

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием Российской палаты судоходства. 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.



№12 (12945)

Выходит один раз в месяц
15 декабря 2014 года

При поддержке ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и ЗАО «Азово-Донское пароходство»

Порт Коломна завершил навигацию



ОАО «Порт Коломна» завершило навигацию 2014 года, выполнив все планы по грузоперевозкам, сообщили «Водному транспорту» в компании.

Стр. 2

«Палмали» получает танкер Begim Aslanova



Девятый танкер смешанного река-море плавания «Волго-Дон макс» класса дедвейтом около 7100 тонн проекта RST22M Begim Aslanova типа «Новая Армада» (строительный номер 079) спущен на воду в Турции.

Стр. 7

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

КОМПЛЕКСНЫЙ ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ

поручено разработать правительству России. Кроме того, до 15 июля 2015 года правительству РФ поручено «обеспечить внесение в законодательство Российской Федерации изменений, предусматривающих предоставление г. Владивостоку статуса свободного порта».

НОРМАТИВЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ВВП

к 2018 году составят 18 млрд в год, что составляет 100% от потребностей. Увеличение госфинансирования предусмотрено в соответствующем постановлении правительства Российской Федерации.

СВОБОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗОНА В КРЫМУ

будет создана согласно подписанному Президентом России закону. В СЭЗ предусмотрено освобождение от ряда налогов на период до 10 лет (в зависимости от категорий налогов) и снижены административные барьеры. В морских гаванях Крыма могут быть введены режимы свободного флага и «удобного порта», что упрощает таможенные процедуры.



Кадрам предложат все

Спрос на специалистов в области морского и речного транспорта превышает предложение, особенно если речь идет о плавсоставе. Так, в ходе опроса, проведенного во время XIII Международного форума и выставки «Транспорт России» в Москве, руководители ведущих отраслевых вузов России сошлись в данных о том, что 80–90% выпускников их учебных заведений трудоустроиваются в отрасли.

По словам ректора Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С.О. Макарова Сергея Барышника, трудоустроиваются 98% выпускников возглавляемого им вуза. По словам ректора Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского Сергея Огая, спрос на плавательские специальности превышает предложение на 20–25%, также хорошо трудоустроиваются логисты, 70% из которых работают в сегменте морской логистики.

Хотя одной из проблем часто называется уход российских специалистов на работу под иностранный флаг и к иностранным судовладельцам, по мнению руководителя учебно-тренажерного центра группы «Совкомфлот» Игоря Панкова, бояться этого особенно не нужно. По мнению Панкова, это создает конкуренцию между работодателями, что само по себе позитивно, а кроме того, такие специалисты все равно тратят значительную часть своих доходов в России.

Между тем, по мнению руководителя Росморречфлота Александра Давыденко, одной из главных проблем в сфере отраслевого образования является разрыв

между наукой, образованием и практикой. Глава федерального агентства уверен в необходимости большей интеграции образования и бизнеса.

В то же время многое в этом направлении уже сделано. Так, по словам представителя группы компаний «Палмали» Рауфа Алиева, его компания сотрудничает с рядом вузов и имеет собственные классы подготовки. Их наличие позволяет предоставить курсантам необходимую практику работы на судах компании. При этом, как от-

Спрос на специалистов в сфере морского и речного транспорта превышает предложение, а бояться их ухода под иностранные флаги особенно не стоит. Хотя уровень подготовки кадров в российских отраслевых вузах растет, бизнес пока не намерен отказываться от собственных учебных программ.

метил Рауф Алиев, за последние 5 лет качество подготовки специалистов в российских отраслевых учебных заведениях значительно возросло. «Совкомфлот» также занимается набором курсантов в собственные целевые учебные группы, в рамках которых они проходят практику работы по стандартам «Совкомфлота» и после выпуска из вуза готовы сразу же полноценно работать в компании. При этом Игорь Панков уверен, что полностью отказаться от практи-

ки, когда судоходные компании во взаимодействии с вузами реализуют собственные программы обучения, нецелесообразно. Например, в рамках учебно-тренажерного центра «Совкомфлота» люди обучаются работе с новым оборудованием, которое еще не поступило в вузы и с которым преподаватели еще не научились работать сами.

При этом, по мнению заместителя председателя Общественного совета Росморречфлота Михаила Ненашева, в отраслевых вузах не-

обходимо срочно решать две главные проблемы: недостаточность материально-технической базы и устаревшие учебные материалы. Но и здесь на помощь может прийти заинтересованный в хороших специалистах бизнес — и примеры такой помощи, выражающейся в оборудовании классов и предоставлении современного программного обеспечения за счет средств соответствующих компаний, уже имеются.

С другой стороны, советник президента, экс-министр транспорта России Игорь Левитин выразил убеждение, что образование, в том числе и лабораторное, должно сконцентрироваться именно в вузах. Компаниям, по мнению Левитина, необходимо передать в вузы соответствующее оборудование. В качестве успешного примера такого подхода он привел сотрудничество ОАО «РЖД» с вузами. Также, по мнению советника президента, в будущем особый спрос возникнет на плавсостав, работающий на ледокольных судах. «Будущий транзитный путь — Северный морской путь, который будут осваивать ребята, работающие на ледоколах», — сказал Левитин.

Так или иначе, успешная подготовка специалистов для отрасли возможна только во взаимодействии отраслевых вузов и бизнеса, дискуссия разворачивается лишь о формах такого сотрудничества. В его развитии и видится залог дальнейшего успешного развития отрасли. Что же до пресловутой проблемы «утечки мозгов», то она должна лишь стимулировать отечественных судовладельцев быть конкурентоспособными на рынке труда. Сам же факт ухода специалистов за границу уже сам по себе говорит о высоком качестве отечественного отраслевого образования.

Олег ТИМОФЕЕВ: «Научно-технический совет регистра — лучшая площадка для объединения усилий научного и инженерного сообщества»

В 2015 году исполняется 100 лет Научно-техническому совету Российского морского регистра судоходства. Как и в начале XX века, сегодня совет объединяет известнейших ученых и ведущих специалистов в области проектирования, строительства и эксплуатации судов. В 14 специализированных секциях НТС работают порядка 300 ученых и высококвалифицированных специалистов регистра, представители более 30 научно-исследовательских институтов, конструкторских и проектных бюро, высших учебных заведений, судоходных компаний, судостроительных верфей.



О роли классификационных обществ, практике создания правил и перспективах развития мы поговорили с заместителем председателя Президиума НТС, доктором технических наук, профессором, заместителем генерального директора Крыловского государственного научного центра Олегом Яковлевичем Тимофеевым.

— Олег Яковлевич, как вы определили роль классификационных обществ и, в частности, Российского морского регистра судоходства в системе морской индустрии?

— Первые классификационные общества создавались как специализированные страховые компании. Страхование само по себе — довольно наукоемкая деятельность: для того чтобы обосновать страховой платеж, необходимо, во-первых, более-менее точно определить вероятность наступления страхового случая, а во-вторых, определить стоимость ликвидации последствий этого страхового случая. Классификация по своей сути — это специализированная страховая деятельность, касающаяся всей человеческой деятельности на море.

Вспомним историю: первое требование, которое Ллойд предъявлял к судам, перевозящим грузы, — высота надводного борта. Он страховал груз и судно, если высота надводного борта была не меньше определенной величины, которую он и назначал.

