм. С. О. Макарова успешно прошел проверку комиссией Росморречфлота для получения разрешения на тренажерную подготовку судоводителей и радиоспециалистов. Освидетельствование проводилось в соответствии с требованиями приказа Минтранса России № 32 от 10.02.2010 года.



Морской учебно-тренажерный центр планирует открыть в Мурманске подготовку судоводителей по использованию радиолокационных станций, средств автоматизированной радиолокационной прокладки, электронных картографических навигационно-информационных систем, а также радиоспециалистов ГМССБ.

Реализация проекта позволит сформировать в Мурманске многофункциональный учебный центр для подготовки и дипломирования членов экипажей морских судов в соответствии с приказом Минтранса № 62 от 15.03.2012 года.

По итогам 2012 года Морской учебно-тренажерный центр Университета им. адм. С. О. Макарова увеличил общий объем подготовки курсантов, студентов и специалистов морской индустрии в 1,5 раза по сравнению с аналогичным показателем прошлого года и составил 11 тыс. 774 человека.

В 2012 году Морским УТЦ реализованы новые проекты: впервые в России начата тренажерная подготовка экипажей дизельных ледоколов; началось обучение специалистов по транспортной безопасности, инспекторов портового контроля по Конвенции МОТ, инспекторов Российского речного регистра по внедрению

систем управления безопасностью на судах, и другие.

Была проведена модернизация ледового тренажера и тренажера по динамическому позиционированию. Курсы по транспортной безопасности усилены новыми техническими и методическими средствами обучения.

Динамично развивается открытый в конце 2011 года Мурманский филиал учебно-тренажерного центра, проводя подготовку большого количества экипажей морских судов. Академией приобретена тренажерная база Мурманского тралового флота, проведена модернизация оборудования и закупка нового программного обеспечения, обучен инструкторский состав для последующей подготовки судоводителей и радиоспециалистов.

В 2012 году Морской УТЦ организовал ряд крупных конференций и семинаров, таких как: «Форум ПДНВ», международная конференция «Безопасность мореплавания — ответы на новые вызовы», международный форум «Связь на море и реке — 2012» (совместно с ФГУП «Морсвязьспутник»).

Открытие новых программ позволит обеспечить динамику роста и в 2013 году уже в рамках Государственного университета морского и речного флота им. адм. С. О. Макарова.

## Праздник моряков и корабелов у памятника Петру

В Петербурге состоялся общегородской праздник, посвященный 315-й годовщине получения Петру Великому первого в стране морского сертификата об образовании. Этот день считается праздником моряков и корабелов.

В мероприятии у памятника «Царь-плотник» на Адмиралтейской набережной приняли участие вице-консул Генконсульства Королевства Нидерланды в Санкт-Петербурге господин Хейсман, советник губернатора Санкт-Петербурга почетный профессор Государственной Морской академии имени адмирала С. О. Макарова В. Я. Ходырев, глава администрации Адмиралтейского района И. Г. Мясников, ректор Государственного университета морского и речного флота



имени адмирала С. О. Макарова С. О. Барышников, другие официальные лица, а также учащиеся, курсанты и студенты морских учебных заведений города.

Кульминацией праздника стало вручение лучшему корабелостроителю Петербурга награды «Петровский корабел», учре-

жденной фондом «Морское образование». Необычная по форме награда глубоко символична по содержанию: топор в футляре скрипки, означающие высшую степень профессионализма, то есть настоящее искусство. Награды получили самые выдающиеся корабелы.

## Вручены студенческие награды

В День российского студенчества в Санкт-Петербурге состоялось награждение знаком Святой мученицы Татианы лучших студентов и преподавателей городских вузов.

Среди них были и представители СПГУМРФ. Так, Почетным знаком Святой мученицы Татианы отмечен начальник организационно-воспитательного отдела университета Р. В. Кузнецов. Молодежная степень отличия присуждена 31 студенту. Почетные грамоты получили курсанты СПГУМРФ — председатель курсантского совета самоуправления Егор Зайцев и руководитель волонтерского движения университета Настасья Климова.

Дипломантами Межвузовского творческого конкурса стали курсанты: Алексей Рассказов



(СВФ), Дарья Пономарева (АРФ) за живописные работы «В тишине ночи», «Любимый Питер», Яна Смирнова (АРФ) — за батик

«Море моей мечты», Евгений Фомченков (РТФ) за декоративное панно «За три моря. В тридевятое царство».



## Санкт-Петербург примет в 2014 году Чемпионат мира класса SB20

Согласно решению Международной Ассоциации класса SB20, чемпионат мира этого класса в 2014 году будет принимать Санкт-Петербург. Как сообщили «Водному транспорту» во Всероссийской Федерации парусного спорта, на заседании совета ассоциации заявка России была поддержана единогласно. В соперничестве за право проведения чемпионата мира Россия опередила заявки Ирландии, Португалии и Германии.

«Предоставление права принимать чемпионат мира класса SB20 является одновременно и признанием развития паруса в России, и некоторым авансом продолжения такого развития. Действительно, за последний год российский флот класса SB20 значительно вырос, а на международной арене были достигнуты высокие результаты, но чтобы достойно принять первенство мира нам еще нужно поработать», — прокомментировал решение президент российской Ассоциации класса SB20 Олег Жеребцов.

Сейчас российский флот класса SB20 насчитывает 23 вымпела.

В течение 2013–2014 годов российская ассоциация планирует удвоить это количество.

В качестве принимающего клуба в заявке Санкт-Петербурга указан яхтенный порт «Геркулес». Этот клуб уже может заявить опыт приема международных соревнований, в том числе, и гонки Volvo Ocean Race 2008/09.

«Выбрать лучшую среди заявок, которые мы получили от Германии, Ирландии, Португалии и России, было нелегко, — признается президент международной Ассоциации класса SB20 Эдуард Руссо. — Все заявки были направлены известными яхт-клубами

и мы признательны им за это. Российская заявка показала нам интересной по ряду факторов. Мы знаем, что там хорошие яхтсмены, отличная база и организация. Также, нам всегда интересно соревноваться на новых акваториях, а чемпионат 2014 года станет первым для класса SB20 в Восточной Европе!»

Согласно утвержденному календарю, чемпионат мира класса SB20 в Санкт-Петербурге состоится 5–11 сентября 2014 года. Как правило, первенство мира класса SB20 собирает более 100 вымпелов из десятков стран мира.



## Дорогие защитники Отечества! Уважаемые ветераны!

Примите наши искренние поздравления с Днем защитника Отечества!

