

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 (12913)

Выходит один раз в месяц  
15 апреля 2012 года

«Обское ГБУ»  
готово к работе



Обеспечить безопасность судоходства и поддержание глубин специалисты ГБУ намерены за счет оперативного переноса судовых ходов, качественного траления и своевременного дно- и берегоочистения.

Стр. 2

Новости ЕРП



Половина флота парохозяйства сдано в техническую готовность.

Стр. 7

«Чароит»  
для холдинга ВВТН



Построено девятое судно инновационного проекта.

Стр. 8

## В новую навигацию — с портконтролем



**Новую навигацию внутренний водный транспорт (ВВТ) встречает в ожидании серьезной реформы, направленной на обеспечение безопасности судоходства. Этим летом в системе внутренних водных путей (ВВП) России появится институт капитанов речных бассейнов и портконтроль. Соответствующий законопроект, который вносит революционные поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ), уже готов к выходу из Госдумы.**

Законопроектом предусмотрено преобразование существующих государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства в Администрации речных бассейнов (АРБ). Администрациям речных бассейнов будет передан ряд функций, осуществляемых сегодня Ространснадзором (например, государственная регистрация судов в судовых реестрах Российской Федерации и реестре арендованных судов). Предусмотрено, что АРБ будут наделены функцией государственного портового контроля на внутренних водных путях Российской Федерации. Инспекции государственного портконтроля будут созданы на базе АРБ. Их возглавят капитаны речных бассейнов — заместители руководителей АРБ.

В настоящее время в Федеральном агентстве морского и речного транспорта уже разработан ряд документов, регламентирующих деятельность новых структур. В частности, разработаны предложения в проекты следующих нормативно-правовых актов:

«Положение о государственном портовом контроле судов на внутренних водных путях Российской Федерации» (основное руководство при выполнении осмотров судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания в речных бассейнах), «Положение об Администрациях речных бассейнов», «Положение о капитане речного бассейна», «Об установлении перечня речных бассейнов и зон ответственности, в которых осуществляют свою деятельность администрации речных бассейнов». Эти документы вступят в силу сразу после принятия закона. Таким образом, разрыва между вступлением в силу основного закона и выходом подзаконных актов не будет, считают в Минтрансе России.

Тем временем в Санкт-Петербургском университете водных коммуникаций подготовлена «Программа курса дополнительной профессиональной подготовки инспекторов государственного портового контроля судов на ВВП РФ». Активно идет работа по подбору кадров на должности капитанов речных

бассейнов. Силами ФГУП «Морсвязьспутник» разработана и готова к запуску в режиме тестовой эксплуатации информационная система централизованного учета результатов государственного портового контроля на внутренних водных путях.

Портконтроль будет выбирать суда для инспектирования в зависимости от профиля риска судна, ежедневно рассчитываемого в форме вероятностной оценки возможности нарушения судном установленных требований в области безопасности судоходства и защиты окружающей среды. Осмотры судов будут производиться на основании планового задания капитана речного бассейна. Такие задания капитан речного бассейна сформирует исходя из того же профиля риска судна, определяемого информационной системой, с учетом результатов государственного портового контроля.

Каждое судно получит свою категорию риска: высокий, стандартный или малый риск. Категория риска будет влиять на периодичность осмотров судов.

Так, для судов высокой степени риска осмотры будут производиться по истечении двух месяцев со дня предыдущего осмотра, для судов стандартного риска — по истечении четырех месяцев со дня предыдущего осмотра, для судов малого риска — через 12 месяцев.

Осмотры речных судов будут производиться планомерно и внепланомерно, то есть вследствие исключительного или неожиданного фактора.

В случае выявления несоответствий, представляющих явную угрозу безопасности плавания, здоровью людей или окружающей среде, должностное лицо инспекции государственного портового контроля извещает о результатах осмотра капитана речного бассейна, который принимает решение о задержании судна или приостановлении операций.

«Главная цель проводимых реорганизаций — это обеспечение безопасности мореплавания и судоходства, создание условий для стабильной и качественной работы организаций морского и речного транспорта, являющихся неотделимым звеном транспортной системы нашей страны», — сообщил газете «Водный транспорт» заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Костин.

## Общее море

**Россия и Украина заключили соглашение об обеспечении безопасности мореплавания в Азовском море.**

Министр транспорта РФ Игорь Левитин и министр инфраструктуры Украины Борис Колесников подписали межправительственное соглашение о мерах по обеспечению безопасности мореплавания в Азовском море и Керченском проливе.

Компетентными органами сторон, ответственными за ре-

ализацию Соглашения, являются: с российской стороны — Министерство транспорта Российской Федерации; с украинской стороны — Министерство инфраструктуры Украины.

В документе отмечено важное значение Азовского моря и Керченского пролива для экономического развития Российской Федерации и Украины, а также

необходимость согласования действий и принятия мер, способствующих повышению безопасности мореплавания в районах интенсивного судоходства в Азовском море и Керченском проливе.

Стороны договорились о взаимном признании национальных документов (свидетельств), подтверждающих соответствие судов и экипажей национальным требованиям в области безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов применительно к районам плавания в регионе.

Соглашением предусмотрен обмен информацией между Компетентными органами Сторон в отношении соответствующих национальных правил, а также об их изменении.

В целях мониторинга судоходства в регионе Стороны договорились организовать обмен данными автоматических идентификационных систем (АИС), определенных правилами 19 главы V Приложения к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененной Протоколом 1978 года и Прото-

колом 1988 года с поправками.

Для организации обмена данными АИС компетентные органы Сторон создадут совместную рабочую группу экспертов, основной задачей которой станет подготовка организационно-технических предложений, связанных с обменом данными АИС и передачей их компетентным органам Сторон.

Соглашение не затрагивает вопросов, касающихся разграничения морских пространств между Российской Федерацией и Украиной.

# В Сибири реки всегда компенсировали отсутствие дорог

О работе Федерального бюджетного учреждения «Обское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» порталу «Российское судоходство» рассказывает руководитель ФБУ Сергей Павлушкин.

– Сергей Валентинович, представьте, пожалуйста, свой регион читателю.

– Зона ответственности ФБУ «Обское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» находится в бассейне крупнейшей реки Западной Сибири Оби. Мы работаем на территории Алтайского края, Новосибирской, Томской и Кемеровской областей. На участке от слияния Бии и Катунь до с. Соснино, протяженностью 1936 км, Обь принимает значительное количество притоков, многие из которых являются судоходными. Всего в соответствии с Перечнем внутренних водных путей РФ в ведении ФБУ «Обское ГБУ» находится 7245 км водных путей, из них 4789 км — малые реки. Гарантированные габариты установлены для 3206 км путей, из них на магистральные приходится 1507 км, малые реки — 1214 км, остальные 485 км — водные пути, относящиеся к III группе. Круглосуточное движение судов осуществляется на водных путях протяженностью 2036 км.

Период навигации составляет около шести месяцев: с мая по октябрь. На Оби расположен Новосибирский гидроузел с водохранилищем. В состав сооружений гидроузла входит единственный на Урале судоходный шлюз с подходными каналами.

Основными водотранспортными узлами, организующими перевозки грузов и пассажиров по реке Обь и ее притокам, являются Бийск, Барнаул, Новосибирск, Томск. На территории Новосибирской, Томской областей формируются потоки грузов для населенных пунктов в низовьях Оби. В адрес грузополучателей перевозятся в основном минерально-строительные грузы (щебень, гравий, ПГС), ЖБИ, нефтепродукты.

– Навигация 2011 года — насколько успешной она была по сравнению с предыдущими годами?

– В навигацию 2011 года при запланированном объеме грузоперевозок в восемь миллионов тонн, судовладельцы перевезли 8212 тыс. тонн. Рост по отношению к предыдущему году составил 8,7 процента.

Особенности Сибири таковы, что недостаточно разветвленную сеть автомобильных и железных дорог здесь всегда компенсировали пути водные, и им в ряде районов альтернативы нет. Развитие судоходства и возрастающая транспортная роль рек в Западной Сибири были во многом обусловлены началом разработки

месторождений нефти и газа в 60-х годах прошлого столетия, и именно по рекам был доставлен тот гигантский объем материалов, который лег в основу формирования современного нефтегазового комплекса России. Развитие строительной индустрии обусловило массовую разработку месторождений ПГС на реках бассейна. Наиболее крупные карьеры находятся на Оби, Томи, Катунь, Бии.

В условиях Сибири, с ее громадной территорией, особенно ценны преимущества речного транспорта: естественность водных путей и более дешевая цена обустройства 1 км пути, способность одновременно перемещать большой объем грузов на значительные расстояния, возможность доставки грузов и пассажиров в самые отдаленные пункты, в том числе и в недоступные для других видов транспорта.

В 80-е годы и до начала 90-х годов в бассейне ежегодно перевозилось не менее 30–32 млн т народнохозяйственных грузов. Общий спад экономики затронул всех: и судовладельцев, и путейцев. Резко упали объемы грузо- и пассажироперевозок, снижение объемов путевых работ привело к заметной деградации водных путей. Но, несмотря на общие трудности, в последние годы ситуацию в бассейне удалось стабилизировать. Тех объемов, которые были в советское время, уже не будет, потому что основные нефте- и газоместорождения Западно-Сибирской низменности уже разведаны и освоены, крупные стройки на Севере завершены. Тем не менее наметился рост хозяйственной активности судоходных компаний и, как следствие, увеличение грузооборота.

– Чем отличалась навигация 2011 года от предыдущих?

– Навигация прошлого года характеризовалась ранним вскрытием рек. Поэтому, чтобы судовладельцы могли успеть использовать полноводный период, навигационная обстановка на магистральных участках была выставлена на 5–13 дней раньше установленных сроков. И вот, казалось, только началась настоящая работа, природа преподносит нам очередной сюрприз. С середины августа приточность настолько упала, что сентябрь-октябрь 2011-го были признаны самыми маловодными за весь период наблюдения реки Обь, начиная с 1893 года! Такие экстремальные гидрологические условия навигации потребовали



от путейцев повышенной ответственности в части обеспечения безопасных условий судоходства, мобилизации всех сил и средств и корректировки намеченных планов путевых работ. ФБУ «Обское ГБУ» направило в Федеральное агентство морского и речного транспорта обоснование о необходимости восстановления первоначальных лимитов бюджетных ассигнований. Зарезервированные средства в размере 10 млн руб. были направлены на приобретение дизельного топлива для дноуглубительных работ, что позволило извлечь на 1 102,7 тыс. куб. м грунта больше в сравнении с плановыми показателями.

Подводя итог навигации 2011 года, можно сказать, что, несмотря на все природные факторы, проблемы и трудности, главная задача, поставленная Обскому государственному бассейновому управлению водных путей и судоходства, — в условиях малой водности выдержать на перекатах максимальные глубины, свести к минимуму срывы гарантированных габаритов пути и обеспечить перевозку запланированного объема грузов — была выполнена.

– Что еще осложняет работу речников? Какие меры будут приниматься в навигацию 2012 года для того, чтобы решить эти проблемы?

– Проблемы навигации 2011 года, о которых я уже сказал, для речников бассейна не новы. Ведь наряду с естественными (природными) особенностями руслового и гидрологического режима рек необходимо учитывать воздействие техногенных факторов. К ним относятся: зарегулированность стока Новосибирской ГЭС, строительство которой положило начало интенсивному размыву русла в нижнем бьефе в начале 60-х годов, русловые карьерные разработки строительного-минерального сырья на плесе р.Обь: ГЭС — устье р.Томь в конце 70-х — начале 80-х годов, усугубившие ситуацию (продолжающая свое развитие просадка уровней на этом участке составляет на сегодняшний момент более 1,5 м сохранится неопределенно долго, поскольку область размыва будет постепенно распространяться вниз по течению), строительство и эксплуатация многочисленных коммуникаций, прокладываемых через реки и т.д.

