

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.



№11 (12932)

Выходит один раз в месяц
15 ноября 2013 года

Первый рейс по Севморпути с востока на запад



Танкер группы компаний Совкомфлот Victor Vakaeв 28 октября 2013 года в 12:20 мск вышел на траверз Мыса Желания, завершив переход по Северному морскому пути. Об этом сообщила пресс-служба СКФ.

Стр. 2

ЕРП готовится к навигации 2014 года



Успешно завершив навигацию 2013 г., Енисейское речное пароходство начинает подготовку к навигации следующего года.

Стр. 2



Фото: Александр Чеженюк

России по-прежнему нужны ледоколы

Когда-то говорили, что Россия будет прирастать Сибирью. Теперь говорят — Арктикой. Однако для ее освоения необходим мощный ледокольный флот — советские ледоколы не вечны и уже близки к выработке ресурса. Новые ледоколы нужны и для традиционных морских бассейнов — прежде всего, Балтийского.

СЕВЕР ПОКОРИТСЯ АТОМУ

По данным министерства транспорта России, потребность в ледоколах к 2030 году составит 45 единиц при объеме грузооборота в морских портах России в 1 млрд тонн.

При этом, по подсчетам Росморречфлота и «Атомфлота», потенциал транзитных перевозок Северным морским путем в перспективе до 2030 года прогнозируется на уровне 15 млн тонн в год. К ним может добавиться сжиженный природный газ (СПГ) с проектов «Ямал-СПГ» и «Печора-СПГ». С первого проекта предполагается вывозить через порт Сабетта порядка 15 млн тонн СПГ в год, со второго — не менее 2 млн тонн СПГ в год через терминал в Индиге. Таким образом, общий объем перевозок по Севморпути может вырасти более чем до 30 млн тонн в год, что, возможно, будет способствовать и снижению стоимости ледокольных проводок. Северный морской путь станет важной транзитной и экспортной транспортной артерией России.

Несмотря на ожидаемое потепление в Арктике, без ледокольного проводки обеспечить безопасное судоходство в этом регионе все же будет невозможно. К тому же долгосрочные прогнозы уч-

ных всегда имеют долю вероятности, а вместо ожидаемого потепления может произойти и похолодание — такие прогнозы также имеются. Так, например, в 2013 году ледяной покров Арктики оказался более обширным, чем в 2012 году. При этом для работы в условиях Крайнего Севера нужны в первую очередь мощные атомные ледоколы, способные преодолевать многолетние льды толщиной до 3 м. Также необходимы мелкоосидящие ледоколы, способные работать в устьях северных рек.

В настоящее время ФГУП «Атомфлот», которое «заведует» атомным флотом России, оперирует шестью атомными ледоколами. При этом ресурс многих из них уже был продлен (со 100 тыс. до 175 тыс. часов). Все они, кроме ледокола «50 лет Победы», должны быть списаны в 2018–2022 годах. Соответственно, возникла срочная необходимость строительства новых арктических ледоколов.

Чтобы не строить большое количество дорогостоящих судов — отдельно для глубокой воды, отдельно — для работы в устьях рек, было принято решение разработать и построить серию универсальных атомных ледоколов, способных работать как на

мелководье, так и на глубине. Такая универсальность будет обеспечена двухосадочной конструкцией, позволяющей менять осадку в зависимости от условий работы.

На Балтийском заводе в Санкт-Петербурге 5 ноября 2013 года было заложено головное судно в серии из 3-х двухосадочных атомных ледоколов проекта 22220 мощностью 60 МВт. Госкорпорация «Росатом» также объявила конкурс на строительство двух серийных судов, которые, скорее всего, также будут строиться на Балтийском заводе.

Ледоколы данного проекта будут иметь избыточный надводный борт, три палубы и две платформы, удлиненный бак и развитую восьмиарусную надстройку. Движительный комплекс судна включает в себя реакторную установку РИТМ-200 мощностью 175 МВт, предназначенную для использования в качестве основного источника пара в составе двухреакторной энергетической установки. Экипаж составляет 75 человек. Район эксплуатации ледоколов — западный район Арктики, в том числе Баренцево, Печорское и Карское моря, мелководные участки Енисея и Обской губы, в летне-осенний период — восточные районы Арктики.

Длина судна составит 173,3 м, ширина — 34 м, минимальная рабочая осадка 8,55 м, осадка по конструктивной ватерлинии (КВЛ) — 10,5 м. Предельная толщина сплошного ровного припайного льда, преодолеваемая ледоколом на переднем и заднем ходу со скоростью 1,5–2 узла при полной мощности энергетической установки и осадке по КВЛ по глубокой воде, составляет 2,8 м.

Важно, что ширина данных ледоколов будет достаточной для проводки танкеров дедвейтом до 100 тыс. тонн, которые предполагается использовать, например, для экспорта сжиженного природного газа с Ямала.

Головное судно серии планируется сдать в декабре 2017 года, два серийных — в 2018 и 2020 годах соответственно. Они станут самыми большими в мире ледоколами. Однако существуют планы строительства еще более мощного атомного лидера на 100 МВт. Объявление конкурса на его проектирование ожидается в 2014 году, за что отвечает Министерство транспорта России. Такой ледокол, возможно, будет иметь многокорпусную конструкцию и прокладывать более широкий канал в сравнении с существующими ледоколами.

Таким образом, к 2022 году, когда будут списаны все атомные ледоколы советского производства, Россия в Арктике будет обладать тремя универсальными ледоколами 60 МВт и ледоколом «50 лет Победы». К ним, возмож-

но, добавится атомоход-лидер 110 МВт. Решение о строительстве дополнительных атомных ледоколов будет приниматься в зависимости от обстоятельств.

НЕ АРКТИКОЙ ЕДИНОЙ

Как бы ни была важна Арктика, ледоколы нужны не только в ней. Балтийский бассейн является важнейшим «окном» России в мир, через балтийские порты осуществляется экспорт нефти и нефтепродуктов, угля и других грузов, импортируются контейнеры, автомобили... В то же самое время восточная часть Финского залива зимой подвергается замерзанию, иногда — очень сильному. Так, зимой 2010–2011 годов из-за нехватки ледоколов приостанавливался экспорт нефти из порта Приморск, а очередь судов на проводку достигала 200 ед. Пришлось даже заказывать атомный ледокол из Мурманска. В последующие зимы, для подстраховки, атомоходы также приходили в Финский залив.

Таким образом, имеется необходимость в строительстве и нового дизельного ледокольного флота. В настоящее время «Объединенной судостроительной корпорацией» осуществляется строительство многофункционального линейного дизель-электрического ледокола мощностью 25 МВт, который, по планам, будет работать как в Арктике, так и на Балтике, и станет самым мощным в мире дизельным ледоколом.

Начало, окончание на стр. 2

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ВТОРОЙ ТАНКЕР
PRISCO
«ЗАЛИВ БАЙКАЛ»
ЗАВЕРШИЛ
АРКТИЧЕСКИЙ РЕЙС

Второй танкер PRISCO «Залив Байкал» 30 октября 2013 года завершил ледовый транзит, покинув пределы Северного морского пути. Об этом сообщили в ОАО «Приморское морское пароходство».

Ранее, 22 октября 2013 года, танкер пароходства «Залив Амурский» прибыл в порт Антверпен для выгрузки груза дизельного топлива, доставленного Северным морским путем, тем самым завершив свой первый арктический рейс, начавшийся 18 сентября нынешнего года.

ТЕПЛОХОД
«ЗОЛОТАЯ КОЛЫМА»
ДОСРОЧНО
ЗАВЕРШИЛ ЗАВОЗ УГЛЯ
НА МАГАДАНСКУЮ ТЭЦ

Теплоход «Золотая Колыма» досрочно завершил завоз угля на Магаданскую ТЭЦ, совершив 4 ноября финальный, десятый, рейс в рамках «северного завоза» с 26 тыс. тонн кузбасского угля на борту. Всего для отопительного сезона 2013–2014 годов в областной центр была завезена 261 тыс. тонн твердого топлива.

Уголь для нужд Магаданской ТЭЦ добывается в Кемеровской области. Его поставка организована в рамках двухстороннего договора между ОАО «Магаданэнерго» и ООО «Магадан — Транзит ДВ».

СУХОГРУЗ
«СЕРГЕЙ КУЗНЕЦОВ»
НАПРАВИЛСЯ В САБЕТТУ

Сухогруз «Сергей Кузнецов» (Северное морское пароходство) со строительным грузом на борту взял курс на Сабетту. Судно будет задействовано на перевозках генеральных грузов, в том числе пиломатериала и целлюлозно-бумажной продукции из портов Северной Европы, Балтики и Архангельска на полуостров Ямал.

«Сергей Кузнецов» стал третьим теплоходом ледового класса (многоцелевое судно с ледовым классом А-1), который будет активно работать на арктических маршрутах, обеспечивая доставку грузов по Северному морскому пути.

Первый рейс по Севморпути
с востока на запад

Танкер группы компаний Совкомфлот Victor Bakaev 28 октября 2013 года в 12:20 мск вышел на траверз Мыса Желания, тем самым завершив переход по Северному морскому пути. Об этом сообщила пресс-служба СКФ.



Время движения по трассам СМП заняло 14 дней с учетом времени ожидания формирования ледового каравана. Средняя скорость движения танкера Victor Bakaev на трассах СМП составила 6,4 узла. Максимальная осадка судна составила 12,3 м, что позволило использовать безопасный маршрут через пролив Санникова. Подход танкера к порту выгрузки в Великобритании состоялся в ноябре 2013 года.

Отмечается, что это первый для группы СКФ рейс в направлении с востока на запад и последний переход по Севморпути в навигацию 2013 года. За все время освоения арктической трассы (с 2010 года) по СМП прошли уже семь судов группы Совкомфлот.

Танкер-продуктовоз Victor Bakaev типоразмера LR11 (118 тыс. тонн двт, ледовый класс 1С) 2 октября 2013 года вышел из порта Йосу (Республика Корея) с грузом 88 тыс. тонн авиаци-

онного керосина в направлении Мыса Дежнева. Фрахтователь — крупнейший международный нефтетрейдер VITOL.