23 февраля – это праздник мужества, чести и самоотверженного служения Родине. Сегодня мы в первую очередь чтим тех, кто хранит верность воинскому долгу. С особой теплотой и бесконечным почтением мы вспоминаем ветеранов, благодаря которым сегодня мы ощущаем величие нашей страны.

В День защитника Отечества мы поздравляем не только военных, но и мужчин, которые трудятся на мирном поприще, но в любой момент готовы встать на защиту свободы!

Желаем вам смело преодолевать любые препятствия и достигать поставленных целей, ведь настоящих мужчин трудности не отпугивают, а наоборот, вдохновляют на новые подвиги.

Пусть служба будет спокойной и мирной, а ваша жизнь — яркой и долгой. Здоровья вам и вашим близким, счастья, мира и любви!

Редакция газеты  
«Водный транспорт Дон».

## Морские порты в январе

**Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в январе 2013 года показали разнонаправленную динамику грузооборота. Для судооборота всех портов свойственна тенденция к снижению.**

Морской порт Ростов-на-Дону в январе 2013 года обработал 680 тыс. тонн различных грузов, что на 5% меньше аналогичного показателя января прошлого года. Капитан порта Павел Захарченко отметил, что уменьшение общего грузооборота за отчетный период текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года незначительно.

При этом погрузка порта сократилась на 15% и составила в январе 2013 года 576 тыс. тонн грузов. Выгрузка, напротив, продемонстрировала внушительный рост: она составила 91,5 тыс. тонн грузов, что на 133% больше прошлогоднего январского показателя. Транзит грузов составил 12 тыс. тонн (+331%).

В номенклатуре погрузки в январе 2013 года преобладали грузы навалом (31,5%), тарно-штучные грузы (19,4%), химические грузы (17,7%), минеральные удобрения навалом (10,3%) и строительные материалы (8,7%). В погрузке преобладали нефть и нефтепродукты (33%), зерно навалом (22,2%), уголь и кокс навалом (18,3%), пищевые грузы наливом (9,5%), а также металлолом (8,6%).

Судооборот порта Ростов-на-Дону показал отрицательную динамику: если в январе 2012 года администрация морского порта зарегистрировала 212 приходов и 226 отходов судов, то в январе 2013 года — 168 приходов и 182 отхода судов.

«Наблюдается уменьшение в судообороте за январь 2013 года по сравнению с судооборотом за январь 2012 года на 20% в связи с более ранним, чем в прошлом году, льдообразованием в Азов-

ском море и реке Дон», — пояснил Павел Захарченко.

Общий грузооборот морского порта Азов в январе 2013 года остался на прошлогоднем уровне и составил 279 тыс. тонн различных грузов. «Грузооборот морского порта Азов остался без изменений, несмотря на ледовые условия в Азовском море и реке Дон», — отметил капитан порта Азов Владимир Брагин.

При этом зафиксирован небольшой рост (+7,5%) экспорта, который составил 257 тыс. тонн грузов. Импорт, напротив, в отчетный период продемонстрировал снижение: 21 тыс. тонн грузов, что на 41,6% меньше аналогичного показателя января 2012 года. Транзита в январе текущего года не было, год назад объем транзита составил всего 1 тыс. тонн.

По словам Владимира Брагина, в номенклатуре обрабатываемых грузов в январе 2013 года, как и годом ранее, преобладали уголь, зерновые, цемент и нефтепродукты.

Судооборот Азова в январе 2013 года показал отрицательную динамику: администрация морского порта зарегистрировала 79 приходов и 83 отхода судов против 102 приходов и 107 отходов в январе 2012 года.

Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла по итогам января 2013 года составил 254 тыс. тонн, что на 5% превышает аналогичный показатель прошлого года. При этом судооборот морского порта незначительно сократился: за отчетный период текущего года было зарегистрировано 62 прихода и 58 отходов судов против 64 приходов и 68 отходов год назад.

## Сложная логистика

**Логистическое подразделение «Азово-Донского пароходства» осуществляет мультимодальную перевозку оборудования для ОАО «Ульяновский комбинат строительных материалов» (УКСМ). Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил заместитель генерального директора по логистике АДП Игорь Касьянов.**

По его словам, логистическое подразделение «Азово-Донского пароходства» — ООО «Аксу Трейдинг» — осуществляет полный комплекс услуг по экспедированию и транспортировке сложного оборудования для «Ульяновского комбината строительных

материалов» из Португалии до конечного пункта в Ульяновск. «На данной перевозке будет использоваться около 100 единиц автотехники, включая спецтехнику для перевозки тяжеловесного груза», — отметил Игорь Касьянов.

К перевозке первой партии



сложного оборудования для УКСМ «Азово-Донское пароходство» приступило в конце декабря 2012 года. Всего планируется перевезти около 10 судовых партий.

«Первая из десяти партий сложного оборудования уже доставлена из Португалии в Россию», — сообщил собеседник «Водного транспорта». — Перевалка груза, в том числе негабаритного, осуществлялась в Ростовском универсальном порту (РУП, входит в «Азово-Донское пароходство») и далее в режиме внутреннего таможенного транзита груз был отправлен специализированным автотранспортом в Ульяновск к району строительства промышленного комплекса УКСМ.

Добавим, что поставки оборудования осуществляются в рамках реализации программы производственной модернизации ОАО «УКСМ». На базе предприятия планируется создать базовый региональный промышленный минерально-сырьевой комплекс глубокой переработки минеральных ресурсов.

## НП «Водный транспорт Дона» подвело черту

*Партнерство не верит в реанимацию, но рассчитывает на трансформацию*

**Некоммерческое партнерство «Водный транспорт Дона» будет ликвидировано. Соответствующее решение большинством голосов членов партнерства было принято на совещании 24 января. Возможно, деятельность объединения будет продолжена в рамках уже другой организации.**

На повестку дня собрания было вынесено два вопроса: о целесообразности, перспективах работы и ликвидации НП «Водный транспорт Дона» и о выборе ликвидационной комиссии.

