

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА  
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»  
основана в 1918 году и сегодня является изданием «Ассоциации судоходных компаний». На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

# О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Указом Президиума  
Верховного Совета  
СССР за большой  
вклад в развитие  
и совершенствование  
отрасли в 1982 году  
газета «Водный  
транспорт» награждена  
орденом Трудового  
Красного Знамени.



№5 (12926)

Выходит один раз в месяц  
15 мая 2013 года

Хроника открытия  
навигации



Стр. 2

Завод «Красное  
Сормово» спустил  
на воду танкер  
«Конструктор  
Животовский»



Стр. 7

Судно «Профессор  
Хлюстин» прошло  
переоборудование  
и модернизацию



Стр. 8

## ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО ОТКРЫЛО ГРУЗОВУЮ НАВИГАЦИЮ

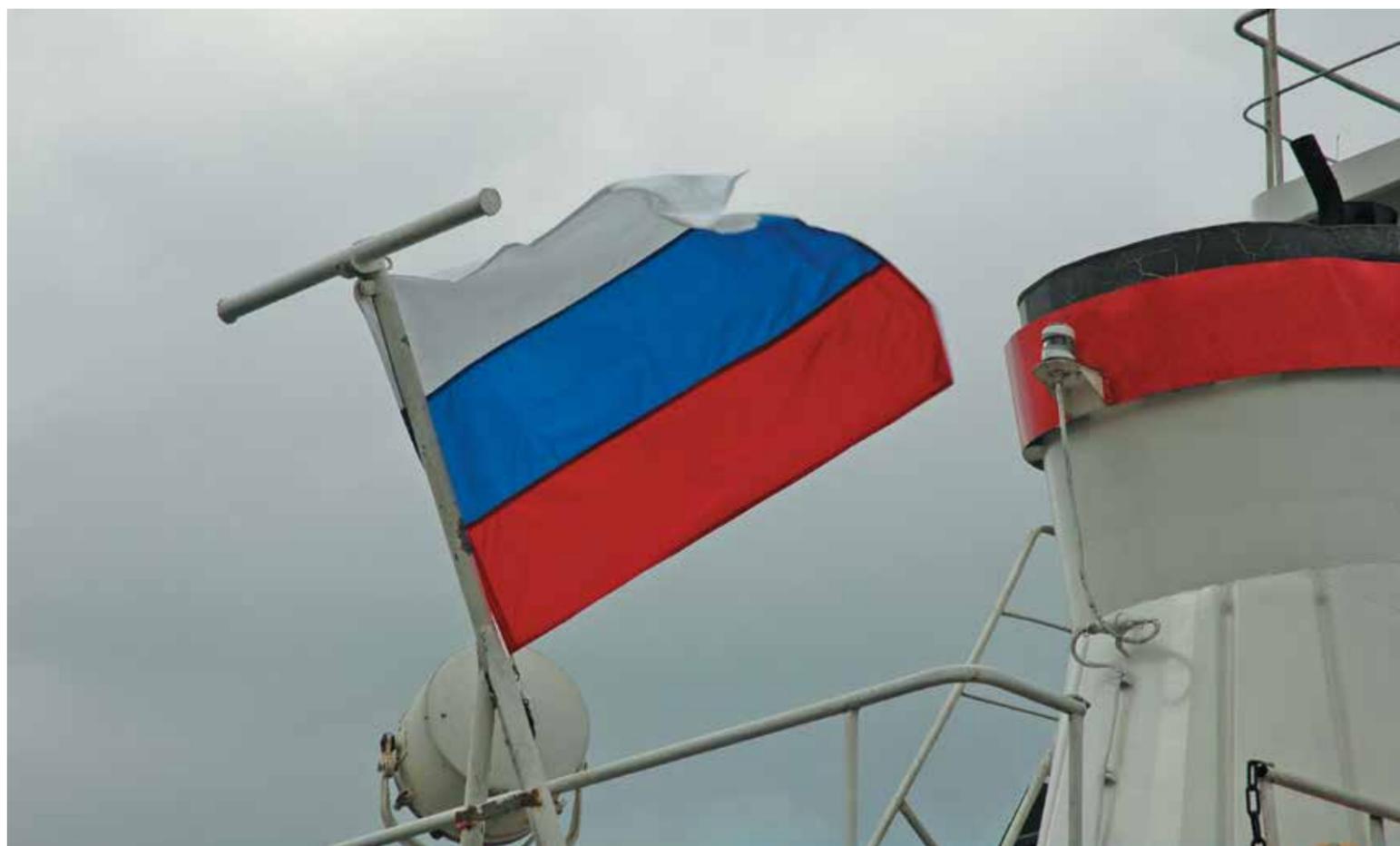
Торжественное открытие грузовой навигации Волжского пароходства состоялось 25 апреля. Через шлюз Городецкой ГЭС (г. Городец, Нижегородская область) прошли два буксира-толкая и 7 теплоходов. Суда направились в Череповец под погрузку металлом.

Всего к грузовой навигации на базах технического обслуживания флота Волжского пароходства подготовлены более 200 судов: 77 теплоходов проекта «Волго-Дон», 10 новых теплоходов проекта RSD44, а также 42 буксира-толкая, 76 единиц несамоходного флота (барж), служебный и вспомогательный флот.

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

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

# В России появилась Национальная палата судоходства



**О новом объединении, его целях и задачах газете «Водный транспорт» рассказал президент Союза «Национальная палата судоходства» (СНПС) Алексей Клявин.**



— Алексей Юрьевич, идея создания единой структуры, объединяющей большинство судовладельцев и связанных с судоходством организаций, не нова, в России это обсуждалось на различных уровнях несколько лет. Что изменилось сегодня? Почему две крупные судоходные ассоциации АСК и СОРОСС пришли к согласию и решили объединиться в единый орган — Национальную палату судоходства?

— Необходимость создания в России единой структуры, представляющей интересы всего судоходного сообщества, давно назрела. Сегодня, когда ставки фрахта уже несколько лет сохраняются на исторических минимумах, нам надо не только выстоять в таких сложных условиях, но и обеспечить обновление флота, рост его конкурентоспособности, сохранение кадрового

потенциала. Власти и бизнесу необходимо сконцентрировать свои усилия на сокращении зависимости национальной экономики от импорта морских транспортных услуг.

Это должно стать одним из самых актуальных векторов развития в ближайшей перспективе. Именно рост доли перевозок российских внешнеторговых грузов судами под российским флагом будет самым очевидным индикатором оздоровления российского морского флота — роста его конкурентоспособности.

За рубежом при реализации государством стратегических направлений развития любой сферы экономики обязательно выбираются девизы, это позволяет вынести реализуемую задачу за пределы узкого профессионального сообщества, ознакомить с ней общественность. В нашем случае подходящим девизом станет: «Российскому флоту —

российские грузы».

В актуализированную Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года заложены следующие цели: суммарный дедейт морского транспортно-флота, контролируемого Россией, должен к 2030 году вырасти в 1,8 раза и составить 33,9 млн тонн, а суммарный дедейт флота под российским флагом достигнуть 13,6 млн тонн, его доля в общем составе флота, контролируемого Россией, должна увеличиться до 40%.

Роль внутреннего водного транспорта определяется его экономичностью и экологичностью, а также географическим расположением внутренних водных путей — в регионах Крайнего Севера в условиях отсутствия железных и автодорог внутренний водный транспорт является жизнеобеспечивающим и осуществляет основные объемы перевозок грузов и пассажиров. Поэтому в актуализированной Транспортной стратегии определено приоритетное развитие внутреннего водного транспорта, предусматривается реализация потенциала внутреннего водного транспорта и переключение на него к 2030 году более 70 млн

тонн грузов с автомобильного транспорта, что составит более 35 млрд т-км грузооборота.

Развитие инфраструктуры внутренних водных путей должно включать в себя увеличение протяженности водных путей с гарантированными глубинами с 48 тыс. км до 67 тыс. км, что соответствует уровню 90-х годов прошлого века. Необходимо до 2018 года переход на стопроцентное бюджетное финансирование содержания внутренних водных путей по утвержденным нормативам.

Достижение поставленных целей возможно только при объединении усилий всех заинтересованных сторон. Мы не должны расплываться — нам надо действовать сообща.

26 апреля состоялось внеочередное Общее собрание Союза российских судовладельцев, на котором был рассмотрен вопрос о присоединении СОРОССа к Национальной палате судоходства. Ранее на общих собраниях АСК и СОРОССа была одобрена идея создания в России Национальной палаты судоходства на базе двух организаций.

Начало, окончание на стр. 2

# В России появилась Национальная палата судоходства

Окончание, начало на стр. 1

Таким образом, процедура слияния двух отраслевых объединений вышла на финишную прямую. Фактически СНПС станет крупнейшим российским объединением предприятий и организаций, деятельность которых связана с морским и внутренним водным транспортом.

## — Как Вы видите цели и задачи палаты?

— Наша задача вывести обновленную организацию на принципиально новый уровень — это продвижение и защита интересов членов палаты, как консолидированного мнения всего российского судоходного сообщества, в национальных государственных и иных органах, а также на международной арене. Мы планируем так же активно, как и раньше, участвовать в выработке судоходной политики; разрабатывать и предлагать органам власти меры по противодействию субстандартному судоходству, обновлению российского флота, сохранению и преумножению кадрового потенциала; способствовать улучшению имиджа отрасли в целом. Важнейшее направление нашей работы — создание в России благоприятных условий для судоходного бизнеса при неукоснительном соблюдении требований безопасности мореплавания и судоходства.

Совершенствование законодательства — это неотъемлемая и где-то рутинная часть работы всех отраслевых объединений. Если вести речь об АСК, то за прошлый год мы направили в Минтранс России и другие фе-

деральные органы исполнительной власти более 70 экспертных заключений на рассмотренные проекты, а также конкретные предложения по совершенствованию нормативной базы.

Теперь появится возможность значительно больше внимания уделять инициативной разработке и последовательному продвижению проектов законодательных и нормативных актов. Укрупненная структура СНПС позволит более эффективно реализовать эту функцию, чем это делалось силами АСК и СОРОССа по отдельности.

Исторически флот играл огромную роль в развитии и становлении нашего государства. Флот силен своими традициями, их преемственностью, бережным к ним отношением. Именно поэтому девиз нашей организации — «Традиции и стандарты», подчеркивающий нашу приверженность принципам «качественного судоходства» и повышения социальной ответственности бизнеса.

## — Какие преимущества объединения принесет организациям, входящим в состав Палаты?

— Обновленная структура предполагает повышение эффективности и качества нашей работы. Ранее в большей части вопросов АСК и СОРОСС дублировали друг друга.

Преимущества — это, прежде всего, консолидация интеллектуальных и финансовых ресурсов двух организаций, которая приведет к повышению эффективности нашей работы и снижению финансовой нагрузки на членов палаты. За счет этого появится

возможность развивать новые направления деятельности — издание аналитических материалов, например.

Также преимуществом станет повышение эффективности диалога власти и бизнеса за счет создания единой структуры, выражающей интересы большинства. Членство в Национальной палате судоходства даст возможность оперативно доводить до сведения государственных должностных лиц информацию о проблемах, с которыми компании сталкиваются в своей повседневной деятельности, выдвигать предложения по возможным путям решения острых вопросов.