Движение по Северному морскому пути танкер Victor Bakaev начал 14 октября и 16 октября прибыл в точку формирования каравана судов в районе мыса Шелаковский. Ледовую проводку через арктические ледяные поля выполняли два атомных ледокола ФГУП «Атомфлот» — «Вайгач» и «Таймыр».

Техническое сопровождение рейса осуществляло ООО «СКФ Новошип Технический Менеджмент» совместно со специалистами головного офиса ОАО «Совкомфлот» и ФГКУ «Администрация Северного морского пути». Ледовая проводка осуществлялась атомными ледоколами ФГУП «Атомфлот».

Танкер Victor Bakaev был подготовлен к плаванию в условиях Арктики: дооборудован аппаратурой ГЛОНАСС для повышения надежности связи и точности определения местоположения судна при плавании в высоких широтах. В штат экипажа был включен второй капитан-советник с опытом плавания в ледовых условиях и ледовый лоцман. Капитан танкера Леонид Колпаков имел опыт зимней навигации на Балтике.

СМП
в цифрах

Объем транзитных перевозок грузов по Северному морскому пути к середине октября 2013 года составил 1,26 млн тонн, передает ИТАР-ТАСС со ссылкой на первого заместителя генерального директора ФГУП «Атомфлот» Мустафу Кашку.

По его словам, такой объем перевозок сопоставим с объемом за весь 2012 год. Согласно данным Росморречфлота, за 2012 год объем транзитных перевозок составил 1,2 млн тонн.

По Севморпути с начала этого года совершен 51 транзитный рейс, тогда как за весь прошлый — 46 рейсов. В 2011 году таких рейсов было 34, объем перевозок составил 0,82 млн тонн», — сказал Мустафа Кашка.

В 2012 году состоялся пилотный рейс по проводке коммерческого сухогруза под флагом Китая, на 2014 год запланирована проводка по трассе Севморпути от 8 до 10 судов под флагом Китая, возможны, в том числе, контейнерные перевозки. В 2012 году впервые было проведено судно типа «Суэцмакс» дедвейтом 160 тыс. тонн.

ЕРП готовится к навигации 2014 года

Успешно завершив навигацию 2013 г., Енисейское речное пароходство начинает подготовку к навигации следующего года. Как рассказал «Водному транспорту» генеральный директор ЕРП Александр Иванов, «сейчас завершается формирование бюджета, проводится анализ флота, формируются заказы, уточняются объемы и заключаются договоры».

Подготовка к новой навигации ведется в новом формате — ремонтная кампания идет в пароходстве уже полтора месяца. В результате треть судов планируется предъявить инспекторам речного регистра до конца этого года. Данный подход позволит заблаговременно получить разрешение на навигацию, избежать «ремонтного» ажиотажа весной и оперативно начать навигацию на притоках Енисея по программе северного завоза.

На ремонт флота Енисейское пароходство ежегодно выделяет порядка 300 млн рублей.

ОАО «Енисейское речное пароходство», дочернее предприятие ГМК «Норильский никель», является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. Предприятие обладает самым мощным в регионе сухогрузным и танкерным флотом — порядка 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн.



России по-прежнему нужны ледоколы

Окончание, начало на стр. 1
Проект этого ледокола, который должен прийти на смену двум типам ледоколов — «Ермак» и «Капитан Сорокин» (1974 и 1977 годов постройки соответственно) — был разработан в 2008 году. Его многофункциональность заключается в способности принимать участие в проведении поисково-спасательных работ, а также выступать в качестве вспомогательного ледокола в составе сложных караванов на трассе Северного морского пути. Ледокол будет оборудован двумя вертолетными площадками для обеспечения эффективной работы научных экспедиций.

Проект разработан в соответствии с самыми современными требованиями, предъявляемыми

к судам данного класса, и выполняется под техническим наблюдением Российского морского регистра судоходства (РС).

Кроме того, ведется строительство трех дизель-электрических ледоколов проекта 21900М мощностью 16 МВт. Церемония начала формирования корпуса головного судна данной серии прошла в августе 2013 года на «Выборгском судостроительном заводе».

Контракты на строительство всех указанных четырех новых дизель-электрических ледоколов были подписаны в декабре 2011 года, они должны поступить в эксплуатацию в 2015 году. Общее финансирование строительства составляет более 20 млрд руб. Всего в настоящее время в ве-

дении ФГУП «Росморпорт» находится 29 дизель-электрических ледоколов (не считая арендуемых в Ванино и Магадане на Дальнем Востоке). Они обеспечивают ледокольные проводки в зимнюю навигацию во всех портах, где она требуется. В 2008 году были приняты и введены в эксплуатацию линейные ледоколы «Капитан Николаев» и «Капитан Драницын» (порт приписки — Мурманск). В 2008–2012 годы ледокол «Капитан Драницын» успешно выполнял рейсы в целях обеспечения ряда научных экспедиций в Арктике.

Кроме того, в 2011 году ФГУП «Росморпорт» за счет собственных средств заключил контракт на разработку технического проекта нового линейного дизель-элек-

трического ледокола проекта 21900М мощностью 17,4 МВт.

Также по заказу Росморречфлота строится многофункциональный аварийно-спасательный ледокол проекта 70202. Его закладка была произведена на стапеле Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь» (Калининград) 6 июля 2012 года. Судно представляет собой ледокол для борьбы с аварийными разливами нефти и спасательных операций, обладает инновационными особенностями. Его «изюминкой» является «косой» дизайн с асимметричным корпусом и тремя винторулевыми колонками, что позволяет судну работать на переднем и заднем ходу, а также при боковом перемещении — для проводки судов в ледовых

условиях. Ледокол будет оснащен специальным оборудованием для ликвидации аварийных разливов нефти, тушения пожаров, экологического мониторинга. Он способен продвигаться в ровном льду толщиной 1 м, и в «косом» режиме сможет прокладывать канал шириной 50 м. Длина судна — 76,4 м, ширина — 20,5 м, скорость — 14 уз. Общая мощность трех дизельных генераторов составляет 7,5 МВт. Проект ледокола разработан в сотрудничестве с финскими компаниями Aker Arctic Technology и Arctech Helsinki Shipyard.

Строительство новых атомных и дизель-электрических ледоколов позволит обеспечить безопасное и эффективное судоходство как в Арктике, так и в других морских бассейнах России.

«Мир» вернулся домой



Учебное парусное судно «Мир» Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова 5 ноября 2013 года вернулось в Санкт-Петербург из учебного рейса.

Учебно-парусное судно пробудет в Санкт-Петербурге в течение месяца, затем отправится в порт Сочи, где примет участие в мероприятиях Зимних олимпийских игр 2014. С прибытием в Санкт-Петербург курсантов поздравили заместитель председателя Комитета по науке и высшей школе при правительстве Санкт-Петербурга Александр Матвеев, начальник отдела социальных программ и взаимодействия с общественными организациями Комитета по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями при правительстве Санкт-Петербурга Дмитрий Антипин, ответственный секретарь Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга Татьяна Чекалова, капитан Пассажирского порта Санкт-Петербург Юрий Орлов, священник Николо-Богоявленского Морского собора отец Дионисий и другие представители отраслевых организаций и предприятий.

За время рейса парусник посетил 18 зарубежных портов 11 стран: Германия, Норвегия, Франция, Нидерланды, Дания, Финляндия, Латвия, Польша, Бельгия, Испания, Италия.

В 2013 году «Мир» принял участие в двух регатах, организованных Ассоциацией учебных парусных судов (Sail Training International): Международной парусной регате 2013 (The Tall

Ships' Races 2013), которая прошла в водах Балтики, и Средиземноморской парусной регате 2013 (Mediterranean Tall Ships Regatta 2013). В последней парусник «Мир» занял III место.

Традиционно первым портом захода стал порт Гамбург (Германия), где «Мир» принял участие в морском фестивале «Юбилей порта Гамбург» (Hamburg Port Anniversary). Также за время рейса по приглашению морских и городских администраций различных городов Европы парусник

принял участие в таких крупных морских фестивалях Европы как Дюнкерк 2013 (Дюнкерк, Франция), Армада 2013 (Руан, Франция), Sail Den Helder 2013 (Ден Хелдер, Нидерланды), Hanse Sail Rostock 2013 (Варнемюнде, Германия). Имеющий официальный статус «Посланник Санкт-Петербурга», парусник «Мир» представлял Санкт-Петербург и Россию во время проведения этих морских торжеств.

Начало, окончание на стр. 5



Аквабусы встали на зимний прикол

В Петербурге завершилась навигация для аквабусов. В середине октября водный транспорт отправился в специальный ангар на проспекте Энергетиков, где и проведет семь последующих месяцев.

Специалисты технической службы компании — перевозчика провели последний в этом году осмотр пассажирского водного такси прямо на воде, слили остатки топлива, помыли катамараны, затем погрузили в специальные прицепы и отбуксировали на зимний прикол. В течение зимы аквабусы также будут проходить регулярный технический осмотр (проверка рулевой тяги, диагностика двигателей) и готовиться к следующей навигации.

«Бережное хранение судов в зимний период времени — залог их успешной работы в период следующей навигации. Забота о пассажирах и сохранение высокого уровня качества перевозок — приоритетная задача перевозчика. Мы уверены, что благодаря реализации комплексного подхода к водным перевозкам, пассажи-

ропоток аквабусов в 2014 году продемонстрирует уверенный рост», — прокомментировали в ООО «МБС», являющейся оператором одного из городских маршрутов — «Приморской линии».

Для работы в новом году по заказу ООО «МБС» уже спроектировано два новых судна вместимостью 30 человек каждое. Техника учитывает климатические особенности Санкт-Петербурга, а также пожелания пассажиров. Сейчас катамараны достраивают на заводе под Псковом. Увеличение парка судов вызвано стремительным ростом популярности данного вида транспорта у горожан, пояснили в компании. Востребованность аквабусов объяснить просто — им не приходится стоять в пробках, соответственно для всех желающих это отличный способ добраться на работу и домой вовремя в утренние и вечерние часы пик.

Даешь рекламную кампанию петербургских круизов!

Власти Санкт-Петербурга запланировали проведение в апреле 2014 года рекламной кампании в европейских средствах массовой информации, призванной популяризировать Петербург как направление морского туризма. Об этом на общем собрании Северо-Западного регионального отделения РСТ сообщил председатель Комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Александр Шапкин.