Если сегодня посмотреть технические правила любого классификационного общества, можно убедиться, что для того чтобы написать эти правила, состоящие из множества методик, программ, формул, требований, мероприятий, нужно очень хорошо осмыслить морскую деятельность. И как раз этим занимается судостроительная наука, наука о мореплавании в широком смысле этого слова. Вся деятельность классификационного общества основана на научных изысканиях. Но у каждого общества — своя специализация, свои особенности, тот или иной уклон. Так, если посмотреть на американских коллег — American Bureau of Shipping — в их правилах доминирует юридическая компонента, в правилах DNV-Gl и Российского регистра — инженерная и научная.

РС входит в число шести основных мировых классификационных обществ (теперь уже пяти после объединения Germanischer Lloyd с Det Norske Veritas). И у регистра есть своя специализация — арктическая техника. Россия имеет максимальный опыт эксплуатации арктической техники — как наземной, так и морской. Никто в мире так активно, как Россия, не работает на регулярной основе в этой области. Соответственно, арктическая тематика — это то, что отличает Российский морской регистр судоходства от других классификационных обществ.

— Правила по ледовым усилениям судов и ледаколов, кстати говоря, разработанные совместно с Крыловским центром, подтверждают эту специфику работы регистра, ведь они вошли в основу унифицированных требований МАКО для ледяных судов.

— Изначально эти правила разрабатывались регистром совместно с институтом Арктики и Антарктики (Арктический и антарктический научно-исследовательский институт — прим. ред.). Созданные в 1980 году правила по ледовым усилениям — серьезные научно обоснованные правила, основанные на теоретических моделях. Модель Хейсина-Курдюмова вошла туда в качестве основной модели нагружения. Это стало первым применением классических критериев для нормирования поведения конструкции ледового пояса. В 1992 году все действительно пришло в Крыловский центр. Специалист, претендовавший на руководство данной научно-исследовательской работой, Владимир Александрович Курдюмов, к сожалению, умер 2 октября 1992 года. Единственный, кто смог поднять эту задачу, был ЦНИИ имени академика А. Н. Крылова. Немного численный, но очень квалифицированный коллектив под руководством Евгения Михайловича Апполонова совместно со специалистами РС успешно решили задачу по созданию новых правил, и в дальнейшем они были взяты в качестве основы для унифицированных правил МАКО. Я, кстати, тоже принимал участие в создании документа — входил в состав разработчиков от института Арктики и Антарктики.

Свой вклад в создание правил по ледовым усилениям внесли

специалисты ЦНИИМФ, на определенном этапе работа велась с участием Калининградского научного коллектива. Дело в том, что правила — это не только ледовые нагрузки и корпус, а также требования к минимальной мощности на валах, к прочности винто-рулевого комплекса, позднее — требования к винтеризации (специализированные требования к палубному оборудованию для работы в условиях оледенения и низких температур). Создание правил регистра — большой коллективный труд.

— Была ли сложность в работе над унифицированными требованиями МАКО?

— Это ожидаемая сложность в разработке международного документа, в котором нужно учесть интересы всех участников процесса. По сути дела, здесь столкнулись три школы нормирования технических параметров судов ледового плавания и ледаколов. Первая — это американско-российская школа. (Модель Хейсина-Курдюмова также лежит в основе американских правил. Так что американские и российские правила очень близки.) Вторая школа — канадско-американский опыт как отдельная тема. И европейская школа, лидирующие представители которой — наши финские коллеги.

Тот факт, что унифицированные правила были созданы на основе российского-советского опыта, свидетельствует о признании мировым сообществом наибольшей «физичности» нашей школы. Если основы унифицированных правил были созданы в середине 1990-х, то разработки этой модели начались еще в начале 1960-х, а первые специализированные требования к ледовым усилениям судов были изданы в 1964 году. Извилистый путь ледовых правил показывает, насколько серьезное значение придает Российский регистр научным разработкам и насколько эти разработки являются неким синтезом деятельности различных отечественных научных коллективов.

— Какой вы видите задачу РС на перспективу?

— Регистр — неотъемлемая часть нашей страны, национальное классификационное общество. Это наша гордость. Страна сегодня находится в непростой ситуации, все мы очень остро чувствуем последствия введения санкций. Единственный выход пережить это время и выйти из него более организованными, более сильными — заниматься собственной экономикой. Остро стоит проблема импортозамещения: только 5–7% оборудования на российском судне — отечественного производства. Следовательно, нужно развивать свое производство, выводить на рынок свои продукты. Так, у нас требует разработки очень большая номенклатура морского нефтегазового оборудования. Вот здесь и есть как раз задача регистра — сертифицировать, создавать технические требования под новые продукты, может быть, даже в чем-то более совершенные, чем требования зарубежных конкурентов и партнеров.

— Традиционный завершающий вопрос — в преддверии Нового года и столетия Научно-технического совета, что бы вы пожелали коллегам?

— Прежде всего, желаю хорошего завершения этого непростого года и удачного начала следующего. Призыв к коллегам — развивать конструктивное взаимодействие. И для объединения усилий Научно-технический совет Российского морского регистра судоходства — лучшая площадка. У регистра накоплен огромный опыт, есть достаточное влияние как в России, так и на международном пространстве. Объединение наших усилий на площадке регистра позволит создать конкурентоспособный отечественный продукт в виде новых правил и требований, процедур и сертификатов регистра. Я всегда говорю своим студентам, что вершина инженерной деятельности — это создание правил регистра. Если кто-то когда-то приложил руку к написанию хоть одного абзаца в правилах регистра, то это дорогого стоит.

Редакция газеты «Водный транспорт» поздравляет с 60-летним юбилеем президента Российской палаты судоходства Алексея Юрьевича Клявина!

Романтика бескрайних морских просторов захватила Алексея Клявина в ранней юности, и, как истинный штурман, оставаясь верным взятому курсу, он всю свою жизнь посвятил морскому транспорту!

Под его руководством созданы многие эффективные отраслевые законодательные акты, он начал и возглавил работу по возвращению отечественного флота под российский флаг.

Сегодня, возглавляя Российскую палату судоходства, объединяющую большинство российского судоходного сообщества, Алексей Клявин продолжает отстаивать интересы российского морского и речного флота.

Желаем юбиляру крепкого здоровья, терпения, политической релевантности и долгих лет жизни!

И, традиционно — семь футов под килем!

Порт Коломна завершил навигацию

ОАО «Порт Коломна» завершило навигацию 2014 года, выполнив все планы по грузоперевозкам, сообщили «Водному транспорту» в компании.

Основное место дислокации судов для зимнего отстоя — коломенский затон. Часть судов для более быстрого разворота в весенний период размещается в затоне «Беседы» и впервые с этого года в новоприобретенном отстойно-ремонтном пункте в Касимове.

По предварительным данным, объем перевозок грузов судоходной компании в навигацию составляет 4770 тыс. тонн. Грузооборот ОАО «Порт Коломна» — 910 млн тонн-км.

ОАО «Порт Коломна» — многопрофильное речное транспортное предприятие, одно из наиболее крупных в Централь-



ном регионе Московской обл. В состав порта входят грузовые участки на реках Москва и Ока, участок пассажирских перевозок, судоремонтный завод, судоподъемное сооружение, отстойный пункт, строительный и автотранспортный участки, завод сухих смесей, гостиничный комплекс.