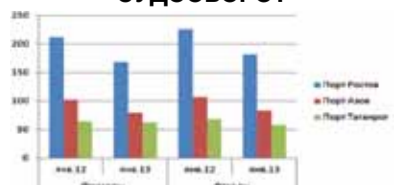
Председатель совета партнерства Александр Огарев отметил, что партнерство существует уже четырнадцатый год и за этот период добилось определенных ре-

зультатов. Партнерство возникло в конце 90-х годов, когда не было необходимой законодательной базы, не были четко определены полномочия контрольно-надзорных органов, не хватало ведомственного регулирования и управления транспортным процессом. К числу позитивных результатов работы объединения относится создание пунктов пропуска, гармонизация работы

государственных и контрольно-надзорных служб, организация зимних навигаций, стабилизация трафика флота, работа по обеспечению габаритов водных путей, строительство Кочетовского гидроузла и многое другое. Сегодня выстроилась новая вертикаль государственной и ведомственной власти, потребности в работе партнерства мы не почувствовали, отметил Александр Огарев. «Размещаться партнерству негде, нет помещения, нет особого желания у членов партнерства платить членские взносы, мы не можем нормально заплатить заработную плату.

Окончание на стр. 4

СУДООБОРОТ



ГРУЗООБОРОТ





## Без визы под парусом

Министерство транспорта РФ опубликовало проект федерального закона «О внесении изменений в статью 25.11 Федерального закона «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию».

Законопроектом предусматривается установить возможность безвизового выезда в Российскую Федерацию (и пребывания в Российской Федерации) без виз в течение 72 часов для иностранных граждан, прибывающих в РФ в туристических целях на борту спортивных парусных и прогулочных судов. В соответствии с действующей редакцией статьи 25.11 Федерального закона «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию» аналогичный безвизовый режим въезда в нашу страну и пребывания на ее территории без виз в течение 72 часов в настоящее время применяется только в отношении иностранных туристов, прибывающих в Российскую Федерацию на специализированных круизных судах и на паромках, имеющих разрешения на пассажирские перевозки.

Как отмечается в пояснительной записке к законопроекту, он подготовлен в целях дополнительного обеспечения и дальнейшего развития позитивных тенденций, которые проявились в ряде регионов нашей страны после законодательного установления безвизового выезда в Российскую Федерацию (на срок до 72 часов) для иностранных туристов — пассажиров круизных и паромных судов, и выразились в виде дополнительных денежных поступлений в пользу отечественных производителей товаров (работ, услуг), а также в виде налоговых поступлений в бюджеты всех уровней от выручки, полученной при реализации продукции и предоставлении услуг иностранным туристам — пассажирам круизных и паромных судов.

Кроме того, наметился позитивный сдвиг в сторону увеличения посещений Российской Федерации в целях яхтенного туризма после внесения изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее — КВВТ), которые вступили в силу

с 23 апреля 2012 г.

Принятие законопроекта позволит создать дополнительные благоприятные организационные условия для привлечения большего числа иностранных туристов в наиболее привлекательные в туристическом отношении регионы нашей страны, что, в свою очередь, будет способствовать созданию и дальнейшему развитию в данных регионах необходимой туристической и иной социальной инфраструктуры.

Перечень пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, через которые допускается въезд в РФ иностранных граждан, находящихся в качестве пассажиров и членов экипажа на борту спортивных парусных и прогулочных судов, определяется правительством РФ.

Отметим, что инициативу Минтранса разделяют и представители бизнеса. Так, президент Ассоциации судовладельцев компаний (АСК) Алексей Клявин отметил, что ассоциация оценивает законопроект положительно, сообщает портал «Российское судоходство». По его словам, данный проект направлен на повышение привлекательности российского водного туризма для иностранных граждан.

«В 2011 году были внесены соответствующие изменения в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ), разрешающие плавание спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям (ВВП) России в соответствии с правилами, установленными Правительством Российской Федерации. Были утверждены перечень портов, открытых для захода таких судов, и перечень ВВП, по которым разрешено их плавание. Урегулирование визовых вопросов для иностранных граждан, прибывающих на таких судах, станет следующим логичным шагом», — пояснил президент АСК. Он добавил, что принятие законопроекта может принести



ощутимую прибыль для экономики приграничных регионов России; будет создаваться соответствующая инфраструктура, в том числе для яхтинга, строительство марин, причальных стенок, заправочных станций, мини-отелей по пути следования туристов, возникнут новые рабочие места. Кроме того, принесет прибыль и оказание услуг иностранным судам (снабжение, ремонт и т.д.).

«Что касается обострения конкуренции с национальными судовладельцами, то эти опасения лишены основания. Ведь речь идет лишь о плавании спортивных и прогулочных судов в отдельно определенных правительством регионах», — добавил Алексей Клявин.

Разработанный Минтрансом России законопроект уже получил положительное заключение Министерства иностранных дел (МИД) и Министерства внутренних дел (МВД) России. Кроме того, Общественный совет Минтранса единогласно поддержал проект закона.

Добавим, что на основании распоряжения Правительства Российской Федерации № 734-р и Постановления Правительства Российской Федерации № 472 «Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств» с 25 мая 2012 г. разрешено плавание спортивных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств в границах деятельности ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС» на участке водного пути от устья 132-го канала до 3121-го км р. Дон. Для захода этих судов открыт порт Усть-Донецкий (Ростовская область, Усть-Донецкий район).

## Грузы при порте

Грузопереработка экспортно-импортных грузов, следующих через припортовые станции Северо-Кавказской железной дороги, по итогам 2012 года возросла на 4,5%. Об этом сообщила пресс-служба магистрали.

На припортовых станциях СКЖД за 12 месяцев 2012 года было переработано 68,4 млн тонн экспортно-импортных грузов, что на 2,9 млн тонн больше (+4,5%), чем в 2011 году.

В Черноморском бассейне рост отмечен в портах Новороссийск и Туапсе. В порту Новороссийск грузопереработка за отчетный период составила 32,5 млн тонн: рост в 6,8% был достигнут за счет выгрузки зерновых грузов, черных металлов, минеральных удобрений, лесных грузов, цемента. В порту Туапсе было обработано 12,5 млн тонн грузов, что на 9% больше аналогичного показателя 2011 года. В номенклатуре выгруженных грузов преобладали зерновые, нефтепродукты, черные металлы и минеральные удобрения.

В Азовском бассейне положительная динамика грузопереработки наблюдалась на припортовых станциях Ростова-на-Дону и Азова. В порту Ростов (станция Кизитеринка) переработка грузов увеличилась на 28% и составила 486 тыс. тонн грузов. Рост достигнут за счет выгрузки каменного угля и погрузки руды и строительных материалов. На припортовой станции Азов грузопереработка выросла на 36,4% в основном за счет выгрузки нефтеналивных грузов и составила 863 тыс. тонн грузов.

Среди речных портов рост отмечен в Усть-Донецке. По итогам 2012 года в Усть-Донецком порту погружено более 1 млн тонн серы (+0,2%).