Появляется возможность продвижения интересов российского судоходного бизнес-сообщества на международном уровне путем участия в работе отраслевых международных организаций.

В Национальную палату судоходства входят не только судоходные компании, но и предприятия, оказывающие услуги судоходным компаниям, а также страховые общества, научные и проектные организации отрасли. Таким образом, Национальная палата судоходства станет площадкой для налаживания новых и развития уже установленных деловых контактов между членами СНПС. Кроме того, некоторые организации одновременно входили и в АСК, и в СОРОСС. Для них выгода очевидна: экономия — один взнос, а не два.

## — Будете ли вы ходатайствовать о получении права использовать в наименовании слова «Россия» или его производных?



— Да, обязательно будем. Это будет заключительный этап реорганизации.

## — Как иностранное судоходное сообщество восприняло новость о создании в России Национальной палаты судоходства?

— За рубежом на эту новость отреагировали весьма заинтересованно. Сигнал о консолидации российского судоходного сообщества нашими зарубежными коллегами получен, нас заметили и услышали.

Еще два года назад Ассоциацией судоходных компаний были установлены деловые контакты с Ассоциацией датских судовладельцев. В результате 22 апреля 2013 года в ходе X сессии Российско-Датского межправительственного совета экономического сотрудничества подписан Меморандум о взаимопонимании по вопросам сотрудничества в области морского транспорта между Национальной палатой судоходства и Ассоциацией датских судовладельцев. В меморандуме зафиксированы намерения сторон способствовать продвижению качественного судоходства, обмениваться информацией и взаимодействовать по вопросам, представляющим взаимный интерес. Надеюсь, что это придаст дополнительный импульс укреплению сотрудничества в области судоходства и развитию прямого диалога между деловыми кругами двух стран. Я расцениваю это как важный вклад в дело повышения

авторитета российского судоходного бизнеса на международном уровне.

Заинтересованность в развитии сотрудничества с СНПС уже высказала Международная палата судоходства (International Chamber of Shipping).

Также Национальная палата судоходства является членом Европейского союза речного и прибрежного транспорта (European River-Sea Transport Union).

## — В каких международных мероприятиях СНПС планирует принять участие в ближайшее время?

— Представители СНПС в составе официальной российской делегации примут участие в работе 65-й сессии Комитета Международной морской организации по защите морской среды (КЗМС ИМО), которая пройдет в середине мая в Лондоне.

В первой декаде июня в Берлине состоится заседание Европейского союза речного и прибрежного транспорта, в котором СНПС примет участие.

В целом мы надеемся, что участие СНПС в работе международных организаций на регулярной основе будет способствовать принятию приемлемых для нас решений и улучшению имиджа российского судоходства в целом.

Хотелось бы, чтобы в итоге объединения голос российского судоходного сообщества стал более отчетливо слышен как на национальном уровне, так и за рубежом.

# Хроника открытия навигации

## АРХАНГЕЛЬСК

В Архангельске летняя навигация открылась 7 мая. Ледоход на Северной Двине закончился, вместо буксиров на пассажирских линиях Архангельск — остров Кого, Соломбала — Хабарка, Маймаксанский лесной порт — 14-й л/з, 22 л/з — 23 л/з, Экономия — 29 л/з — Реушеньга теперь работают теплоходы.

## ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

В Хабаровском крае навигация на Амуре открылась на 5–10 дней позже, чем обычно — в первой декаде мая. Причина — поздний ледоход.

В этом году тарифы на речные пассажирские перевозки в крае выросли в среднем на 15%. Это связано с ростом затрат перевозчика на ГСМ, ремонт и запчасти для судов. Все льготы для различных категорий граждан сохранены в полном объеме. Средства на эти цели заложены в краевом бюджете.

На подготовку к навигации было потрачено более 82 млн руб.

## МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ

В Магаданской области с 1 мая 2013 года открыта летняя навигация для катеров и моторных лодок. Как сообщает пресс-служба ГУ МЧС России по Магаданской области, сотрудники ГИМС приступили к выполнению задач в области надзора за использованием маломерных судов, баз и сооружений для их стоянок и обеспечением безопасности людей на воде.

## КРАСНОДАР

ОАО «Кубанское речное пароходство» 27 апреля 2013 года открыло навигацию на реке Кубань. Теплоходы пароходства «Дон» и «Кубань» начали курсировать от парка 30-летия Победы до Юбилейного микрорайона и до Краснодарского водохранилища ежедневно. Планируется, что в день теплоходы будут совершать по 9 рейсов.

## АСТРАХАНЬ

Навигация речных трамвайчиков в Астрахани открылась 23 апреля 2013 года. По данным

министерства промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области, перевозки осуществляются по двум дачным маршрутам по два рейса в день.

## БАШКИРИЯ

Паромные переправы для перевозки пассажиров и транспортных средств на судах Службы водных переправ на реках Уфа и Белая открылись 27 апреля 2013 года. Об этом сообщила пресс-служба ГУ МЧС по Республике Башкортостан.

## ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Сезон навигации на внутригородских линиях открылся в Ярославле 20 апреля. Теплоходы начали работать на линиях «Речной вокзал — Вакарцево — Речной вокзал» и «Речной вокзал — Толга — Речной вокзал».

На базе теплохода «Москва» в Тутаеве (Ярославская область) открылась пассажирская переправа через Волгу. Запуск грузовой переправы намечен на май, после окончания ремонта парома.

## САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

В период навигации-2013 речные пассажирские суда в Санкт-Петербурге перевезут порядка 1,3 млн человек. Об этом сообщил президент Ассоциации владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга (АВПС) Евгений Зубарев. По его словам, в последние годы наблюдается тенденция по снижению пассажиропотока в среднем на 6%. Пассажирская навигация в городе открылась в конце апреля.

## МОСКВА

Торжественное открытие навигации по Москва-реке состоялось 19 апреля 2013 года. Судоходные

компании намерены в 2013 году сохранить объемы перевозки грузов и пассажиров на уровне 2012 года, сообщил «Водному транспорту» генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» (МРП) Константин Анисимов.

МРП в 2013 году открыло новый речной круизный маршрут из Москвы на Соловки. Для этого было модернизировано одно из круизных судов МРП. Новый маршрут пользуется большим спросом у российских покупателей в числе традиционных маршрутов на Санкт-Петербург, Пермь и по реке Ока.



# Волго-Балт ждет навигацию 2016 года



**Строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла планируется завершить до начала навигации 2016 года. Об этом сообщил руководитель Росморречфлота Александр Давыденко, проведя рабочее совещание с выездом на строительные объекты. В поездке участвовали заместитель руководителя Росморречфлота Сергей Горелик и начальник ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Владимир Николаев.**

В свою очередь начальник ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Владимир Николаев, комментируя поставленные сроки сдачи проекта, назвал задачу «невероятно сложной, ответственной и интересной».

## ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Введение в эксплуатацию второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла позволит увеличить пропускную способность Волго-Балтийского водного пути в 2 раза, отметил Александр Давыденко. Он похвалил за проделанную работу, отметив, что реализация проекта организована на должном уровне. «Наша задача — обустроить внутренние водные пути и сделать их безопасными», — подчеркнул руководитель Росморречфлота.

Ожидается, что с вводом второй нитки гидроузла доля внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность единой глубоководной системы европейской части РФ сократится на 13% (0,9 тыс. км), а пропускная способность Волго-Балтийского водного пути значительно повысится. Это приведет к интеграции водной трассы Волго-Балта в систему международных транспортных коридоров, что соответственно повлечет рост грузопотока по трассе Волго-Балта. Кроме того, будут увеличены гарантирован-

ные глубины и габариты судовых ходов, а также увеличено количество участков с двухсторонним движением судов, что, в свою очередь, сократит простой грузового флота в ожидании шлюзования и прохождения участков с односторонним движением и ограничением скорости.

## НУЖНА УНИФИКАЦИЯ

По мнению Александра Давыденко, назрела необходимость унифицировать гидротехнические сооружения страны. «У нас каждое гидротехническое сооружение имеет уникальные технические решения.

Мы столкнулись с тем, что везде необходимо проводить унификацию, — сказал Давыденко. — Это необходимо для того, чтобы мы могли на всех шлюзах одновременно заказывать запасные части, электрические схемы и другие детали».

## ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА

В ходе совещания на вопросы финансирования Волго-Балта остановился заместитель руководителя Росморречфлота Сергей Горелик. Он рассказал, что объем финансирования ФБУ «Администрация «Волго-Балт» на 2013 год увеличено до 4,8 млрд рублей. Эти средства будут потрачены, в том числе, на финансирование работ по строительству второй нитки Нижнесвирского шлюза, работы по модернизации Волховского шлюза и каскада шлюзов «Вытегорская лестница».

Общий объем финансирования проекта составил более 10 млрд руб. В 2013 году на окончание проектных работ выделено 4 млрд 969, 5 тыс. руб.

На сегодняшний день ведется проектирование по переносу линий электропередач напряжением 220 кВт над местом расположения Нижне-Свирского шлюза (в том числе, над действующим шлюзом первой нитки).

Строительство объекта ведется в соответствии с Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 года)», подпрограмма «Внутренние водные пути».

*Начало, окончание на стр. 4*



Президентом  
ГУМРФ

им. адм.

С. О. Макарова  
утвержден  
Иван Костылев

**Руководитель Росморречфлота Александр Давыденко утвердил президентом Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) им. адмирала С. О. Макарова Ивана Костылева.**

В беседе с корреспондентом «Российского судоходства» Костылев сообщил, что утверждение состоялось по результатам ученого совета вуза, где было принято решение рекомендовать его на должность президента университета.

Напомним, Иван Костылев занимал должность президента академии им. Макарова, ранее был ректором академии.

Иван Иванович Костылев родился 20 ноября 1941 г. в Архангельской области; окончил Ленинградское высшее инженерно-морское училище им. адмирала С. О. Макарова, доктор наук, профессор, академик Российской Академии транспорта; после окончания училища остался в нем работать начальником лаборатории на кафедре котельных установок, в дальнейшем прошел все ступени преподавательской и административной деятельности — вплоть до ректора; директор Северо-Западного филиала Союза российских судовладельцев; член Санкт-Петербургского Морского собрания; удостоен государственных наград; Почетный работник Морского Флота, Почетный работник транспорта, Почетный работник высшего образования РФ; женат; увлечения: автомобиль и дача.

На Волго-Балте  
открыта  
транзитная  
навигация

**На Волго-Балте открыта транзитная навигация. Об этом «Водному транспорту» сообщил руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Владимир Николаев.**

Первое транзитное судно типа «Волго-Дон» прошло под мостами Санкт-Петербурга в ночь с 5 на 6 мая 2013 года со стороны Волги. Судно проследовало с грузом металла.

Напомним, объем грузоперевозок по основной трассе Волго-Балта в 2012 году вырос на 1,3% в сравнении с показателем аналогичного периода прошлого года — до 22,4 млн тонн.

# Волго-Балт ждет навигацию 2016 года

Окончание, начало на стр. 3

Нижне-Свирский шлюз построен в 1933 году и является самым узким местом на всем Волго-Балтийском водном пути.

Строительство второй нитки шлюза начато в 2012 году. Проект реализуется в 4 этапа.