Кроме того, существуют проблемы, с которыми приходится сталкиваться в своей деятельности и другим ГБУ, это небольшие объемы путевых работ, связанные с недостаточным бюджетным финансированием, стареющий

флот, кадровые проблемы и многое другое. По прогнозам ЦГМС, максимальные уровни весеннего половодья на реках бассейна Оби ожидаются ниже нормы на 0,3–1,2 м, так что по водности навигация 2012 года будет еще сложнее предыдущей. Все это создает дополнительные сложности в части обеспечения нормальных условий судоходства.

2 декабря 2011 года Росморречфлотом утверждено Государственное задание ФБУ Обское ГБУ на 2012 год и плановый период 2013 и 2014 годов. Одним из разделов государственного задания является проведение работ по содержанию внутренних водных путей и обеспечению безопасности судоходства. Уровень ответственности в части выполнения поставленных задач несоизмеримо выше. Как при сложившихся обстоятельствах выполнить госзадание?

На самом деле существует несколько путей решения проблем. Прежде всего, требуется новый подход к эксплуатации водных путей. Необходима разработка генеральных схем развития водных путей бассейна, на основании которых должны быть определены оптимальные габариты пути, исходя из объемов перевозок грузов и используемых типов судов.



Ну а пока подобных проектов нет, будем решать вопросы навигации 2012 года исходя из наших возможностей. Если раньше создание благоприятных условий судоходства происходило главным образом за счет использования дноуглубительного флота, то в нынешних условиях обеспечить безопасность судоходства и поддержание глубин возможно за счет оперативного переноса судовых ходов, качественного траления и своевременного дно- и берегоочищения.

Важную роль в решении проблем Обского бассейна играет Общественный совет, созданный в 2003 году. В состав совета входят руководители крупных (основных) судоходных компаний, руководители Западно-Сибирского филиала Российского Речного Регистра и Обского государственного речного надзора ФС по надзору в сфере транспорта, председатель Обского баскомфлота, специалисты Обского ГБУ.

– Каковы перспективы ГБУ в связи с преобразованием в администрации речных бассейнов, каких улучшений в связи с этим стоит ждать речникам?

– Вопрос о преобразовании Государственных бассейновых

управлений водных путей и судоходства в Администрации речных бассейнов обсуждался в Росморречфлоте на заседании Совета руководителей речных бассейнов 15 декабря 2011 года.

Предлагаемые изменения направлены на создание отвечающей современным требованиям нормативной правовой базы для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации, совершенствование системы государственного управления внутренним водным транспортом, а также на повышение эффективности контрольно-надзорных мероприятий.

– Насколько остро стоит кадровая проблема перед Обским ГБУ?

– Среднесписочная численность работников по состоянию на начало 2012 года составляет 995 человек, при штатно-плановой потребности 1952 единиц. Общая численность работников плавсостава — 473 человека, из них командный состав — 224 человека, рядовой состав — 249 человек. Если говорить о возрасте работающих в ФБУ Обское ГБУ, то доля молодых сотрудников до 30 лет составляет всего 15%, специалисты в возрасте от 30 до 50 лет составляют 40%, от 50 лет и старше — 45%.

Каждый год сотрудники управления и филиалов встречаются с курсантами командного речного училища — филиала ФБОУ ВПО «НГАВТ», а также студентами и выпускниками ФБОУ ВПО «НГАВТ» и приглашают их для прохождения производственной практики на штатных должностях, а также для дальнейшей работы в нашем учреждении. В навигацию 2011 года в филиалах управления прошли производственную практику 35 человек (студенты НГАВТа — 12 человек, МГУ — 1 человек, НКРУ — 11 человек, технический лицей №3 — 9 человек, другие учебные заведения — 2 человека). Также продолжают обучение в образовательных учреждениях высшего и среднего профессионального образования по заочной форме обучения 20 человек. Окончили школу командного состава — 18 человек, продолжают обучение 13 человек.

Средняя заработная плата за 2011 год составила 20815,00 рублей. Оплата труда сотрудников зависит от объема выполняемой работы и ее качества, квалификации и профессиональных обязанностей работника. Введена балльная система премирования работников, установлены персональные повышающие коэффициенты к должностным окладам за выслугу лет.





## Интеграция отраслевого образования, науки и производства: опыт вузов

Об этом на SITL-2012 рассказала проректор по научной работе СПбГУВК Татьяна Пантина

**В Париже на международной транспортно-логистической выставке SITL-2012 в рамках работы интервью-студии ИАА «ПортНьюс» на стенде Росморречфлота 29 марта состоялась дискуссия о развитии системы высшего образования в транспортной отрасли. В дискуссии приняла участие проректор по научной работе Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций Татьяна Пантина.**

– Одним из стратегических факторов инновационного развития транспортного комплекса России является формирование эффективного механизма интеграции отраслевого образования, науки и производства и создания инновационной инфраструктуры вузов.

В СПбГУВК создана инновационная инфраструктура, включающая научно-образовательные центры, направленные на развитие системы научных школ. Ведущими научно-образовательными центрами (НОЦ) являются: НОЦ безопасности судоходных гидротехнических сооружений (на базе кафедр гидротехнических сооружений, конструкций и гидравлики; водных путей и водных изысканий; портов, строительного производства, оснований и фундаментов); мореходных качеств судов (на базе кафедр судостроения; теоретической механики и основ инженерного проектирования и лаборатории мореходных качеств судов); информационной безопасности, навигации и связи на речном транспорте (на базе кафедр комплексного обеспечения информационной безопасности и технических средств судовождения и связи) — НОЦ ИБНСРТ.

Основными задачами НОЦ ИБНСРТ являются: обеспечение организационной, информаци-

онной и финансовой поддержки научно-проектных разработок и их коммерческой реализации в области информационной безопасности, навигации и связи, в том числе по ФЦП ГЛОНАСС; совершенствование системы дополнительного профессионального образования на основе расширения спектра программ и обновления их содержания с целью подготовки, профессиональной переподготовки и повышения квалификации работников и специалистов отраслевых организаций для реализации положений ФЦП ГЛОНАСС и обеспечения информационной безопасности инфокоммуникационных систем речного транспорта; развитие и проведение фундаментальных и прикладных НИР и НИОКР в области информационной безопасности, навигации и связи с использованием инфокоммуникационных технологий на базе ГЛОНАСС/GPS.

Специалисты университета принимают активное участие в реализации концепции РИС для единой глубоководной системы Европейской части России. Представленная на выставке презентация отражает зоны, структурные элементы и иерархию административных функций РИС, иллюстрирует в динамике технологию передачи информации и определения

местоположения судна с использованием АИС, а также результаты научных разработок центра по оптимизации сети контрольно-корректирующих станций (ККС) для обеспечения высокоточного местоопределения речных судов по дифференциальным сигналам ГЛОНАСС.

Полученные результаты интеллектуальной деятельности (РИД) используются в работе хозяйственного общества ООО «Инфоком», соучредителем которого выступает университет. В работе общества, являющегося малым инновационным предприятием, активное участие принимают студенты и аспиранты университета. В 2011 году на базе ООО «Инфоком» было реализовано 6 проектов на сумму 5,8 млн руб. В конкурсе научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ «Молодые ученые транспортной отрасли — 2011» работа Солякова О. В. «Математическое и информационное обеспечение внедрения спутниковой технологии в автоматизированных системах управления движением судов на внутренних водных путях» заняла I место в номинации «Морской и внутренний водный транспорт». Инновационные разработки НОЦ ИБНСРТ используются также в системе дополнительного профессионального образования.

Начало, окончание на стр. 5

## Руководитель Волжского ГБУ Дмитрий Бессмертный: «Создание АРБ должно повлечь за собой укрепление порядка в речных бассейнах»

О работе ФБУ «Волжское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» порталу «Российское судоходство» рассказывает руководитель ГБУ Дмитрий Бессмертный.



– **Дмитрий Эдуардович, «Волжское ГБУ» является одним из ведущих предприятий отрасли. Не могли бы вы представ**

**ить его нашим читателям поподробнее?**

– «Волжское ГБУ» было организовано в начале 20-х г. XX века. В апреле 1923 г. постановлением НКПС было учреждено Управление внутренних водных путей Волжского бассейна, в ведение которого были переданы Кама и Ока. Управление имело в своем составе технические участки, производившие путевые работы, а также судоремонтные заводы, расположенные в затомах, где зимовал путевой флот. В Волжском бассейне проходили опытные проверки и внедрялись передовые методы землечерпательных работ, схемы расстановки навигационных знаков новой конструкции.

В настоящее время в границах предприятия находятся около 10 тыс. км. водных путей: от пос. Хопылево (Ярославская обл.) до пос. Стрелецкое (Астраханская обл.). В прошлую навигацию на 14 км. увеличилась протяженность водных путей с гарантированными габаритами за счет эксплуатации участка водного пути дельты Волги — р. Бузан.

Управление осуществляет свою деятельность на территории 11 областей Поволжья, 6 республик.

В состав Волжского ГБУ входят 13 филиалов (Ветлужский, Вятский, Нижегородский, Казанский, Самарский, Саратовский, Волгоградский районы водных путей и судоходства, Городецкий, Чебоксарский, Самарский, Балаковский Астраханский районы гидросооружений, информационно-технический центр).

– **Что входит в сферу деятельности ГБУ?**

– Волжское ГБУ проводит дноуглубительные, тральные, водолазные, инженерно-гидрографические и другие работы в руслах рек. Для этого предприятие располагает необходимыми флотом и оборудованием: на балансе Волжского ГБУ находится 269 единиц флота, в т. ч. 14 земснарядов суммарной производительностью 12500 тыс. куб. м в час, 245 единиц самоходного флота.

ГБУ оказывает услуги по диспетчерскому регулированию, лоцманской проводке судов, ор-

ганизует технологическую связь в Волжском бассейне, оказывает услуги по дипломированию лиц состава судов и др.

Кроме того, именно наше предприятие, в случае если какое-то судно затонуло, устанавливает собственнику имущества порядок и сроки его подъема, в соответствии с законодательством РФ, ГБУ имеет право поднять, удалить или уничтожить затонувшее имущество.

– **Какие перевозчики сегодня работают в зоне ответственности Волжского ГБУ, какие грузы перевозятся по водным путям бассейна?**

– Среди крупнейших по объемам перевозчиков — ОАО Волжское пароходство (Нижний Новгород), ОАО «Азимут» (Казань), ООО Татфлот, Промышленный порт Ярославль, Астраханская судоходная компания, Гама, Моствурфлот, Стрелец BV, Цезарь-3, Арктикшипинг, Ока, Ульяновский порт, Бриз, Волгатрансфлот, Рекаморе, Камская речная компания, Новая волна, Партнер-Инвест, САНКО и др.

В навигацию 2011 года в Волжском бассейне было перевезено 46,17 млн т. грузов, что на 37,2% больше к уровню 2010 г. Основу грузовых перевозок составляют наливные грузы: мазут, судовое топливо, газойль, дизельное топливо. Кроме того, большую часть перевозок составляют лесные грузы и строительные: ОПГС, щебень, доломитовая мука, речной песок. Речную доставку используют производители и зерна. Кроме того, в списке грузов представлены традиционные — уголь, руда, металлы, сера, соль, химические минеральные удобрения.

Основной объем перевалки грузов приходится на речные порты Волжского бассейна — 34,6%. В навигацию-2011 в 2,5 раза увеличились объемы переработки грузов в ОАО «СК Татфлот», на 32,8% — в ОАО «Самарский речной порт», в 1,7 раза — в ОАО «Порт Тольятти», за счет увеличения объемов строительных грузов — в 1,7 раза — в Нижегородском порту, в 3,3 раза — в ООО «Волжская судоходная компания» (Волжск).