Новая прописка морской библиотеки

Центральная Военно-морская библиотека министерства обороны РФ в 2015 году получит в свое распоряжение современный технически оснащенный комплекс на Кожевенной линии Васильевского острова в Санкт-Петербурге, сообщил начальник ЦВМБ Николай Котобан.

Эта библиотека является старейшей и крупнейшей в Вооруженных силах России, она была основана 25 ноября 1799 года и первоначально размещалась в здании Главного Адмиралтейства. Сегодня основные фонды ЦВМБ расположены в стенах Михайловского замка Санкт-Петербурга и насчитывают более 1 млн ед. хранения. Около 30% дореволюционных изданий являются библиографической редкостью, 16 книг вошли в фонд «Редкой книги».

В библиотеке хранится коллекция исторических и географических книг, изданных при жизни Петра I, собрания адмирала Крузенштерна и Великого князя Константина Николаевича Романова, личные коллекции книг других русских мореплавателей и первооткрывателей.

«Северная верфь» ищет кадры в Крыму

Петербургский судостроительный завод «Северная верфь» проведет в Феодосии ярмарку вакансий. Кадры исходят из того, что в Керчи и Феодосии богатая судостроительная традиция.

«Северная верфь» готова предоставить крымчанам места в общедоступной либо оплачивать две трети стоимости аренды жилья, если сотрудник хочет жить отдельно. Декларируемая зарплата — 25–60 тыс. рублей, тогда как в Крыму средняя оплата труда колеблется вокруг 8,5 тыс. рублей.

Единственный минус — сотрудников приглашают на временной основе.

Ожидается, что пик нагрузки предприятия придется на 2015–2016 годы. Тогда «Северной верфи» понадобится около 800 человек дополнительно к штату.

Компания ведет поиски не только в Крыму. Специалисты приглашают из Северодвинска, Зеленодольска и других городов с развитым судостроением, причем поиск профессионалов ведется постоянно.

Начни карьеру с ГУМРФ

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова принял участие в 10-й Санкт-Петербургской международной выставке «Образование и карьера» в ЛЕНЭКСПО.

В рамках мероприятия сотням будущих абитуриентов и их родителям консультанты университетского стенда рассказали о факультетах и кафедрах ГУМРФа, о многогранной и интересной студенческой жизни. На большом экране

у экспозиции университета демонстрировались фильмы, посвященные университету и коллежу ГУМРФ.

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С.О. Макарова образован путем

объединения двух крупных отраслевых вузов Росморречфлота — Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций.

Есть ли в сфере транспортного образования системные проблемы?

Рособрнадзор проверит учебные заведения в 2015 году

В Санкт-Петербурге состоялась VII Международная конференция «Кадровая политика» в рамках проекта партии «Единая Россия» «Санкт-Петербург — морская столица России».

В мероприятии приняли участие около 300 делегатов от органов федеральной и региональной власти, коммерческих и некоммерческих организаций России, стран ближнего и дальнего зарубежья. Участники конференции ознакомились с актуальной информацией о состоянии и перспективах рынка труда в сфере транспорта.

Заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере образования и науки (Рособрнадзор) Александр Бисеров, выступая на

конференции, предложил профессиональному сообществу рассмотреть целесообразность заочного обучения в транспортных вузах. «Мировой тренд — отказ от заочного образования», — пояснил Бисеров. По его словам, в странах СНГ уже начали отказываться от заочной формы обучения.

«Судя по результатам проверок, которые мы провели, определенные программы в сфере транспорта не могут проходить в форме заочного обучения. Отмечу, что в этом вопросе важна позиция про-

фессионального сообщества. Я обращаюсь к коллегам с предложением выработки такой позиции», — сказал Бисеров.

Чиновник также сообщил, что в 2015 году Рособрнадзор проверит 31 образовательную организацию транспортной отрасли и 20 филиалов.

По его словам, в 2013–2014 годах было проверено менее 10 филиалов образовательных учреждений системы транспортного образования. При этом, в основном, внимание уделялось частным учебным заведениям.

По итогам данных проверок, было подготовлено 17 протоколов об административных правонарушениях. Проведенные проверки выявили основные проблемы, которые были связа-

ны, в частности, с отсутствием материально-технической базы, например, отсутствием лингафонных кабинетов. Также не все филиалы обеспечены современным оборудованием, таким, как тренажерные комплексы.

Кроме того, не все учебные заведения смогли подтвердить прохождение практики уча-

щими. Также не все учебные заведения привлекают к преподаванию специальных дисциплин действующих руководителей профильных организаций.

«По итогам этих проверок можно будет сказать, есть ли в сфере транспортного образования системные проблемы, либо имеются небольшие сбои, которые можно легко поправить», — пояснил Бисеров.

Итоги навигации на «Волго-Балте»: 17,5 млн тонн грузов



«Волго-Балт» закрыл навигацию на зимний период. Навигация в 2014 году отличалась от предыдущих лет снижением объема перевозок примерно на 20% к уровню 2013 года. По предварительным данным, этот показатель составляет 17,5 млн тонн грузов, сообщил руководитель ГБУ «Волго-Балт» Владимир Николаев.

По его словам снижение объемов связано с маловодьем в районе Городца на Волге. Также изменилась часть грузопотоков нефтеналивных и строительных грузов. Число танкеров на трассе сократилось

по сравнению с прошлым годом почти на треть. Всего по Волго-Балту за период весна-осень проследовало около 23 тысяч судов.

На следующий год «Волго-Балт» готовится к реконструкции. Для повышения пропускной

способности водного пути на Свири должна появиться вторая нитка шлюза. Выполнена часть подготовительных работ, и в 2016 году планируется приступить в строительстве этого крупного гидротехнического объекта.

«Волжское пароходство» за навигацию перевезло 6,3 млн тонн грузов

«Волжское пароходство» завершило навигацию 2014 года, длившуюся в этом году 251 день — с 25 марта по 1 декабря. Традиционно высокую эффективность показали 10 сухогрузных судов нового поколения проекта RSD44.

Как сообщила пресс-служба компании, за навигацию они перевезли более 1 млн тонн грузов, что на 81% больше показателя прошлого года. Основные виды грузов: зерно, удобрения, сера. Всего за время эксплуатации с 2011 года новыми теплоходами перевезено 2,28 млн тонн различных грузов.

Всего за навигацию судами пароходства перевезено 6,3 млн тонн грузов, на 3,7% ниже аналогичного показателя прошлого года. В том числе, внутрироссийские перевозки грузов Волжского пароходства снизились на 37,3% и составили 2,3 млн тонн. Экспортные перевозки выросли до 4 млн тонн, что на 38% больше показателя прошлого года. Грузооборот составил 7,4 млрд ткм (-10,6%).

На динамику показателей оказал влияние ряд факторов. Основной причиной снижения

внутренних перевозок стала критическая ситуация маловодья в Центральном водном бассейне. С мая по ноябрь при проходе через Городецкие шлюзы и на участке реки от Городецких шлюзов до Балахны сохранялись ограничения по осадке судов. Из-за маловодья перевозки металла снизились до 66 тыс. тонн (-49%), промсырья для цементных заводов — до 156 тыс. тонн (-45,4%). Эта же причина, а также изменение экономической конъюнктуры на внутренних рынках строительных материалов привели к снижению объемов перевозок гравийных материалов до 708 тыс. тонн (-26%) и щебня до 535 тыс. тонн (-63,6%).