Первый и второй этапы предусматривают строительство причала и технологической

дороги, по которым будет осуществляться завоз строительных материалов. Срок окончания обоих этапов — декабрь 2013 года. Работы идут с опережением графика.

Третий и четвертый этапы предусматривают строительство второй нитки шлюза и жилья для 56 семей работников гидроузла. После получения заключения Главгосэкпертизы будет

объявлен конкурс на третий этап строительства.

Новый шлюз будет иметь габариты 290x21 м с напорным фронтом 12 м. В ходе работ по строительству шлюза будет перемещено 2 млн куб. м грунта, 850 тысяч куб. м песчано-гравийной смеси, 178 тыс. куб. м бетона и 18 тыс. тонн металлоизделий. Работы идут с опережением графика.



## Конкурс студенческих работ — 2013 к 100-летию РС

**Российский морской регистр судоходства (РС) в честь своего 100-летнего юбилея объявляет о проведении конкурса студенческих работ среди выпускников и учащихся старших курсов Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.**

Оценивать дипломные работы будет компетентное жюри, в состав которого входят профессорский состав университетов и специалисты РС.

Главный приз (iPad) будет вручен победителю конкурса в каждом вузе на торжественной церемонии в июле 2013 года.

Победителю будет предоставлен приоритет при рассмотрении вопроса о приеме на работу в РС.

Правила и этапы проведения конкурса будут освещаться на сайтах университетов, Российского морского регистра судоходства и ИАА «ПортНьюс» ([www.portnews.ru](http://www.portnews.ru)).

Подробную информацию можно получить в офисе уполномоченных представителей РС по вопросам конкурса — ИАА «ПортНьюс» тел. (812) 570-78-02 либо в деканатах указанных вузов.

## РС принял участие в конференции Arctic Shipping Forum

**Российский морской регистр судоходства (РС) принял участие в 9-й ежегодной международной конференции Arctic Shipping Forum — крупнейшем мероприятии, посвященном развитию судоходства в Арктике, а также передовым достижениям в области строительства ледоколов и судов ледового плавания. Конференция состоялась в Хельсинки (Финляндия).**

Форум объединил представителей из Финляндии, Канады, Дании, Швеции, Норвегии, Франции, России, США, Великобритании, Китая. РС представил на конференции доклад на тему «Развитие требований класса и создание унифицированного требования Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО) к винторулевым колонкам». Особое внимание

в докладе было уделено принципам проектирования движительных комплексов, вопросам проведения технического наблюдения при их изготовлении и опыту эксплуатации. В рамках выступления была представлена информация о разработке проектной командой МАКО под председательством РС Унифицированного требования МАКО для главных судовых движительно-рулевых устройств.

Актуальность темы доклада обусловлена все более широким внедрением в последние годы главных винторулевых колонок в качестве пропульсивных комплексов на судах всех типов и назначений, в том числе на ледоколах и грузовых судах, эксплуатирующихся в Арктике. Применение винторулевых колонок на судах предоставляет ряд преимуществ, обеспечивающих, по оценкам судовладельцев и проектантов, снижение эксплуатационных затрат до 8–10%. При этом показатели экономической эффективности судов при использовании на них в качестве движительных установок винторулевых колонок прямо пропорциональны их водоизмещению.

На конференции были также

рассмотрены вопросы планирования и проведения судоходных операций в Арктике, обновление ледокольного флота, конкурентные преимущества Северного морского пути перед Суэцким каналом, изменение климата и его влияние на судоходство, проблемы защиты окружающей среды и многое другое.

Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО) создана в 1968 году с целью выработки общей политики и единого подхода при разработке технических норм и стандартов безопасности морских перевозок. РС является членом МАКО с 1969 года. Сегодня МАКО объединяет ведущие классификационные общества мира.

## Плавание маломерных судов на реках Казани ограничат

**В связи с проведением в Казани 6–17 июля Универсиады-2013 плавание маломерных судов на акваториях рек Казанка и Волга в июне-июле будет ограничено, что связано с соображениями безопасности.**

Эта мера не затронет транзитных пассажирских, грузовых, специализированных судов и судов, задействованных в обеспечении безопасности в период проведения Универсиады.

Запрет распространяется на акваторию на всем ее протяжении от железнодорожного моста (799 км) в Ново-Савиновском районе Казани и вниз по течению до железнодорожного моста Кировского района Казани.

На акватории Волги запрет распространяется на участке от

железнодорожного моста города Зеленодольска вниз по течению мимо Казани, вдоль правого берега до села Шеланга Верхнеуслонского района Татарстана, вдоль левого берега — до села Никольское Лаишевского района республики.

Всемирная летняя Универсиада пройдет в Казани 6–17 июля 2013 года, в ней примут участие 13,5 тыс. спортсменов и членов официальных делегаций из 170 стран. В программе — 27 видов спорта, в том числе водных, соревнования пройдут в 49 спорткомплексах.

## Балтийская регата «Кубок Усть-Луги 2013»

**Балтийская регата «Кубок Усть-Луги 2013» стартует 5 июня 2013 года.**

По окончании церемонии официального открытия участникам предстоит выйти в море и совершить переход под парусами от Стокгольма до острова Сандхамн. Первый тренировочный этап завершится в Шведском Королевском яхт-клубе, где будет организована вечеринка. Как отмечают организаторы, значимой задачей проекта является активное общение в рамках регаты с целью развития профессиональных отраслевых отношений.

Напомним, впервые регата была организована в 2012 году, поводом чему послужило 10-ле-

тие одного из крупнейших портов России — морского торгового порта Усть-Луга.

Проект нацелен на развитие международного сотрудничества и интеграцию России в мировую транспортную систему.



# Спущен на воду сухогруз «Нева-Лидер 4»

Судно построено для ОАО «Северо-Западное пароходство»



На «Невском судостроительно-судоремонтном заводе» состоялся спуск на воду четвертого судна серии из 10 самоходных сухогрузных судов проекта RSD49 «Нева-Лидер 4». Суда строятся по заказу ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП). Проект разработан ЗАО «Морское инженерное бюро-дизайн-СПб».



В торжественной церемонии приняли участие генеральный директор Невского ССЗ Владимир Прудыус, управляющий директор СЗП Альберт Выговский, технический директор СЗП Игорь Фомин, руководитель участка Балтийского филиала Российского морского регистра судоходства (РС) Эдуард Евграфов.

Универсальные сухогрузы проекта RSD49 предназначены для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой. Всего для СЗП планируется построить 12 таких судов: 10 — на «Невском судостроительно-судоремонтном

заводе» и 2 — на астраханском судостроительном заводе «Лотос».

Как рассказал корреспонденту «Водного транспорта» генеральный директор Невского ССЗ Владимир Прудыус, проект является одной из лучших разработок Морского инженерного бюро, а судно по своим характеристикам — одним из лучших в своем классе.

Прудыус подчеркнул, что благодаря заказчику, завод имеет заказ на серию из 10 судов, что позволяет «спокойно работать и планировать свою деятельность».

Он рассказал, что технология строительства судов данного проекта отработана, параллельно специалисты предприятия освоили изготовление крышек люкового закрытия и тех видов продукции, которые ранее заказывались для комплектации судов.

«Мы рады были бы в дальнейшем строить аналогичные суда. Они очень технологичны в плане производства, их строительство не вызывает сложности, а эксплуатация показывает, что они достаточно доходны в сравнении с другими проектами», — подчеркнул директор ССЗ.

Сухогрузные суда проекта RSD49 предназначены для морской и смешанной (река-море) перевозки генеральных и навалочных грузов, включая металл, зерно, лес, уголь, крупногабаритные и тяжеловесные грузы, а также опасные грузы разных классов.

Технические характеристики: длина — 139,95 м; ширина — 16,5 м; осадка — 4,7/3,6 м; дедвейт (в море / в реке) — 7154 / 4518 тонн; скорость хода — 11,5 узлов; автономность — 20 суток; экипаж — 10 человек.

ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» расположено в 40 км от Санкт-Петербурга в городе Шлиссельбурге на левом берегу реки Невы.

Предприятие занимается судостроением с 1952 года. Завод выполняет строительство морских и речных судов различного типа и назначения и все виды судоремонта. Судоподъемный слип «Невского судостроительно-судоремонтного завода» позволяет спускать на воду и поднимать для ремонта суда длиной до 140 м и доковым весом до 3000 тонн.

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов,

буксировках негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится около 105 грузовых транспортных средств суммарным дедвейтом 350 тыс. тонн, включая 83 судна класса «река-море», 8 барж, 7 буксиров и 7 вспомогательных судов. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет 6 млн тонн. Пароходство входит в ВВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером ВВТН), консолидирующей также ряд железнодорожных, стивидорных и логистических компаний.



# «Озерная верфь» построила катер «Юрий Яхненко»

Судно предназначено для работы в структуре МЧС



На торжественной церемонии спуска на воду присутствовали: генеральный директор ООО «Озерная Верфь» Константин Бурьянов, а также представители заказчика: главный государственный инспектор по маломерным судам ГУ МЧС России по Санкт-Петербургу Илья Ляхов и начальник центра ГИМС ГУ МЧС России по Санкт-Петербургу Александр Радько.

Спуск катера прошел с учетом традиций русского флота, а крестной мамой «Юрия Яхненко» стала

главный специалист-эксперт отдела по работе со СМИ ГУ МЧС России по Санкт-Петербургу Ольга Семенова.

Проект многоцелевых скоростных катеров 14М является усовершенствованным продолжением проекта катеров 13М, разработанного Laky Verf. Как рассказал корреспонденту «Водного транспорта» генеральный директор ООО «Озерная верфь» Константин Бурьянов, «особенностью данного судна является то, что это модификация доработанного проекта

ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf, г. Шлиссельбург, Ленинградская область) спустило на воду второй в линейке многоцелевых судов катер «Юрий Яхненко» проекта 14М, строящийся по государственному заказу. Катер предназначен для ФКУ «Центр обеспечения деятельности федеральной противопожарной службы Государственной противопожарной службы МЧС России».

судна, построенного ранее и поставленного в разные регионы России от Дальнего Востока до Санкт-Петербурга». Увеличено количество топлива на борту, что, в свою очередь, позволило увеличить дальность маршрута, который судно может пройти без дозаправки.

«Также мы увеличили кормовую площадку до 12 кв.м, что позволило разместить дополнительное оборудование для спасательного, водолазного, пожарного оборудования», — отметил Константин

Бурьянов. — Увеличено машинное отделение, что усовершенствовало обслуживание двигателей, для работы стало комфортнее».

Катер оснащен дополнительным постом управления на смотровой площадке для управления судном в условиях ограниченной видимости. Кроме того, катер укомплектован надувной лодкой с мотором, обеспечивающей возможность подходить в случае необходимости к необорудованным берегам для оперативного оказания помощи на мелководье, а также для других задач, добавил он.

«Мы доработали проход борта на борт, сейчас проход на правый борт расположен за креслом судоводителя, что позволяет не отвлекаться от управления судном при перемещении с борта на борт. Помимо этого, мы поставили дополнительные мониторы для подключения регистратора при оформлении правонарушений», — пояснил Константин Бурьянов.