По данным РСТ, въездной турпоток в Санкт-Петербург по итогам года увеличился 5–6%, при этом значительный рост (порядка 20%) продемонстрировал пассажиропоток на круизных судах и паромов компании St. Peter Line.

Чтобы поддержать это направление, ставшее локомотивом въездного туризма, планируется повысить уровень информированности морских туристов о возможности 72-часового пребывания в городе без виз.

Лидерами по въезду в Санкт-

Петербург остаются туристы из Германии и Финляндии, однако растет его популярность и у путешественников из Юго-Восточной Азии.

Как сообщает РАТА-ньюс, генеральный директор компании «Астра Марин» Андрей Кузнецов рассказал на собрании о проблемах в сфере перевозок по рекам и каналам. Его брендовый проект «Сити Тур. Канал Круиз», поддержанный автобусным «Сити Туром» и правительством города, внезапно натолкнулся на нежелание арендаторов причалов заключать с ним договоры.

Невский ССЗ отметил 100-летний юбилей

Со дня основания Невского судостроительно-судоремонтного завода (ССЗ) 6 ноября 2013 года исполнилось 100 лет, сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Официальное празднование юбилея началось в музее истории Шлиссельбурга с торжественного открытия выставки 1 ноября 2013 года.

Кроме того, состоялось торжественное открытие мемориальной доски в память о пути тружеников завода и обновленной Доски почета. Двадцать лучших тружеников предприятия, занесенных на Доску почета, были

награждены дипломами и подарками.

Праздничный вечер, посвященный юбилею предприятия, состоялся в концертно-спортивном комплексе «Невский». Генеральный директор Невского ССЗ Владимир Прудыус, открывая мероприятие, поздравил всех сотрудников и ветеранов с юбилеем предприятия.

В рамках празднования состоялось награждение лучших

судостроителей, чествование ветеранов, выступления многочисленных гостей, представителей органов власти, партнеров и праздничный концерт.

ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод»



расположен в 40 км от Санкт-Петербурга в городе Шлиссельбурге на левом берегу реки Невы и является одним из старейших предприятий водного транспорта на Северо-Западе России. Судостроением занимается с 1952 года.



«Нева-Лидер 7» спущен на воду

Невский судостроительно-судоремонтный завод (ССЗ) спустил на воду седьмое многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD49 «Нева-Лидер 7» (строительный номер 406) дедвейтом 7143 тонны для ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП), передал корреспондент «Российского судоходства».

В торжественной церемонии спуска принимали участие председатель Совета директоров Северо-Западного пароходства Владимир Касьяненко, управляющий директор СЗП Альберт Выговский, генеральный директор Морского инженерного бюро Геннадий Егоров, заместитель директора Балтийского филиала Российского морского регистра судоходства Александр Русин, генеральный директор НССЗ Владимир Прудыус. Крестной матерью судна стала экономист СЗП Инна Лихачева.

Суда серии RSD49, проектантом которой является Морское инженерное бюро, в соответствии с принятой в Бюро классификацией относятся к классу «Волго-Дон макс», имеют максимально возможные для ВДСК габариты.

Суда серии могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 МК МПОГ и Приложения В Кодекса ВС в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском,

Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Особенностью судна (в отличие от всех остальных проектов «Волго-Дон макс» класса, созданных Морским Инженерным Бюро) является наличие большого среднего трюма длиной 52,0 м, который позволяет перевозить в прямых рейсах Европа — Каспий негабаритные проектные грузы, что должно существенно повлиять на совокупный финансовый результат работы.

Проект разработан на класс KM Ice2 R2 AUT1-C Российского Морского Регистра Судоходства и удовлетворяет всем требованиям международных конвенций, действующим на момент закладки судна.

При этом по водоизмещению судна проекта RSD49 (как и их прототип RSD19) являются на сегодняшний день самыми боль-

шими из сухогрузных судов, удовлетворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала.

При характеристической для ВДСК осадке 3,60 м в реке дедвейт составляет около 4520 т, наибольший дедвейт в море при осадке 4,70 м — 7143 тонн. Длина наибольшая составляет 139,95 м, ширина габаритная — 16,70 м, ширина без учета привальных брусков — 16,50 м, высота борта — 6,00 м, вместимость грузовых трюмов 10920 куб. м, скорость эксплуатационная — 11,5 узлов.

Буксировочные и самоходные испытания модели судна с целью проверки проектных решений и определения ходовых качеств, которые полностью подтвердили ранее полученные результаты CFD моделирования, проведены в большом опытовом бассейне ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова.

Головное судно проекта RSD49 «Нева-Лидер 1» (строительный номер 401) было заложено 14 декабря 2010 года, спущено на воду 20 мая 2012 года, сдано в эксплуатацию 26 ноября 2012 года.

«СЗП» начало эксплуатацию «Нева-Лидер 6»

«Северо-Западное пароходство» начало эксплуатацию нового теплохода «Нева-Лидер 6», построенного в июле 2013 года.

30 октября судно отправилось в свой первый рейс от причала Невского судостроительно-судоремонтного завода (НССЗ) в Шлиссельбурге.

В период навигации по внутренним водным путям России с мая по октябрь 2013 года первые пять теплоходов «Нева-Лидер» работали преимущественно на перевозках оборудования из Северной и Южной Европы в порты Волги, Камы и Каспия, а также доставляли лес из портов на Волго-Балте в Скандинавию, зерно из портов Азовского моря в Италию и Египет.

В ближайшие месяцы теплоходы «Нева-Лидер» будут работать на перевозках зерна, металла и удобрений между портами Северного, Балтийского, Черного и Средиземного морей.

В период с ноября 2012 года по октябрь 2013 года новыми судами — «Нева-Лидер 1»,

«Нева-Лидер 2», «Нева-Лидер 3», «Нева-Лидер 4» и «Нева-Лидер 5» пароходство перевезло свыше 220 тыс. тонн грузов.

Сухогрузы нового поколения — суда проекта RSD49 дедвейтом более 7 тыс. тонн являются одними из самых больших российских сухогрузных судов класса «река-море», удовлетворяющих габаритам Волго-Донского канала. Теплоходы имеют три трюма, длина одного из которых составляет 51 метр, что особенно востребовано при перевозках негабаритных грузов. По состоянию на 30 октября 2013 года в пароходстве работают 5 судов проекта RSD49.

Всего для Северо-Западного пароходства на Невском ССЗ будет построено 10 таких судов. Строительство ведется в рамках масштабного обновления флота VBTH, судоходного дивизиона международной транспортной группы UCL Holding.

СЗП получило акции «Окской судовой верфи»

ОАО «Северо-Западное пароходство» получило в свое распоряжение 100,2 тыс. обыкновенных акций ОАО «Окская судовой верфь», что составляет 33,39% от уставного капитала компании.

Как сообщили «Водному транспорту» в судоходной компании, количество и доля в процентах голосов, принадлежащих на голосующие акции (доли), составляющие уставный капитал организации, которые получил право распоряжаться эмитентом после наступления соответствующего основания (заключение соглашения о расторжении договора купли-продажи ценных бумаг организации): 100 192 обыкновенные акции, что составляет 33,397% от уставного капитала организации.

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировкам негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится 101 грузовое транспортное средство суммарной грузоподъемностью 350 тыс. тонн, включая 85 судов класса «река-море», 6 барж, 7 буксиров и 3 вспомогательных судна. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет 6 млн тонн.

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

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«Красное Сормово» спустил на воду первую баржу для ООО «П.ТрансКо»

На заводе «Красное Сормово» спущена на воду первая несамоходная сухогрузная баржа, предназначенная для перевозки насыпных грузов, сообщает пресс-служба группы МНП.

Контракт на строительство 10 барж был подписан в феврале 2013 года. В качестве заказчика выступает «ЗАО «Газпромбанк Лизинг». В дальнейшем баржи будут переданы ООО «П.ТрансКо» в лизинг.

Десять контрактов (каждый контракт на одну баржу) были подписаны тремя сторонами — ОАО «Завод «Красное Сормово», ЗАО «Газпромбанк Лизинг» и ООО «П.ТрансКо».

Суда будут построены под наблюдением Российского Речного Регистра в соответствии с современными стандартами, правилами и нормами коммерческого судостроения. Символ класса Российского Речного Регистра М3.0 (лед 10) А.

Танкер «Аладжа» прибыл в порт приписки

В Туркменбашинский международный морской порт прибыл нефтеналивной танкер «Аладжа» (Оберег), построенный по заказу Туркменистана в Нижнем Новгороде на верфи судостроительного завода «Красное Сормово».

Танкер проекта 19900 предназначен для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов. Проектант серии — Волго-Каспийское ПКБ. При проектировании учтены все специальные требования и экологические ограничения мировых нефтяных компаний. Класс танкера — KM*Ice1 [1] R2 AUT1-ICS OMB LI VCS Oil Tanker (ESP) Российского Морского Регистра Судоходства.

Конструкция судна водоизмещением 9677 тонн позволяет перевозить расширенную номенклатуру грузов (три сорта груза одновременно), при этом танкер может развивать скорость до 10,5 узлов.

Технико-экономические показатели танкера проекта 19900 заметно усовершенствованы по сравнению с судами того же дедвейта.

Для Туркменистана на «Красном Сормове» уже построено четыре нефтеналивных танкера («Сумбар», «Джейхун», «Хазар» и «Этрек»).

ОАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород) — одно из старейших судостроительных предприятий России, основано в 1849 году. Верфь внесла огромный вклад в развитие подводного кораблестроения и отечественного коммерческого флота.



«Мир» вернулся домой

Окончание, начало на стр. 3

Отмечается, что значимым событием этого рейса стало участие парусника «Мир» в мероприятиях перекрёстного года России и Нидерландов.

На борту парусника продолжает развиваться проект по прохождению практики иностранными курсантами из морских вузов. В этом году многонациональный экипаж парусника «Мир» принял 60 курсантов восьми национальностей. Кроме того, в 2013 году на «Мире» прошли практику 33 юнги из пяти российских Клубов юных моряков.

Проводку парусника осуществлял буксир «Петергоф» компании «ПОРТОВЫЙ ФЛОТ». «Мир» пробудет в Санкт-Петербурге только в течение месяца, затем отправится в порт Сочи, где парусник примет участие в мероприятиях Зимних олимпийских игр 2014.