Благодаря гибкой и эффективной работе специалистов пароходства снижение внутренних грузопотоков удалось компенсировать за счет увеличения



экспортного сегмента. Перевозки зерна выросли почти в 3 раза, до 1,1 млн тонн зерна, грузопоток серы увеличился на 44%, до 1,32 млн тонн. Экспортные объемы металла и удобрений остались на уровне прошлого года.

В навигацию 2014 года работали 118 единиц грузового, буксирного и технического флота и 73 несамоходные сухогрузные секции Волжского пароходства. Снижение количества работающего флота в сравнении с прошлым годом составило 7 единиц (3%).

1 декабря 2014 года последние теплоходы пришли к местам зимней стоянки в технические базы флота пароходства в Волгоградской, Нижегородской, Ленинградской областях и республике Марий-Эл.

Пункт пропуска Брусничное на Сайменском канале построят к 2017 году

Строительство и обустройство пункта пропуска морского пункта пропуска Брусничное на Сайменском канале в соответствии с современными требованиями государственных контрольных органов запланировано федеральной целевой программой «Государственная граница Российской Федерации (2012–2020 годы)» к 2017 году. Об этом сообщила пресс-служба ФГКУ «Росгранстрой».

Морской пункт пропуска «Брусничное» (Сайменский канал) расположен в Ленинградской области, Выборгский район, на арендованном участке Сайменского канала. В настоящее время контрольные операции осуществляются на разных участках Сайменского канала, удаленных друг от друга на расстоянии до 17 км: таможенный контроль осуществляется на шлюзе № 1 «Брусничное», пограничный контроль — на шлюзе № 5 «Пяли».

Пункт пропуска расположен на территории, прилегающей к шлюзу № 5 «Пяли» на западном берегу канала. Под застройку предполагается отвести участок береговой линии протяженностью 500 м. Планируется, что на причалах пункта пропуска смогут одновременно оформляться два грузовых и 15 прогулочных судов. Организация пункта пропуска

предполагает строительство нового свайного причала для проведения контрольно-проверочных мероприятий.

Сайменский канал — судоходный канал между озером Сайма в Финляндии и Финским заливом. Общая протяженность — 57,3 км (34 км — в России, 23,3 км — в Финляндии), сухопутной части — 42,9 км (19,6 км — в России, 23,3 км — в Финляндии), морского фарватера — 14,4 км. Ширина — от 34 до 55 м. Глубина (наименьшая) — 5 м. Перепад уровней между озером Сайма и Финским заливом — 75,7 м. Разрешенные габариты судов: длина — 82 м, ширина — 12,2 м, осадка — 4,35 м (рекомендуемая — 4,2 м), высота мачт — 24,5 м.

Канал доступен для плавания речных, озерных и морских судов. Период продолжительности навигации по Сайменскому каналу ежегодно определяется уполномоченными по Сайменскому каналу



в зависимости от ледовых условий. В среднем продолжительность навигации составляет 275 дней (9 месяцев).

Сайменский канал соединяет самую крупную и наиболее судоходную озерную систему Финляндии с Финским заливом. Канал дает возможность проводки судов из портов внутренних вод восточной Финляндии в порты европейского побережья, а также во внутренние порты стран Центральной и Восточной Европы. Основная часть грузопотока приходится на лес, стройматериалы, удобрения, целлюлозу, бумагу, уголь, пилотериалы.

СЗП: лесные, северные, любые

Суда ОАО «Северо-Западное пароходство» в навигацию-2014, в период с 30 апреля по 17 ноября 2014 года, перевезли 333 тыс. тонн лесных грузов, что соответствует показателю аналогичного периода прошлого года.

Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе пароходства, произошло увеличение объема смешанных перевозок между речными портами Северо-Запада России и морскими портами России и Европы на 20% — до 240 тыс. тонн, в основном, круглого леса и пиломатериалов. Морские перевозки пиломатериалов между европейскими портами составили 93 тыс. тонн.

В транспортировке лесных грузов были задействованы теплоходы «Нева-Лидер», «Русич», «Сибирский», «Омский».

В навигацию 2015 года пароходство намерено увеличить объемы доставки лесных грузов из портов Волго-Балта в порты Скандинавии и Западной Европы теплоходами «Нева-Лидер» и другими судами «река-море».

Что касается сегмента перевозок по Севморпути, то за навигацию 2014 года флот СЗП перевез 50,6 тыс. тонн грузов для месторождений по добыче нефти и газа в районы Крайнего Севера, что соответствует аналогичному показателю прошлого года.

В общей номенклатуре грузов основную долю составили минерально-строительные грузы, доставляемые из северных портов РФ для обустройства инфраструктуры населенных пунктов на Крайнем Севере — их объем достиг 38,4 тыс. тонн.

Из Архангельска в строящийся порт Сабетта было доставлено 12,2 тыс. тонн генеральных гру-

зов, включая оборудование и строительную технику.

В перевозках на полуостров Ямал и в порты Баренцева моря были заняты 5 теплоходов проекта DCV36 «Агат», «Сердолик», «Чароит», «Малахит», «Яшма».

Новые теплоходы имеют большие преимущества перед судами предыдущих проектов, которые использовались на данных перевозках в прошлые годы, благодаря неограниченному району плавания и ледовому классу Ice3. Пароходство планирует их эксплуатацию на Крайнем Севере и в навигацию 2015 года.

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 50 грузовых судов «река-море», 10 морских судов и 3 RO-RO баржи класса «река-море» суммарным дедеветом около 280 тыс. тонн. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет свыше 6 млн тонн.

Северо-Западное пароходство входит в ВВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, консолидирующей железнодорожные, стивидорские, судоходные и логистические компании. В состав дивизиона также входит Волжское пароходство, компания «В.Ф. Танкер», ряд судостроительных и круизных активов.

Практиканты возвращаются в пароходство

На судах ОАО «Северо-Западное пароходство» с начала 2014 года 86 работников прошли подготовку (за 2013 год этот показатель составил 160 человек). Количество практикантов, прошедших производственную практику на судах пароходства, с начала 2014 года составило 78 человек (в 2013 году — 85 человек).

«Как правило, практиканты, прошедшие производственную практику на наших судах, с большим удовольствием возвращаются в СЗП работать на новом флоте компании», — сообщил директор по персоналу СЗП Павел Мартынов.

По словам Мартынова, СЗП уделяет большое внимание обучению и повышению квалификации плавсостава. «На своевременное обучение, сертификацию и дипломирование компания выделяет достаточно много средств: 2–2,5% от фонда заработной платы», — уточнил он.

Увеличить производительность труда в судостроении

Российские судостроительные компании значительно уступают ведущим мировым производителям даже на собственном рынке. Как сообщает пресс-служба правительства РФ, об этом заявил председатель правительства России Дмитрий Медведев на совещании, посвященном долгосрочным программам развития ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» и ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК).

«Предприятия, которые занимаются строительством и проектированием судов, морской техники, интегрированы в рамках «Объединенной судостроительной корпорации». Надо признаться откровенно, мы сильно уступаем ведущим мировым производителям даже на нашем собственном рынке, не говоря уже о мировом рынке. Рынок этот специфичный, трудный, ну и бизнес этот сам по себе трудный, скажем прямо. К 2030 году «тем не менее» планируется увеличить производительность труда в судостроении более чем в два раза. Кроме того, необходимо довести долю экспорта по линии ВТС (военно-технического сотрудничества) с 10 до 25%, а долю гражданской продукции увеличить до 22%.