Отличием катера для ГИМС является установка дополнительных трех спасательных плотов, каждый из которых рассчитан на 10 человек, что позволяет катеру в случае необходимости прибыть

на место происшествия, где плоты могут быть спущены на воду для спасения потерпевших, отметил Бурьянов. «Традиционно хочу отметить использование мягкого привального бруса, который позволяет при швартовке уменьшить повреждения наружной обшивки корпуса судна или вообще их избежать», — подчеркнул руководитель Laky Verf.

Закладка корпуса судна была произведена 1 декабря 2012 года. В конце мая 2013 года планируется передать судно в ГУ МЧС России по Санкт-Петербургу. До конца 2013 года в планах верфи постройка еще пяти катеров этой серии.

Всего в 2013 году верфь построит 8 аналогичных катеров (6 — проекта 14М и 2 — проекта 13М). Заказчиками выступают МВД России, МЧС России, Госморречнадзор, Федеральная таможенная служба.

«Озерная Верфь» (Laky Verf) располагается на территории «Невского судостроительно-судоремонтного завода» (Ленинградская обл., г. Шлиссельбург) и имеет собственные производственные площади. Верфь с 2005 года занимается строительством моторных яхт премиум-класса. В разработке проектов яхт участвуют известные в яхтенном мире дизайнеры — голландцы Гвидо де Груд (Guido de Groot) и Франк Лаупман (Frank Laupman). С момента основания компании по коммерческим контрактам было построено 6 яхт проекта 23 М (длина 23,5 м), каждая из которых успешно прошла навигационные испытания. Надзор за строительством осуществляется Российским морским регистром судоходства.

# «Выживание на море — стандарты подготовки»

В ГУМРФ прошел международный семинар, посвященный проблемам морской безопасности

ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова совместно с ФБУ «Служба морской безопасности» подвели итоги международного семинара «Выживание на море — стандарты подготовки». В работе семинара приняли участие более 90 специалистов из России, Казахстана, Латвии, Исландии, Канады, Австралии, Норвегии, Малайзии, Нигерии, Румынии, Великобритании, Франции, Японии и других стран. Среди участников — представители учебных заведений, тренажерных центров, судоводных компаний, федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, уполномоченных организаций по освидетельствованию образовательных учреждений, профсоюзов и других организаций.

За два дня работы семинара были представлены доклады, посвященные опыту различных российских и зарубежных учебных заведений по организации и проведению подготовки по выживанию на море.

Принятие Манильских поправок к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (МК ПДНВ/STCW) стало новым этапом совершенствования системы морского образования и контроля за компетентностью членов экипажей морских судов. Общей тенденцией можно считать повышение требований, в том числе и по контролю за уровнем компетентности моряков. Важнейшей целью должна быть всесторонняя координация во имя решения одной, но крайне важной задачи — повышения безопасности судоходства и охраны человеческой жизни на море.

Организаторами семинара выступили Международная ассоциация тренажерных центров подготовки по выживанию на море IASST (International Association for Safety and Survival Training), Морской учебно-тренажерный центр Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова и ФБУ «Служба морской безопасности» при поддержке Федерального агентства морского и речного транспорта.

Предлагаем вам краткие резюме докладов, представленных во время семинара.

\*\*\*

А. Огай, директор Центра ДПО ГМУ имени адмирала Г.И. Невельского (г. Владивосток), в своем докладе указал на то, что Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты требует проведения непрерывной многоступенчатой подготовки морских специалистов. Для обучения экипажей морских судов в соответствии с международными стандартами необходимо создать материально-техническую базу, позволяющую реализовать комплекс мероприятий по обучению, проверке компетентности и сертификации специалистов морской отрасли. В связи с этим Федеральное агентство морского и речного транспорта Российской Федерации включило проект «Строительство и реконструкция объектов Дальневосточного морского научно-образовательного комплекса Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского» в Фе-

деральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» по мероприятию подпрограммы «Морской транспорт», в рамках которой предусмотрено строительство учебно-тренажерного комплекса непрерывной конвенционной подготовки по плавательному морским программам и строительство учебно-тренажерного комплекса подготовки экипажей судов по выживанию на море. Создаваемый учебно-тренажерный комплекс планируется использовать и как инструмент для исследования аварийных ситуаций и поиска рациональных технических и организационных решений при университетском центре по расследованию аварий и инцидентов на море.

\*\*\*

Д. Максимов, начальник Управления конвенционной подготовки и повышения квалификации Волжской государственной академии водного транспорта, высказал убеждение, что учеб-



но-тренировочные суда могут играть не менее важную роль, чем береговые тренажерные центры. Отработка действий по всем видам учебных тревог, аварийно-спасательное оборудование, сама обстановка, которая позволяет хорошо воспринимать реальное судно, будет способствовать лучшей подготовленности моряков к действиям в чрезвычайных ситуациях. При этом не отрицается роль тренажерных центров, участвующих в подготовке студентов и экипажей судов по вопросам выживания на море. Качество подготовки в учебно-тренажерных центрах определяется принципами, заложенными при создании центра, отношением преподавательского состава к своей работе. Изначально при учебных заведениях создавали такие центры не из коммерческих интересов, а исключительно из необходимости подготовки студентов. «Вузский тренажерный центр по своему укладу не может учить плохо или торговать свидетельствами, как дипломами в метро», — отметил докладчик.

\*\*\*

Капитан В. Васецкий представил типы и виды потенциальных чрезвычайных ситуаций (ЧС) на континентальном шельфе, разделив их на ЧС техногенного характера, ЧС природного характера, ЧС биолого-социального характера, ЧС экологического характера, ЧС информационного характера. Оперативный ресурс времени, на которое реально можно рассчитывать при проведении спасательных операций, редко составляет более двух часов, а более половины всех аварий длились не больше одного часа. Исходя из этого, необходимо планировать все мероприятия по борьбе за живучесть, эвакуации и спасению людей. При этом важно учитывать роль человеческого фактора. Например, в 2009 г. аварии, не связанные с человеческим фактором, составили всего 28%. Соответственно, остальные 72% связаны с нарушениями правил эксплуатации и ошибками персонала. По статистическим данным и аналитическим исследованиям, за период 2000–2010 гг. 72–80% аварий в море связано с человеческим фактором.

\*\*\*

С. Айзинов, начальник Морского учебно-тренажерного центра ГУМРФ имени адмирала

С.О. Макарова, в своем выступлении рассказал о формировании самого современного в России учебно-тренажерного центра для моряков по выживанию на море. Новый центр знаний и навыков в Санкт-Петербурге построен в исключительно сжатые сроки благодаря эффективному взаимодействию экспертов «Макаровки», проектировщиков и строителей, а также при поддержке Минтранса России и Росморречфлота. Построенная техническая база для обучения выживанию на море и борьбе с последствиями чрезвычайных ситуаций позволяет обеспечивать подготовку курсантов, студентов университета и переподготовку членов экипажей морских судов на круглогодичной основе в полном соответствии с требованиями Манильских поправок к МК ПДНВ и Положения о дипломировании, утвержденного приказом Минтранса России от 15.03.12 № 62. С. Айзинов отметил, что дальнейшее внедрение требований ИМО по обеспечению должной компетентности моряков должно повлечь за собой изменение системы освидетельствования тренажерных центров. «В настоящее время нормативно-правовая база обеспечивает лишь разрешительные функции, однако не позволяет осуществлять контроль качества подготовки, оценки и проверки знаний, умений и навыков членов экипажей судов. Такая ситуация позволяет существовать организациям, заменяющим профессиональную подготовку выпуском «фантиков» и не способствует решению задачи повышения безопасности мореплавания».

\*\*\*

Хейки Хюрюлайнен (Heikki Huurulainen), директор центра Meriturva Maritime Safety Training Centre, Финляндия, рассказал на примере своего центра, как в Финляндии проводится конвенционная подготовка по выживанию на море. В стране существует 4 морских академии и 2 тренажерных центра — Meriturva и Aland Safety Centre, которые специализируются на подготовке по выживанию. Центр Meriturva является государственным и подчиняется Финскому Национальному совету по вопросам образования. Центр имеет две тренировочных площадки: по пожарной подготовке (на военно-морской базе в Urinniemi) и по выживанию

(находится в Lohja, позволяет проводить подготовку круглый год в любую погоду). Тренажерная подготовка осуществляется по принципу «Повторяй до отработки автоматизма, поскольку проще остановить тренажер, чем изменить погоду».

\*\*\*

Д. Швердин, проректор НОУ ВПО «Дальневосточный институт коммуникаций», представил вниманию участников семинара деятельность негосударственного образовательного учреждения высшего профессионального образования — Дальневосточный институт коммуникаций (ДВИК). В 2013 году институт успешно прошел проверку на признание с целью наделения полномочиями как организации, осуществляющей подготовку членов экипажей морских судов в соответствии с приказом Минтранса России № 157 от 8 июня 2011 года. Помимо основных образовательных программ, в институте реализуются программы подготовки, профессиональной переподготовки и повышения квалификации для специалистов морской отрасли более чем по 50 направлениям в соответствии с международными и национальными требованиями (ГМССБ, РЛС/САРП/ЭКНИС, ОСПС, программы БУТЦ, транспортная безопасность). Всего за период февраль 2010 — февраль 2012 был подготовлен 191 человек офицерского состава, 286 человек рядового состава.

\*\*\*

А. Кондратьев, директор ИПК ГМУ имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, проинформировал о проведенной университетом совместно с другими учебными заведениями отрасли большой работе по подготовке 57 примерных программ, ныне утвержденных ФАРМТ. В ГМУ имени адмирала Ф.Ф. Ушакова имеется практически полный комплект примерных программ, и все программы разработаны в соответствии с модельными курсами ИМО. А. Кондратьев обратил внимание участников семинара на то, что впервые во многие программы включены учебные планы как для первичной подготовки, так и для повторной подготовки специалистов через периоды, не превышающие пять лет. При этом планы переподготовки предусматривают существенное сокращение сроков обучения действующего плавсостава.

\*\*\*

А. Горячев, старший инструктор Морского УТЦ ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, представил преимущества компьютерного тестирования по сравнению с традиционным тестированием с использованием бумажных билетов. В выступлении был дан подробный анализ системы «Дельта-Тест» как инструмента для обеспечения единого уровня квалификационных требований как внутри образовательного учреждения, так и в отрасли в целом.





## Рейд приступил к работе

**ООО «Универсальная стивидорная компания» (УСК, входит в «Азово-Донское пароходство») 6 мая начало перевалку грузов на рейде порта Кавказ. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил директор УСК Тимофей Лещенко.**

«Первое морское судно было принято под обработку (погрузку) 40 тыс. тонн серы 6 мая», — рассказал Лещенко. Всего же в навигацию-2013 «Универсальная стивидорная компания» планирует перевалить 600 тыс. тонн грузов. В номенклатуре обрабатываемых на рейде грузов преобладают сера, также представлены зерно и уголь. «УСК планирует почти в два раза увеличить объем перевалки зерна

по сравнению с 2012 годом. Планируется, что в этом году будет обработано 100 тыс. тонн этого груза», — добавил собеседник «Водного транспорта».