Непростым для грузовых операций оказался декабрь 2012 года. Как отмечается в сообщении пресс-службы СКЖД, грузовая работа припортовых станций Северо-Кавказской магистрали в декабре 2012 года была значительно осложнена из-за погодных условий. С начала декабря в районе Азовского моря дул штормовый ветер, что привело к значительному понижению уровня воды в портах

Азов, Таганрог, Ростов. В порту Таганрог уровень воды снижался до отметки — 1,5 м ниже нормы. В этих условиях швартовка флота не производилась. Из-за сильных морозов значительно была затруднена выгрузка по причине смерзшегося угля мелкой фракции. В Новороссийске в декабре 2012 года также возникли проблемы по выгрузке экспортных грузов. В этот период на Черноморском побережье было объявлено 12 штормовых предупреждений.

В декабре 2012 года грузопереработка экспортно-импортных грузов, следующих через припортовые станции СКЖД, составила 5,9 млн тонн, что на 50 тыс. тонн больше (+0,8%), чем за аналогичный период 2011 года.

В декабре грузопереработка в порту Новороссийск составила 2,8 млн тонн, что соответствует уровню декабря 2011 года. За этот период больше всего выгружено черных и цветных металлов, лесных грузов, цемента.

Из портов Азовского бассейна наибольший рост зарегистрирован в порту Азов, где было переработано 92,2 тыс. тонн грузов — в два раза больше (203%), чем в декабре прошлого года. Рост достигнут за счет выгрузки угля и нефтеналивных грузов.

На припортовой станции Темрюк переработано 150 тыс. тонн грузов, что на 32% превышает показатели аналогичного периода прошлого года. Достичь увеличения объемов удалось благодаря погрузке каменного угля, сжиженного газа, химикатов.

В порту Кавказ грузопереработка выросла на 1,5% и составила 144,4 тыс. тонн грузов. В номенклатуре выгрузки преобладали мазут, сжиженный газ и минеральное масло.

На припортовой станции Грушевая переработка грузов увеличена на 3,3% к декабрю прошлого года в основном за счет нефтепродуктов: переработано 782 тыс. тонн грузов.

## НП «Водный транспорт Дона» подвело черту



Начало на стр. 3

Конечно, все это взаимосвязано: какая отдача, такое и решение. Функции партнерства в том виде, как они есть, просто становятся неуместными», — отметил председатель совета НП «Водный транспорт Дона». Поэтому Огарев считает необходимым приостановить деятельность

некоммерческого партнерства и начать его ликвидацию.

Руководитель Азово-Донского ГБУВПиС Сергей Гайдаев выразил опасения по поводу ликвидации партнерства. Он отметил, что сегодня существует много направлений работы, которыми могла бы заниматься организация, например, создание логистических центров, управление грузами, грузопотоками и фрахтами.

Позицию регионального министерства транспорта озвучил начальник отдела по координации работы предприятий авиационного, водного и железнодорожного транспорта Минтранса Ростовской области Валерий Ерошенко. По его словам, партнерство в первоначальной форме не может дальше существовать, однако у отраслевиков и административных структур есть потребность в существовании определенного штаба, который бы координировал взаимодействие представителей бизнеса и различных государственных структур.

Мнения внутри представительней водного бизнес-сообщества разделились. Гендиректор судоремонтного завода ОАО «Морьяк» Леонид Радченко поддержал идею ликвидации «Водного транспорта Дона». Руководитель отметил, что в совете некоммерческого партнерства сегодня нет важных государственных структур, поэтому решить существующие у отраслевиков проблемы оно не может. «Общественные организации должны иметь какую-то силу. Сегодня наша организация никакой силы не имеет», — констатировал Леонид Радченко. Против идеи ликвидации партнерства высказался председатель Совета директоров ОАО «Ростовский порт» Олег Грызов. «Активность на воде с каждым годом увеличивается. Государственных контролируемых структур появилось в разы больше. Кто будет нас с ними связывать и координировать, если не партнерство?» — сказал Олег Грызов.

В результате прений Александр Огарев резюмировал, что струк-

тура, которая бы объединяла водников и отражала интересы сообщества, нужна, но партнерство в его сегодняшнем состоянии не устраивает, поскольку неэффективно. Он предложил приостановить деятельность объединения, одновременно в адрес Администрации Ростовской области направить предложение о создании под патронажем регионального Минтранса такой структуры, которая бы продолжила дело некоммерческого партнерства. Со своей стороны «Водный транспорт Дона» готов предоставить кадры для работы в исполнительной дирекции или секретариате новой организации.

Хотя и не единогласно, предложение Огарева большинством голосов было поддержано. Таким образом, процедура ликвидации некоммерческой организации началась. И первым шагом в этом направлении стал выбор ликвидационной комиссии. Большинство голосов было утверждено ее состав: в комиссию вошли исполнительный директор парт-

нерства Б. А. Ткаченко, заместитель исполнительного директора Л. Ф. Шестопалова и бухгалтер О. Д. Решнило.

Некоммерческое партнерство организаций и предпринимателей водного транспорта «Водный транспорт Дона» создано 3 декабря 1999 года по инициативе губернатора Ростовской области и министра транспорта России, принятой на выездной коллегии Минтранса России. Согласно уставу партнерства основным направлением в работе является обеспечение сотрудничества и консолидации членов партнерства в решении общих проблем на транспортном рынке бассейна, улучшение взаимодействия всех видов транспорта в портах и привлечение дополнительных грузов в регион. Кроме того, партнерство ориентировано на участие в создании отраслевых нормативных актов, связанных с регулированием транспортной деятельности. На момент последнего собрания партнерство насчитывало 55 членов.



# АДП прибавило грузооборот

**Грузооборот стивидорных компаний Азово-Донского пароходства в 2012 году увеличился на 11% по сравнению с аналогичным показателем 2011 года и составил 4,6 млн тонн. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в пресс-службе холдинга.**

В том числе объем перевалки грузов в Ростовском универсальном порту (РУП) составил 1,5 млн тонн, Усть-Донецкий порт переработал 1,1 млн тонн, ООО «Универсальная стивидорная компания» (входит в АДП) за отчетный период перевалила на рейде порта Кавказ 650 тыс. тонн, еще 1,4 млн тонн грузов прошли через другие стивидорные компании АДП на терминалах в Ростовской области и в Краснодарском крае.