Хочу также отметить, что от работы и развития отрасли зависит благополучие конкретных регионов, в первую очередь приморских регионов, где в основном расположены судостроительные заводы, — включая и наши новые территории, имею в виду Севастополь и Крым в целом. Они требуют особого внимания», — сказал председатель правительства.

Катер «Озерной Верфи» уйдет в Азов

ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) спустила на воду катер проекта 14М для Федеральной таможенной службы (ФТС) России.



Катер, который носит название «ТС536», будет работать в составе флота Ростовской таможни Южного таможенного управления. Портом приписки судна станет Азов.

Открывший церемонию спуска судна генеральный директор Laky Verf Константин Бурьянов отметил, что «ТС536» является 15-м судном проекта 14М и 26-м судном по счету в линейке патрульных судов, построенных верфью.

«Отрадно, что расширяется и география поставок наших судов. Так, данное судно отправится в порт Азов, где наша компания еще не была представлена», —

добавил Бурьянов.

Как рассказал «Российскому судоходству» представитель заказчика — начальник морского отдела Южного таможенного управления полковник таможенной службы Вячеслав Куратченко, УТ более года успешно эксплуатирует судно похожего класса со сходными тактико-техническими характеристиками производства Laky Verf.

«Программа приема сдаточных испытаний будет отработана в Азове в первой декаде декабря 2014 года. Судно начнет работать в составе Ростовской таможни уже в навигацию 2015 года», — уточнил Куратченко.

Катер проекта 14М (зав. № 14М-15) является средним таможенным судном, предназначенным для решения задач таможенного контроля (патрулирование, наблюдение, перехват и досмотр судов нарушителей, перевозка пассажиров). Судно предназначено для работы в светлое и темное время суток в прибрежной морской зоне, акваториях рек и озер, а также для участия в поисковых, спасательных операциях и выполнения иных задач.

«Капитан Беляев» поднял флаг

На причале № 82 паромного комплекса морского порта Калининград в городе Балтийск (Калининградская область) состоялись торжественный спуск на воду и поднятие государственного флага Российской Федерации на рабочем катере «Капитан Беляев» проекта ST23WI, построенном ОАО «Окская судостроительная верфь» по заказу ФГУП «Росморпорт» для Калининградского управления Северо-Западного бассейнового филиала предприятия. Об этом сообщает пресс-служба ФГУП «Росморпорт».

Катер «Капитан Беляев», имеющий ледовое усиление корпуса Ice 2, будет использоваться Калининградским управлением Северо-Западного бассейнового филиала для обеспечения служебно-разъездных функций, для доставки на борт судна комиссий, членов экипажей судов и их семей, перевозки грузов весом до 0,5 тонн, для осмотра и экологического мониторинга акватории морского порта Калининград, а также для доставки и снятия лоцманов в Калининградском морском канале и на подходах к морскому порту Калининград. Мореходные качества нового

катера позволяют ему работать в сложных метеорологических условиях, в частности, выполнять свои функции в открытом море при волнении с высотой волн до 3,5 м. Таким образом, использование катера «Капитан Беляев» значительно повысит эффективность оказания лоцманских услуг и услуг по предоставлению разъездных катеров в морском порту Калининград.

Катер «Капитан Беляев» получил название в честь заслуженного работника транспорта России Василия Григорьевича Беляева, который с 1997 по 2014 год был капитаном морского порта Калининград.

«Виктор Шурпицкий» обеспечит безопасность судоходства

ООО «Верфь братьев Нобель» спустило на воду второе обстановочное служебно-вспомогательное судно проекта 3052, получившее название «Виктор Шурпицкий».

Назначение обстановочного судна: установка, снятие, транспортировка навигационных знаков, в том числе вех и буев речных и озерных до типоразмера 4; обслуживание и ремонт средств навигационной обстановки в местах их установки; контроль состояния судового хода на внутренних водных путях; контроль состояния навига-

ционного ограждения судового хода; буксировка несамоходных плавсредств; перевозка грузов на рабочей палубе; рейдовое снабжение судов.

Серия обстановочных судов 3052 — это один из проектов, который реализуется на ООО «Верфь братьев Нобель» под управлением «Московского судостроительного и судоремонтного завода».



Готовится концептуальный проект учебно-производственного судна

Концептуальный проект учебно-производственного судна будет подготовлен до конца 2014 года. Об этом рассказал в ходе VII Международной конференции «Кадровая политика» в Санкт-Петербурге профессор ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова Иван Костылев.

«Разработку проекта осуществляет ЦНИИМФ (Центральный институт морского флота — прим. ред.),» — пояснил Костылев.

Данный проект судна после проработки будет отправлен в отраслевые вузы на рассмотрение.

«Работодатель хочет иметь сотрудника, который не только име-

ет знания, но и хорошо умеет то, чему его учили, что достигается практикой. Самым целесообразным является учить практиканта на учебно-производственном судне», — считает Костылев.

Учебное судно будет предназначено для курсантов, окончивших второй курс университета.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ БУНКЕРОВЩИК

Окская судостроительная верфь заложила киль универсального бункеровщика с нефтесборным оборудованием проекта 92800.

Судно строится по заказу ОАО «Туапсинский морской торговый порт».

Основные характеристики судна: длина наибольшая — 41,3 м, длина расчетная — 38,3 м, ширина — 8,4 м, высота борта — 4,4 м, осадка расчетная — 3,0 м, deadweight — 450 тонн.

РАБОЧИЙ КАТЕР ДЛЯ РОСМОРПОРТА

ОАО «Ярославский судостроительный завод» заложил рабочий катер ледового класса с функциями лоцманского катера проекта WB22MT-1, строящегося по заказу ФГУП «Росморпорт».

Катер должен быть построен и передан заказчику в порту назначения Архангельск не позднее 18 января 2016 года.

Договор на строительство рабочего катера ледового класса проекта WB22MT-1 заключен между ФГУП «Росморпорт» и ОАО «Ярославский судостроительный завод» в июле 2014 года.

«ПЕЛЛА» ЗАЛОЖИЛ ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ СУДНО «ИЛЬМЕНЬ»

Судостроительный завод «Пелла» (Ленинградская область) заложил второе опытовое гидрографическое судно «Ильмень» проекта 11982. Оно будет передано госзаказчику в 2016 году.

Судно предназначено для проведения испытаний специальных технических средств, участия в поисково-спасательных работах, проведения научно-исследовательских и океанографических работ.

НА ВССЗ ПРОШЛА РЕЗКА МЕТАЛЛА ДЛЯ ЛЕДОКОЛА «СОВКОМФЛОТА»

На Выборгском судостроительном заводе состоялась резка металла для строительства многофункционального ледокола-снабженца проекта NB 511 по заказу компании «Совкомфлот». Завод строит данные суда в кооперации с Arctech Helsinki Shipyard (AHS). При этом Выборгский ССЗ построит секции и блоки для судна снабжения.

«ТРАНЗАС» ПОСТАВИТ ОБОРУДОВАНИЕ В ХОРВАТИЮ

Группа «Транзас» выиграла конкурс, проводимый хорватской судостроительной верфью Uljanic Shipyard, на поставку систем навигации и связи для строящегося самоходного земснаряда с фрезерным рыхлителем.