Напомним, «Азово-Донское пароходство» занимается перевалкой грузов на рейде порта Кавказ с апреля 2012 года. Номенклатура обрабатываемых на рейде грузов представлена серой, зерном и углем. Организация рей-

довой перевалки в порту Кавказ имеет ценовое преимущество в конкуренции с глубоководными портами Украины. Осадки на рейде позволяют заходить судам такого же класса, что и в украинские порты. Однако размер железнодорожного тарифа до портов Украины и стоимость одного судозахода в эти порты делают рейдовую перевалку более привлекательной для клиентов.

## Теплоходы ушли в круиз

**ОАО «Донинтурфлот» открыло пассажирскую навигацию в конце апреля. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор судостроительной компании Геннадий Черкашин.**

Первый теплоход «Петр Чайковский» 25 апреля ушел из Ростова-на-Дону в Москву.

Как сообщили в «Донинтурфлоте», в навигацию-2013 сохраняются традиционные маршруты перевозок туристов: Ростов-на-Дону — Москва, Ростов-на-Дону — Санкт-Петербург, Москва — Санкт-Петербург — Москва.

Осуществлять пассажирские перевозки в 2013 году будут девять теплоходов компании, в прошлом году совершали круизы десять судов.

Несмотря на сокращение флота, ОАО «Донинтурфлот» планирует сохранить объем перевозок туристов на уровне прошлого года. «За навигацию 2012 года было перевезено 23 тыс.

254 пассажира», — уточнил Геннадий Черкашин.

По его словам, межнавигационный ремонт в период с 1 ноября 2012 года по 20 апреля 2013 года прошел в обычном для предприятия режиме. За это

время было отремонтировано 9 теплоходов, в том числе одно судно проекта 301, шесть единиц флота проекта 302, один теплоход проекта КУ-056 и еще один — проекта 463П. «Профилактическое докование прошли два теплохода: «Игорь Стравинский» и «Генерал Лавриненков» на мощностях ОАО РСЗ «Прибой». Средний ремонт на этих судах производился силами экипажей», — отметил собеседник «Водного транспорта», добавив, что на остальных теплоходах текущий ремонт также производился силами экипажей.



## Морские порты в минусе

**Общей тенденцией апреля 2013 года для морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог стало снижение показателей грузооборота и судооборота.**

Морской порт Ростов-на-Дону в апреле 2013 года обработал 1 млн 89 тыс. тонн различных грузов, что на 27% ниже аналогичного показателя годичной давности. Отрицательную динамику продемонстрировал как экспорт (–36%, всего 673 тыс. тонн), так и транзит (–24%, всего 201 тыс. тонн) грузов. В плюс (+21%) остался только импорт грузов, который составил за отчетный период 2013 года 215 тыс. тонн грузов.

Как сообщили в администрации морского порта, в номенклатуре импорта в апреле 2013 года преобладали генеральные грузы и грузы навалом (кроме зерна). На погрузку преимущественно ушли нефть и нефтепродукты, зерновые грузы навалом, металлолом, уголь и кокс навалом, а также незерновые грузы навалом. Транзит в отчетный период был представлен нефтью и нефтепродуктами, генеральными грузами, зерновыми и незерновыми грузами навалом, а также металлом и металлоломом.

«Снижение грузооборота в апреле 2013 года обусловлено тремя основными причинами. Во-первых, это резкое падение погрузки зерновых грузов навалом с 400,5 тыс. тонн до 138,3 тыс. тонн (–65,5%). Во-вторых, сказалось уменьшение погрузки угля, кокса навалом на 47,5%: с 174,8 до 91,7 тыс. тонн. Кроме того, незначительно сократились (–23,6%) транзитные перевозки», — объяснил капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко. Собеседник «Водного транспорта» добавил, что незначительный рост общего грузооборота по итогам 2013 года по сравнению с аналогичным периодом 2012 года составил 11%. «Грузооборот сохраняется за счет преобладания в номенклатуре нефти и нефтепродуктов (рост 2,9%), а также металлолома (рост 35,4%)», — добавил капитан морского порта.

Заметно сократился и судооборот морского порта Ростов-на-Дону: в апреле 2013 года было зарегистрировано 315 приходов и 358 отходов судов против 520 приходов и 541 отхода за отчетный период 2012 года. По словам Захарченко, снижение судооборота по итогам 2013 года в отношении с аналогичным периодом 2012 года на 2,68% связано с уменьшением грузооборота.

Общий грузооборот морского порта Азов в апреле 2013 года сократился на 13% по сравнению с аналогичным показателем апреля 2012 года и составил 778 тыс. тонн различных грузов. Экспорт составил 267 тыс. тонн (–45%), импорт — 62 тыс. тонн грузов (–35%). Рост показал только транзит: 449 тыс. тонн грузов и плюс 46%.

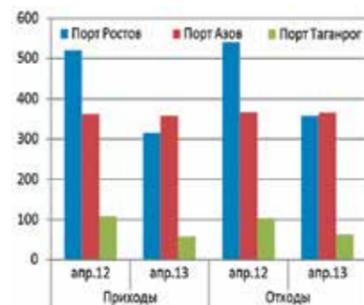
По словам капитана морского порта Азов Владимира Брагина, в номенклатуре грузов в апреле 2013 года, как и в прошлом году, были представлены зерновые, уголь, цемент и нефтепродукты.

Следует отметить, что судооборот порта практически остался на уровне прошлого года: если в апреле 2012 года капитан Азова зарегистрировала 362 прихода и 366 отходов судов, то в апреле 2013 года — 357 приходов и 366 отходов судов.

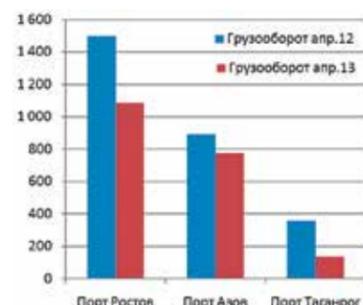
«Уменьшение грузооборота и судооборота морского порта Азов обусловлено снижением экспорта зерновых грузов», — пояснил Владимир Брагин.

Таганрогский морской транспортный узел по итогам апреля 2013 года переработал 137 тыс. тонн различных грузов, что на 62% меньше аналогичного показателя прошлого года. Судооборот порта также продемонстрировал отрицательную динамику: администрация порта за отчетный период текущего года зарегистрировала 58 приходов и 62 отхода судов против 107 приходов и 102 отходов год назад.

СУДООБОРОТ



ГРУЗООБОРОТ



## Речка в плюсе

**Грузооборот в границах ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в апреле 2013 года вырос на 13%. Такие данные опубликованы на официальном сайте учреждения.**

За отчетный период в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации было обработано 686 тыс. тонн различных грузов, что на 13% превышает аналогичный показатель прошлого года. Таким образом, фактиче-

ский грузооборот апреля на 26 тыс. тонн превысил прогнозный показатель.

В номенклатуре грузов в апреле 2013 года преобладали мазут (31,8%), вакуумный газойль (26,4%), дизельное масло (6,1%) и щебень (5,7%).



# Тренировку оценили на «ОТЛИЧНО»

ББАСУ и Росморпорт провели учение АРН в морском порту Ейск



**Отработку взаимодействия сил и средств Азово-Черноморского филиала ФГУП «Балтийское БАСУ» и Ейского управления Азово-Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» при локализации разливов нефтепродуктов провели на внутреннем ковше морского порта Ейск. Основанием для проведения учений послужила плановая проверка работоспособности системы локализации и ликвидации разливов нефтепродуктов на акватории порта.**

Согласно вводной портовые службы заняты повседневной работой, диспетчерские службы осуществляют круглосуточное дежурство, когда поступает информация о разливе нефти при перекачке дизельного топлива на ледоколе «Капитан Крутов». Условное нефтяное пятно на акватории порта имитировали рассыпанные древесные опилки, которые не представляют опасности для экологии.

Сразу же без привлечения городских служб было организовано оповещение. Дежурные средства и службы несения аварийно-спасательной готовности были подняты по тревоге и приступили к организации работ по АРН. Первым делом была выбрана технология работ по ликвидации условного разлива, сформированы личный состав и техника для участия в работах. На акватории были установлены боновые ограждения для локализации разлива. Затем на воду спустили нефтесборщик «Комара мини», на пассажирском причале установили сборную емкость. Боновый ордер теплохода «Рейдовый-43» поставили между шпорами внутреннего ковша порта. Работа винтами теплохода позволила вымыть нефтепродукты из-под второго причала, после чего установили бонны между кормой ледокола и вторым причалом. Проведенные операции, в том числе траление нефти боновой цепью, подвели условное пятно к пассажирскому причалу. Наконец, приступил к делу нефтесборщик. Остаточное загрязнение было посыпано сорбентом. Таким образом, условный разлив был полностью ликвидирован.

В учениях было задействовано три судна: теплоход «Рейдовый-43», мотолодка «Ея» и теплоход «Воднадзор».

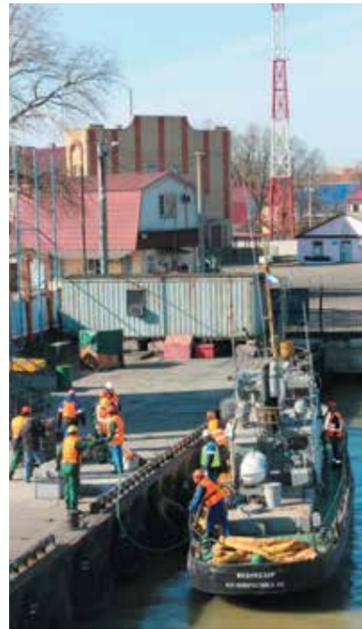
Кроме того, учебные тревоги по АРН были проведены на незадействованных в выполнении

работ по АРН судах портофлота Ейского управления АЧБФ «Росморпорта»: ледоколе «Капитан Крутов» и теплоходах «Колгуев», «Техфлотец» и «Инженер Попович».

«Морспецподразделения Азово-Черноморского филиала БАСУ, которое базируется в порту Ейск, и службы ФГУП «Росморпорт» отработали сегодня тренировку с оценкой «отлично». Они показали свое умение, оперативность в локализации и последующей ликвидации условного очага загрязнения. Данные учения проводились для определения достаточности сил и средств к несению аварийно-спасательной готовности по ликвидации разлива нефтепродуктов. В данном случае при подведении итогов мы можем сказать, что средств и сил хватает», — отметил капитан морского порта Ейск Сергей Гречкин.

С отличной оценкой прошедшим учениям согласился и начальник Морспецподразделения Азово-Черноморского филиала БАСУ Гамбик Асутурьян: «Я считаю, что учения проведены на довольно высоком уровне. Цели учебные достигнуты. Личный состав, силы и средства в порту есть, и они готовы к выполнению задач по ликвидации разливов».

По словам заместителя директора по эксплуатации АЧБФ ФГУП «Росморпорт» Игоря Павлова, отдельной проверке подверглась система оповещения. «Данная информация должна идти до федерального агентства и Минтранса. Диспетчерская служба Росморпорта — непосредственно составная часть системы оповещения. От момента начала учения до момента получения сигнала о начале учений в Азово-Черноморском бассейновом филиале прошло 3,5-4 минуты», — добавил Павлов, уточнив, что этот показатель удовлетворяет действующим требованиям оповещения.



## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

### ДИНАМИКА ВЭД

Внешнеторговый оборот Ростовской области за 2012 год снизился на 1,5% по сравнению с соответствующим периодом прошлого года и составил \$10 млрд 195 млн. Об этом сообщил официальный портал Правительства РО.