Напомним, парусник отправился в плавание 29 апреля 2013 года из порта Санкт-Петербург.

Парусник «Мир» построен в 1987 году и с тех пор является плавучей школой как для курсантов Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова), так и для учащихся других учебных заведений России и зарубежных стран.



Глава ИМО выступил перед студентами ГУМРФ

Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО, IMO) Коджи Секимицу посетил Государственный университет морского и речного транспорта (ГУМРФ) им. адмирала С.О. Макарова в Санкт-Петербурге и прочитал лекцию для студентов.

Как передал корреспондент «Российского судоходства», лекция касалась вопросов деятельности ИМО и велась на английском языке как международном языке судоходной отрасли. Студенты имели возможность задать вопросы Коджи Секимицу.

Генеральный секретарь ИМО также сообщил, что впечатлен возможностями ГУМРФ, заинтересовался подготовкой к рега-

те парусников, приуроченной к Олимпиаде в Сочи и подчеркнул важность общения между будущими мореплавателями из разных стран, которая обеспечивается благодаря участию ГУМРФ в различных международных программах обмена.

Напомним, в год ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова выпускает порядка 3 тыс. специалистов, из которых треть — специалисты плавательных специальностей.

Безопасность мореплавания в Финском заливе

Международный семинар «Безопасность мореплавания в Финском заливе» состоится в Санкт-Петербурге 28 ноября 2013 года, сообщает оргкомитет мероприятия.

Организаторами семинара выступают Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова совместно с Морским Исследовательским Центром г. Котка (Финляндия). Мероприятие пройдет в рамках проекта RescOp (Development of rescue operations in the Gulf of Finland), финансируемого Евросоюзом.

Основные темы семинара: оценка рисков в Финском заливе

для маломерного флота и морских судов в зимнюю навигацию; компетентность экипажей, подготовка операторов СУДС и поисково-спасательного персонала; развитие Российского добровольного спасательного общества; подготовка волонтеров для борьбы с разливами нефти; развитие тренажерной подготовки операторов СУДС в Финляндии и России; результаты участия учебных заведений в волонтерском движении и другие.

3 Ежегодная международная конференция СМС «Морское страхование в России 2013»

21 ноября 2013

Гостиница «РЭДИССОН РОЙАЛ (Украина)», Москва

Организатор:



Спонсоры:



THOMAS COOPER



Shipping news • Shaping business



Технический организатор:



При содействии:

Международная Палата Судоходства

Международный Союз Морских Страховщиков



Форум дноуглубительных компаний

5 февраля 2014

Отель «Апарт Парк Хоятт», Москва

Организатор:



Генеральный спонсор:



Партнер:



Спонсор:



Аудитория:

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

Цель:

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

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

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

Александр ЯЛОВЕНКО: «Основная задача — сделать в университете имени Макарова единую структуру ДПО»



На морском и речном флоте необходима регулярная дополнительная подготовка и переподготовка кадров. Лидирующие позиции в этой области принадлежали Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова (ГМА) и Санкт-Петербургскому государственному университету водных коммуникаций (СПГУВК), которые в настоящее время объединены в один вуз.

но-образовательный центр инновационного развития водного транспорта СПГУВК. Разработано единое штатное расписание и готовится к утверждению на Совете университета Положение о центре ДПО. Единая структура ДПО работников водной отрасли позволит сконцентрировать все, что касалось подготовки и переподготовки моряков в учебных заведениях.

Еще до объединения в ноябре 2012 года ГМА имени адмирала С. О. Макарова успешно прошла проверку комиссией Минтранса на признание в целях наделения полномочиями на подготовку членов экипажей морских судов в соответствии с МК ПДНВ-78 (Международный кодекс о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты) с поправками. Комиссию возглавлял заместитель директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ Виталий Ключев, который в процессе проверки сделал нам ряд замечаний. Эти замечания помогли нам устранить имеющиеся недостатки в нашей работе. Ведь в процессе работы иногда не замечаешь свои недочеты, и в нашем случае профессиональный взгляд со стороны оказался очень полезен.

О том, как осуществляется дополнительное профессиональное образование (ДПО) в объединенном Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) в интервью «Водному транспорту» рассказал директор Центра ДПО ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Александр Яловенко.

— Александр Васильевич, как объединение вузов повлияло на работу по подготовке и переподготовке специалистов в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова?

— Когда университет и академия существовали отдельно, работа по подготовке и переподготовке специалистов водного транспорта фактически велась параллельно. В настоящее время происходит постепенное объединение соответствующих структур двух вузов. На данный момент приказом ректора создан единый центр ДПО, в который вошли центр ДПО ГМА и науч-

Теперь, когда очередная проверка пройдет в рамках нового учебного заведения, нам, с учетом реализации прежних замечаний, будет легче ее пройти.

— Какие программы предлагаются для береговых специалистов?

— Прежде всего, это подготовка специалистов в области безопасности и охраны объектов в соответствии с Кодексом охраны судов и портовых средств (ОСПС), а также подготовка специалистов по ликвидации разливов нефти (АРН). Отдельно отмечу подготовку специалистов для работы на шельфе, которая включает отработку навыков при покидании аварийных вертолетов. Кроме того, у нас имеется ряд программ в учебном центре «Катерпилер», где проходят обучение береговые специалисты по обслуживанию двигателей различных типов. В рамках этой подготовки отрабатываются навыки по определению неисправностей, их анализу и выходу из аварийной ситуации.

Следует также отметить такие программы, как повышение квалификации исполнительных руководителей и специалистов, связанных с обеспечением безопасности судоходства; подготовка экспертов внешних

и внутренних проверок по МКУБ (Международный кодекс по управлению безопасностью); подготовка инструкторов тренажерных центров.

Большой пакет программ для береговых работников реализуется в отделе международных образовательных программ. Это фрахтование тоннажа и морская перевозка грузов; экспедиторские операции и агентирование при морской перевозке грузов; внешнеторговый контракт и его транспортное обеспечение; транспортная логистика и экспедиторские операции; сюрвейерное обслуживание при морских перевозках грузов; технология, организация и коммерческие условия международных перевозок нефтеналивных грузов. Эти программы пользуются популярностью у работников коммерческих структур, работа которых связана с водным транспортом.

Имеет определенный успех учебная программа по морскому праву, состоящая из четырех модулей (международное морское право; частное морское право часов; претензионная работа и морское страхование; правовые основы безопасности мореплавания и охраны окружающей среды и т.д.).

— Расскажите, может ли плавсостав пройти полный спектр подготовки и получить необходимые сертификаты для продления диплома?

— Да, безусловно. Возможны различные сочетания видов подготовки, так как в нашем вузе ведется совместная работа тренажерного центра и факультетов

университета. Таким образом, слушатели сами могут выбрать необходимые им сочетания курсов. Отмечу, что при прохождении пакета курсов предоставляются значительные скидки.

— Подведите итоги работы за девять месяцев 2013 года.

— За период с января по сентябрь 2013 года в подразделении центра ДПО было реализовано 146 программ, по которым прошли обучение более 5 тыс. слушателей. Из них более 1 тыс. составили курсанты и студенты. Обучение осуществлялось в морском учебно-тренажерном центре, на курсах, которые организуются на факультетах университета, в учебном центре «Катерпилер», а также в отделе международных образовательных программ.

— Расскажите о ближайших планах и основных задачах.

— Прежде всего, необходимо будет провести целый комплекс мероприятий, чтобы привести нашу работу в соответствие с приказом Министерства образования и науки от 1 июля 2013 года № 499 «Об утверждении порядка организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам». Этот документ, определивший ряд требований к ДПО, вступил в силу с 1 сентября 2013 года.

Основную же задачу университета вижу в том, чтобы сделать единую структуру ДПО. Более стройная система позволит нам самым лучшим образом использовать все, что было наработано в этом направлении.

Речники из Рыбинска познакомились с УТЦ «Совкомфлота»



Группа учащихся Рыбинского речного училища им. В. И. Калашникова (в настоящее время — Рыбинский филиал Московской государственной академии водного транспорта, МГАВТ) ознакомилась с работой учебно-тренажерного центра ОАО «Совкомфлот» (УТЦ СКФ). Об этом «Российскому судоходству» рассказал руководитель учебно-тренажерного центра ОАО «Совкомфлот» Игорь Панков.



Учащиеся продемонстрировали работу учебно-тренажерного центра, где «Совкомфлотом» представлено уникальное сопряжение образовательного учреждения с аналитическим и инженерным подразделениями компании. Таким образом, УТЦ СКФ обеспечивает поддержание высокого уровня профессионализма моряков компании.

УТЦ расположен в отреставрированном здании нового головного офиса ОАО «Совкомфлот» в историческом центре Санкт-Петербурга. УТЦ создан для специализированной подготовки капитанов и старших офицеров компании к плаванию во льдах Арктики.





В режиме «НОН-СТОП»

Установка всесезонных плавучих предостерегательных знаков (ППЗ) взамен летних средств навигационного оборудования в Азовском бассейне началась 21 октября. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в Азовском бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт».

«В соответствии с поручением Минтранса России от 17.12.2012 года № ОВ-44-Пр в 2013 году выполнены проектные работы по оптимизации расположения плавучих и береговых средств навигационного оборудования на участке от приемного буя Азово-Донского морского канала до порта Аксай», — рассказали в АБФ ФГУП «Росморпорт».

Работа по установке всесезонных ППЗ была начата 21 октября. По состоянию на 28 октября был выставлен 31 знак, всего же их будет установлено 102 единицы. Все знаки являются светящимися: это позволит осуществлять круглосуточное движение. Кроме того, ППЗ оборудованы техническими средствами, позволяющими вести мониторинг их состояния, в том числе идентифицировать транспортные средства, допустившие их повреждение.

Примечательно, что проект предусматривает комплексный подход к морским портам Азов и Ростов-на-Дону: круглогодичная и круглосуточная навигация будет введена по всей зоне ответственности Азовского бассейнового филиала.

«Наращивание группировки СНО в портах Азовского моря

и на подходах к ним приобретает особую актуальность в связи с растущим грузооборотом и ежегодным увеличением количества судозаходов в морские порты Ростов-на-Дону и Азов, а также в связи с планами по их развитию: в частности, реализацией инвестиционного проекта МТАУ «Ростовский универсальный порт», — пояснили корреспонденту «Водного транспорта» в Азовском бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт».