Волга и ее притоки — это традиционные пассажирские перевозки. В прошлую навигацию в Волжском бассейне было перевезено 4724, 6 тыс. пассажиров. Несмотря на общее снижение, доля перевозок пассажиров предприятиями Волжского бассейна остается самой высокой — 33,5% от общего количества.

Начало, окончание на стр. 5



# Рукотворная волна

*В НИК лаборатории мореходных качеств судов проводятся современные испытания судов*

Научно-исследовательский комплекс лаборатории мореходных качеств судов был построен в 60-е годы прошлого века по инициативе выдающегося ученого-кораблестроителя, профессора ЦНИИ им.акад. А. Н. Крылова, ЛИВТа и ЦНИИ морского и речного флота А. М. Басина. Руководство проектированием и строительством комплекса осуществлял профессор СПГУВК А. Д. Гофман.



Научно-исследовательский комплекс задумывался как основная экспериментальная база для проведения проектных проработок форм обводов и движительно-рулевых систем, обеспечивающих мореходные качества и безопасность плавания судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания, с одной стороны, и как средство углубленного практического изучения теоретических дисциплин в процессе подготовки будущих инженеров — судостроителей.

Практика эксплуатации лаборатории доказала правильность

принятых решений. За годы существования лаборатории при непосредственном участии ее сотрудников была начата работа по обоснованию необходимости создания флота смешанного «река — море» плавания, а затем проектные организации отрасли обеспечивались данными о ходовых и мореходных характеристиках судов этого типа.

Сотрудниками лаборатории было спроектировано и построено первое в СССР судно на воздушной подушке «Нева». В начале 70-х годов лаборатория принимала участие в разработке, а затем в проведении испытаний

головного быстроходного судна типа «Заря».

В 80-е годы перечень работ, выполняемых лабораторией, пополнился работами в обеспечение проектирования морских судов ЦКБ «Шельф», ЦКБ «Вымпел», ЦКБ «Балтсудопроект», ЦКБ «Восток» и др.

В настоящий момент научно-исследовательский комплекс включает две действующие установки: опытный бассейн и аэродинамическую трубу.

Опытный бассейн имеет длину 120 м, ширину 6 м и глубину 3 м и позволяет испытывать модели длиной до 6–8 метров.



Буксировка моделей осуществляется с помощью буксировочной тележки. Электродвигатель, обеспечивающий движение, установлен на ее борту. Для измерения сопротивления воды движению модели используется динамометр индуктивного типа, пружины которого обеспечивают измерение сил в 3 различных диапазонах нагрузок от 5 н до 500 н.

В 2011 году были проведены работы по модернизации ходовой части буксировочной тележки, что позволило увеличить максимальную скорость до 6 м/с. Теперь возможно проведение

кий круг задач по исследованию структуры потока вблизи подводной и надводной частей корпуса в различных режимах движения.

Кроме того, оборудование аэродинамической трубы позволяет выполнять работы по измерению сил и моментов на баллере изолированных рулей и крыльевых систем вблизи твердой поверхности. Сигнал с тензометрического динамометра одновременно с параметрами набегающего потока подается на тензометрическую станцию, преобразующую этот сигнал в числовой вид с выводом результата на монитор компьютера.

Уникальная винтовая колонка, специально изготовленная для аэродинамической трубы, позволяет проводить исследования движительно-рулевых комплексов в условиях, приближенных к реальным.

Лаборатория имеет комплект оборудования для проведения натурных испытаний судов любого типа с целью оценки параметров



исследований ходовых качеств судов всех типов, включая и суда с динамическими принципами поддержания.

На буксировочной тележке установлен влагозащищенный компьютер, что позволяет вести одновременно регистрацию параметров движения и измеряемых сил. Специальное устройство для подводной съемки дает возможность выполнять видеозапись течения в подводной части корпуса модели.

Бассейн оборудован волнопродуктором пневматического типа, генерирующим регулярное волнение с длиной волны от 1 до 5 метров и высотой до 0.15 м. Это позволяет выполнять исследования поведения судов на волнении.

Аэродинамическая труба замкнутого типа с открытой рабочей частью имеет диаметр рабочей части равный 1 м и длину 3 м. Скорость воздушного потока в трубе достигает 40 м/с.

Несмотря на небольшие размеры в аэродинамической трубе может решаться и решается широ-

их движения, в том числе и параметров, регламентируемых нормами Российского Речного Регистра.

Оборудование лаборатории позволяет ставить и решать задачи прямо не связанные с проектированием судна. К числу таких задач относятся работы по регистрации параметров движения судов при спуске с продольного стапеля, выполненные для ФГОУ «Адмиралтейские верфи» в 2007 и 2008 году, оценка параметров течения при продувке оголовков водозаборника и т. п.

В лаборатории разработана и успешно используется новая методика оценки динамики движения судов. Методика сочетает расчетный метод динамики движения судна с использованием экспериментальных данных.

К участию в работах лаборатории приглашаются студенты третьего — четвертого курса, проявляющие интерес к научно-исследовательской работе. Большинство из них остается в лаборатории вплоть до защиты дипломных работ.

## Руководитель Волжского ГБУ Дмитрий Бессмертный: «Создание АРБ должно повлечь за собой укрепление порядка в речных бассейнах»



Окончание, начало на стр. 3

— Для многих вопрос, существуют ли на Волге узкие места, звучит странно, поскольку великая река всегда была символом широты и безграничных возможностей...

— На Волге есть два проблемных участка. Первый — Саралевский водный узел протяженностью 370 км на участке Волгоград-Астрахань. Ежегодно здесь для поддержания гарантированных глубин объема дноуглубления составляют более 2 млн куб. м. грунта.

Второй участок — Городец — Нижний Новгород имеет протяженность 54 километра, здесь большегрузный флот в ожидании большой воды вынужден

простаивать. Чтобы снизить потери судовладельцев, диспетчеры движения флота так составляют графики пропуска теплоходов, что шлюзование происходит буквально на волне пуска ГЭС.

Специалисты Волжского ГБУ рассматривают случаи прохождения по водным путям Волжского бассейна судов и составов, которые по своим размерам не отвечают габаритам пути, дают оценку соответствия схем формирования составов, подготовленных судовладельцами и, требованиям нормативных документов по безопасности судоходства. Ведется работа по осуществлению контроля за выполнением судовладельцами схем формирования составов буксирных и толкаемых соста-

вов, а также за пропуском судов и составов по затруднительным участкам Городец-Нижний Новгород, Волгоград-Астрахань.

**— Чего вы ожидаете от создания администрации речных бассейнов?**

— Создание АРБ должно повлечь за собой укрепление порядка в речных бассейнах, т. к. надзор за состоянием флота с введением портнадзора приобретет системный характер в течение всей навигации.

**— Дмитрий Эдуардович, как строится кадровая работа на предприятии?**

— Треть работающих в «Волжском ГБУ» — люди до 40 лет. Более 30% кадрового состава приходится на тех, кому от 40 до 55 лет. Значительную группу составляют специалисты, приблизившиеся к пенсионному возрасту и те, кто продолжает трудиться, выйдя на заслуженный отдых. Более 20% работающих имеют высшее образование, более 27% — средне-техническое.

Каждый десятый работник Волжского ГБУ прошел обучение в прошлом году за счет бюджета. За счет внебюджетных средств было обучено 6,7% сотрудников.

Средняя заработная плата за 2011 год составила 16 319 руб., что больше по сравнению с 2010 г. на 14%. Для учета профессиональной подготовки, сложности, степени самостоятельности и ответственности работников учреждения устанавливается персональный коэффициент к окладу. В зависимости от количества лет, проработанных в отрасли, работникам устанавливается повышающий коэффициент к окладу за выслугу лет. В целях поощрения работников за выполненную работу выплачиваются премии в пределах бюджетных средств и средств от приносящей доход деятельности. Из фонда оплаты труда работникам оказывается материальная помощь к отпуску на лечение.



## Интеграция отраслевого образования, науки и производства: опыт вузов

Окончание, начало на стр. 3

Реализация программ повышения квалификации и профессиональной переподготовки руководителей и специалистов осуществляется в структурном подразделении университета «Факультет дополнительного профессионального образования» по 82 программам. За 2011 год прошли обучение на коммерческой основе более 2100 слушателей.

В 2011 году дополнительно к уже существующим 19 учебно-тренажерным центрам организован УТЦ по маломерным и спортивным парусным судам, в котором реализуется 8 программ

подготовки судоводителей, в том числе рулевых спортивных яхт и яхтенных капитанов.

Дальнейшее развитие получили программы повышения квалификации специалистов по подводно-техническим и гидротехническим работам. С марта 2011 года университет внесен Национальным объединением строителей России (НОСТРОЙ) в реестр образовательных учреждений, реализующих 16 программ ДПО в этой сфере.

В ноябре 2011 года разработаны и согласованы с Росморречфлотом 4 программы повышения квалификации специалистов — ответственных лиц за обеспечение транспортной

безопасности на объектах водного транспорта.

К реализации в 2012 году намечены новые направления повышения квалификации профессиональной подготовки и переподготовки: «Использование системы отображения электронных карт на внутренних водных путях (СОЭНКИ)»; «Подготовка специалистов-гидротехников со знанием технологии подводно-технических работ»; «Логистика транспортных систем» (500 часов); «Обеспечение транспортной безопасности на объектах и субъектах инфраструктуры водного транспорта (500 часов)»; «Дополнительная подготовка судоводителей мало-

## «ВФ Танкер-3» спущен на воду на «Красном Сормово»

На заводе «Красное Сормово» спущен на воду танкер «ВФ Танкер-3» проекта RST27 для судоходной компании ООО «В.Ф. Танкер». Танкер спущен с опережением графика (спуск по плану должен был состояться 23 марта), сейчас на судне завершаются работы по электромонтажу.

Всего на заводе «Красное Сормово» должно быть построено 10 танкеров проекта. 15 аналогичных судов строит «Окская судостроительная компания» в Навашино и 3 судна — «Херсонский судостроительный завод». Спуск головного танкера состоялся 17 февраля текущего года.

На сегодняшний день заложено уже шесть танкеров.

Суда проекта RST27 предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов без ограничения по температуре вспышки. Танкеры удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина судна составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 6 м. Относятся к танкерам «Волго-Дон макс» класса.

Вместимость 6 грузовых танков и 2 отстойных танков судна составляет 8100 куб. м, дедвейт в море — 6980 тонны при осадке 4,2 м, в реке при осадке 3,6 м — 5378 тонн, скорость в эксплуатации — 10 узлов. Грузовая система выполнена под одновременную перевозку 2 сортов груза, производительность грузовых насосов — 6 х 200 куб. м/час. Установлено 2 вспомогательных паровых котла производительностью по 2,5 тонн/ч.

В качестве главных двигателей используются 2 среднеоборотных дизеля мощностью по 1200 кВт, работающие на тяжелом топливе вязкостью IFO380. Подруливающее устройство — 230 кВт. Электростанция состоит из 3 дизель-генераторов по 292 кВт и аварийно-стояночного дизель-генератора 136 кВт. Экипаж — 12 человек, мест — 14, а также лоцман. Автономность (в море/в реке) — 20/12 суток.

Обводы судна проекта RST27 являются продуктом научно-исследовательской работы, проведенной в 2010 году. В сравнении с другими проектами «Морского инженерного бюро»

танкеры нового проекта имеют усиленную речную функцию, увеличенный на 700 тонн дедвейт в реке (по сравнению с «Армадами») при сохранении повышенной вместимости грузовых танков и повышенной прочности корпуса (морской класс R2 или II район — по старой классификации РС). Класс Российского морского регистра судоходства — KM Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker (ESP).

Как и другие танкеры смешанного плавания бюро, суда проекта RST27 используют в качестве единых средств движения и управления полноповоротных винто-рулевых колонок, имеют развитый трюк, применяют грузовые погрузные насосы, у них отсутствуют продольная переборка в диаметральной плоскости и набор в грузовых танках.

• ОАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород) — одно из старейших российских судостроительных предприятий, основано в 1849 году. Входит в группу компаний «Морские и нефтегазовые проекты». МНП осуществляет управление проектами в области судостроения. В группу помимо «Красного Сормово» входят «Сормовское машиностроение» (Нижний Новгород) и «Волго-Каспийское ПКБ» (Нижний Новгород).

• ООО «Волга-флот-танкер» («В.Ф.танкер») создано в 2001 году при участии ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство», 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.



мерных и парусно-прогулочных судов под иностранным флотом для плавания на ВВП России» и др.

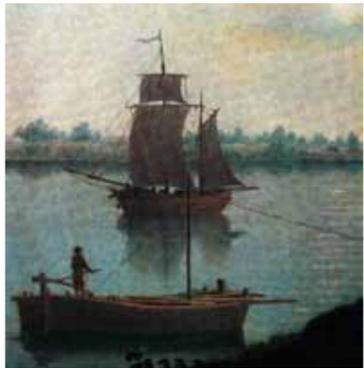
В 2012 году предусмотрено расширение функций Навигационного судоводительского

тренажерного центра, полное обновление программного обеспечения «Дельта» по оценке уровня компетентности плавсостава речных и морских судов, а также экипажей спортивных парусных судов.



# Как Россия отказалась от «топорного» флота

Профессор Сергей Барышников продолжает рассказ об истории российского судостроения, начатый в февральском номере газеты «Водный транспорт». Сегодняшний обзор посвящен второй половине XVIII века.



В России капиталистический уклад начал формироваться во второй половине 18 века, хотя его развитие страшно тормозило крепостное право, гасившее всякую частную инициативу.

С царствованием Екатерины II связано хозяйственное освоение Южной и Юго-Западной России, которое невозможно представить без функционирования водно-транспортных бассейнов Днепра и Дона, оказавших огромное влияние на развитие экономических связей и торгово-промышленной деятельности населения. Судостроение по Днепру усложнялось на участке между Екатеринославом и Александровской крепостью — здесь располагались знаменитые Днепровские пороги. Самые известные из них Звонецкий, как наиболее эффективный и шумный, и Ненасытец (Дед, он же Разбойник). Переход через пороги осуществлялся только весной. Летом и осенью они считались непроходимыми. Организацией благоустройства фарватера через пороги много занимался Г. А. Потемкин-Таврический. В бытность его генерал-губернаторства была предпринята попытка строительства каналов. Для организации гидротехнических работ на пороги постоянно приглашались иностранные инженеры-гидротехники. Но работы были безуспешными, и фарватер реки оставался таким же опасным, как и прежде.

Активное заселение южной части России во второй половине 18 века и активное развитие хлебопашества и скотоводства обусловило быстрое освоение



водных путей Донского бассейна. Дон являлся типичной равнинной рекой и во многих местах имел замедленное течение, что вероятно послужило причиной называть его «Тихим». Несмотря на это, условия судоходства по реке были тяжелыми. Причиной тому служили засоренность русла. Самыми крупными портами и торговыми центрами являлись город Черкасск, станица Темерниковская, находившаяся на пересечении важнейших сухопутных дорог южной России. Здесь была построена крепость святого Дмитрия Ростовского, которая к концу 18 века, утратив свое стратегическое значение, превратилась в город Ростов-на-Дону.

Одним из важнейших притоков Дона является река Воронеж. Развитию экономики края способствовали возможность перевозок по рекам и выход к портам Азовского моря. Понимая выгоды этих связей, императрица Екатерина II предложила в 1771 году воронежскому губернатору создать в Воронеже торговую компанию для торговли хлебом и другими товарами, перевозимыми купеческими судами по Дону и Воронежу. 10 октября 1772 года устав компании был утвержден, однако восстание Емельяна Пугачева не позволило широко развернуть торговые операции. В последующие годы торговля хлебом возобновилась и продолжала расширяться в связи с интенсивным развитием сельского хозяйства в Воронежском крае. Большую роль в развитии Донского бассейна как транспортной магистрали играли его притоки Хопер и Северный Донец. Особенно в судоходстве по Донцу была заинтересована администрация Луганского литейного завода — по этой магистрали удобно было перевозить собственную продукцию и регулярно доставлять каменный уголь.

Сложившаяся на протяжении 18 столетия сеть водных путей России в тесном взаимодействии с гужевыми дорогами способствовала развитию всероссийского рынка. Она стимулировала темпы роста различных областей производства, в том числе и судостроения.

Развивалась промышленность, росли города, увеличивалась торговая деятельность, усиливались связи между отдельными губерниями.

Дальнейшее развитие судоходства требовало упорядочивания его организации, установления определенных правил содержания водных путей и регулирования движения судов. Эти задачи решались на протяжении всего 18 столетия.

В 1730–1750 годах появились указы Сената об установлении норм загрузки судов и их размерах. 18 февраля 1759 года был издан указ «О порядке судоходства по Волге, Тверце и прочим рекам

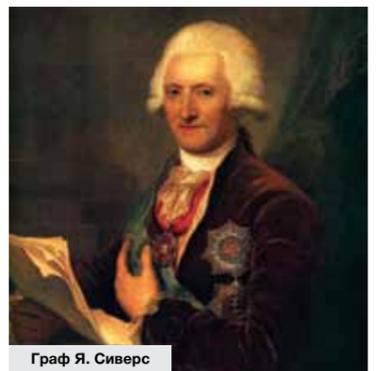
в Санкт-Петербурге и о правилах выгрузки на зимовье и нагрузки товаров и припасов». В 1766 году издается инструкция, определяющая полосу отчуждения шириной 10 сажень по берегам судоходных рек и запрещающая всякое строительство на отведенной полосе. Одним из наиболее важных государственных документов о судоходстве, принятых Екатериной II, можно назвать Устав купеческого водоходства, принятый в 1781 году и Указ от 11 сентября 1784 года об обмене фарватеров и установлению на мелях охранительных знаков. В нем, в частности, говорилось: «Для отвращения бедствий, приключающихся судам по разным рекам пловущим ... предписать генерал — губернаторам и правящим ту должность, чтоб каждый из них в губерниях, ему вверенных, приказал немедленно все судоходные реки, в оных текущие, промерить, и где найдутся мели оные означить вехами для безопасности водоходства».

Принятие Устава купеческого водоходства заложило в отечественном судоходстве правовую основу. Закрепив сложившиеся нормы судоходства с учетом прошлого законодательства, Устав вводил ряд новых положений: был установлен порядок регистрации купеческих судов, положено начало подготовке дипломированных судоводителей, определены обязанности корабельщика (командира судна), кормчего (штурмана), членов команды и других «водоходцев», установлен порядок заключения сделок по судоходству, введены страхование и конвой судов, предусмотрены меры в случае аварий и т. д.

Одновременно с основополагающими документами встал вопрос создания в системе государственного управления специального органа, ведавшего делами водного транспорта. В ноябре 1773 года была учреждена должность главного директора водяных коммуникаций, в ведение которого находилась



Франсуа де Волан



Граф Я. Сиверс

Волга от Калязина до Твери и Вышневолоцкая система. Так как основная часть этого пути проходила по Новгородской губернии, то должность совместили с должностью новгородского губернатора. Таким образом, первым директором водяных коммуникаций стал Яков Ефимович Сиверс, один из наиболее передовых деятелей Екатерининской эпохи. В 1782 году водяные коммуникации были разделены на два вида по степени готовности к эксплуатации — на оконченные и неоконченные. Первые оставались в ведении губернатора, вторые были переданы в распоряжение Корпуса водяных архитекторов и гидравликов. Но пока Корпус осваивал работу, все водные пути оставались под началом губернатора, при котором в 1783 году «для направления дел», связанных с водными дорогами, была учреждена особая канцелярия, штат которой состоял из четырех человек (с офицером во главе — «для чертежной»). Указом от 27 октября 1782 года Я. Е. Сиверс на посту новгородского губернатора сменил генерал-аншеф сенатор граф Брюс, взявший все дело управления Вышневолоцким водным путем в свои руки. Однако через два года его заменил уже генерал-поручик Н. П. Архаров, получивший звание главного директора водяной коммуникации и ведавший свыше десяти лет водными путями Санкт-Петербургской, Новгородской и Тверской губерний. В 1797 году Н. П. Архарова сменил Я. Е. Сиверс, которому одновременно было поручено управление всеми водными путями России. Продолжением государственной политики стало учреждение 28 февраля 1798 года Департамента водяных коммуникаций, получившего права наравне с коллегиями Сената. В его ведение вошли существовавшие раньше учреждения: Канцелярия экспедиции Ладожского канала, Управление Вышневолоцкого разделительного пункта, главные командиры Боровицких порогов и другие, а также вновь возникшие: судоходные расправы, смотрители судоходства на отдельных дистанциях. В крупных речных портах организуются биржи, ведавшие судоходством и торговлей. В указе императора Павла I предписывалось «иметь всегда при Департаменте водяных коммуникаций несколько инспекторов или смотрителей, знающих снятие на план, нивелирование и часть гидравлических построек — в запасе для могущих быть работ, числом до 8 человек, которые составили бы род высшей школы сих частей, снабжая их потребными книгами». При Департаменте были созданы «Депо всем гидравлическим картам империи» и «Чертежная».

В этот период все гидротехнические работы распределялись по инспекциям, позднее замененным округами, что способствовало осуществлению многих нужных проектов. В ведение

первой инспекции, которую возглавил инженер-генерал де Витте, отошли реки Западная Двина с притоками, Нарова и порт Нарва, Березинская водная система, Неман, Рижская гавань с рейдом, Вауза, Гжать и верховья Днепра. Вторая инспекция (под руководством тайного советника И. К. Герарда) объединила под своим надзором все работы на Неве, Ладожском и Сясьском канале, Вышневолоцком водном пути, Финских каналах, а также на маяках Ладожского озера.

Особенно широкие полномочия имела третья инспекция, возглавляемая генерал-лейтенантом Ф.-П. П. Деволантом. Она ведала водными путями по рекам Чагодоще, Мологе, Шексна, Сухоне, Свири, Северной Двине, Волге (от Рыбинска до Нижнего Новгорода), Цне, Суре, Дону, Донцу и Бугу. Под ее контролем находились Огинский и Мариинский каналы и Днепровские пороги. В обязанности инспекции вменялись разработка и практическое осуществление проекта по соединению Кубинского озера с рекой Шексной и реки Тихвинки с Соминой (будущая Тихвинская водная система).

Четвертая инспекция должна была создать проект соединения Волги с озером Ильмень. С этой целью на ее попечение отдали реки Полу, Явонь, Селижаровку, верхнюю Волгу, а также Ловать, Полисть и Шелонь. Кроме того, она должна была заниматься и разработкой проектов соединения Десны с Окой, рек и озер в Лифляндии, Псковской и Эстляндской губерниях. Создание инспекций придало работам на водных путях деловой характер — ускорило создание многих нужных проектов, проведение нивелировочных работ, строительство каналов и шлюзов. При этом резко увеличилось ассигнования на благоустройство водных путей, на строительство гидротехнических объектов. Инспекции развернули огромную работу по найму рабочих в различных губерниях для прокопки Мариинского, Тихвинского, Сясьского и реконструкции Огинского каналов и Вельевского «водопровода».





# Старт речной навигации



**Судоходная компания «Донречфлот» (ДРФ) открыла речную навигацию досрочно — 20 марта 2012 года, сообщил «Водному транспорту» исполнительный директор ДРФ Олег Сидоркин.**

В первый рейс по маршруту порт Ростов-на-Дону — порт Кавказ с грузом зерновых вышел буксир «ОТ-1516» с несамоходной баржей «4006». Всего в навигацию 2012 года судоходная компания планирует вывести 19 барже-буксирных составов и семь самоходных судов.