Примечательно, что в отчетный период экспорт превысил импорт и составил \$5 млрд 311 млн. Вывоз вырос на 3,3% к уровню 2011 года. Импорт составил \$4 млрд 884 млн, что на 6,3% ниже аналогичного показателя 2011 года. Таким образом, доля экспорта во внешнеторговом обороте области в 2012 году составила 52%, импорта — 48%.

«Впервые с 2004 года торговый баланс Ростовской области положительный с салдо в сумме \$427,9 млн», — отмечается в сообщении.

Экспортно-импортные операции в Ростовской области в 2012 году осуществляли около 2,5 тыс. участников ВЭД со 140 странами мира. Основным контрагентом по-прежнему остается Украина: на нее приходится около 20% операций ВЭД. Кроме того, активно идет взаимодействие с Турцией, Китаем, Италией и Швейцарией.

### ПРИПОРТОВЫЙ ГРУЗОБОРОТ СКЖД

На Северо-Кавказской железной дороге в I квартале 2013 года на 7,1% вырос грузооборот экспортно-импортных грузов, следующих через припортовые станции магистрали. Об этом сообщила пресс-служба СКЖД.

На магистрали было переработано 18,2 млн тонн экспортно-импортных грузов, что на 1,2 млн тонн (7,1%) больше, чем по итогам I квартала 2012 года.

Основной рост отмечен на припортовых станциях в Азовском бассейне. В частности, в порту Темрюк было переработано 443,2 тыс. тонн груза, что на 21% превышает показатели годичной давности. В порту Кавказ грузооборот за отчетный период составил 1 млн 21 тыс. тонн (+31%). В Азове грузооборот увеличился на 45% и составил 415 тыс. тонн груза. В порту Таганрог грузооборот достиг 503,6 тыс. тонн, что на 14,7% больше, чем за три месяца 2012 года.

«Увеличение объемов грузооборота к январю-марту прошлого года на припортовых станциях Темрюк, Кавказ, Азов, Таганрог достигнуто в основном за счет выгрузки нефтепродуктов и угля», — поясняется в сообщении.

### РОСТОВСКИЙ ПОРТ ПОСТРОИТ МАРИНУ

ООО «Транспортно-экспедиционная компания «Ростовский порт» (входит в ГК «Ростовский порт») к сентябрю 2013 года построит для яхтенной марины ОАО «Сочинский морской торговый порт» 93 понтона, передает «Интерфакс».

Длина понтонов, строительство которых началось в марте, составит от 9 до 20 м, ширина — до 4 м, что позволит сделать яхтенные стоянки в порту безопасными и хорошо оборудованными. В гавани, которая будет оборудована на акватории морпорта Сочи, смогут швартоваться яхты длиной от 12 до 50 м. Марина будет располагать технической зоной для проведения профилактического осмотра, ремонта, а также мойки судов и их бункеровки топливом.

*Навыки локализации и ликвидации нефтеразлива были успешно применены, когда в 9.40 мск 25 апреля на причале № 8 ООО «Ейск-Порт-Виста» произошел разрыв трубопровода гидравлики берегового крана с утечкой масла, часть которого попала в море. При осмотре места аварии были зафиксированы отдельные пятна и серые пленки серебристого налета на поверхности воды площадью около 30 кв. м.*

*Вмешательства сил Азово-Черноморского филиала ФГУП «Балтийское БАСУ», несущего готовность к ликвидации разливов нефти на акватории порта, не потребовалось. Незначительный разлив уже к 11.00 мск был ликвидирован силами ООО «Ейск-Порт-Виста» с применением сорбента.*

*Отметим, что в морском порту Ейск применяется нефтепоглощающий сорбент «Биосорб». Технология его использования позволяет не собирать сорбент с поверхности моря, поскольку в толще воды он в короткое время разлагается, не нанося ущерба окружающей среде.*

## Спасибо ветеранам

«Азово-Донское пароходство» поздравило ветеранов с 68-й годовщиной победы в Великой Отечественной войне. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказал председатель Совета ветеранов АДП Сергей Архипов.

В честь Дня Победы 50 ветеранов Великой Отечественной войны получили материальную помощь и добрые подарки от АДП. Участники войны получили премию 8 тыс. рублей, несовершеннолетние узники фашистских лагерей — 6 тыс. рублей, труженики тыла — 4 тыс. рублей. Кроме того, каждому ветерану были вручены цветы и праздничный продуктовый набор.

Добавим, что Совет ветеранов АДП был создан в 2005 году и ведет активную работу по экономической защите ветеранов. В частности, расходы Совета ветеранов направлены на материальную помощь бывшим работникам пароходства, включая пенсионеров, ветеранов войны и труда, подарки к Новому году и Дню Победы, а также по случаю других праздничных дат.

## С Днем Победы!

В памятный день — 9 мая 1941 года — состоялась историческая победа нашего Отечества над фашизмом. В этот «праздник со слезами на глазах» грусть потерь сливается с безмерной радостью триумфа свободы и мира. День Победы стал символом гордости за тех, кто отстоял независимость нашей Родины, символом решимости и воли русского народа.

Годы уходят, но память о наших героях не меркнет. Великой ценой обошлась ветеранам победа в Великой Отечественной войне, к сожалению, многих сегодня уже нет рядом с нами! Но подвиг русского солдата навсегда останется в сердцах миллионов людей! На вас, дорогие фронтовики и труженики тыла, равняются ваши дети, внуки и правнуки. Бережное отношение старшего поколения к судьбе своей Родины должно стать для всех ярким примером патриотизма и служения своему Отечеству!

Пусть громче торжественных залпов салюта на весь мир летят слова вечной благодарности тем, кто сохранил это чистое, голубое небо, зеленые поля и сверкающие реки для будущих поколений.

Здоровья, счастья, душевного тепла и благополучия вам и вашим близким! Пусть небо всегда будет мирным!

Редакция газеты «Водный транспорт Дон».

## Фронтной путь «Фанагории»



Великая Отечественная война внесла серьезные коррективы в работу флота Доно-Кубанского пароходства. Интересная героическая судьба ждала ледокольный буксир «Фанагория».

Буксир был построен на Николаевском судостроительном заводе в 1903 году и приписан к ростовскому порту. В годы революции и Гражданской войны «Фанагория», вооруженная тремя 75-миллиметровыми орудиями, принимала участие во многих боевых операциях в составе Азовской флотилии.

Нападение фашистской Германии на Советский Союз и приближение фронта боевых действий к Дону радикально изменили условия судоходства и эксплуатации речного транспорта в бассейне. Прежде всего, необходимо было наиболее эффективно использовать для военных целей имеющиеся тогда в пароходстве суда: 175 единиц самоходных судов, 110 газодузов и мотокатеров, 320 единиц самоходного и более 100 единиц служебно-вспомогательного и технического флота. Часть флота была передана Азовской военной флотилии и Черноморскому морскому пароходству для участия в боевых действиях, оставшиеся суда задействовали для эвакуации населения.

Непростая участь ждала «Фанагорию» в годы Великой Отечественной войны: ей предстояло дважды быть потопленной, чтобы

потом, как птица-феникс, возродиться и продолжить несение трудовой вахты.

В первый раз ледовый буксир был потоплен в ноябре 1941 года фашистами при отступлении, но уже в декабре его подняли и отремонтировали. Позже «Фанагория» участвовала в восстановлении наплавного моста через Дон в районе Буденновского проспекта, а также в ремонте железнодорожного моста. Ранней весной 1942 года буксир защищал от напора льда во время сильного ледохода восстановленные переправы и опоры железнодорожного моста.

В конце июля 1942 года во второй раз немцы заняли Ростов. Заблаговременно командование Сталинградского фронта специальным приказом обязало пароходство «не допустить ни одного случая захвата противником пароходов в исправном состоянии». Приказ был выполнен четко: ни одно исправное судно не досталось врагу. «Фанагория» не успела выйти в Азовское море, и тогда неподалеку от хутора Донского пришлось затопить буксир уже во второй раз.

Потери флота в этот год были значительны: пароходство на

Дону и Кубани потеряло 24 самоходных и 46 самоходных судов. Кроме того, сами экипажи были вынуждены затопить или вывести из строя 63 самоходных и 102 самоходных судна.

Освобождение Ростова-на-Дону от фашистов войсками Южного фронта состоялось 14 февраля 1943 года. Вслед за войсками на Дон и Кубань возвращались речники. От прежнего хозяйства пароходства почти ничего не осталось. В феврале было организовано Доно-Кубанское военно-восстановительное управление, которое вплоть до апреля 1945 года было координирующим и руководящим звеном народного хозяйства по восстановлению всего, что было уничтожено и разрушено захватчиками.

В трудных зимних условиях 1943 года начинались судоподъемные работы на Дону. Недоставало водолазного снаряжения и необходимого оборудования. Несмотря на это, судоподъемные группы НКРФ и отрядов РАСУ НКВМФ при участии речников Дона и Кубани за 1943 год подняли 84 самоходных и 110 самоходных судов.

В апреле 1943 года приступили и к подъему «Фанагории», но для этого необходим был плавучий кран, затопленный в районе Колузаева. Этот плавкран № 285 был поднят в первую очередь, а затем с его помощью подняли и затопленный ледокольный буксир «Фанагория».

Приведенный в рабочее состояние ледовый буксир в декабре 1943 года передал Азовской военной флотилии. В ее составе под непрерывными бомбежками и артострелами противника «Фанагория» с грузами для фронта совершала рейсы в Мариуполь, Ейск, Таганрог, Бердянск, Темрюк. Под огнем противника она водила баржи с боеприпасами через Керченский пролив. Экипаж с честью справился с этим ответственным заданием, за что получил благодарность командования Азовской военной флотилии.

В послевоенные годы ледокольный буксир «Фанагория» продолжал трудиться в Ростовском речном порту, занимаясь буксировкой барж с грузами для нужд народного хозяйства.

Славное имя «Фанагории» не было забыто. Сегодня в морском порту Ростов-на-Дону работает одноименный портовый ледокольный буксир Азовского филиала ФГУП «Росморпорт».



## На боевом посту

Большие десантные корабли Черноморского флота «Новочеркасск» и «Азов» выполняют служебные задачи в Средиземном и Черном море. Об этом сообщила пресс-служба Южного военного округа.

Пока «Азов» принимал участие в «Русской весне в Палермо», «Новочеркасск» завершил выполнение задач в составе Черноморской военно-морской группы оперативного взаимодействия «Блэксифор».

«Азов» ошвартовался 23 апреля в порту Мессина на итальянском острове Сицилия: экипажу предстояло принять участие в торжественной церемонии открытия Площади Русских моряков на набережной Мессины и бюста адмиралу Федору Ушакову. На борту судна прибыл военный оркестр Черноморского флота.

Российские моряки приняли участие в различных мероприятиях «Русской весны в Палермо», проводимых под патронатом Генерального консульства Российской Федерации в Палермо, Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного. Деловой заход БДК «Азов» в Мессину продлился до 25 апреля, после чего экипаж продолжил выполнение задач в Средиземном море.