В номенклатуре переваливаемых грузов преобладали сера — 34%, строительные грузы — 29%, уголь — 21%, металлолом — 8%, прочие — 7%. Азово-Донское пароходство —



транспортный холдинг, созданный в 2003 году. Объединяет более 20 предприятий водного транспорта, среди которых судоходные, стивидорные, логистические и девелоперские

компании. Под управлением АДП работают 73 единицы судов река-море плавания дедвейтом до 7000 тонн, 100 единиц речных судов дедвейтом до 3000 тонн.

# УДССРЗ готовится к речной навигации

**ООО «Усть-Донецкий судоремонтно-судостроительный завод» (УДССРЗ, входит в «Азово-Донское пароходство») готовит собственный флот к перевозкам щебня в речную навигацию 2013 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор УДССРЗ Сергей Ткаченко.**

УДССРЗ производит ремонт собственного флота для предстоящих перевозок щебня с карьеров ООО «Азово-Донская нерудная компания» (АДНК, входит в «Азово-Донское пароходство»).

По словам Сергея Ткаченко, на отстой в межнавигационный период 2012–2013 гг. УДССРЗ принял 43 единицы собственного флота, 24 судна ОАО «Донречфлот» и 11 единиц флота других организаций.

«Общий объем ремонта на межнавигационный период сформирован

в объеме 23 млн рублей», — уточнил собеседник «Водного транспорта».

Завод уже накопил шебеночную продукцию в объеме 15 тыс. тонн. «Начать отгрузки планируется с мо-

мента открытия навигации на Дону и Волго-Донском судоходном канале, ориентировочно в первой декаде апреля», — добавил Сергей Ткаченко.

Напомним, преимуществом УДССРЗ является наличие на территории завода портопункта по перевалке щебня, производимого карьерами АДНК, что дает возможность обеспечить грузом шебеночной продукции суда, выходящие в первый рейс с открытием навигации.



# Новые силы дноуглубления

**Дноуглубительный флот Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» пополнился двумя судами. Об этом сообщила пресс-служба предприятия.**

Дноуглубительный флот Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» в январе 2013 года пополнился двумя судами: самоотвозным землесосом «Уренгой», который ранее находился в управлении Азово-Черноморского бассейнового филиала, и грунтоотвозной шаландой «Лигатне», приобретенной предприятием по итогам открытого запроса предложений у компании ООО «Морской Транспортный Альянс» (Санкт-Петербург).

Таким образом, сформированная группировка дноуглубительного флота Азовского бассейнового филиала, состоящая из земснаряда «Кубань-2», трех грунтоотвозных шаланд типа «Одесская», шаланды «Лигатне», завозчиков якорей «Бриз», «МЗ-303», «МЗ-315», малого гидрографического

катера «МГК-2», используемого для проведения промерных работ, и самоотвозного землесоса «Уренгой», позволит планомерно и своевременно выполнять дноуглубительные работы общим объемом до 1,5 млн куб. м в год в Азово-Донском морском канале и Азовском море, в частности, на Таганрогском подходном канале морского порта Таганрог.

Судно «Лигатне» проекта № R-1650M построено в Румынии в 1986 году. Название судно получило в честь города Лигатне на севере Латвии, расположенного вблизи реки с одноименным названием.

Основные технические характеристики грунтоотвозной шаланды «Лигатне»: наибольшая длина судна — 56,19 м, наибольшая ширина — 11,21 м, высота наибольшая — 14,4 м,

осадка — 3,7 м, водоизмещение — 1825 тонн, дедвейт — 1068 тонн, класс регистра — КМ (\*) L2 R3 horper.

Судно «Уренгой» проекта № СО-805 построено в Нидерландах в 1974 году. Название судно получило в честь поселка Уренгой, который был основан в 1966 году геологами, открывшими уникальное Уренгойское месторождение газа. До 1992 года судно эксплуатировалось ФГУ «Обь-Иртышское речное пароходство» (г. Салехард). Затем использовалось в ГУ «Кубанское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» и в 2008 году поступило в хозяйственное ведение ФГУП «Росморпорт».

Технические характеристики самоотвозного землесоса «Уренгой»: класс судна — РРР +М-ПР 2.5, наибольшая длина — 72,4 м, наибольшая ширина — 14,08 м, высота наибольшая — 15,5 м, осадка в грузу/порожнем — 2200 тонн, водоизмещение судна — 600 куб. м, дедвейт — 600 куб. м.

## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

### БЮДЖЕТ ОПРЕДЕЛЕН

Бюджет Ростовской области сформирован на трехлетний период 2013–2015 годов. Об этом сообщил официальный портал правительства региона.

Как отмечается в характеристике областного бюджета, одним из основных принципов его формирования является обеспечение сбалансированности и формирование к 2015 году бездефицитного бюджета. Достичь данной цели планируется за счет роста собственных налоговых и неналоговых доходов и снижения финансовой зависимости от федерального бюджета.

Доходы областного бюджета на 2013 год запланированы в объеме 112,3 млрд рублей, на 2014 год — 117,5 млрд рублей, на 2015 год — 131,3 млрд рублей. Доходы областного бюджета должны вырасти в 2013 году на 13,4%, а в 2015 году — на 32,6% по сравнению с аналогичным показателем 2012 года.

Расходы областного бюджета на 2013 год запланированы в сумме 116,6 млрд рублей, на 2014 год — 120,8 млрд рублей, на 2015 год — 131,3 млрд рублей.

Параметры консолидированного бюджета области на 2013 год запланированы по доходам в размере 157 млрд рублей и расходам в размере более 160 млрд рублей. К 2015 году консолидированный бюджет должен составить более 183 млрд рублей.

Дефицит бюджета на 2013 год планируется в сумме 4,2 млрд рублей, на 2014 год — 3,2 млрд рублей. Примечательно, что 2015 год должен стать бездефицитным. В целях покрытия бюджетного дефицита объем привлекаемых кредитов коммерческих банков в 2013 году составит 6,1 млрд рублей, в 2014 году до 8,1 млрд рублей.

Государственный долг Ростовской области по итогам 2013 года прогнозируется в объеме 19,4 млрд рублей и будет составлять 16,4% от максимальной величины, установленной бюджетным законодательством. Объем расходов на обслуживание государственного долга Ростовской области в 2013 году увеличен до 1,1 млрд рублей, в 2014 году до 1,6 млрд рублей, что обусловлено дополнительным привлечением заемных средств в кредитных организациях.

### ПОРТОВЫЙ ПЕРЕНОС

Мощности ОАО «Ростовский порт» в ближайшие три года будут перенесены в левобережную промзону. Об этом сообщил официальный портал Правительства Ростовской области.