Весь флот ОАО «Донречфлот» прошел ежегодное освидетельствование Российского речного регистра и подтвердил годное техническое состояние.

По словам генерального директора компании Василия Филипповича, вероятно, объем речных перевозок останется на уровне 2011 года. Напомним, за навигацию 2011 года по внутренним водным путям России судоходной компанией «Донречфлот» перевезено 1 млн 400 тыс. тонн. Основными видами перевозимых грузов стали сера (75%), зерно (12%), удобрения (9%).

На всем участке Нижнего Дона в зоне ответственности ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС» от устья 132-го подходного канала (2875,7 км) до 3131,0 км транзитная навигация была открыта 1 апреля 2012 года, сообщается на сайте управления.

В Азово-Донском бассейновом управлении водных путей и судоходства заверили, что плавучая обстановка выставлена, освещена. Кочетовский гидроузел был готов к пропуску судов с 9-00 1 апреля текущего года. В тот же день для судоводителей был выпущен радиобюллетень № 1.

По данным Азово-Донского ГБУВПиС, два теплохода вышли в первые рейсы 1 апреля. Буксир-толкач «Капитан Коломиец» компании «Донречфлот» последовал по маршруту «Акса́й — Усть-Донецкий порт» с шлюзованием через Кочетовский узел. В то же время теплоход «Волго-Дон 5079» (судовладелец — ООО «Самарская СК») отправился из Аксая в Багаевскую.

## Отрицательная динамика морских портов

**Тяжелые ледовые условия в Азовском море и Таганрогском заливе не дали морским портам Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог и в марте выйти в плюс.**

Морской порт Ростов-на-Дону в марте 2012 года потерял 29% грузооборота по сравнению с мартом 2011 года. За отчетный период текущего года портом было обработано 378 тыс. тонн различных грузов.

Судооборот ростовского порта также снизился: капитания зарегистрировала 61 приход и 91 отход судов в марте 2012. Для сравнения годом ранее было зарегистрировано 148 приходов и 145 отходов судов.

Общий грузооборот морского порта Азов в марте 2012 года

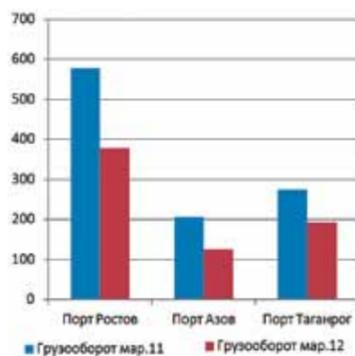
сократился на 39% и составил 126 тыс. тонн грузов. «В номенклатуре грузов преобладают нефтепродукты, уголь, цемент и кальцит», — сообщил капитан порта Владимир Брагин. Для сравнения: в номенклатуре марта прошлого года преобладали уголь, цемент и нефтепродукты.

При этом транзитных грузов не было ни в марте 2012 года, ни годом ранее. Экспорт показал падение в 40%: 89 тыс. тонн грузов за отчетный период текущего года против 148,5 тыс. тонн в марте 2011 года. Импорт составил 37 тыс. тонн, что на 36% ниже аналогичного прошлого года показателя.

Судооборот морского порта Азов также продемонстрировал отрицательную динамику: 39 приходов и 33 отхода судов в марте 2012 года против 63 приходов и 62 отходов годом ранее.

По словам Владимира Брагина, уменьшение грузооборота и судооборота связано с неблагоприятными метеорологическими и тяжелыми ледовыми условиями, сложившимися в акватории

ГРУЗООБОРОТ



Таганрогского залива и Азовского моря.

Грузооборот морского порта Таганрог в марте 2012 года показал снижение на 30%, составив 193 тыс. тонн грузов против прошлогодних 274 тыс. тонн. Уменьшился и судооборот порта: в марте 2012 года было зарегистрировано 47 приходов и 47 отходов судов против 69 приходов и 67 отходов в марте прошлого года.

По данным капитанов, чрезвычайных происшествий и аварийных разливов нефтепродуктов в морских портах Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог не зарегистрировано.

## «Кубань» и «Дон» встречают пассажиров

**Кубанское речное пароходство 27 апреля откроет пассажирскую навигацию. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщила руководитель направления пассажирских перевозок КубРП Людмила Олехова.**

Компании принадлежат два пассажирских теплохода: «Дон» — вместимостью 35 человек и «Кубань» — вместимостью 120 человек. В технической дирекции пароходства заверили: техническое состояние и оснащение судов спасательными средствами соответствует всем предъявляемым нормам. Теплоходы прошли текущий ремонт и готовы к работе.

По словам Олеховой, сохранятся традиционные маршруты перевозок. «Часовые прогулочные рейсы будут совершаться из центра Краснодара к Юбилейному микрорайону. Кроме того, компания предлагает двухчасовые

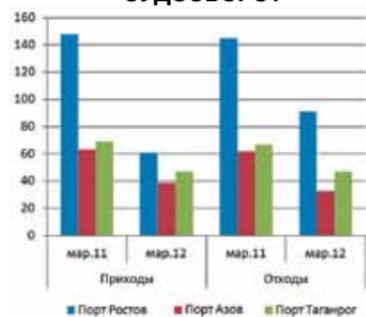
вечерние рейсы, а также пятичасовые рейсы к Краснодарскому водохранилищу. Эти рейсы будут проходить с шлюзованием», — пояснили в Кубанском речном пароходстве.

«Кубанское речное пароходство планирует перевезти в навигацию 2012 года не менее 23 тыс. человек», — отметила Людмила Олехова. Напомним, в 2011 году речными теплоходами КубРП было перевезено 22,5 тыс. пассажиров, что на 5% больше аналогичного показателя 2010 года.

ОАО «Кубанское речное пароходство» (входит в «Азово-Донское пароходство») восстановило пассажирские перевозки в 2004 году.



СУДООБОРОТ





# Дону по-прежнему не хватает воды

С открытием речной навигации в Азово-Донском бассейне судовладельцев в первую очередь волнуют глубины на Нижнем Дону. По-прежнему остро стоит и проблема загрязненности водных ресурсов региона. О причинах маловодья в 2011 году, текущем положении дел и мерах, предпринимаемых Донским бассейновым водным управлением для обеспечения необходимых глубин и улучшения состояния рек, «Водному транспорту» рассказала начальник отдела водного хозяйства и трансграничных водных объектов Донского БВУ Татьяна Ткаченко.

## – Каково экологическое состояние водных ресурсов Азово-Донского бассейна?

– На Нижнем Дону существующее водопользование полностью определяется режимом эксплуатации Цимлянского гидроузла. Водные ресурсы бассейна р. Дон используются интенсивно, более 60% среднемноголетнего стока отбирается для водоснабжения населения, промышленности, сельскохозяйственных предприятий и организаций. На основе анализа текущих водохозяйственных балансов на многих реках бассейна Дона в средне-маловодные и маловодные годы отмечается дефицит водных ресурсов.

Сложная водохозяйственная обстановка с отсутствием свободных водных ресурсов для использования отмечается в Ростовской области в бассейнах рек Северский Донец, Кундрючья, Кагальник Азовский, Средний Егорлык, Маныч.

Гидрохимическое состояние бассейна р. Дон мало изменилось по сравнению с предыдущим многолетним периодом. В верхнем течении вода характеризуется как «слабо загрязненная» 2-го класса качества, на границе с Воронежской и Волгоградской областями и ниже по течению в большинстве створов — как «загрязненная» 3-го класса качества, к устью уровень загрязнения увеличивается по стволу р. Дон до 4-го класса качества «грязная».

Ухудшение качества воды наблюдается в пределах Ростовской области, замыкающей в бассейне Дона, куда водные ресурсы поступают, претерпев антропогенную нагрузку на территориях сопредельных областей РФ и Украины. Значительное влияние на состояние водных ресурсов бассейна

р. Дон оказывает неудовлетворительная водохозяйственная и экологическая обстановка малых и средних рек, которая в большинстве случаев характеризуется дефицитом водных ресурсов, высокой степенью зарегулированности рек.

## – В 2011 году была сложная ситуация для судоходства и других водопользователей в связи с маловодностью Цимлянского водохранилища. Чем вызвана маловодность?

– Наполнение Цимлянского водохранилища зависит от стока реки Дон, который носит циклический характер. Многоводные годы перемежаются с годами с низкой водностью. При наступлении нескольких маловодных лет подряд запасы воды в водохранилище используются в целях обеспечения многоотраслевого водохозяйственного комплекса, который включает все основные категории водопользования: водоснабжение населения, промышленность, сельхозводоснабжение, орошаемое земледелие, водный транспорт, гидроэнергетику.

Последние пять лет весенний приток воды к водохранилищу был ниже нормы. Для обеспечения водопользования на Нижнем Дону ежегодно частично использовался многолетний запас воды в водохранилище. Восполнение многолетнего запаса воды водохранилища ввиду незначительного объема весеннего половодья в 2011 году не было осуществлено.

Половодье прошлого года оказалось одним из самых низких за весь период существования Цимлянского водохранилища, приток воды за половодный



период составил 4.28 куб. км, что составляет 38% нормы. Наполнение водохранилища до отметки 33.67 м БС при НПУ=36.00 м БС оказалось самым низким за последние 20 лет; многолетний запас воды был восстановлен лишь частично.

В 2005 году по приказу Федерального агентства водных ресурсов создана Межведом-

ственная рабочая группа по регулированию режима работы Цимлянского водохранилища, в состав которой вошли представители федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, основных водопользователей. Разработанный Управлением в соответствии с «Основными положениями правил использования водных ресурсов Цимлянского водохранилища» и с учетом рекомендаций Межведомственной рабочей группы оптимальный режим работы Цимлянского водохранилища, несмотря на низкую водность прошедшего года, позволил обеспечить все приоритетные категории водопользования без ограничений. Было ограничено обводнение малых и средних рек востока области (реки Сал, Куберле, Малый и Большой Гашун); навигационные попуски с 17 июня были снижены ниже гарантированных.

Отметка наполнения водохра-

## – Какие меры принимаются для нормализации уровня воды в водохранилище?

– Свободная емкость водохранилища на начало половодья составляет 9.7 куб. км, в том числе многолетняя составляющая — 4.6 куб. км. Режим работы Цимлянского водохранилища в половодье текущего года будет направлен на восстановление многолетнего запаса воды и на наполнение водохранилища до максимально возможной по притоку отметки. В соответствии с расчетами, выполненными Донским БВУ, отметка наполнения водохранилища составит 35.15–35.70 м БС в зависимости от величины приточности и фактически складывающейся водохозяйственной обстановки, что позволит обеспечить водохозяйственный комплекс в 2012 году без ограничений.

В целях экономии водных ресурсов повышение сбросных расходов будет осуществляться на спаде половодной волны реки Северский Донец.

В случае, если прогноз по верхнему пределу оправдается, повышенные расходы воды в нижний бьеф планируется производить с учетом условий рыбохозяйственной отрасли.

## – Как Росводресурсы планируют учитывать необходимость обеспечения нужных для судоходства на Нижнем Дону глубин?

– Для обеспечения судоходных глубин на участке Нижнего Дона планируется осуществлять попуск воды в нижний бьеф Цимлянского водохранилища в размере нормального судоходного — 410 куб. м/с. Но обеспечение навигационного попуска будет зависеть от отметки уровня воды в водохранилище, достигнутой по окончании аккумуляционных процессов.

## – Какие мероприятия проводятся с целью улучшения экологической обстановки водных ресурсов Азово-Донского бассейна?

– Ведутся работы по определению и закреплению на местности границ водоохраных зон и прибрежных защитных полос рек бассейна Дона, протяженность рек, на которых выполнены работы, составляет более пяти тысяч км. Это позволит снизить антропогенную нагрузку на водные объекты.