Проект строительства судна осуществляется в партнерстве с бельгийской дноуглубительной компанией Jan De Nul Group.

ПЕРВЫЙ В СЕРИИ ЗЕМСНАРЯД

На заводе «Красное Сормово» состоялась закладка первого в серии дноуглубительного судна для ФГУП «Росморпорт». Серия состоит из трех самоотвозных трюмных земснарядов, предназначенных для морских портов «Усть-Луга», «Большой порт Санкт-Петербург» и «Туапсе». Ранее на отечественных судостроительных заводах суда технического флота практически не строились. Контракт на проектирование и строительство судов был заключен в апреле 2014 года. На тендер завод вышел с техпроектом, созданным голландской компанией Damen.

Телемост студентов

В рамках конференции «Наука, образование, бизнес-акватория партнерства и развития», приуроченной к «Транспортной неделе-2014», состоялся телемост с ледоколом Северо-Западного бассейнового филиала «Ермак», на котором проходят практику студенты Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

Целью данного мероприятия было обсуждение особенностей обеспечения плавательной практики для подготовки плавсостава судов.

В ходе телемоста студенты поделились опытом прохождения практической подготовки, а также идеями для дальнейшего развития.

Также участники обсудили необходимость создания в университете дополнительных факультативов и специальностей,



возникшую в связи с потребностью в подготовке узкоквалифицированных кадров.

На барке «Седов» начался плановый ремонт

Учебно-парусное судно «Седов» совершило переход из Санкт-Петербурга в порт Светлый Калининградской области и ошвартовалось у причала ООО «Судоремонт Запад» для планового ремонта, который продлится до 15 февраля 2015 года.

В частности, будут проведены ремонтные работы главного двигателя, основных и вспомогательных судовых механизмов.

Напомним, в этом году в рамках учебных рейсов парусник посетил порты Германии, Испании, Италии, Франции, Болгарии, Румынии, Украины, Турции, Черногории, России. Курсанты, прошедшие практику под парусами «Седова», стали участниками

фестиваля парусных судов Escale a Sete и Черноморской парусной регаты 2014.

Барк «Седов» — самый большой в мире парусник. Построен в 1921 году. Длина — 117,5 м, водоизмещение 7320 тонн, экипаж — 230 человек, площадь парусов — 4192 кв. м. В начале 1946 года парусник вошел в класс учебных судов. В 1991 году передан Мурманскому государственному техническому университету (МГТУ).

«Крыловский государственный научный центр» отметил 120-летие предприятия

Губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко посетил ФГУП «Крыловский государственный научный центр», где прошло заседание ученого совета, посвященного 120-летию предприятия.

Поздравляя сотрудников центра с юбилеем предприятия, Георгий Полтавченко подчеркнул, что история Крыловского научного центра неразрывно связана с морской судьбой нашего города.

«Центр решает важнейшие задачи по проектированию боевых кораблей и гражданских судов, морской техники, проводит уникальные научные исследования. Предприятие стояло у истоков многих знаковых для российского судостроения направлений. Здесь получила свое рождение первая боевая подлодка «Дельфин». Здесь вынашивались и вызревали идеи строительства авианосцев и морской авиации, флагманов атомного ледокольного флота. Крыловский центр внес огромный вклад в славные морские победы нашей страны, в укрепление обороноспособности Отечества», — сказал губернатор.

Он также отметил, что и в эпоху перемен предприятию удалось не только сохранить, но и приумножить высочайший кадровый потенциал.

Сегодня в Крыловском центре работают 60 докторов технических и физико-математических наук, 250 специалистов имеют ученую кандидатскую степень. Коллектив предприятия продолжает славные традиции морской отрасли России, активно внедряет

инновационные технологии, участвует в крупных международных проектах. Занимаясь разработкой морской техники для комплексного освоения арктического шельфа, предприятие вносит серьезный вклад в подтверждение статуса Санкт-Петербурга — центра арктических исследований.

Георгий Полтавченко ознакомился с работой предприятия и его новыми проектами, в том числе по освоению арктического шельфа, ледоколами и буровыми платформами.

Губернатор также осмотрел новый ледовый бассейн для испытания морской техники различного назначения в ледовых условиях, который позволит значительно увеличить экспериментальные возможности института.

Испытательный бассейн создан в рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы».

В новом бассейне длиной 80 метров планируется проводить различные виды модельных испытаний, включая исследования по управлению ледовой обстановкой для снижения ледовой нагрузки на морские инженерные сооружения с помощью ледоколов; перспективные исследования в области морской ледотехники.

В новом ледовом бассейне появилась возможность созда-



ния моделированного льда двух типов: со столбчатой структурой и гранулированного, а также допустима будет визуализация процессов взаимодействия подводных частей моделей со льдом.

В КГНЦ также открылся современный тренажерный комплекс, предназначенный для изучения поведения виртуальных моделей судов.

Уникальные элементы стиля



Проект реставрации и приспособления под современное использование памятника архитектуры федерального значения — исторического здания Круглого рынка на набережной реки Мойки в Санкт-Петербурге обратил на себя внимание мирового архитектурного сообщества, сообщает пресс-служба «Софкомфлота».

Новый облик строения выдающегося архитектора Джакомо Кваренги и современные интерьеры здания получили высокую оценку ведущего журнала в области архитектуры и дизайна Interni60. «Историческое здание рынка, спроектированное еще в конце XVIII века итальянским архитектором Кваренги, было бережно преобразовано в штаб-квартиру современной компании. Дизайнеры интерьера применили новаторский подход и привнесли в него уникальные элементы стиля», — говорится в издании.

Проект реставрации фасадов здания был выполнен петербургским архитектурным бюро ЗАО «Банет», дизайн интерьеров создавала итальянская Studio Architettura Sawaia & Moroni. Строительно-реставрационные работы завершились в декабре 2012 года. Тогда же состоялось открытие уникального учебно-тренажерного центра ОАО «Совкомфлот», инженерного и аналитического центров группы компаний, которые разместились в новом здании на Мойке, 3А.

Учебно-тренажерный центр «Совкомфлота» был открыт в декабре 2012 года для специализи-

рованной подготовки капитанов и старших морских офицеров к плаванию в сложных климатических условиях Арктики. Подготовка персонала в центре осуществляется при тесном взаимодействии с ГУМРФ им. адмирала Макарова. Современные системы центра позволяют проходить необходимый тренинг и моделировать навигацию в различных климатических условиях и вырабатывать оптимальные инженерные решения под конкретные проекты, а также отрабатывать их на оборудовании центра.

Новый учебный курс «Макаровка»

Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова организует новые курсы повышения квалификации «Подготовка персонала навигационно-геофизической партии».

Освоение месторождений углеводородного сырья на континентальном шельфе России является одной из стратегических задач для российских компаний. Российская Федерация обладает самым большим континентальным шельфом, площадь которого превышает 6,2 млн кв. км, из которых 4 млн кв. км перспективны для разработки нефти и газа.

Добыча углеводородов на российском шельфе в настоящее время только начинает развиваться и требует создания сложных, подчас уникальных инженерных сооружений как для добычи нефти и газа, так и для формирования прибрежной составляющей инфраструктуры нефтегазовых комплексов.