Такое решение губернатора области Василия Голубева озвучил вице-губернатор Сергей Горбань при посещении объекта в рамках еженедельного объезда Ростова-на-Дону.

Вопрос переноса портовых мощностей рассматривается мэрией города не первый год. Так, в 2007 году «Генеральным планом Ростова-на-Дону на 2007–2025 гг.» был предусмотрен перенос центрального грузового района ростовского порта в портово-промышленную зону «Заречная», ниже разводного железнодорожного моста. Однако работы велись с недостаточной интенсивностью.

Перенос порта непосредственно связан с перспективами развития донской набережной. Освободившаяся территория станет местом отдыха горожан, проведения культурно-массовых мероприятий и привлечения туристов.

С переносом центрального грузового района порта все стивидорные компании будут расположены в портово-промышленной зоне «Заречная».

Согласно плану реконструкции городской набережной планируется строительство автомобильной магистрали в продолжение ул. Береговой до балки Кизитеринской, а также будут созданы пешеходная и рекреационная зоны.

### О ВОДАХ РЕГИОНА ПОЗАБОТЯТСЯ

Долгосрочная целевая программа «Развитие водохозяйственного комплекса Ростовской области в 2013–2020 гг.» утверждена в регионе. Об этом сообщил официальный портал Правительства Ростовской области.

Основными целями программы являются сохранение и восстановление водных объектов до состояния, обеспечивающего экологически благоприятные условия жизни населения, а также обеспечение защищенности населения и объектов экономики от наводнений и иного негативного воздействия вод.

В частности, планируется восстановить водные объекты, которые утратили способность к самоочищению, развить государственную систему мониторинга водных объектов, обеспечить население и объекты экономики сооружениями берегозащиты. Кроме того, планируется расчистить водотоки и привести в безопасное техническое состояние гидротехнические сооружения.

Общий объем финансирования долгосрочной программы в 2013–2020 годах составит 1 млрд 858,7 млн рублей. На ее реализацию в 2013 году предусмотрено 307,4 млн рублей.

Напомним, 2013 год объявлен Годом охраны окружающей среды в регионе. Администрация Ростовской области в 2013 году планирует направить 581,7 млн рублей на мероприятия по защите окружающей среды.

# Заслуженные премии



**За грамотные действия в сложных ледовых условиях премированы капитаны теплоходов «Волго-Дон-5011», «Коноша» и «Волго-Дон-219». Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в кадровой дирекции ОАО «Донречфлот».**

Согласно приказу «О премировании» ДРФ за выполнение особо важного задания по передаче топлива, воды, продуктов на суда компании, учитывая сложную ледовую обстановку, премированы капитаны Е. И. Липатов (т/х «Коноша») и А. В. Трофименко (т/х «Волго-Дон-219»).

Евгений Иванович Липатов окончил Мурманское мореходное училище, а затем Горьковский институт водного транспорта. Он работал капитаном на различных судах «Донречфлота»: «Волго-Дон-211», «Волго-Дон-213», «Валерий Коков», «Коноша». С 2010 по 2012 годы Липатов занимал должность капитана на вышеназванных теплоходах. С апреля 2012 года он трудится в должности капитана «Коноши». За высокие производственные показатели и отличную дисциплину Евгению Ивановичу объявлялась благодарность, он награжден медалью «300 лет Российскому флоту».

Андрей Владимирович Трофименко в 1983 году окончил СГПТУ № 11 речного флота. Затем он получил образование в Ростовском речном училище (РРУ, ныне вошло в состав Института водного транспорта им. Г. Я. Седова) по специальности: «Судовождение

на ВВП» (1991) и «Морское судовождение» (1996). С 2007 года Трофименко трудился на судах «А. Брюховецкий» и «Волго-Дон-219». Затем, в 2010 году, он вступил в должность капитана «Волго-Дон-219».

*Судоходная компания «Донречфлот» образована в 1992 году. Является одним из лидеров среди грузоперевозчиков в Азово-Донском бассейне. Основные направления деятельности — перевозка грузов, аренда и буксировка судов. Флот компании осуществляет перевозку зерна, металлов, минеральных удобрений и других грузов. Основные грузопотоки проходят через Ростов-на-Дону, Усть-Донецк, Бузан, порт Кавказ, Тольятти, Соликамск, Астрахань, Керчь, Таганрог, порты Волги и Дона. Суда заграничания осуществляют перевозки в порты Центрального бассейна, Азовского, Черного и Средиземного морей. Компания насчитывает более 70 единиц флота. ОАО «Донречфлот» входит в «Азово-Донское пароходство».*

«Е. И. Липатов и А. В. Трофименко за время работы в компании зарекомендовали себя как высококвалифицированные, грамотные, всесторонне развитые специалисты. Производственные задачи они решают на профессиональном уровне, качественно и с высокой ответственностью соблюдают меры технической безопасности», — сообщили в кадровой службе ОАО «Донречфлот».

Кроме того, за выполнение особо важного задания по букси-

ровке баржебуксирного состава теплохода «МБ-Прибой» с баржей «Д-4004м» от косы Еленина до рейда порта Кавказ премией награжден капитан теплохода «Волго-Дон-5011» Василий Васильевич Корбак.

Василий Васильевич работает в «Донречфлоте» с самого основания компании в 1992 году. В командных должностях на флоте он работает с 1993 года. Образование Корбак получил в бывшем РРУ: в 1997 году он заочно окончил

к себе и подчиненным, по характеру спокойный и выдержанный. На теплоходе царит доброжелательная, семейная атмосфера. За многолетний период работы на флоте Корбак показал себя умелым организатором коллектива. Он уделяет много сил и энергии воспитанию коллектива, передает имеющийся жизненный и профессиональный опыт молодежи», — сообщили в кадровой службе ОАО «Донречфлот».

По словам директора по персоналу ДРФ Вячеслава Широкова, судоходная компания считает премирование экипажей важным элементом мотивации плавсостава. «Если капитан демонстрирует профессионализм и оперативность в трудной ситуации, ответственно выполняет свою работу независимо от сложности ледовых и метеорологических условий, это, безусловно, достойно высокой оценки, включающей выплату денежной премии», — пояснил Вячеслав Широков.

судомеханический факультет. За годы работы в судоходной компании Василий Васильевич трудился на разных судах, в том числе на теплоходах «Бологое», «Тушино», «Абрамцево». Именно на «Абрамцево» Корбак стал старшим механиком в 2005 году. В должности капитана на теплоходе «Волго-Дон-5011» он трудится недавно — с января 2012 года.