На качественный состав воды в бассейне реки Дон влияют сбросы сточных вод промышленных предприятий и объектов ЖКХ, неорганизованное поступление загрязняющих веществ (диффузное загрязнение) с территорий городов и населенных пунктов (ливневый сток), сельскохозяйственных объектов, возвратные воды объектов орошения, интенсивное судоходство на Нижнем Дону.

Проблемы в системе водоотведения касаются, прежде всего, отсутствия эффективной эксплуатации очистных сооружений канализации из-за устаревшего оборудования, его физической изношенности.

В соответствии с планом природоохранных мероприятий водопользователей на предприятиях проводится реконструкция очистных сооружений, внедряются установки по улучшению очистки сточных вод.

## Прогноз глубин

ФБУ «Азово-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» в период с 1 по 10 апреля 2012 года прогнозирует глубину на реке Дон на входе в канал Ш-15 — Кочетовский гидроузел (г/у) — 270 см, с дальнейшим увеличением глубин до 365 см, сообщается в материалах управления.

Минимальные глубины на участке водного пути от Кочетовского гидроузла до 3121 км реки Дон составят 340 см, в устье реки Северский Донец — 270 см, с дальнейшим увеличением глубин до 340 см.

«Пока глубины находятся на уровне навигации прошлого года, — отметил генеральный директор ОАО «Донречфлот» Василий Филиппович. — 30 марта состоялось совещание с участием Донского бассейнового водного управления. Представитель ДБВУ прогнозирует, по итогам весеннего половодья, наполняемость Цимлянского водохранилища достигнет уровня 35,15 м, что несколько ниже требуемого уровня для обеспечения глубин в 360–370 см. Таким образом, можно надеяться, что глубины в период с III декады апреля до I декады мая будут увеличены до уровня 350–360 см. При таких глубинах речной флот будет идти с небольшим недогрузом».

В зону ответственности Азово-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства входит река Дон от Цимлянского водохранилища до Азовского моря (за исключением Константиновского и Николаевского гидроузлов), а также Азово-Донской канал в северо-восточной части Таганрогского залива. Кроме того, управление отвечает за судоходство в притоках Дона — реках Северский Донец и Маныч. Общая протяженность водных путей, закрепленных за управлением, составляет 800 км.

лища на начало года составила 31.78 м БС, уровень находится в пределах призмы регулирования водохранилища.

## – Какой прогноз наполнения Цимлянского водохранилища вы можете дать на 2012 год? Какова приточность сегодня?

– По прогнозу Департамента Росгидромета по ЮФО и СКФО, ожидаемый приток воды к Цимлянскому водохранилищу в половодье текущего года 11.5–14.5 куб. км, что составляет в среднем 120% нормы.

Начало половодных процессов в бассейне Дона прогнозируется позже среднемноголетних сроков — в конце марта — начале апреля. В настоящий момент на всех реках бассейна Дона отмечается начало половодных процессов: ослабление ледовой обстановки, подъемы уровней воды. Приток воды к водохранилищу составляет 282 куб. м/с — 36% нормы.



# 70 лет на благо речного флота



**70-летний юбилей отметил Ростовский филиал Московской государственной академии водного транспорта. Именно столько времени прошло с начала непрерывной работы Ростовского речного техникума, впоследствии получившего статус филиала МГАВТ.**

организаций. Награды от Министерства транспорта РФ, Министерства общего и профессионального образования Ростовской области, Министерства транспорта Ростовской области были вручены ветеранам и действующим преподавателям Ростовского филиала МГАВТ.

«С этой сцены была дана высокая оценка вашей работе, профессорам, преподавателям, воспитателям. Мы, работая непосредственно на флоте, получаем кадры из этого учебного заведения и можем подтвердить эту оценку», — отметил руководитель Азово-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства Сергей Гайдаев. — Но, наверное самая высокая оценка вашей работы — это то, что курсанты, когда-то

закончившие училище и сегодня работающие капитанами и руководителями флотских подразделений, отдают своих детей в это учебное заведение».

«70% командного состава судов «Донречфлота» — выпускники разных лет Ростовского речного училища. Выпускники обладают уникальными для нас навыками — это специалисты смешанного «река-море» плавания», — подчеркнул директор по персоналу ОАО «Донречфлот» Вячеслав Ширококов.

Ростовский филиал ФБОУ ВПО «МГАВТ» является одним из крупнейших на Юге России образовательных комплексов по подготовке командных кадров для судов смешанного «река-море» плавания. Ростовский филиал в рамках социального партнер-



ства сотрудничает с 17 отраслевыми предприятиями, в том числе ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС», ОАО «Донречфлот», ОАО «Донинтурфлот» и др. В настоящее время по программам среднего профобразования в филиале МГАВТ обучаются 1561 человек, по программам высшего образования — 276 человек. За 70 лет работы учебного заведения было выпущено 16 тыс. специалистов для речного флота: электромехаников, механиков, судоводителей, гидротехников, техников по эксплуатации ВВП.

Праздничные мероприятия прошли в стенах учебного заведения 23 и 24 марта. В рамках празднования состоялись большой концерт, смотр художественной самодеятельности, спартакиада на Кубок Ростовского филиала МГАВТ и торжественное построение курсантов.

Профессионализм преподавателей вуза и качественная подготовка выпускников получили высокую оценку как органов государственного управления, так и руководителей флотских



Председатель Городской общественной организации в г. Ростове-на-Дону «Морское собрание» Зеленский Юрий Николаевич; Председатель совета ветеранов, Заведующий музеем филиала Ершов Павел Юрьевич; и. о. директора филиала ФГОУ ВПО «МГУ им. Адмирала Ф. Ф. Ушакова в г. Ростове-на-Дону» Сафонцева Наталья Юрьевна; директор Ростовского филиала ФБОУ ВПО «МГАВТ» Кравцов Сергей Петрович.



## Угольные перспективы

**Роль российских портов в экспорте угля продолжает расти, при этом потенциал роста южных портов во многом сдерживают ограничения пропускной способности СКЖД и недостаточные портовые мощности.**



Об этом говорили эксперты отрасли в рамках открытой дискуссии «Транспортировка угля» на VIII ежегодной международной конференции «Уголь СНГ 2012», организованной компанией «Бизнес-Форум» совместно с ИА «Металл-Курьер» 14–16 марта в Алуште (Украина).

Объем перевалки угля в морских портах России вырос в 2011 году на 14% и составил 28,7 млн тонн, в том числе экспорт прибавил 14,5%. «Таким образом, роль российских портов в экспорте угля продолжает расти. Объем погрузки в 2011 году составлял 6 тыс. вагонов в сутки. Это больше чем в 2010 году в 1,3 раза», — отметил ведущий по вопросам ж/д транспортировки угля, первый заместитель генерального директора ОАО «Новая

перевозочная компания» Вячеслав Станиславский.

По его словам, стоимость транспортировки груза в конечной цене российского угля значительно снижает конкурентные возможности и делает экспорт уязвимым в случае серьезных конъюнктурных колебаний. Это связано как с более дальними расстояниями перевозки российского угля по сравнению с основными конкурентами (Китай, Австралия, Индонезия), так и тарифами и нехваткой подвижного состава Российской железной дороги. «Создание дочерних зависимых обществ РЖД «Первая грузовая компания» и «Вторая грузовая компания» и переход на работу по свободным тарифам привели к существенному росту провозных платежей для угледобытчиков. При этом даже при повышении стоимости перевозки подать заявку на подачу вагонов парка ВСП достаточно проблематично, что приводит к невывозу угля и увеличению запасов на Кузбассе. Железнодорожный транспорт, перевоза значительные объемы угля в морские порты, не находит на месте выгрузки и в обратном

рейсе достаточных объемов для загрузки, что существенно снижает привлекательность угля как груза для собственников вагонов. Это приводит или к отказу владельцев частного парка от таких перевозок, или к существенному удорожанию для грузовладельцев», — пояснил Станиславский.

Несмотря на общий рост перевалки угля, Азово-Черноморский бассейн РФ продемонстрировал отрицательную динамику по итогам 2011 года. «Если в 2010 году было перевалено 8,5 млн тонн, то в 2011 — чуть больше 7 млн тонн», — сообщил заместитель директора по логистике ЗАО «АДП» Игорь Касьянов, — практически по всем портам, за исключением Ростова-на-Дону, было значительное снижение». Объемы, которые потенциально могли прийти на юг, забрал Дальний Восток в связи с высоким спросом со стороны азиатских покупателей.

При этом украинские порты показали рост в 4%, общий объем перевалки угля составил 15 млн 750 тыс. тонн. Лидеры перевалки остались прежними: Мариуполь, ТИС-Уголь, Морской торговый порт «Южный», Керчь, Измаил и Николаев.

Говоря о перспективах роста перевалки угля в Азово-Черноморском бассейне, Игорь Касьянов отметил потенциал украинских портов, что связано с незагруженностью мощностей и растущими объемами перевалки угля. К сожалению, прогноз по российским портам не столь благоприятный. «2010-й год показал, что порты могут переваливать 8,5 млн тонн в год. По мнению специалистов, потенциальный рост составляет 1,5 млн тонн и в дальнейшем без ввода в строй новых мощностей он вряд ли возможен. На объеме перевалки в Туапсе как основном российском порту по перевалке угля безусловно сказались ограничения по пропускной способности СКЖД, потому что значительное увеличение произошло по грузам, перевозимым для Олимпиады, и в ближайшие два года там вряд ли что-то изменится, железная дорога останется узким местом», — отметил Касьянов. По его словам, возможный рост по портам Ростов, Азов, Ейск, Таганрог серьезного влияния на общий объем перевалки угля через южные порты РФ не окажет. Перспективы строительства новых глубоководных портов РФ на юге, в первую очередь строительство порта Тамань, могут значительно снизить объем транзита угля в порты Украины, но это перспективы уже скорее всего 2016–2018 годов.

## РУП скопил грузы

**ООО «Ростовский универсальный порт» (РУП, входит в «Азово-Донское пароходство») накопило 125 тыс. тонн грузов за первый квартал 2012 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказал генеральный директор РУП Андрей Лещенко.**

В первые месяцы 2012 года на Дону сложилась сложная ледовая обстановка, что повлекло временную остановку судоходства. Ростовский универсальный порт в первом квартале 2012 года продолжал принимать грузы, приходящие автомобильным и железнодорожным транспортом. За отчетный период было накоплено 125 тыс. тонн различных грузов, которые будут отправлены водным транспортом. По словам топ-менеджера, в номенклатуре накопленных грузов преобладает уголь: его объем составил 90 тыс. тонн. Кроме того, порт принял лом, шпат, контейнеры и негабаритный груз.

«Ростовский универсальный порт в 2012 году планирует выйти на грузооборот в 2 млн тонн грузов», — сообщил Андрей Лещенко. — Рост предполагается за счет увеличения объемов обработки угля, лома и контейнеров». Напомним, в 2011 году грузооборот РУПа составил 1,6 млн тонн.

«В числе приоритетных задач перед портом стоит дальнейшее развитие инфраструктуры, строительство новых терминалов, в том числе зернового», — добавил собеседник «Водного транспорта».

## Прицел на экспорт

**Правительство Российской Федерации не намерено вводить ограничения на экспорт зерна в 2012 году. Об этом доложил главе Правительства Владимиру Путину первый заместитель председателя Правительства РФ Виктор Зубков в ходе рабочей встречи, сообщила пресс-служба Правительства.**

«На 1 июля текущего года у нас в стране будет 15 млн тонн зерна, которые позволят нам обеспечить все внутренние потребности, поэтому ситуация сегодня на рынке стабильная. У нас есть все возможности в этом году не проводить никаких ограничений на дальнейший экспорт зерна, который, как мы планировали и докладывали Вам ранее, может достигнуть 27 млн тонн», — пояснил Зубков.