Круглосуточная навигация благоприятно отразится на работе предприятий водного транспорта. В зимний период световой день значительно сокращается, время движения судов в светлое время суток составляет порядка 8 часов. За столь короткое ходовое время суда, следующие из порта Ростов-на-Дону на выход в море или обратно, не успевают пройти это расстояние, в ночное время им приходилось становиться на якорь. Кроме того, наличие лоцмана на борту даже во время ночных стоянок является обязательным. После введения круглосуточного движения стивидоры будут иметь возможность производить погрузочно-разгрузочные работы в круглосуточном режиме, так

как будет разрешено проведение швартовки судов в темное время суток. Соответственно, уменьшатся простои флота, терминалов, ж/д транспорта, сократятся издержки, обусловленные длительным присутствием лоцмана на судне, увеличится судопоток и грузооборот портов.

По мнению участников рынка, введение круглосуточной навигации — это большой шаг вперед, ознаменовавший новый этап круглосуточной и круглогодичной работы судоводных и стивидорных компаний в Азове и Ростове-на-Дону. По словам исполнительного директора ОАО «Донречфлот» Олега Сидоркина, круглосуточная навигация — это завершение большой работы, начатой еще в начале 1980-х годов, когда в Таганрогском заливе Волго-Донское речное пароходство впервые начало осуществлять перевозки грузов в зимний период по маршруту «Ейск — Мариуполь». Пионерами этого начинания стали экипажи теплоходов «Волго-Дон-211», «Волго-Дон-217», «Волго-Дон-219», «Волго-Дон-225», «Волго-Дон-227», «Волго-Дон-235», «Озерный-202» и «Озерный-79».

Туманы сбили показатели

Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в октябре 2013 года демонстрировали отрицательную динамику грузооборота и судооборота. На показателях сказались неблагоприятные погодные условия.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в октябре 2013 года снизился на 5% по сравнению с аналогичным показателем октября прошлого года и составил 2 млн 48 тыс. тонн различных грузов. Погрузка составила 893 тыс. тонн (+0,7%), выгрузка — 155 тыс. тонн (-42,6%), транзит — 1 млн тонн грузов (+0,4%).

Номенклатура обрабатываемых грузов была представлена нефтью и нефтепродуктами (28%), зерновыми грузами навалом (26,3%), незерновыми навалочными грузами (25,1%), углем и коксом навалом (5,8%), генеральными грузами (4,5%) и металлоломом (4,4%).

«Морской порт Ростов-на-Дону демонстрирует положительную динамику по двум показателям: погрузка (+0,7%) и транзит (+0,4%), хотя грузооборот по-прежнему не достигает показателей аналогичного периода 2012 года из-за уменьшения выгрузки в порту на 42,6%, — отметил и.о. капитана порта Ростов-на-Дону Александр Богданов. — Уменьшение общего грузооборота обусловлено снижением объемов импорта генеральных грузов на 55%, уменьшением переработки незерновых навалочных грузов на 12,4%, угля и кокса навалом на 19,4% и металла на 31%. При этом стоит отметить продолжающийся рост грузооборота зерновых навалочных грузов (+11,1%), нефти и нефтепродуктов (+4,4%), а также металлолома (+41,7%).»

За отчетный период текущего года служба капитана порта Ростов-на-Дону зарегистрировала 744 прихода и 740 отходов судов. Для сравнения годом ранее было зарегистрировано 810 приходов и 803 отхода судов.

«В морском порту Ростов-на-Дону в октябре 2013 года наблюдается уменьшение судозаходов на 8% по сравнению с аналогич-

ным периодом 2012 года в связи с уменьшением импортного грузооборота и использованием судов большего тоннажа», — добавил Александр Богданов.

Морской порт Азов в октябре 2013 года обработал 1 млн 237 тыс. тонн различных грузов, что на 9% ниже аналогичного показателя октября 2012 года. При этом экспорт остался на уровне прошлого года и составил 545 тыс. тонн грузов. Импорт сократился более чем вдвое и составил 37 тыс. тонн. Транзит также продемонстрировал отрицательную динамику: минус 9% (655 тыс. тонн грузов).

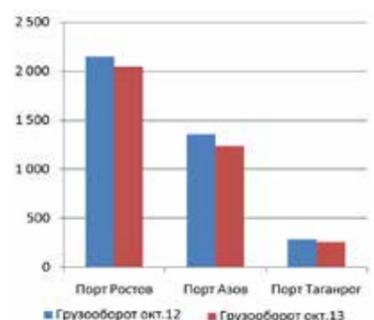
В номенклатуре обрабатываемых грузов, как и годом ранее, преобладали зерновые, уголь, цемент и нефтепродукты.

Судооборот морского порта Азов уменьшился: если в октябре 2012 года капитан порта зарегистрировала 562 прихода и 568 отходов судов, то в октябре текущего года — только 503 прихода и 515 отходов.

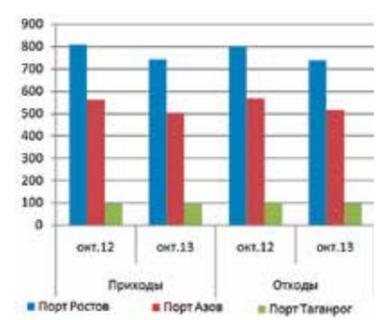
«Уменьшение грузооборота и судооборота обусловлено неблагоприятными метеоп условиями — туманом (видимость менее 0,5 мили) и сильным ветром (скорость более 15 м/с), при которых в соответствии с обязательными постановлениями по морскому порту Азов движение судов по акватории порта не допускается», — пояснил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

Грузооборот морского порта Таганрог в октябре текущего года снизился на 10,5% по сравнению с аналогичным показателем годичной давности и составил 254 тыс. тонн грузов. Судооборот морского транспортного узла незначительно сократился: администрация порта зарегистрировала за отчетный период 2013 года 95 приходов и 98 отходов судов против 97 приходов и 104 отходов в октябре 2012 года.

ГРУЗООБОРОТ



СУДООБОРОТ





«Донречфлот» ГОТОВИТСЯ К ЗИМЕ

Судоходная компания «Донречфлот» начала подготовку к плаванию в осенне-зимний период. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил директор по безопасности судоходства ДРФ Владимир Калашников.

Дирекция по безопасности судоходства ОАО «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) разработала комплексный план мероприятий по обеспечению безопасной эксплуатации судов в осенне-зимний период 2013–2014 гг., рассказал Калашников. В основном мероприятия уже отработаны в предыдущие зимние навигации и доказали свою эффективность.

Так, капитаны судов традиционно разрабатывают планы мероприятий по безопасной эксплуатации судна в осенне-зимний период с учетом особенностей проекта и отдельно каждого теплохода, эти планы утверждаются на судовом комитете по безопасности и затем направляются на согласование в компанию. В разработке мероприятий судоходная компания

ориентируется на рекомендации Южного управления государственного морского и речного надзора (ЮУГМРН), Единого ситуационного центра бассейновой комиссии, Азово-Донской бассейновой администрации и администраций морских портов.

Владимир Калашников отметил, что все суда, следующие в ледовую зону, должны иметь достаточный запас топлива, масла, воды и провизии, которого из норм расхода судна на ходу должно хватить не менее чем на 10 суток. Обязательно в исправности должны быть судовые водоотливные средства и приемопередающая радиостановка.

«Наша задача — снижение потенциальных рисков в наиболее сложный, осенне-зимний, период плавания, — подчеркнул



собеседник «Водного транспорта». — Для соблюдения высоких внутренних стандартов безопасности компания вводит ограничение районов плавания судов». С 1 ноября 2013 года по 31 марта 2014 года для судов класса РС КМ*Р3-RSN будет введено ограничение по районам плавания в Северном, Каспийском, Альборанском, Иберийском, Тирренском, Лигурийском морях, Лионском заливе, юго-восточной части Средиземного моря южнее параллели 35°30'.

Кадровая служба в преддверии зимнего плавания укомплектовывает суда компании наиболее опытными штатными членами экипажа. С командным составом дирекция по безопасности судоходства проводит дополнительный инструктаж с проработкой Наставления по плаванию судов в ледовых и штормовых условиях (НПАШУ-87) и Приказа Минтранса № 140 от 20.09.2009 г.

Капитанам на судах предписано провести командирскую и техническую учебу экипажа по изучению особенностей работы в осенне-зимний период при пла-

вании в штормовых условиях и во льдах под проводкой ледокола, а также отработать методы обеспечения безопасной эксплуатации и живучести судна. Кроме того, должны быть изучены системы связи и обеспечения гидрометеорологической и навигационной информацией в соответствии с требованиями СУБ компании.

До конца ноября технической дирекцией заграничного флота будут организованы профилактические работы на теплоходах и дополнительная проверка технического состояния судов. Особое внимание уделяется главным и вспомогательным двигателям, палубным механизмам, устройствам, судовым системам, которые должны быть готовы к работе в условиях отрицательных температур. Кроме того, на судах, которые по плану должны работать в условиях минусовых температур, проводится проверка наличия средств борьбы с обледенением, защитной климатической одежды для экипажа, по заявке капитана суда доукомплектовываются всем необходимым.

«Примечательно, что проведение профилактических работ планируется без вывода судна из эксплуатации. Поэтому важна тщательная подготовка, капитаны судов заранее предоставляют полную информацию, перечень работ, а техническая дирекция обрабатывает эти заявки, чтобы необходимые работы были проведены в максимально сжатые сроки. Таким образом удастся минимизировать непроизводительный простой. Профилактические мероприятия необходимы для того, чтобы теплоходы были готовы к плаванию в весьма сложных зимних условиях», — объяснил Владимир Калашников.



«ДОНРЕЧФЛОТ» ПРОШЕЛ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

ОАО «Донречфлот» успешно прошло ежегодное освидетельствование системы управления безопасностью (СУБ) компании. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил директор по безопасности судоходства ДРФ Владимир Калашников.

Судоходная компания «Донречфлот» прошла ежегодное освидетельствование СУБ компании 18 октября. «Морской Регистр подтвердил действующий документ соответствия компании. Особенно приятно, что аудиторская проверка пройдена без замечаний!» — отметил Владимир Калашников.