Весенняя активация ЧВМГ ОБ «Блэксифор» завершилась в Севастополе 24 апреля. Экипаж большого десантного корабля «Новочеркасск» под командованием капитана 2 ранга Владимира Болсуна успешно выполнил задачи международного учения, продемонстрировал хорошие морские качества в ходе морской фазы активации в сложных погодных условиях, сообщила пресс-служба ЮВО.

С 5 по 23 апреля международное соединение провело более 60 различных учений и тренировок в море. Корабли ЧВМГ ОБ «Блэксифор» совершили деловые заходы в порты Варна, Констанца и Севастополь.

Следующая активация ЧВМГ ОБ «Блэксифор» состоится в августе 2013 г.



# Портовики серы не боятся

**Кадры решают все. Познакомившись с работниками Усть-Донецкого порта, корреспондент «Водного транспорта» еще раз убедилась в справедливости этой непреложной истины.**

Усть-Донецкий порт образован в мае 1960 года. В это же время появляется и рабочий поселок Усть-Донецкий. Сегодня порт является крупнейшим речным на юге России и специализируется на перевалке серы и минеральных удобрений. В порту трудятся 350 человек: докеры-механизаторы, токари, инженеры, административный персонал... Работать на предприятии престижно, поскольку средняя заработная плата в порту выше среднеспособной на 24% и составляет более 17 тысяч рублей. Общий объем налоговых отчислений порта в бюджеты всех уровней в два раза превышает налоговый бюджет районного поселка Усть-Донецкий и составляет 41,6 млн рублей.

Слесарь-наладчик Иван Литвинов работает в УДП уже 10 лет. «Усть-Донецкий порт — это большое промышленное предприятие. В Усть-Донецком районе оно единственное такого масштаба. Конечно, все стремятся здесь работать», — говорит Иван.

Литвинов начинал работать как докер-механизатор: обеспечивал погрузку и разгрузку серы в порту. А потом захотел сменить профиль: переориентировался на ремонт кранов, теперь работает наладчиком.

Мастер участка Алексей Богословский трудится в порту год. Инженер-механик по образованию, он несет полную ответственность за безопасное проведение работ во время смен, дает наряд докерам-механизаторам. В подчинении у Богословского бригада из 18 человек.

«В период навигации работы всегда много, трудимся по 12 часов, — рассказывает Алексей. — Я понимаю, что на мне лежит большая ответственность. Бывает и так, что приходится контролировать погрузочно-разгрузочные работы и на южном,

и на северном участке». Расслабляться нельзя, но качественно сделанная работа, выполненный или перевыполненный план приносят моральное удовлетворение.

Алексее только 31 год, а у него уже трое детей: младшему сыну Максиму лишь полгода, Даниилу — 2,5 года, а старшему Денису — 7 лет. «Работа на самом крупном предприятии района дает большие социальные гарантии. Легче детей в садик устроить, путевку на отдых получить, ипотеку взять по корпоративной программе...» — объясняет Богословский.

Социальные программы УДП связаны с профориентацией, а также трудоустройством населения. Так, Виктор Рыжкин освоил профессию докера-механизатора в 2012 году, когда Усть-Донецкий порт проводил набор на курсы. Двенадцать человек заключили договоры с портом и за счет предприятия получили новую специальность. Такая программа взаимовыгодна: молодые специалисты по договору должны отработать в порту пять лет, а предприятие всегда заинтересовано в квалифицированных кадрах. Для жителей поселка программа также представляет интерес: они могут бесплатно получить специальность и соответствующий сертификат, а потом применить полученные знания и навыки уже непосредственно в работе в порту.

Порт намерен растить молодых специалистов. Электрик Виталий Курносков пришел в Усть-Донецкий порт в 2012 году. Специальность электрика он получил в Новочеркасском промышленно-гуманитарном колледже. Виталий занимается ремонтом двигателей на кранах и другого электрооборудования. Трудиться на большом промышленном предприятии Курноскову

нравится. «Планирую работать здесь и дальше, строить карьеру. Хочется работать и расти!» — признается электрик.

Один из самых молодых работников порта сварщик Иван Петренко. Ему всего 20 лет, уже год Иван работает на предприятии. «Рабочую профессию сварщика я получил в колледже НПИ в Ростове-на-Дону», — рассказывает Петренко. Применить полученные знания удалось на практике в Усть-Донецком порту, после которой молодой человек начал работать на штатной должности. Работать Ивану нравится: «Варим металлоконструкции, осуществляем судоремонт. Интересно делать что-то своими руками, видеть результат проделанной работы».

«Главное, что зарплату платят», — аргументирует Петренко выбор места работы. Иван в Усть-Донецком поселке живет с бабушкой, оставлять ее одну не хочет.

Коллектив предприятия сварщику очень нравится. «Я самый молодой, еще неопытный. Коллектив у нас очень хороший. Во всем поддерживают, помогают. Стодами и у меня опыт будет», — говорит Ваня Петренко.

Усть-Донецкий порт специализируется на перевалке серы и минеральных удобрений. Порой распространяются нелепые слухи и небылицы об этом минеральном грузе, но портовики серы не боятся. «Мы занимаемся выгрузкой серы, минеральных удобрений, металла», — рассказывает докер-механизатор Виктор Рыжкин. «Серы мы не боимся. А чего ее бояться?» — удивляется он. В порту все знают, что сера относится к четвертому классу опасности, как и уголь. «Сера является малотоксичным веществом и не накапливается в организме человека. При проведении грузовых операций мы используем специальные защит-



ные средства. Так что чувствуем себя вполне защищенными», — объясняет Рыжкин.

«Те, кто работает непосредственно с серой, используют специальные очки и респираторы», — говорит слесарь-наладчик Литвинов. — Порт следит за тем, чтобы работники каждый год проходили обязательную медицинскую комиссию. Да и техника безопасности в порту на высоком уровне. Каждый месяц компания берет пробы воды, воздуха и почвы, которые соответствуют предельно допустимым нормам концентрации, а значит, никакого негативного воздействия на организм и окружающую среду не происходит».

Когда предприятие работает стабильно, вовремя выплачивает заработную плату и предоставляет работникам социальные гарантии, то и они отвечают работодателю верностью. Например, токарь-универсал Николай Волгин трудится в Усть-Донецком порту уже больше 30 лет — с начала 1981 года. «Учился я на Ростсельмаше, —

вспоминает Волгин. — Там же при заводе практику проходил в 1975 году. Потом отслужил в армии и приехал работать в порт». На вопрос, почему после учебы в Ростове-на-Дону приехал в Усть-Донецкий поселок, Волгин мгновенно дает ответ: «Я тут родился». За несколько десятилетий работы в порту Николай Викторович освоил разные специальности, но с 1991 года постоянно работает токарем-универсалом. «На станке мы можем выточить абсолютно любую деталь», — улыбается Николай Викторович. В Усть-Донецком порту заметили толкового специалиста. В 1994 году Николай Волгин получил трехкомнатную квартиру от предприятия.

Сегодня на предприятии кипит работа, идут составы с серой, работают краны, идет погрузка на суда... Готовы к новой трудовой смене и работники предприятия. «В прошлом году порт перевалил миллион тонн серы. Будет сера — будет работа», — говорят в порту.



## Поймать ветер

**Очередной сезон соревнований по парусному спорту стартовал в Азовском бассейне в конце апреля.**

Сезон начался с Открытого чемпионата Таганрога в классе яхт «ЭМ-Ка», прошедшего 18–22 апреля текущего года. Вообще апрель выдался богатым на соревнования для Та-

ганрога: тут и чемпионат России в классе РУЯ ЮМ, и первенство России в классах РУЯ ЮМ и «V», и «Весенние паруса», в рамках которых состоялся отбор молодежной сборной РФ и отбороч-

ная регата на финал VI летней Спартакиады учащихся России.

Уже в начале мая эстафету соревнований подхватило Первенство России по командным гонкам. В июне соревнования крейсерских яхт пройдут в рамках чеховского фестиваля «Чайка» в Таганроге. Кроме того, в первый месяц лета состоится финал VI летней Спартакиады учащихся. Новинкой этого сезона станет международная регата «Россия — открытая страна-2013», органи-

затором которой выступило ОАО «Ростовский порт».

Четырежды — в мае, июне, июле и августе — пройдет Кубок выходного дня в Таганроге. На спортивной базе «Радуга» в Таганроге состоится Первенство России по радиоуправляемым классам М в августе.

Кроме того, в Ростове-на-Дону пройдут уже ставшие традиционными регаты, организованные яхт-клубом «Аврал». В июне при поддержке СКЖД состоится Регата

на Кубок Ерошенко, в августе — Донская парусная регата на кубок яхт-клуба «Аврал». Закроет сезон в старейшем яхт-клубе Ростова-на-Дону сентябрьская регата на кубок ОАО «Астон».

Последние в этом году гонки флота пройдут в октябре в Таганроге. Во второй декаде месяца состоится Регата на кубок anyuanyday в классе яхт «ЭМ-Ка», а также знаменитые «Осенние паруса», где помимо гонок флота пройдут соревнования по виндсерфингу.

# Завод «Красное Сормово» спустил на воду танкер «Конструктор Животовский»

Десятое в серии судно проекта RST27 построено для компании «В.Ф.Танкер»

**Завод «Красное Сормово» спустил на воду десятый танкер проекта RST27, построенный для судоходной компании «Волга-Балт-Танкер». Судну присвоено имя «Конструктор Животовский». Как сообщалось ранее, девять судов серии построены на заводе «Красное Сормово» и переданы заказчику в 2012 году.**

Главное судно серии «В.Ф. Танкер-1» вошло в список Британского Королевского общества корабельных инженеров (RINA — Royal Institution of Naval Architects) лучших судов 2012 года (Significant Ships of 2012). Проект судна разработан Морским инженерным бюро. Рабочее проектирование осуществляло Волго-Каспийское ПКБ (Нижний Новгород).

Данные суда имеют повышенный на 730 тонн дедейт в речных условиях в сравнении с однотипными судами, эксплуатируемыми в Волго-Донском бассейне. В межнавигационный период суда успешно эксплуатируются на Черном и Средиземном морях.

Танкер «Конструктор Животовский», в отличие от других судов серии RST27, имеет класс «химовоз тип 2» и оборудован

для перевозки пищевых растительных масел, что существенно повышает его конкурентоспособность на рынке танкеров.

ОАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород) — одно из старейших судостроительных предприятий России основан в 1849 году. Завод входит в состав ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК).

ООО «Волга-Балт-Танкер» (входит в холдинг VВТН, мажоритарным акционером которого является международная транспортная группа Universal Cargo Logistics Holding) создано в 2001 году при участии ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство», занимается внутренними водными перевозками

нефтепродуктов. «Волга-Балт-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.



# Разработан первый за последние 20 лет концепт проекта круизного судна

**Концепт проекта нового круизного пассажирского теплохода рассмотрен в ходе заседания Экспертного совета при Совете Федерального агентства морского и речного транспорта.**

Сегодня на российских реках эксплуатируется порядка 120 круизных судов. Ежегодно на них отдыхают около 400 тысяч человек. В связи с моральным и техническим устареванием круизного флота вскоре круизный отдых на российских реках может остаться в прошлом. Еще не поздно предпринять меры для того, чтобы российские и иностранные туристы могли и впредь наслаждаться красотами наших рек, древних русских городов, уникальными памятниками русского зодчества — Валаамом и Кижями. Для этого требуется скорейшее принятие решений, направленных на стимулирование обновления пассажирского флота.