Для ознакомления с практическими аспектами работы

научных партий, изучения новейших технологий производства научно-технических работ Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова совместно с вьетнамской компанией «Pelican Co., Ltd.» создает систему курсов дополнительной подготовки специалистов.

Ориентировочная продолжительность обучения по каждому курсу — 7 дней.

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова образован путем объединения двух крупных отраслевых вузов Росморречфлота — Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций.



В работе круглый год

Речной флот судоходной компании «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) в этом году впервые будет работать зимой. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказал исполнительный директор ДРФ Олег Сидоркин.

В транзитную навигацию 2014 года работало 40 единиц судов и барже-буксирных составов «Донречфлота». По состоянию на 5 декабря они обеспечили перевозку 1 млн тонн различных грузов по внутренним водным путям.

«Этой зимой компания впервые не ставит весь флот на зимний ремонт и отстой, часть флота остается работать в порту Кавказ», — сообщил Олег Сидоркин. В настоящее время продолжают работать девять судов компании, пять из них планируется вывести из эксплуатации на зиму. Остальные будут работать в порту Кавказ, на рейде

которого осуществляет перевалку Универсальная стивидорная компания (УСК, также входит в Азово-Донское пароходство).

Донречфлот — крупнейшая судоходная компания на юге России, оператор внутреннего флота и судов «река-море» плавания 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.

Итоги транзитной навигации

Общий грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» по итогам 2014 года снизился на 2,6% по сравнению с показателем 2013 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в администрации.

Транзитная навигация 2014 года была продлена на два дня, официальное ее закрытие состоялось 3 декабря. Напомним, в 2013 году навигация была закрыта 14 декабря.

Общий грузооборот в Азово-Донском речном бассейне в 2014 году составил 14 млн 276 тыс. тонн различных грузов, что на 2,6% ниже аналогичного показателя 2013 года. В номенклатуре грузов по итогам транзитной навигации-2014 преобладали мазут (25,5%; 3 млн 637 тыс. тонн), вакуумный газойль (23,4%; 3 млн 346 тыс. тонн), сера (11,9%; 1 млн 696 тыс. тонн), дизельное топливо (8,9%; 1 млн 264 тыс. тонн) и щебень (7%; 1 млн 6 тыс. тонн).

Судопоток по итогам 2014 года составил 8051 единицу судов и составов, что составляет 99,9% по отношению к соответствующему показателю 2013 года. В движении вниз было 3960, в движении вверх — 4091 единица судов и составов.

Об особенностях прошедшей навигации рассказали в Азово-Донской бассейновой администрации: «В начале транзитной навигации 2014 года на внутренних водных путях Азово-Донского бассейна произошло увеличение судопотока, связанное с маловодностью на Волге. Часть флота была перенаправлена с Волго-Балтийского направления на работу в Азово-Донской бассейн. В конце навигации наблюдались неблагоприятные гидрометеорологические условия (туманы, ветра восточного направления) и раннее льдообразование на Цимлянском водохранилище».

Резкое похолодание и уменьшение глубин на ВВП, связанное со сгонными ветрами на Нижнем Дону, осложнили последние две недели навигации. При этом проблеме вывода судов из Азово-Донского бассейна удалось благополучно разрешить путем увеличения попусков через Цимлянский гидроузел с 28 по 30 ноября 2014 года.

Добавим, что грузооборот в Азово-Донском речном бассейне в ноябре 2014 года составил 1 млн 144

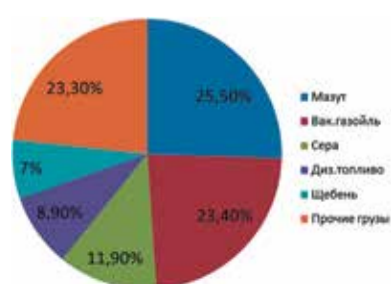
тыс. тонн грузов, что на 27% ниже аналогичного показателя ноября 2013 года. В номенклатуре обрабатываемых грузов преобладали вакуумный газойль (25,5%; 292 тыс. тонн), мазут (23,3%; 267 тыс. тонн), дизельное топливо (10,9%; 125 тыс. тонн), сера (9,3%; 107 тыс. тонн) и пшеница (6,8%; 78 тыс. тонн).

Судопоток за отчетный период 2014 года составил 741 единицу судов и составов: 367 в движении вниз и 374 — вверх. Для сравнения — в ноябре 2013 года было 938 единиц судов и составов, в том числе 468 единиц в движении вниз и 470 — вверх.

«Снижение показателей грузооборота в осенний период навигации 2014 года связано с неблагоприятными гидрометеорологическими условиями. Аномальные по продолжительности действия ветра восточных направлений не позволили пропускать грузовой флот по Азово-Донскому морскому каналу», — пояснили в администрации.

Границы деятельности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» включают в себя магистральный речной путь реки Дон от нижнего подхода канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до п. Аксай (3121,0-й км р. Дон), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона — реки Северский Донец (от хутора Красный до устья) и реки Маныч (от Ново-Манычской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в зоне ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» составляет 691,3 км.

НОМЕНКЛАТУРА ГРУЗОВ



С Новым годом и Рождеством! Дорогие коллеги!

Примите наши искренние поздравления с наступающими праздниками.

Навигация 2014 года оказалась не самой простой. Ограничения проходимости судов в Волжском бассейне в связи с аномально низкими глубинами в районе Городца привели к перераспределению части грузопотоков на Юг России, уже с мая 2014 года зарегистрировано значительное увеличение флота в Азово-Донском бассейне, возросла нагрузка на водный путь. Осенне-зимний период навигации, начиная с сентября, осложнился неблагоприятными для судоходства гидрометеорологическими условиями, вызвавшими вынужденные простои судов. Вместе с тем слаженная работа Азово-Донской бассейновой администрации, служб капитанов портов Азовского моря и отраслевого бизнес-сообщества позволила успешно отработать и завершить транзитную навигацию 2014 года.

Пусть новый 2015 год порадует речными глубинами и попутными ветрами, морской гладью и ясным горизонтом. От всей души желаем вашему бизнесу финансового роста, наращивания мощностей, стабильной и безаварийной работы флота, а вашим семьям — благополучия, крепкого здоровья, счастья и мира!

Редакция газеты
«Водный транспорт Дон»

Ветра сдули показатели

Сгонные ветра восточных направлений в ноябре 2014 года негативно сказались на показателях морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог.

Морской порт Ростов-на-Дону в ноябре обработал 1 млн 382 тыс. тонн грузов, что на 26% ниже соответствующего показателя ноября 2013 года. Отрицательная динамика отмечена по всем показателям. Погрузка в порту снизилась на 14%, до 768 тыс. тонн, выгрузка — на 10,6% до 152 тыс. тонн грузов. Транзит сократился на 43% и составил 462 тыс. тонн грузов.

Как сообщили в службе капитана порта Ростов-на-Дону, номенклатура обрабатываемых грузов в ноябре т.г. была представлена зерновым навалом (33,3%), нефтью и нефтепродуктами (28,7%), незерновым навалом (15,4%), углем и коксом навалом (6,8%), генеральными грузами (4,6%), металлоломом (3,9%) и пищевым наливом (2,3%).

Судооборот порта Ростов заметно снизился. Если в ноябре 2013 года администрация морского порта оформила 748 приходов и 710 отходов судов, то в ноябре 2014 — только 558 приходов и 522 отхода судов.