Государственную программу развития сельского хозяйства, рентабельность производства сельскохозяйственных культур в России, перспективы и риски мировой торговли зерном обсуждали 20 марта в Ростове-на-Дону в рамках II Международной конференции «Зерновой Юг». Министр сельского хозяйства и продовольствия Ростовской области Вячеслав Василенко заявил о необходимости максимально увеличить переработку зерновых. «Турция закупает у нас зерно, а экспортирует муку и мучные изделия. Вот к чему мы должны стремиться», — подчеркнул Василенко.



# «Абрамцево» набирает ход

**Лучший теплоход по итогам навигации 2011 года — «Абрамцево» — в начале апреля вышел в первый рейс 2012 года с грузом серы по маршруту «Усть-Донецк — Кавказ». Корреспондент «Водного транспорта» побывал на борту судна накануне отхода и узнал, чем живет лучший речной экипаж.**

«Абрамцево» признают лучшим теплоходом ОАО «Донречфлот» на реке не первый год. И в 2011, и в 2010 году он демонстрирует отличные показатели. Конечно, это заслуга слаженного, трудолюбивого и дружного экипажа. Капитан Василий Никитович Литовченко к высокому званию относится спокойно: «Я, наверно, привык так работать. Мы пришли на флот работать, чтобы семью обеспечивать. Если будешь хорошо работать — больше заработаешь сам, больше выручка у предприятия».

По мнению повара Татьяны Ивановны Зайцевой, именно благодаря капитану команда работает успешно не первую навигацию. «Он человек очень ответственный, трудолюбивый. Всегда спокойный, под его руководством работать приятно и легко», — рассказывает Татьяна Ивановна. — Если какое-то недопонимание возникает, человек не знает чего-то, он все расскажет, объяснит. Сам очень опытный капитан и охотно своим опытом с молодыми делится».

Василий Никитович признается, что буквально заболел флотом, когда еще мальчишкой слушал

рассказы брата Виктора о плаваниях. «Я учился хорошо, матушка предлагала в МГУ поступать, но кроме флота для меня вариантов не было», — вспоминает Литовченко.

В 1975 году Василий Никитович закончил Ростовское речное училище и сразу пошел на флот. Сначала рулевым-мотористом в экипаже теплохода «Гомель» возил уголь и лес, потом был третьим штурманом на «Черновцах» и на «Бологом», два года отработал вторым штурманом на теплоходе «Курейка»... Когда получил диплом старшего помощника, Литовченко перешел работать на «Ярцево». Именно на этом теплоходе Василий Никитович приобрел основной командирский опыт. «Со мной работали знаменитый капитан-механик Виктор Петрович Мишнев и очень опытный сменный капитан Владимир Михайлович Рублев. Они свой опыт мне передавали, настоящие профессионалы, да и я там долго проработал и сам знаний и навыков поднабрался», — говорит капитан «Абрамцево».

Теплоход «Тушино» Василий Никитович уже принял капитаном-механиком в 1994 году и проработал на нем 11 лет. А с 2005 года уже управляет «Абрамцево».

За свой долгий трудовой путь Литовченко объездил Дон, Шексну, Неву, Волго-Балт, Оку, притоки Волги... На теплоходах возили самые разные грузы: и зерно, и лес, и уголь, и щебень, и песок, и пиломатериалы... Сегодня же «Абрамцево» в основном возит серу и минеральные удобрения по двум маршрутам: «Усть-Донецк — Кавказ» и «Бузан — Кавказ».



«Абрамцево» (судовладелец — ОАО «Донречфлот») — сухогрузный теплоход, предназначен для перевозки генеральных грузов, зерна и других грузов. Длина судна составляет 103,5 м, ширина — 12,4 м, высота борта — 4,89 м. Теплоход оснащен двумя силовыми установками мощностью 386 кВт каждая. Судно с грузом развивает скорость 20 км/ч. Водоизмещение в грузу — 2800 т, осадка — 2,84 м. Теплоход был переоборудован для смешанного «река-море» плавания. По итогам навигаций 2010 и 2011 годов экипажи теплоходов «Абрамцево» и «Капитан Рыбалко» признаны лучшими на реке.



Конфликтных ситуаций на «Абрамцево» никогда не было. Работы много, сориться некогда да и незачем. Каждый свою работу знает и делает, а в случае чего — остальные помогут.

Повар Татьяна Ивановна Зайцева работает уже четыре года на этом судне. Во всем у нее чистота и порядок. «Продукты на теплоходе всегда в наличии, питаемся вкусно и полноценно. Фрукты едим круглый год», — хвалится Зайцева. Для молодых ребят она как мама: и поругает, если что не так, и похвалит, когда нужно. «Живем как большая семья, — делится Татьяна Ивановна. — У нас и свои события происходят:

кто-то из армии вернулся, кто-то женился».

Капитан хвалит второго штурмана/второго помощника механика Михаила Владимировича Компанийца: «Опыта уже набрался, с обязанностями своими хорошо справляется, уже все судно изучил. Я его все агитирую получать диплом старпома, но он что-то не решается». Свое дело знают и старший моторист-рулевой Константин Евгеньевич Костин, и матрос Елена Александровна Антюфеева.

В этом году команда «Абрамцево» пополнилась новыми кадрами: пришли старпом Иван Алексеевич Железняк, механик



Альжибай Будаевич Норбаев, электрик Валентин Петрович Плашкарев.

На «Абрамцево» всегда рады практикантам. «Ребята бывают разные: одни на лету все схватывают, а другие и учиться не хотят, не уверены, будут ли на флоте работать», — объясняет капитан. А те, кто работы не боится и хочет расти, возвращаются на судно уже полноценными членами трудового коллектива. Так, после службы в армии вернулся на «Абрамцево» Артем Шляхов, Андрей Рябинский тоже сначала был практикантом, потом поработал на другом судне и возвратился, теперь молодые специалисты трудятся в должности мотористов-рулевых.

Теплоход в межнавигационный период 2011–2012 гг. прошел профилактическое докование на мощностях Усть-Донецкого судостроительно-судоремонтного завода. «Ремонт сделали качественно, поэтому мы готовы к новой навигации», — говорит капитан Литовченко. — Экипаж уже соскучился по работе, и в этом году мы планируем показать результаты не хуже прошлых годов».



Консультирует юрист

## Решить споры мирным путем



**Неблагоприятные погодные условия и сложная ледовая обстановка в Азовском море в первом квартале 2012 года привели к длительному вынужденному простоя судов и, как следствие, значительным убыткам судовладельцев. О том, как корректно провести претензионную работу и максимально эффективно урегулировать спор, рассказывает юрист фирмы «Эберг, Степанов и партнеры» Павел Соколов:**

Представителям судоходного бизнеса необходимо объективно оценивать обоснованность своих требований и шансы на получение соответствующей компенсации при взыскании убытков и демереджа.

Очень важно корректно провести претензионную работу или грамотно ответить на подобную претензию. На практике часть споров между сторонами находит положительное разрешение на этой стадии. В таких случаях важно полно и подробно сооб-

щить оппоненту все требования в претензии, а также установить реальный срок для исполнения этой претензии. Нелишним будет направить экземпляр претензии по юридическому адресу контрагента, если он не совпадает с фактическим и нет уверенности в том, что факт получения претензии адресатом удастся подтвердить. Это может пригодиться в дальнейшем, если судебного спора не удастся избежать.

Следует в каждой претензии обращать внимание оппонента на тот факт, что в случае невозмож-

ности мирного разрешения спора и передачи его на рассмотрение суда или арбитража с виновной в нарушении договора стороны непременно будут взысканы судебные расходы, которые включают оплату государственной пошлины или арбитражного сбора, оплату услуг профессиональных юристов, командировочные расходы представителей (юристов), а также иные расходы, которые понесла правая сторона. Это может сильно увеличить общую сумму долга. Кроме того, в случае передачи спора на разрешение

суду или арбитражу может быть арестовано судно, в отношении которого возник долг, или иное имущество виновной стороны.

Иногда при подготовке претензии целесообразно предложить «скидку» в отношении суммы долга, если должник примет претензии и в течение короткого срока исполнит свою обязанность об оплате. Но предоставление такой «скидки» и ее размер всегда остается на усмотрение стороны, требующей оплаты.

Такие меры могут подтолкнуть к мирному разрешению конфликта, они особенно актуальны при малых суммах задолженности.

Вместе с тем следует иметь в виду, что большинство договоров в сфере морских перевозок заключается по международным проформам, которые в качестве места разрешения спора устанавливают Лондон, а применимое к договору право — английское. В английском праве, в отличие от российского, нет общего правила об освобождении от ответственности при наступлении обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажор). В соответствии с английским правом вопрос форс-мажора должен разрешаться сторонами в договоре. Если соответствующие оговорки не сделаны в договоре, английское

право по общему правилу не будет защищать сторону, нарушившую обязательство вследствие скажем, чрезвычайной ледовой обстановки или бездействия портовых властей. Поэтому до подписания договора необходимо продумывать возможные риски его неисполнения и вносить соответствующие положения на этот счет в текст договора.

Не стоит забывать и о таком эффективном инструменте урегулирования убытков и разногласий, как медиация — привлечение независимого посредника, помогающего сторонам прийти к взаимовыгодному мирному решению возникшего спора. Этот институт появился в России не так давно. Медиация является наиболее дешевым и быстрым способом разрешения возникших между сторонами разногласий. Кроме того, судебные споры редко приводят к примирению сторон и возобновлению деловых связей, тогда как медиация имеет одной из целей именно реальное восстановление коммерческих отношений. Стоит иметь в виду, что медиация является добровольной и возможна лишь в тех случаях, когда обе спорящие стороны согласны на ее проведение и заинтересованы в мирном урегулировании конфликта.

## В ЕРП пройдут обучение и повысят квалификацию 1100 сотрудников

В Енисейском пароходстве идет подготовка к предстоящему судоходному сезону. Как сообщается в материалах ЕРП, одним из важнейших направлений является кадровое обеспечение навигации.

В 2012 году на предприятиях Енисейского пароходства в период до 1 мая разными программами обучения, дипломирования и переподготовки кадров будет охвачено 673 работника, из них 642 — плавсостав. Всего за 2012 год запланировано провести обучение 1100 сотрудников.

Разработано несколько программ обучения: «Обеспечение безопасности судоходства», «Пожарная безопасность», «Промышленная безопасность», «Охрана труда», «Использование судовой радиолокационной станции на внутренних водных путях», «Подготовка газодымозащитников» и другие. Некоторые специалисты могут обучаться сразу по нескольким программам в соответствии со своими должностными обязанностями. К примеру, подготовка по программе газодымозащитников обязательна для работников командного и рядового состава судов смешанного (река-море) плавания.

Обучение сотрудников ЕРП проходит, как правило, в учебных заведениях Красноярск — Красноярском институте водного транспорта, Красноярском учебном центре Федеральной противопожарной службы, в ООО «ФСЭБ-сервис», а также в Новосибирской государственной академии водного транспорта, Омском институте водного транспорта, Волжской государственной академии водного транспорта в Нижнем Новгороде.

Основными документами, регулирующими обучение плавсостава, являются нормативные акты Министерства транспорта Российской Федерации, а также Ростехнадзора, Роспотребнадзора и других контрольных и надзорных государственных органов.

Бюджетом пароходства в 2012 году на обучение и подготовку специалистов выделено 7 миллионов 900 тысяч рублей. Стоимость обучения одного специалиста варьируется от 5 тысяч до 22 тысяч рублей, в зависимости от учебных программ.

Енисейское пароходство как государственное предприятие было создано 5 февраля 1931 г. на базе Западно-Сибирского пароходства, как акционерная компания — 14 апреля 1994 г.

## На Подтесовской РЭБ занимаются «выморозкой»

На Подтесовской РЭБ ремонт судов ведут по технологии «выморозки».