ОАО «Донречфлот» — крупнейшая судоходная компания на юге России, оператор внутреннего флота и судов «река-море» плавания транспортной группы «Азово-Донское пароходство». Речные суда компании осуществляют доставку сухих, навалочных, генеральных, негабаритных грузов до любых портов европейской части России и морских портов Астрахань, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, а также на рейдовую стоянку порта Кавказ. Основные грузопотоки флота «река-море» плавания проходят через морские порты Европы, Ближнего Востока, Северной Африки, Каспия. Под управлением компании работают более 70 единиц судов дедвейтом до 7000 тонн. Ежегодно флотом компании перевозится более 3 млн тонн грузов.



Ледоколы к работе ГОТОВЫ

Ледоколы «Капитан Демидов», «Капитан Чудинов», «Капитан Мошкин», «Капитан Харчиков» и «Кама» планируется ввести в эксплуатацию 21 ноября 2013 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в Азовском бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт».

Ледокольные буксиры «Фанагория», «Добрыня» и «Муромец» находятся в эксплуатации.

Во время зимней навигации 2013–2014 годов ледокольную проводку караванов транспортных судов на подходах к морским портам Таганрог, Ростов-на-Дону и Азов будут осуществлять ледоколы «Капитан Демидов», «Капитан Мошкин» и «Капитан Чудинов». В акватории порта Таганрог будет работать буксир-ледокол «Кама», в акватории порта Азов — буксир-ледокол «Капитан Харчиков», в акватории порта Ростов-на-Дону — буксир-толкатель-ледокол-спасатель «Фанагория».

Кроме ледокольного флота, для обеспечения буксирно-кантовоч-

ных работ и доставки комиссий государственных контрольных органов, а также лоцманов на акваториях морских портов Азов и Ростов-на-Дону будут работать суда, имеющие ледовый класс: буксиры «Добрыня», «Муромец», «Капитан Кравцов» и рейдовый катер «Агат».

Как сообщили в Азовском бассейновом филиале унитарного предприятия, в течение 2013 года на заводе «Риф» был проведен очередной ремонт буксира-толкача-ледокола «Фанагория» и докование буксира-ледокола «Кама». Кроме этих плановых ремонтов, судовые технические средства и конструкции на всех судах ледокольного флота прошли профилактический текущий ремонт.



**РЕГИОНАЛЬНОЕ
СУДОСТРОЕНИЕ**

Спущено на воду второе нефтеналивное судно проекта RST05 «Истра».

«Судоверфь Дон-Кассенс» 1 ноября 2013 года спустила на воду второе нефтеналивное судно проекта RST05 «Истра» дедвейтом в море/в реке 3947/2860 тонн. Об этом сообщила пресс-служба Морского инженерного бюро, являющегося проектантом серии.

Заказчиком серии танкеров смешанного река-море плавания из двух судов является компания ООО «АзовТрансТерминал». Танкеры строятся для компании ООО «Донбункер».

Суда проекта RST05 предназначены для смешанной (река-море) и морской перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки. Обеспечивается одновременная перевозка двух сортов груза.

Суда удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина судна проекта RST05 составляет 118,87 м, ширина судна — 13,0 м, высота борта — 5,8 м.

Головное судно проекта RST05 «Нарва» было заложено 28 апреля 2011 года, спущено на воду 13 октября 2012 года, сдано в эксплуатацию 17 мая 2013 года.

Второе судно проекта RST05 «Истра» было заложено 28 апреля 2011 года.

«Судоверфь Дон-Кассенс» — совместное предприятие, основанное в 1995 году по инициативе АО «Волго-Донское пароходство» и «Судоверфь и машиностроительный завод Кассенс ГмбХ» (Германия), которые являются учредителями судоверфи. Судоверфь располагается на левом берегу реки Аксай (приток Дона). В марте 2002 года в состав учредителей вступила немецкая фирма «Тиллманн» (Johannes Tillmann GmbH & Co. KG).

Импортивный негабарит

ООО «Ростовский универсальный порт» продолжает активно работать с негабаритными грузами. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор РУП Андрей Лещенко.

Ростовский универсальный порт (РУП, входит в Азово-Донское пароходство) активно занимается перевалкой негабаритных грузов. «В порт поступают самые разные грузы: строительная техника, машины и оборудование, металлические конструкции различного назначения, грузы в ящиках и отдельных местах. Вес одного места может достигать 125 тонн, длина — 45 м, ширина — 7,5 м, высота — 4,5 м», — отметил собеседник «Водного транспорта».

Основным экспедитором по перевалке негабаритных грузов является ООО «РТЛ» (г. Ростов-на-Дону). Объем перевалки негабарита этой компании составляет около 90% от общей перевалки данной номенклатуры грузов,

сообщил Андрей Лещенко. Кроме того, РУП переваливает негабарит ООО «МП Крамбол», ООО «Инстар Лоджистик» и ООО «Река-Море».

«Примерно 90% перевалки негабарита приходится на импорт. Грузы приходят из Италии, Турции и Румынии, где происходит перевалка негабарита с крупнотоннажного флота на теплоходы смешанного «река-море» плавания. Страны происхождения таких грузов — Турция, Китай и страны Евросоюза. Из России отгружались негабаритные грузы в Болгарию и Гватемалу (с промежуточной перегрузкой в Турции)», — уточнил генеральный директор Ростовского универсального порта.



Работать с тяжеловесными и негабаритными грузами позволяет наличие в порту специализированного мобильного крана Liebherr грузоподъемностью 65 тонн. При перегрузке грузов весом свыше 65 тонн используется восстановительный поезд ОАО «РЖД».

Возможность работы с проектными, тяжеловесными и негабаритными грузами — одно из конкурентных преимуществ РУП, при этом порту является абсолютным монополистом в регионе: соответствующие мощности есть в Азове и Ростове-на-Дону. «Сложность перевалки состоит в том, что необходимо строго исполнять проект производства работ по перевалке крупногабаритного груза, в котором подробно указаны масса груза, места и способы строповки, местоположение центра масс груза, способы его укладки и размещения на складе или транспортном средстве. Кроме того, необходимо разнообразное съемное грузозахватное оборудование и приспособления (стропы, траверсы, такелажные скобы и т.д.), соответствующие требованиям правил устройства и безопасной эксплуатации подъемных кранов. К счастью, в Ростовском универсальном порту есть и высококвалифицированные кадры, и все необходимое оборудование для работы с такими сложными грузами», — подчеркнул Андрей Лещенко.

Транспортная статистика

Объем перевозок организаций транспорта Ростовской области по итогам 9 месяцев 2013 сократился на 5,5% по сравнению с аналогичным показателем 2012 года и составил 30 млн 867 тыс. тонн грузов.

Такие данные приведены в официальном докладе Ростстата. Снижение объема перевозок на внутреннем водном транспорте составило 12%: за отчетный период было перевезено 5,5 млн тонн грузов. Объем железнодорожных перевозок составил 18,1 млн тонн, что на 7,3% ниже аналогичного показателя годичной давности. Положительную динамику продемонстрировали автомобильные (+3,5%; 6,2 млн тонн) и морские (+13,9%; 1,1 млн тонн) перевозки.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом, напротив, снизились: 249 млн человек и минус 8,4%. Железнодорожным транспортом было перевезено 14,7 млн пассажиров, что на 13% превышает прошлогодний показатель по итогам 9 месяцев. Перевозки воздушным транспортом составили 1 млн человек (+37,1%). Внутренним водным транспортом было перевезено 428 тыс. пассажиров, что на 8,3% больше, чем за аналогичный период 2012 года.

Экспортно-импортный грузооборот

Объем экспортно-импортных грузов через припортовые станции Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) вырос на 0,9% по итогам девяти месяцев 2013 года. Об этом сообщила пресс-служба магистрали.

Объем экспортно-импортных грузов, обработанных припортовыми станциями СКЖД, за период январь-сентябрь составил 51,7 млн тонн, что на 0,9% превышает аналогичный показатель прошлого года.

В частности, рост грузооборота отмечен на станциях Вышестеблиевская (Темрюкский район Краснодарского края) и Кизитеринка (Ростов-на-Дону), а также в порту Таганрог. Через припортовую станцию Вышестеблиевская за отчетный период было перевезено 4,8 млн тонн, что почти в 10 раз превышает аналогичный показатель 2012 года. Как поясняется в сообщении, рост достигнут за счет выгрузки нефтепродуктов с нефтеперерабатывающего комплекса ЗАО «Таманьнефтегаз».

На станции Кизитеринка за 9 месяцев 2013 года было перевезено 332,8 тыс. тонн различных грузов, что на 0,5% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот вырос за счет выгрузки каменного угля и цемента, а также погрузки строительных грузов — шпата и пирита.

Порт Таганрог за отчетный период переработал 1,4 млн тонн грузов (+ 2,4%). В номенклатуре обрабатываемых грузов преобладали уголь и мазут, уточняет пресс-служба СКЖД.

Работы по плану

Природоохранный комитет Ростовской области планирует расчистить 18 км участков русел рек к концу 2013 года. Об этом сообщил официальный портал Правительства РО.

Работы по расчистке русел рек и предотвращению негативного влияния вод выполняются в рамках реализации областной долгосрочной целевой программы «Развитие водохозяйственного комплекса Ростовской области в 2013–2020 годах».

В частности, расчистка реки Чир в ст. Каргинская началась в августе 2013 года. Комитетом был заключен госконтракт с ООО «НПП «ЭкоГидроТехнология», цена которого составила 7,6 млн рублей. Протяженность расчистки — 1,7 км. Работы выполняются в соответствии с проектно-сметной документацией и графиком: во второй декаде октября уже расчищено 800 м русла. Завершить работы планируется в декабре текущего года.

Как пояснил председатель областного комитета по охране окружающей среды и природных ресурсов области Андрей

Куренков, в результате расчистки улучшится экологическое состояние водного объекта, будет предотвращено подтопление жилых домов и хозяйственных сооружений, в том числе расположенного на ее территории Каргинского мемориального комплекса государственного заповедника им. М. А. Шолохова.

В рамках той же программы ведется расчистка реки Вербовая (приток Чира) в ст. Боковская. Протяженность участка составляет 9 км. Проект стоимостью 65 млн рублей будет завершен к 2015 году.