«Василий Васильевич пользуется уважением и авторитетом в коллективе. Он требователен

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

## Чествуем лучших

Судоходная компания «Донречфлот» подвела итоги 2012 года и выбрала лучших работников плавсостава на реке. За добросовестный труд и персональный вклад в общие результаты работы ДРФ они получили денежные премии.

Звания «Лучший экипаж» удостоились экипажи теплоходов «Озерный-202», «Волго-Дон-5011», «ОТА-866». Как хорошие организаторы производства премиями персонально награждены капитаны этих судов: А. А. Замолдин, В. В. Корбак и А. А. Ерасов.

Лучшими капитанами на речных судах признаны капитан-механик «Байкальска» А. В. Новиков, капитан — 1-й помощник механика «Абрамцево» В. Н. Литовченко, капитан теплохода «Капитан Рыбалко» А. И. Голинко, капитан — сменный механик «ОТ-1504» И. А. Добросоцкий и капитан-1-й помощник механика «ОТА-907» А. П. Баранов.

Звание «Лучший старший механик» получили стармехи В. Г. Назин («Капитан Рыбалко»), В. И. Захаров («Волго-Дон-5011») и Е. В. Бойко («ОТ-1504»).

## Встреча на Крещение

В христианский праздник Крещения Господня состоялась встреча протоиерея Вадима Толмачева с курсантами Института водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиала ГМУ им. Адмирала Ф. Ф. Ушакова.

Мероприятие состоялось в часовне вуза, освященной в честь святого праведного воина, покровителя моряков Феодора Ушакова. Протоиерей Вадим Толмачев, который является выпускником «Седовки», не только рассказала курсантам об истории и значении праздника, но и совершил молебен и освящение воды для курсантов и преподавателей. Затем по просьбе сотрудников вуза были освящены помещения главного корпуса.

## Масштабные учения

В акваториях Черного и Средиземного морей под руководством Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации состоялось учение межфлотской группировки военно-морского флота (ВМФ) России.

Как указано в сообщении управления пресс-службы и информации Министерства обороны России, в крупнейшем за последние десятилетия мероприятии боевой подготовки приняли участие боевые корабли Черноморского, Балтийского и Северного флотов.

Основной задачей учения была проверка готовности органов военного управления и межфлотской группировки сил к выполнению задач по назначению в дальней морской зоне.

В ходе учения российскими моряками в Черном и Средиземном морях выполнено более 60 различных боевых упражнений, в том числе ракетные и артиллерийские стрельбы.



# РМРС становится привлекательным для судовладельцев

**Количество судов, зарегистрированных в РМРС, растет. Какие еще действия необходимо предпринять для повышения привлекательности российского флага?**

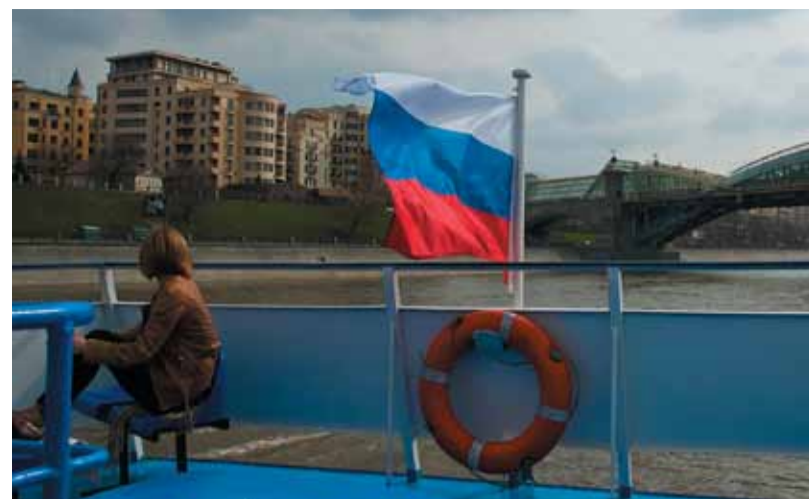
Количество судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов (РМРС), за период действия федерального закона № 305 о мерах государственной поддержки российского судостроения и судоходства возросло с 345 до 560. Об этом сообщил заместитель министра транспорта России Виктор Олерский.

«2012 год был первым годом реального применения закона», — сказал он.

Замминистра пояснил, что часть судов (около 40%) перерегистрировалась в РМРС из государственного реестра судов. Остальные суда — или новые, построенные на российских верфях, или переведенные в РМРС из иностранных реестров.

«Можно констатировать, что Российский международный реестр судов становится действительно привлекательным для судовладельцев», — сказал Олерский.

При этом некоторые законодательные и иные нормативные правовые акты содержат положения, оказывающие негативное влияние на конкурентоспособность судов под флагом России. Об этом в прошлом году на встрече Владимира Путина с транспортниками доложил президент АСК Алексей Клявин.



В частности, он отметил, что ряд требований национального законодательства не только превышают аналогичные международные требования, но и распространяются исключительно на суда под российским флагом. В результате снижается привлекательность российского флота.

По результатам встречи транспортников с президентом России были изданы соответствующие поручения, и в настоящее время Минтранс России совместно с АСК заняты подготовкой изменений в национальное за-

конодательство, направленных на установление равных конкурентных условий для судов под флагом Российской Федерации и судов под флагами иностранных государств.

Ожидается, что изменения будут внесены в закон от 23 ноября 2009 г. № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и другие нормативные правовые акты».

## Обновление флота продолжается

*Серию из семи обстановочных судов построят МССЗ*

**ОАО «Московский судостроительный завод» (МССЗ) построят для бассейновых управлений серию из 7 обстановочных судов проекта 3052.**

Завод стал победителем конкурсных торгов, проводимых Федеральным агентством морского и речного транспорта в рамках программы по обновлению обслуживаемого флота.

Для Московского судостроительного и судоремонтного завода это третий государственный контракт по строительству обслуживаемого флота. В 2012 году МССЗ точно в срок сдал 8 ед. обстановочных судов проекта 3050 для предприятий, обслуживающих внутренние водные пути.

Всего по 3 государственным контрактам в 2012–2015 годах будет построено 45 обстановочных судов.

Контракт, который был подписан в конце декабря 2012 года, предусматривает строительство

7 современных обстановочных судов для ФБУ «Байкало-Ангарское ГБУ» (Иркутск), ФБУ «Камводпуть» (Пермь), ФБУ «Волго-Балтийское ГБУВПиС» (Санкт-Петербург) и ФБУ «Волжское ГБУ» (Нижний Новгород).