Средняя продолжительность пассажирской навигации на российских реках составляет 130 суток, и ранее, по оценкам экспертов, примерные сроки окупаемости нового круизного теплохода могли составить от 30 до 40 лет, что делало недоступным привлечение кредитных ресурсов коммерче-

ских банков или использование средств лизинговых компаний, работающих на рынке.

Морским инженерным бюро разработан и в апреле 2013 года представлен на рассмотрение Экспертному совету при Совете Федерального агентства морского и речного транспорта концепт проекта нового круизного пассажирского теплохода для работы на линии Москва — Санкт-Петербург.

Морским инженерным бюро разработаны проекты круизных судов класса «Волго-Балт макс» (PV500VB) и «Волго-Дон макс» (PV300VD), обеспечивающие экономически оправданные решения для постройки судов нового поколения.

Класс судов «Волго-Балт макс» (размеры определяются условиями Волго-Балтийского водного пути, пассажировместимость более 500 человек, проект PV500VB) предполагает эксплуатацию на линиях, соединяющих Санкт-Петербург и Москву. Для варианта с классом смешанного плава-

ния — возможность выхода в Финский залив, до портов Кронштадт и Выборг, а также Балтийское и Северное моря. Габариты и повышенная управляемость за счет полноповоротных винто-рулевых колонок и подруливающих устройств позволяют работать по Волге вплоть до Астрахани.

Класс «Волго-Дон макс» (размеры определяются условиями Волго-Донского судоходного канала, пассажировместимость 250–300 человек, проект PV300VD) предполагает эксплуатацию на линиях, соединяющих Санкт-Петербург и Москву, а также по Волго-Донскому судоходному каналу с выходом в Азовское, Черное, Средиземное моря, по Волге с выходом в Каспийское море и по Волго-Балтийскому водному пути с выходом в Балтийское и Северное моря.

ЗАО «ЦНИИМФ» выполнило моделирование эксплуатационной деятельности представленных классов судов.

По оценке ОАО «Московское речное пароходство», при ставке по кредитам в 6% годовых срок окупаемости проекта PV500VB составит порядка 20 лет.

Таким образом, отметил в своем докладе генеральный директор Морского инженерного бюро

Геннадий Егоров, впервые за постсоветский период предлагаются концепты речных и смешанного «река-море» плавания круизных пассажирских судов, по комфортабельности соответствующие уровню гостиницы «4 звезды», отвечающих самым высоким требованиям безопасности и защиты окружающей среды и имеющих при этом реальный срок окупаемости.

Экспертный Совет при Совете Федерального агентства морского и речного транспорта одобрил разработку технического проекта в двух вариантах:

- с пассажировместимостью около 500 человек для линий Москва — Санкт-Петербург — Астрахань для эксплуатации на внутренних водных путях;
- с пассажировместимостью около 300 человек для линий Москва — Санкт-Петербург — Ростов-на-Дону с возможностью эксплуатации в морских районах в классе R2-RSN.



## СУДОСТРОЕНИЕ

### СУДА ДЛЯ СЕВЕРНОЙ ДВИНЫ

Власти Архангельской области планируют обновить и пополнить речной флот. Так, по информации областного руководителя агентства по транспорту Дмитрия Деарта, достигнута предварительная договоренность с Росморречфлотом о финансировании строительства четырех судов ледового класса, которые впоследствии будут работать в дельте Северной Двины на переправах Архангельска и Приморского района.

Финансирование работ по подготовке проекта и последующему строительству судов будет осуществляться за счет средств федеральной казны. При этом, по предварительным оценкам экспертов, стоимость каждого судна составит не менее 200 млн руб.

До завершения строительства и запуска транспортных средств на линию жителей островных территорий в Архангельск продолжат возить на буксирах.

Отмечается, что только на организацию пассажирских речных перевозок в период межсезонья областной бюджет выделяет столице Поморья около 40 млн руб. в виде субсидий.

### МССЗ ПОСТРОИЛ «ПУТЕЙСКИЙ 22»

Московский судостроительный и судоремонтный завод (МССЗ) сдал госкомиссии обстановочное судно проекта 3050 класса РРР «Р 1,2» «Путейский 22», построенное для канала им. Москвы. Судно в ближайшие дни начнет работу на участке верхней Оки в г. Калуга.

Судно построено по проекту ООО «ГЦКБ Речфлота» в рамках госконтракта по обновлению обслуживаемого флота с опережением контрактных сроков на один месяц.

### «НИЖЕГОРОДСКИЙ ТЕПЛОХОД» СПУСТИЛ НА ВОДУ «ЛАДОЖСКИЙ»

Со стапеля ОАО «Завод Нижегородский Теплоход» (ЗНТ) спущено на воду обстановочное судно проекта BLV02 «Ладожский». Это первое из двух обстановочных судов проекта BLV02, строящихся на ЗНТ в рамках госзаказа.

Первое судно, «Ладожский», будет поставлено в Шлиссельбург для дальнейшей работы в составе флота ФБУ «Волго-Балт», второе судно, «Буран», строится для ФБУ «Беломорканал», г. Петрозаводск.

# Капитаны СКФ вернулись из Гренобля

**В апреле во французском Гренобле прошла очередная «русская неделя», сообщает газета «Вестник СКФ». Там, на альпийском озере, во всемирно известном учебном центре Port Revel, опытные капитаны СКФ оттачивают навыки поведения в экстремальной ситуации, управляя моделями судов в масштабе 1:25.**

Каждый год около десяти капитанов СКФ отправляются во Францию, чтобы пройти уникальный тренинг. По отзывам тех, кто уже бороздил воды учебного озера, модели не идут ни в какое сравнение с навигационным тренажером — позволяют максимально приблизить тренировку к реальности, получить

опыт предотвращения аварии, не подвергая опасности реальное судно.

Все упражнения выполняются в масштабе времени 1:5. То есть если обычно для принятия решения и совершения действия у капитана есть 30 секунд, то на модели — всего 6. В ходе тренировки приходится непрерывно решать задачи по-

вышенной сложности: различные виды швартовки в узкостях, швартовка кормой на течении с использованием носового подруливающего устройства, расхождение в каналах (встречные курсы, обгон), действия при аварии в канале.

В этом году подготовку прошли 12 капитанов СКФ. В общей сложности за все годы сотрудничества Port Revel посетили 44 представителя Юникома — капитаны и старпомы, которые работают на танкерах дедейтом свыше ста тысяч тонн. В этом году в их число вошли капитаны газового флота. Но тренинг не ограничился моделями газовой-

зав: россияне смогли потренироваться на различных типах судов.

Капитаны Новошипа проходят тренинг по совместной программе Port Revel и «Новошип Тренинга». За семь лет ее действия обучение прошли более 60 капитанов. Теоретическая подготовка организована в России, а за границу едут только для отработки практических навыков. Это удешевляет тренинг при сохранении эффективности, что очень актуально для компании в условиях низкого фрахтового рынка. Особый акцент в этом году был сделан на модели танкеров типа VLCC.

Эти суда группа Совкомфлот готовится принять в состав флота в недалеком будущем, и Новошип будет их техническим менеджером. Модель супертанкера весит 18 тонн и при управлении по ощущениям очень похожа на реальное судно.



# Судно «Профессор Хлюстин» прошло переоборудование и модернизацию

Во Владивостоке состоялось представление морской и научной общественности прошедшего модернизацию учебно-производственного судна «Профессор Хлюстин» Морского государственного университета им. адмирала Г. И. Невельского (Владивосток). Первый рейс судна с курсантами судомеханического факультета планируется на конец мая 2013 года.

Ремонт и модернизация учебно-производственного судна (УПС) «Профессор Хлюстин» были организованы по инициативе Русского географического общества, а выполнены при финансовой поддержке Федерального агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта России, ОАО «Совкомфлот», Русского географического общества (РГО), МГУ им. адм. Невельского и ОАО «Совфрахт». Переоборудованный и модернизированный «Профессор Хлюстин» стал не только базой для прохождения плавпрактики курсантами университета, но также научным судном для исследований российского континентального шельфа Дальневосточных морей и Восточного сектора Арктики, в том числе в рамках реализации программ Русского геогра-

фического общества.

На судне был выполнен комплекс работ, включающий оснащение его современным навигационным оборудованием и системами связи, ремонт машинного отделения и восстановление учебной штурманской рубки, переоборудование курсантских кают, оснащение учебных аудиторий современной мультимедийной техникой, установку оборудования для модульных научных лабораторий и др.

Заместитель министра транспорта России Виктор Олерский считает: «Один из основных вызовов для нашей индустрии — повышение качества судоходства. Решить эту задачу невозможно без подготовки высококвалифицированных кадров плавсостава. Обновление флота учебно-производственных судов, органи-



зация плавпрактики курсантов на современном оборудовании являются важной составной частью этой работы. Проект реконструкции судна «Профессор Хлюстин» выполнен с высокой долей государственного участия при поддержке Министерства транспорта, Федерального агентства морского и речного транс-

порта, Русского географического общества и ведущих судоходных предприятий страны».

Генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк заявил: «Уверен, что модернизация судна «Профессор Хлюстин» внесет определенный вклад в повышение качества подготовки морских офицеров на базе МГУ

им. Невельского, которые придут работать, в том числе и на суда группы компаний «Совкомфлот», в ближайшие годы. Сложность технических решений на морском транспорте неуклонно возрастает, и мы заинтересованы в подготовке судоводителей и судомехаников самого высокого уровня».



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



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

## Плавучая школа

Торжественная церемония проводов в дальнее плавание парусника «Мир», учебного судна Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова состоялась, 30 апреля.

Парусник более 25 лет является плавучей школой для тысяч студентов и курсантов университета. Он — самый быстрый в мире в своем классе, неоднократно становился победителем крупнейших международных регат, имеет официальный статус «Посланник Санкт-Петербурга за рубежом».

И сейчас «Мир» отправился на ежегодную парусную регату «The Tall Ships Races 2013», а также Международный морской фестиваль в Гамбурге, для участия в программе «Россия-Нидерланды». Весь поход продлится более 6 месяцев, с заходом в 20 портов десяти европейских государств.

Теплые слова напутствий экипажу парусника произнесли председатель Комитета по науке и высшей школе Правительства Санкт-Петербурга Андрей Максимов, ректор Санкт-Петербургского государственного университета Людмила Вербицкая, представитель Нижегородского

клуба юных моряков Егор Иванов, начальник морского порта «Большой порт Санкт-Петербурга» Юрий Орлов, представители Морского собрания Санкт-Петербурга, судоходных компаний, Русского музея. От учащихся уходящих в плавание на «Мире» поздравил курсант «Макаровки» Ратмир Королев.

Праздничную атмосферу проводов создавали музыка оркестров, песни о море, которые исполняли курсанты, запуск в небо 500 воздушных шаров и голубей. Молебен в честь отплытия отслужил протоиерей Николо-Богоявленского морского собора отец Дионисий.

Ректор университета Сергей Барышников пожелал участникам похода вернуться домой настоящими «морскими волками» и подчеркнул, что название судна «Мир» очень символично, ведь парусник является настоящим посланцем мира и дружбы для других государств.