Всего же к концу 2013 года в регионе планируется расчистить 18 км участков русел рек и провести первоочередные мероприятия по предотвращению негативного воздействия вод р. Кизитеринка и балки Безымянной, а также расчистить водохранилище на балке Кобяковской в Ростове-на-Дону.

Одновременно идет капитальный ремонт гидротехнических сооружений в Красносулинском, Заветинском, Обливском, Чертовском, Дубовском, Милютинском районах.

Выполнение этих мероприятий позволит предотвратить ущерб от негативного воздействия вод на сумму около 1 млрд рублей.

Напомним, всего в регионе в 2013 году на реализацию про-

граммных мероприятий в области охраны окружающей среды и развития водохозяйственного комплекса выделено 572,5 млн рублей.

Областная долгосрочная целевая программа «Развитие водохозяйственного комплекса Ростовской области в 2013–2020 годах» предусматривает финансирование из всех источников в размере 1 млрд 865 млн рублей.





Капитанская смена



Сухогрузный теплоход «Дон-4» пришел на погрузку в украинский порт Мариуполь. Во время стоянки на судне кипела работа: шла погрузка шрота, с инспекцией наведалься Государственный портовый контроль (PSC), внутренний аудит провел инспектор службы безопасности судоходства управляющей компании, сменились капитан, повар и матросы... За напряженными буднями экипажа на борту наблюдала корреспондент «Водного транспорта».

Теплоход «Дон-4» пришел из турецкого порта Измир в Мариупольский морской торговый порт (ММТП) и встал под погрузку шрота. После нескольких дней тумана и небольшой задержки в Керченском проливе, когда в связи с плохой видимостью движение судов было запрещено, Мариуполь встретил моряков ясным небом и ярким, еще теплым осенним солнцем. Но наслаждаться погодой экипажу было некогда...

Сначала на борт пришла инспекция Государственного портового контроля и провела тщательную проверку. Команда «Дона-4» знает свое дело, проверок повидала уже не один десяток, поэтому инспекций не боится.

Капитан Сергей Иванович Сапачев — опытный моряк, которого в компании характеризуют как грамотного организатора работы на теплоходе, ответственного и дисциплинированного профессионала, по-настоящему любящего море. Неслучайно по его стопам пошла и средняя дочь Александра, работающая вторым штурманом на «Доне-1». «Водный транспорт» писал о Саше Сапачевой в октябрьском номере: Сергей Иванович увидел газету только на судне и очень обрадовался родному лицу. К выбору дочери он относится спокойно: «Нормальная работа. За границей женщины и докерами, и лодчанами, и портовыми инспектора-

ми работают. Никакой экзотики в этом нет! Главное, чтобы выучилась хорошо».

Сергей Иванович давно работает на «Доне-4», с конца 90-х годов. С капитаном Евгением Павловичем Кряжевым они меняют друг друга с 2005 года. Кряжев на время покидал флот, работал в береговом управлении судоходной компании, но море не отпускает. «Привык я к ритму флотской работы. По-другому

лучал в Нижегородской академии водного транспорта. На работу моряка смотрит без розовых очков: труд тяжелый, рутинный, не для всех. Машинное отделение Цой знает отлично. «Нормально работаем. Глаза болят, а руки делают. Главное, чтобы снабжение вовремя поступало, потому что это же ответственность. От работы двигателей зависит безопасность людей и груза», — говорит Бронислав Цой.

Сухогрузный теплоход «Дон-4» работает под управлением судоходной компании «Росшипком». Судно было построено в 1997 году. Классификационным обществом «Дона-4» является Российский морской регистр судоходства. Длина судна составляет 100,6 м, ширина — 16,2 м, высота борта — 7,35 м. Сухогруз оснащен дизельным двигателем мощностью 1600 кВт. Дедвейт судна составляет 4400 тонн при проходной осадке 4,75 м. Теплоход работает на фрахтовом рынке в Европе и Средиземноморском бассейне.

мне тяжело. Вот сейчас достаточно долго, полгода, был на берегу и уже заскучал. А до этого больше года был в рейсах!» — объясняет Евгений Павлович.

Старший механик Бронислав Цой работает на «Доне-4» уже 15 лет, с 1998 года. «С детства мечтал работать на флоте, влекла романтика голубых дорог», — с улыбкой вспоминает стармех. Учился сначала в Ростовском речном училище (РРУ, ныне Водный колледж Института им. Г.Я. Седова), а потом высшее образование по-

ку все расслабляются», — объясняет Цой.

Не только капитаны меняются на теплоходе, но и повара. Татьяна Решетняк приехала на смену Светлане Швыдкой. Лето она провела с мужем-моряком в Лазаревском, а теперь уже и по работе соскучилась. После полной ревизии продуктов, посуды и поварской техники на судне Татьяна пишет заказ на снабжение.

По образованию Решетняк повар-кондитер, видимо, поэтому любит не только вкусно приготовить, но и красиво подать блюда. В ее архивах сотни способов оформления различных блюд. Конечно, каждый день не хватает времени на оформительские изощрения, но на праздник красиво украсить блюда и сервировать стол — святое дело.

На теплоходе повара уважают за независимость, ценят про-

фессионализм. Донская казачка в мужском коллективе работать привыкла, в обиду себя не даст. А сохранить хорошее расположение духа помогает чувство юмора: Татьяна знает миллион анекдотов, умеет пошутить и посмеяться над хорошей шуткой! В свободное время повар активно пользуется Интернетом, общается в социальных сетях, смотрит фильмы и вяжет. В европейских портах всегда радуется, когда удастся выйти в город, погулять, посмотреть достопримечатель-

ности и приобрести местные лакомства.

Экипаж «Дона-4» состоит из 12 человек. Молодой старпом Иван Дмитриук в должности недавно, осваивается, перенимает опыт у капитана. За грузовые операции отвечает второй штурман Илья Саунин. Вахты несет третий штурман Денис Цапко. В машинном отделении Брониславу Цою помогают второй механик Юрий Сидорчук, электромеханик Алексей Царенко и моторист Алексей Карташов. Команда свое дело знает, работают слаженно, что подтверждают и результаты аудиторской проверки.

«Дон-4» работает под управлением ООО «Росшипком». Инспектор службы безопасности судоходства Владимир Тугаев приехал в Мариуполь с внутренней проверкой, опросил капитана и стармеха, осмотрел теплоход. «В Бельгии, в порту Гент, PSC провел проверку по Парижскому меморандуму, выставил некоторые замечания, в том числе предписал провести внутренний аудит системы управления безопасностью. Сегодняшняя проверка показала, что все замечания устранены, предприняты корректирующие действия. На теплоходе осуществляется должный контроль за безопасностью в соответствии с действующими международными нормативными документами, регламентирующими морское судоходство», — подытожил аудит Владимир Григорьевич.

Капитан Сапачев со спокойной душой покидает родное судно. За плечами полгода на «Доне-4», сертификация КТМС, успешно пройденные проверки PSC и службы безопасности судоходства. Судно остается в надежных руках: Евгений Павлович Кряжев — мудрый капитан, теплоход знает хорошо, на него можно положиться. Стоянка в Мариуполе будет недолгой: судно погрузится шпатором и отправится по рейсовому заданию в итальянский порт Равенна, а дальше — и в новые плавания...



«Порт Коломна» спустил на воду буксир и баржу

В затоне ОАО «Порт Коломна» (Московская область) после реконструкции с обновлением, проведенным собственными силами, спущена на воду третья баржа № 9003 проекта Р-85/15ПК1. Об этом «Водному транспорту» сообщил генеральный директор предприятия Владимир Алексеев.

Баржа будет работать в составе собственного флота ОАО «Порт Коломна».

Одновременно на судостроительных мощностях предприятия прошла церемония спуска на воду головного серийного буксира «Коломенский 1501». Судно спроектировано собственным конструкторским бюро ОАО «Порт Коломна», имеет осадку 2,2 м, однако, в силу конструктивных особенностей, может работать при уровне воды до 1,9 м. Суммарная мощность двигателей — 1500 л.с. Ходовые испытания буксира заплани-

рованы на конец ноября. Как отметил Алексеев, в следующем году предприятие планирует построить для собственных нужд второй аналогичный буксир-толкач.

ОАО «Порт Коломна» — многопрофильное речное транспортное предприятие, ведущее свою историю с 1858 года, преобразовано в современное акционерное общество в январе 1994 года. В состав порта входят грузовые участки на реках Москва и Ока (Беседы, Лыткарино, Воскресенск, Коломна), участок пассажирских перевозок, судоре-



монтный завод, судоподъемное сооружение, отстойный пункт, строительный и автотранспортный участки, завод сухих смесей, гостиничный комплекс.

Порт осуществляет добычу нерудных строительных материалов (речной песок и песчано-гравийная смесь), погрузо-разгрузочные работы, огромное количество грузовых перевозок (песок, песчано-гравийные материалы, гипсовый камень, негабаритные грузы и т.д.),

пригородные пассажирские перевозки. На предприятии проводится работа по технической модернизации подвижного состава, вводятся дополнительные производственные мощности по судоремонту, развивается судостроение.

В собственности порта более 100 ед. флота: буксиры, самоходные суда типа «Ока», землесосы, гидроперегрузатели, плавучие краны, пассажирские суда типа «Москва».

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

АРХАНГЕЛЬСК И ТАТАРСТАН: НОВЫЙ ЭТАП СОТРУДНИЧЕСТВА

Судостроительный кластер Архангельской области и Зеленодольский завод имени А. М. Горького (Татарстан) планируют совместно строить пассажирские суда с ледовым усилением. Этот вопрос обсуждался с губернатором Архангельской области Игорем Орловым, в ходе рабочего визита в Архангельскую область президента Татарстана Рустама Минниханова.

В Северодвинске, на ОАО «ПО «Севмаш», главы регионов подписали план мероприятий в рамках соглашения о торгово-экономическом, научно-техническом и социально-культурном сотрудничестве между Республикой Татарстан и правительством Архангельской области на 2013–2016 годы.

МССЗ ПОСТРОИТ ДЛЯ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ СЕРИЮ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ

Астраханская область заказала три прогулочных теплохода «Астраханец» для работы в Труссовском районе, сообщил губернатор Астраханской области Александр Жилкин. 31 октября на ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» состоялась церемония закладки киля головного пассажирского судна проекта 23020.

Строительство судна будет вестись по проекту ГК «Морская техника».