Срок строительства каждого судна будет составлять около 6 месяцев.

Суда предназначены для решения следующих задач: установка, снятие, транспортировка навигационных знаков; обслуживание и ремонт средств навигационной обстановки в местах их установки; контроль состояния судового хода на внутренних водных путях; контроль состояния навигационного ограждения судового хода; буксировка несамоходных плавсредств; перевозка грузов на рабочей палубе; рейдовое снабжение судов.



## Мороз как технологический фактор

**С января у ленских речников началась самая напряженная пора — судоремонт и сдача флота заказчику. Но судоремонту предшествует очень важный этап подготовки — это выморозка подводной части судов. Для того чтобы отремонтировать, заменить винты, валы, необходимо выморозить майну. Этим занимаются специалисты караванных цехов баз технической эксплуатации флота. О том, как проводятся подобные работы, «Водному транспорту» рассказали в пресс-службе ОАО ЛОРП**



Выморозка для жатайских речников в эту зиму идет с опережением графика. На градуснике минус 48, город в пелене тумана, а в затоне ясно и даже пробивается солнце. Трудятся люди на морозе, но, как говорят сами работники караванного цеха Жатайской БТЭФ, им бывает даже жарко.

«Смысл работы по выморозке заключается в освобождении участка судна ото льда и приготовлении к частичному ремонту корпуса и движительно-рулевого комплекса», — поясняет работник караванного цеха Евгений Шутилов.

Именно в зимнее время года,

во время отстоя, можно освободить корпус теплохода ото льда и после этого на вымороженной насадке или на винтах произвести определенные работы — заварить, срезать, наварить. Выморозка заменяет подъем судна в док или на слип, делает ремонт менее дорогостоящим.

Для таких работ самое лучшее время, когда морозы ниже отметки минус 50 градусов Цельсия. Низкие температуры «держат» толщину льда на реке относительно одинаковой.

Чтобы грамотно выдолбить майну, нужно иметь недюжинный опыт, многолетний стаж, знать, сколько намерзает льда



в сутки, контролировать глубину льда, уровень воды и другие тонкости. Иначе майну затопит, и всю выполненную работу нужно будет начинать с нуля.

За короткий зимний сезон, с ноября по март, один опытный выморозчик может освободить ото льда четыре теплохода, в зависимости от типа судна и объемов. Работы производятся «вкруговую»: сначала выдалбливается одна майна, пока ведутся работы на других, лёд нарастает (около четырех сантиметров в день), к ним снова можно вернуться и так далее, до желательной глубины.

На сегодняшний день ледокольно-выморозочные работы в Жатайском затоне ведутся по графику, мороз активно помогает речникам в этом деле.

«Из запланированного общего объема в шесть тысяч кубометров вместе со сквозением (сквозная майна под днищем судна) и внутренней выморозкой выполнено 50% работ, из 3 100 кубометров по движительно-рулевному комплексу — 65%», — доложил начальник Базы технической эксплуатации флота Александр Нестеров.



# Парусник «Седов» поменял курсантский состав и маршрут

**Самое большое в мире учебное парусное судно, совершающее свое первое кругосветное плавание — четырехмачтовый барк «Седов», впервые за свою более чем 90-летнюю историю побывал в порту Владивосток.**

Владивосток стал важным пунктом в маршруте плавания, поскольку здесь произошла смена курсантского состава. Новая смена курсантов приступила к работам на судне сразу после экипировки и рас-

селения. Дело в том, что во Владивостоке на судне были пополнены запасы для продолжения кругосветного плавания — 40 тонн продовольствия и 400 тонн топлива. Именно в погрузке и участвовали будущие моряки.

Мелкие грузы, до 10 кг, курсанты переносили на руках, а громоздкие — 50-килограммовые мешки с крупой и мукой поднимались на борт краном.

В российский порт парусник вошел, преодолев 27 тысяч 600 морских миль, побывав в 19 иностранных портах.

Во время пребывания во Владивостоке капитану судна Николаю Зорченко мэром города Игорем Пушкаревым был вручен Памятный знак «Владивосток — город воинской славы».

Напомним, парусник Росрыболовства «Седов» за 14 месяцев преодолеет 44 тысячи морских миль, посетит более 30 портов Европы, Азии, Африки и Америки. Плавание посвящено 1150-летию зарождения российской государственности и памятным датам в истории русских географических открытий.

Кстати, маршрут кругосветки парусника «Седов» на 2013 год изменен. Изменения сокращают путь на 1195 морских миль. Парусник отказался от захода в порт



Ченнай (Индия) в связи с информацией о периодически происходящих в данном регионе осложнениях эпидемиологической обстановки.

Вместо Шанхая в Китае «Седов» зайдет в порт Гонконг с 21 по 25 февраля. Новым портом станет Уолфиш-Бей — стоянка парусника «Седов» в Намибии запланирована с 30 апреля по 2 мая. С учетом

захода в Уолфиш-Бей сдвигаются даты прибытия судна в два последующих порта: в Дакар — 20 мая, в Санта-Крус-де-Тенерифе — 29 мая. За счет сокращения на одни сутки продолжительности стоянки в портах Сенегала и Испании ранее утвержденный план-график кругосветки остается прежним.

Завершится кругосветка «Седова» в июле 2013 года в Санкт-Петербурге.



## НАЦИОНАЛЬНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

## «Экология и экономика судоходства на Балтике: в поисках разумного компромисса»

Организаторы:

При содействии:

При поддержке:



**20**  
февраля  
2013 года

Россия,  
Санкт-Петербург  
Дворцовая  
наб., д. 8

**Организаторы:** Медиа-группа «ПортНьюс» в рамках проекта «Российское судоходство» и Российский морской регистр судоходства.

**По инициативе** Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России.

**При содействии** Министерства транспорта России и Министерства природных ресурсов и экологии России.

**При поддержке** Ассоциации судоходных компаний, Союза морских страховщиков, СРО Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков.

Конференция организована в рамках Года охраны окружающей среды, объявленного в соответствии с Указом Президента Российской Федерации (от 10 августа 2012 г. №1157) в преддверии ежегодной 34-й Сессии ХЕЛКОМ (5–6 марта, г. Хельсинки, Финляндия).

Участие для судоходных компаний бесплатно через регистрацию в оргкомитете.

Количество участников ограничено.

Национальная конференция: «Экология и экономика судоходства на Балтике: в поисках разумного компромисса»  
Оргкомитет (812) 712-45-16, (812) 712-45-01. E-mail: mn@portnews.ru, av@portnews.ru