Как сообщает пресс-служба ОАО «ЕРП», всего в Подтесовской РЭБ базируется 300 единиц флотасудов, в настоящий момент здесь проходят ремонт полторы сотни судов. Часть судов ремонтируется на слипе, часть в затоне на льду. Как отмечается в материалах ЕРП, именно непростые природные условия стали предпосылкой к возникновению судоремонта при помощи необычной технологии, так называемой «выморозки».

Выморозка используется для профилактического осмотра движительно-рулевого комплекса (ДРК) теплоходов, а также в отдельных случаях — для ремонта корпуса. Специалисты поясняют, что сначала в нужном месте вырубается лед на глубину 10–15 сантиметров, после чего воде позволяют

промерзнуть дальше. Через некоторое время опять снимают слой льда, повторяя эту операцию несколько раз в течение полутора месяцев.

В этом году для осмотра винтов с обеих сторон нефтеналивного танкера «Виктор Астафьев» судоремонтники прорубили колодцы глубиной свыше полутора метров. Капитан теплохода Виктор Попов этим искусством владеет более тридцати лет, но признается, что все равно боялся сделать ошибку.

«Можно так всю зиму лед колоть, — говорит Виктор Васильевич, — пока не достигнешь нужной глубины. Самое важное — вовремя остановиться. Одно неверное движение — и вода под давлением снизу выломает лед и затопит выморозку — вся работа пойдет насмарку».

Согласно прогнозам синоптиков, весна в Красноярском крае будет ран-



няя, поэтому сейчас в Подтесовской РЭБ судоремонтные работы сосредоточены в затоне.

По словам генерального директора ОАО «ЕРП» Александра Иванова, сегодня в технической готовности сдано около 50% флота. К началу навигации весь объем судоремонта будет выполнен в соответствии с графиком».

## Флот пароходства пополняется

Красноярская судостроительная верфь завершила строительство баржи «БСП-1003» для ОАО «Енисейское речное пароходство».

В настоящее время осталось произвести передвижку баржи со сборочной стапельной позиции на предпусковую, после спуска судна на воду провести швартовые и ходовые

испытания и предъявить судно Российскому речному регистру.

Третья баржа проекта 0150/2907 предназначена для перевозки широкой номенклатуры грузов



(лес, уголь, минерально-строительные материалы), а также автотехники, оборудования, контейнеров.

Проект полностью соответствует всем современным требованиям техники безопасности и санитарно-экологическим нормам. Обводы корпуса судна смоделировали по новым технологиям. Таким образом, судно имеет наименьшее сопротивление корпуса, что при одной и той же грузоподъемности позволяет вести его толкачу с меньшими тяговыми характеристиками.

Проект 0150/2907 был разработан ООО «ГЦКБ» (г. Нижний Новгород). Длина судна — 67,28 м, ширина — 14,8 м, высота борта — 1,96 м. Класс Российского Речного Регистра «+Р1,2». Грузоподъемность в классе «Р» 1170 тонн. Стоимость строительства составляет порядка 23 млн руб.

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

медиа-группа  
portnews

АСК



## «Реформа управления ВВТ — путь к эффективному безопасному судоходству»

23  
апреля  
2012 года  
(Нижний Новгород)

Конференция медиа-группы «ПортНьюс» проходит при поддержке Министерства транспорта РФ в рамках отраслевого проекта «Российское судоходство»



### Проект программы конференции

08.40 Трансфер участников от отеля «ОКА» к месту проведения конференции

9.00 Начало регистрации

#### 10.00 Открытие конференции

Приветственное обращение от Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. Приветственное обращение от правительства Нижнего Новгорода. Приветственное обращение от Волжской государственной академии водного транспорта

#### 10.15–11.30 Первая сессия «Совершенствование управления на ВВТ»

Модератор — руководитель Росморречфлота А. А. Давиденко

10.20 О реформе управления на внутреннем водном транспорте (ВВТ)  
Докладчик — директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Мини-

стерства транспорта Российской Федерации  
К. Г. Пальников

10.45 О создании Администраций речных бассейнов (АРБ) и необходимости уточнения понятия речных портов  
Докладчик — представитель Росморречфлота.  
Содокладчик — руководитель ФБУ ГБУВПи С «Волго-Дон» О. Ю. Шахмарданов

11.10 О роли Госморречнадзора в новой системе управления ВВТ  
Докладчик — представитель Ространснадзора  
Содокладчик — представитель Транспортной прокуратуры

#### 11.30–12.00 Перерыв на кофе

12.00–14.00 Вторая сессия «Безопасность судоходства на ВВТ»  
Модератор — проректор СПГУВК Т. А. Пантшина

12.05 Об обеспечении безопасности на ВВТ, о практике внедрения СУБ и других требованиях к судоходным компаниям  
Докладчик — председатель совета АСК, председатель совета директоров ОАО «Волжское речное пароходство» Р. Д. Багаутдинов  
Содокладчик — представитель компании «Палмалли»  
Содокладчик — представитель АПСРТ

13.00 Принципы разработки СУБ  
Докладчик — представитель Российского Речного Регистра  
Содокладчик — начальник управления морских систем менеджмента Российского Морского Регистра Судоходства Пуштрайм А. Р. Тема доклада — «Опыт РС в вопросах внедрения и освидетельствования систем управления безопасностью».

13.20 Об особенностях страхования гражданской ответственности на ВВТ  
Докладчик — представитель Союза морских страховщиков

#### 14.00–15.30 Перерыв на обед

#### 14.00 Пресс-конференция

15.30–17.30 Третья сессия «Реорганизация контрольно-надзорных функций»

15.35 Капитан речного бассейна: функции, полномочия, ответственность  
Докладчик — заместитель руководителя Росморречфлота Ю. А. Костин  
Обсуждение

16.00 Государственный портовый контроль  
Докладчик — заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного

транспорта Минтранса России В. В. Клюев  
Содокладчик — генеральный директор ФГУП «Морсвязьспутник» А. Д. Куропятников  
Обсуждение

16.45 Роль электронных картографических систем в повышении безопасности судоходства  
Докладчик — представитель ООО «Трансас Навигатор»  
Обсуждение

17.00 Классификация и освидетельствование судов  
Докладчик — представитель Российского Речного Регистра  
Обсуждение

Участие в конференции одного представителя судоходных компаний — бесплатно, стоимость участия второго и следующего представителя судоходной компании или представителей несудоходных (сервисных) компаний — 10000 рублей.  
Услуга НДС не облагается.

По вопросу участия обращайтесь по телефонам: (812) 570-78-02, 570-78-03, Надежда Малышева или Марина Борисенко, e-mail: mn@portnews.ru или av@portnews.ru



## «Транзас» для ГБУ

**Речные суда восьми российских государственных бассейновых управлений будут оборудованы системами автоматической идентификации производства «Транзас».**

К началу навигации 2012 суда восьми государственных бассейновых управлений (ГБУ) будут оборудованы АИС (автоматическими идентификационными системами) последнего поколения. Как сообщил производитель систем, компания «Транзас», в проект включены: Азово-Донское, Волжское ГБУ, ГБУ «Волгобалт», ГБУ «Канал им. Москвы», Северодвинское, Камское, Печорское и Беломоро-Онежское ГБУ.

Речные суда, находящиеся в ведении бассейновых управлений, будут оснащены современными АИС класса «А» — Т 104 и класса «В» — Т-60001 SO (класс определяется в зависимости от размера судна).

Судовая аппаратура автоматической идентификационной системы предназначена для ввода, передачи, приема и отображения статической, динамической, рейсовой информации, а также сообщений, касающихся безопасности плавания.

Основная функция системы — автоматическая идентификация судов, прием и учет корректирующей информации DGPS и ДГЛОНАСС, прием сообщений, касающихся безопасности плавания, определение собственных координат судна и пр.

## Командный состав без дипломов не останется

**Высшее образование станет обязательным для командного состава судов с 1 января 2015 года.**

В соответствии с Положением о дипломировании членов экипажей морских судов, подписанным министром транспорта России Игорем Левитиным, отложенная норма, по которой капитан, старпом, старший механик и старший электромеханик для получения рабочего диплома должны иметь высшее образование, вступит в силу 1 января 2015 года. Об этом в ходе форума в Санкт-Петербурге, посвященного вопросам подготовки плавсостава, сообщил заместитель директора департамента госполитики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Ключев.

«Те, кто сегодня имеют диплом, даже о среднем образовании по соответствующей специальности, продолжат работу. Также все, кто получит его до 1 января 2015 года, будут работать, а после 1 января 2015 года старшему командному составу судна необходимо получить высшее образование. Соответствующие программы подготовки будут согласованы с Росморречфлотом», — пояснил он.

## «Чароит» для холдинга VBTH

**На верфи Qingdao Hyundai Shipbuilding Co. (Циндао, Китай) состоялся спуск девятого однотрюмного многоцелевого морского сухогрузного судна девейтом 5039 тонн «Чароит» проекта DCV36. Заказчик серии судов данного проекта — холдинг.**

В отличие от сухогрузов, которые строились для холдинга ранее и которые строятся сейчас по проектам RSD44 и RSD49, новое судно изначально является морским, не имеющим ограничений по районам плавания. Оно отличается соответствующим запасом прочности, толщиной связей корпуса и мощностью главных двигателей.

Проект DCV36 носит ярко выраженный инновационный характер, так как впервые был достигнут девейт более 5000 тонн для современного сухогрузного однотрюмного судна с расчетной длиной до 85 м.

Суда проекта DCV36 предназначены для морских перевозок

генеральных и навалочных грузов, включая 20-и и 40-футовые контейнеры международного стандарта высотой до 9.5 футов (в том числе часть из них рефконтейнеры), металла, зерна, леса, угля, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 и Приложения В Кодекса ВС.

Сухогруз представляет собой однопалубный, однотрюмный, одновинтовой теплоход неограниченного района плавания, с баком и ютом, с кормовым расположением жилой рубки и машинного отделения, с двойным дном и двойными бортами в районе грузовых трюмов, со съёмными зерновыми переборками, с бульбовой носовой и транцевой кормовой оконечностями, с люковыми закрытиями типа «Folding» фирмы Карготек, с носовым подруливающим устройством.

Корпус судна спроектирован на ледовую категорию Ice3, предполагающую круглогодичное плавание в Балтийском и Бе-



лом морях. Обводы, ледопродолимость и прочность корпуса, мощность главного двигателя полностью соответствуют новым требованиям Финско-Шведских ледовых правил.

Для размещения экипажа численностью 10 человек предназначаются 2 одноместные блок-каюты и 8 одноместных кают с санузлом и душем. Предусматривается двухместная каюта для практикантов и каюта для лоцмана. Общее число мест — 13.

## Межнавигационный судоремонт в СЗП в самом разгаре

Северо-Западное пароходство (СЗП) с февраля по май 2012 года проведет ремонт и техническое обслуживание 23 теплоходов, занятых на экспортно-импортных перевозках в период летней навигации. Как сообщает пресс-служба

СЗП, за межнавигационный период будут отремонтированы 6 теплоходов класса «река-море», 7 буксиров, 7 барж и 3 вспомогательных судна.

Ремонт судов осуществляется на дочерних предприятиях пароходства — судостроительной вер-

фи «Речная» в Санкт-Петербурге и Вознесенской РЭБ флота в Ленинградской области, а также на сторонних предприятиях — Невском ССЗ в Шлиссельбурге и судоремонтных базах в Архангельске, Астрахани и Ростове-на-Дону.

Буксиры и несамоходные баржи пароходства приступят к работе в апреле 2012 года, теплоходы «река-море» начнут перевозки грузов в европейские порты в мае.

# РОСГОССТРАХ



## Морское страхование

+7 (495) 543 90 33

marine@RGS.ru

www.RGS.ru

Репродукция с выставки-конкурса рисунков детей сотрудников компании РОСГОССТРАХ

ООО «Росгосстрах». Лицензия С № 0977 50 выдана ФССН 07.12.2009