Основные характеристики судна: класс — РРР: Р 1,2; длина — 32,2 м; ширина — 6,2 м; осадка — 0,76 м; скорость — 15–25 км/ч; дальность плавания — 500 км; автономность — 12 ч; экипаж/пассажиры — 2 чел./129 чел.

РОСМОРРЕЧФЛОТ ПРИНЯЛ ДВА НОВЫХ ОБСТАНОВОЧНЫХ СУДНА «СВЯЗЬ» И «РЖАНКА»

Приемочная комиссия Росморречфлота приняла построенные по заказу ФКУ «Речводпуть» два обстановочных судна «Связь» и «Ржанка», предназначенные для ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

Суда построены в рамках программы «Обновление обслуживающего флота» подпрограммы «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на 2010–2020 годы».

Проекты судов разработаны ООО «Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота», постройка судов осуществлялась ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» на производственных мощностях ООО «Самусьский судостроительно-судоремонтный завод», расположенного в поселке Самусь Томской области.



В Ярославле спущен на воду...

... «Юрий Никитин»

ОАО «Ярославский судостроительный завод» (УК ЗАО «ВП ФИНСУДПРОМ») спустил на воду обстановочное судно проекта SV 2407 «Юрий Никитин».

Это шестое из шести современных обстановочных судов проекта SV 2407, строящихся на ЯСЗ по заказу Росморречфлота в целях реализации программы «Обновление обслуживающе-

го флота». После завершения швартовых и ходовых испытаний обстановочное судно будет отправлено судовладельцу — в Тверской район гидросооружений — филиал ФГУП «Канал имени Москвы».



...и отправлен заказчику «Пеликан»

Обстановочное судно проекта SV 2407 «Пеликан», построенное на ЯСЗ, отправлено к месту назначения — ФБУ «Беломорско-Онежское ГБУВПиС».

Это четвертое в серии из шести судов данного проекта, строящихся для Федерального агентства морского и речного транспорта России в рамках программы «Обновление обслуживающего флота». Проектант — КБ «Технофлот», г. Санкт-Петербург.

В приемке судна «Пеликан» участвовали представители ФКУ «Речводпуть», ФБУ «Беломорско-Онежское ГБУВПиС».

ОАО «Ярославский судостро-

ительный завод» (Ярославль) находится в центральной части России на берегу Волги. Акционирован в 1993 году. Предприятие специализируется на строительстве судов гражданского и военного флота.

В настоящее время по действующим государственным контрактам завод строит для Росморречфлота шесть обстановочных судов проекта SV 2407 и три танкера бункеровщика проекта RT 18.



Серия обстановочных судов строится по плану

На Московском судостроительном и судоремонтном заводе состоялась закладка киля обстановочного судна проекта 3050 для Канала им. Москвы.

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

На Московском судостроительном и судоремонтном заводе размещено три четверти от всего объема заказов на строительство обстановочных судов (проектов 3050, 3050.1 и 3052), предусмотренных в рамках под-

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

В конце октября на предприятии состоялась спуск на воду другого судна этого проекта, построенного для ФБУ «Камское ГБУВПиС» (г. Пермь) на московской площадке. Кроме того, в этом же месяце государственной комиссии было предъявлено и слано судно «Турач», предназначенное для нужд ФБУ «Амурское ГБУВПиС» г. Хабаровск. «Турач» построен МССЗ в кооперации с ОАО «Судостроительный завод им. Октябрьской революции» (г. Благовещенск).

В Дубне открылся причал для круизных речных теплоходов

Администрация Дубны Московской области совместно с ОАО «Московское речное пароходство» при поддержке Правительства Московской области и Московской областной Думы провела торжественные мероприятия, посвященные открытию в г. Дубне причала для круизных речных теплоходов.

В рамках мероприятий состоялась презентация теплохода «Александр Грин» класса «Мостурфлот-АЮКС», построенного в 2012 г. на Верфи братьев Нобель (г. Рыбинск).

Это первое речное круизное судно, построенное в нашей стране после 1959 года. Судно соответствует повышенным стандартам экологической безопасности и предназначено для российских и иностранных туристов. Новые современные двигатели и оборудование, средства радионавигации, управления и автоматизации обеспечивают безопасную эксплуатацию судна в любых режимах, включая круизы по Ладожскому и Онежскому озерам, а также на участках рек с ограниченными габаритами судового хода.

В церемонии приняли участие заместитель министра культуры Московской области Елена Куценко, и.о. главы города Вячеслав Мухин, генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» Константин Анисимов.

Впервые за долгие годы г. Дубна включен в состав круизов как новый туристический маршрут. Константин Анисимов отметил в своем выступ-

лении: «Такой город на Волге, как Дубна, обязательно должен иметь причал. Мы вместе с вами будем рады всем туристам, которые теперь будут приезжать в город по воде».

Вячеслав Мухин напомнил собравшимся о том, что до 90-х годов жизнь на причале была активной: «Большие и малые суда ходили вниз по Волге, дубненцы путешествовали до Кимр, Твери, Калязина, Углича. Но позже речное пароходство стало испытывать трудности, необходимости в причале не было. Сегодня все это возрождается. Я думаю, что этот проект окажется очень выгодным для Московского речного пароходства». Так же Вячеслав Мухин выразил благодарность руководству компаний и предприятий, которые откликнулись на призыв главы города и приняли активное участие в обустройстве причала и береговой линии.

Как сообщил Константин Анисимов, в будущем сезоне теплоходы Московского речного пароходства будут совершать остановки в Дубне каждые 2-3 дня. Кроме этого, другие судоходные компании также рассматривают возможность использования причала «Дубна».



Полярный туризм: за и против

Перспективы развития полярного туризма обсудили на первом международном арктическом медиафоруме, который состоялся в Северном (Арктическом) федеральном университете (Архангельск).

В Архангельской области развитие полярного туризма продиктовано самим географическим положением региона. Постепенно растет интерес к Арктике и со стороны туристов из других стран. Кроме того, идет выстраивание отношений с Мурманской областью, направленное на создание взаимовыгодных совместных туристических маршрутов к приарктическим территориям.

Выступая на форуме, исполняющий обязанности руководителя агентства по туризму и международному сотрудничеству Архангельской области Ольга Горелова назвала ряд факторов, которые на данный момент препятствуют развитию полярного туризма. Прежде всего, это отсутствие в регионе собственного пассажирского флота, сложные погодные условия и большая удаленность территорий, отсутствие постоянного места швартовки и приема круизных лайнеров в порту Архангельска и на Соловках. Кроме того, на развитие круизного туризма существенно влияют необходимость соблюдения требований транспортной безопасности, длительное согласование процедуры захода судов в порты и другие аспекты.

По словам Ольги Гореловой, Архангельская область пока отстает от Санкт-Петербурга и Мурманска по количеству принятых круизных судов. Но есть надежда на улучшение ситуации.

Импульс развитию международного круизного туризма в Архангельской области был дан в 2003 году, когда в регион зашло первое

судно «Explorer» с иностранными туристами на борту. С 2004 по 2013 годы область приняла 26 иностранных судов с туристами из Германии, Великобритании, Франции, США, Норвегии, Швеции и других стран. Благодаря этому Поморье посетили восемь тысяч гостей из-за рубежа.

На секции были озвучены перспективы развития полярного туризма на ближайшие годы. Например, на мировой круизный рынок выходит новое направление — «Белое море». Туристы смогут посетить не только Архангельск и Соловецкие острова, но и поморские деревни и другие острова.

Совместно с партнерами из Мурманской области обсуждаются варианты межрегиональных арктических маршрутов с посещением Архангельска, Мурманска, национального парка «Русская Арктика».

А создание сезонного пункта пропуска через государственную границу на Новой Земле откроет возможности для замыкания международных морских арктических маршрутов, проходящих через архипелаг Шпицберген на архипелаги Земля Франца Иосифа и Новая Земля.

Также есть возможности для развития яхтенного туризма в арктической зоне. В следующем году состоится трансграничное парусное ралли «Северный яхтенный фестиваль». Мероприятие начнется в норвежском городе Будё, пройдет вдоль побережья Северной Норвегии и Кольского полуострова. В начале августа яхты придут в Белое море, их маршрут пройдет через Архангельск и Соловецкие острова.



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
www.rs-class.org

«Газпромнефть Марин Бункер» расширяет бункеровочную сеть на внутренних водных путях

Компания «Газпромнефть Марин Бункер» начала работу в 2007 году. На сегодняшний день она является лидером на российском бункерном рынке в сегменте как морских, так и речных бункеровок.



В настоящее время компания работает в 13 речных портах и динамично расширяет географию своего присутствия на внутренних водных путях, рассматривая это как одну из стратегических целей развития бизнеса. В 2011 году «Газпромнефть Марин Бункер» начала бункеровать суда в Нижнем Новгороде и Самаре, в 2012 году бункеровки начали проводиться в портах Шексна, Череповец, в 2013-м — в порту Нижнекамск. Представительства открыты в речных портах Ярославль и Азов.

Объем розничной реализации судовых топлив на рынке речных бункеровок в 2012 году составил 140 тысяч тонн.

«Газпромнефть Марин Бункер» осуществляет бункеровку речных судов судовым маловязким топливом, производимым на собственных НПЗ «Газпром нефти» — Омском и Московском.

Компания гарантирует бесперебойные поставки нефтепродуктов и высокие стандарты качества обслуживания. Среди клиентов компании «Северо-Западное пароходство»,

«СК Башволготанкер», «Невское пароходство», «Волготранс», «СК Волжское пароходство» и другие.

Андрей Васильев, генеральный директор компании «Газпромнефть Марин Бункер»: «В настоящее время мы работаем над анализом рынка внутренних водных путей, изучаем флот, состояние инфраструктуры, бункерные возможности, спрос. В апреле 2013 года при нашем непосредственном участии был проведен круглый стол «Особенности бункеровки судов на внутренних водных путях России». Обсуждались актуальные для речной бункеровки вопросы налогообложения судовых топлив, перспективы развития судоходства на внутренних водных путях России на период до 2030 года и вопросы безопасности.

Наша стратегическая цель на этом рынке — создать бункеровочную сеть топливо-заправочных комплексов с собственным флотом и необходимой инфраструктурой, которая позволит предоставлять нашим клиентам максимально высокий уровень сервиса».