«В ноябре 2014-го года статистика морского порта Ростов-на-Дону демонстрирует уменьшение как судозаходов, так и общего грузооборота на 26% по сравнению с ноябрем 2013 года в связи с продолжительными

сгонными ветрами восточных направлений и понижением уровня воды в реке Дон», — пояснил и.о. капитана морского порта Ростов Александр Богданов.

Общий грузооборот морского порта Азов в ноябре 2014 года снизился на 13% по сравнению с аналогичным показателем годичной давности и составил 1 млн 105 тыс. тонн грузов. По словам капитана порта Владимира Брагина, в номенклатуре обрабатываемых грузов преобладали зерновые, уголь и нефтепродукты.

Экспорт за отчетный период 2014 года составил 539 тыс. тонн грузов, что на 3% выше соответствующего показателя ноября 2013 года. Импорт сократился на 16%, до 38 тыс. тонн, транзит — на 24%, до 529 тыс. тонн грузов.

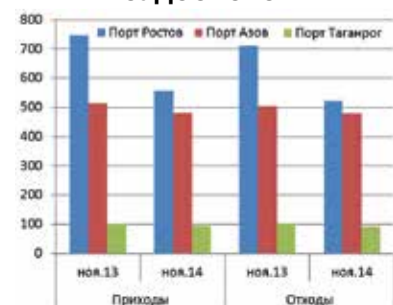
Судооборот порта также продемонстрировал отрицательную динамику. Администрация пор-

та Азов в ноябре 2014 года зарегистрировала 481 приход и 479 отходов против 514 приходов и 503 отходов судов в ноябре прошлого года.

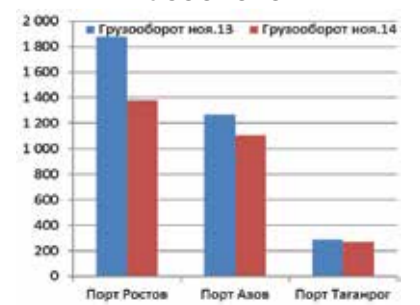
«Незначительное уменьшение грузооборота и судооборота в ноябре 2014 года обусловлено неблагоприятными метеорологическими условиями: ветрами северо-восточных и восточных направлений и, как следствие, низким уровнем воды в Азово-Донском морском канале», — объяснил Владимир Брагин.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в ноябре 2014 года составил 273 тыс. тонн грузов, что на 5,5% ниже показателя ноября 2013 года. Администрация порта в отчетный период текущего года зарегистрировала 94 прихода и 93 отхода судов; для сравнения — год назад было 102 прихода и 103 отхода судов.

СУДООБОРОТ



ГРУЗООБОРОТ





Ретроспектива-2014

Основные события и тенденции 2014 года уже традиционно «Водный транспорт» вспоминает в предновогоднем номере.

ЯНВАРЬ

Первый месяц года ознаменовался диаметрально противоположными погодными и ледовыми условиями. В первую и вторую декаду января наблюдались положительные температуры с преобладающими ветрами юго-западной четверти, которые привели к разрушению начальных видов льда. Распоряжениями Администрации морского порта Таганрог ледокольную проводку временно приостановили, судам было разрешено самостоятельное плавание в период с 7 по 19 января.

Резкое ухудшение погоды произошло в третьей декаде января. Понижение температуры воздуха до минус 24 градусов по Цельсию, штормовые ветра до 25–30 м/с северо-восточного и восточного направлений вызвали интенсивное льдообразование, подвижку льда в Азовском море и падение уровня воды в Таганрогском заливе, что стало причиной приостановления ледокольной проводки с 26 января. В Ростовской области из-за обильного снегопада и низких температур губернатор ввел режим ЧС. В акватории Азовского моря нештатных ситуаций удалось избежать, поскольку в период штормовых явлений суда не находились в открытом море.

ФЕВРАЛЬ

Понижение уровня воды и активное льдообразование на всей акватории Азовского моря наблюдалось в первой декаде февраля. Неблагоприятные для судоходства гидрометеорологические условия привели к снижению показателей грузооборота и судооборота в морских портах Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог.

МАРТ

Окончание периода ледокольной проводки судов в морских портах Азов и Ростов-на-Дону распоряжениями капитанов портов было объявлено 12 марта, в морском порту Таганрог — 15 марта. Всего в период зимней навигации 2013–2014 годов линейные ледоколы Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»

обеспечили проводку 1846 судов в составе 194 караванов.

Курсанты Института водного транспорта им. Г. Я. Седова впервые отправились на двухмесячную учебную практику на парусник «Мир». На борту знаменитого судна посчастливилось оказаться сотне самых старательных студентов «седовки».

Судоходная компания «Донречфлот» досрочно открыла транзитную навигацию 24 марта 2014 года. Первым в порту Азов был погружен теплоход «Озерный-202» с баржей «Д-4002»: судно с грузом ячменя отправилось в порт Кавказ.

АПРЕЛЬ

Официальное открытие навигации в Азово-Донском бассейне состоялось 1 апреля. Первым шлюзование на Кочетовском гидроузле прошел танкер ООО «Палмали» «Армада Трейдер».

Раннее открытие навигации на внутренних водных путях и благоприятные погодные условия привели к заметному росту грузооборота и судооборота как в Азово-Донском речном бассейне, так и в морских портах Азовского моря.

В конце апреля открылась и пассажирская навигация. ОАО «Кубанское речное пароходство» приступило к перевозкам пассажиров по реке Кубань 26 апреля. ОАО «Донинтурфлот» отправило из Ростова-на-Дону в Москву первый круизный теплоход «И. Бунин» 30 апреля.

МАЙ

Развитие Ростовского универсального порта стало главной темой совещания с участием заместителя министра транспорта России Алексея Цыденова, министра транспорта Ростовской области Виталия Кушнарева, первого вице-президента ОАО «РЖД» Александра Мишарина, генерального директора ФКУ «Ространсmodernизация» Ильи Гудкова, а также представителей администрации Ростова-на-Дону и консорциума инвесторов. Перед Алексеем Цыденовым был поставлен вопрос о строи-

тельстве федерального объекта транспортной инфраструктуры — железнодорожной станции Универсальная, необходимой для дальнейшей эффективной работы Ростовского универсального порта. Замглавы минтранса России поручил руководителю Ространсmodernизации заключить инвестиционные соглашения с правительством Ростовской области и консорциумом инвесторов с четко прописанными сроками и синхронизацией работ по дальнейшему развитию транспортно-логистического узла. Кроме того, о своем решении войти в пул инвесторов консорциума заявил президент группы компаний «Юг Руси» Сергей Кислов.

ИЮНЬ

Дизель-электрическую подводную лодку «Ростов-на-Дону» спустили на воду 26 июня на судостроительном заводе «Адмиралтейские верфи». Напомним, закладка субмарины состоялась 21 ноября 2011 года.

100-летие со дня ввода в эксплуатацию Северско-Донецкой шлюзованной системы громко отметили 27 июня. На старейшем — втором — гидроузле был заложен и освящен памятный камень в честь векового юбилея.

ИЮЛЬ

Урожай зерновых в Ростовской области оказался высоким как никогда. К концу июля хозяйства региона убрали 2,6 млн гектаров (95% уборочных площадей). Валовой сбор зерновых составил более 8 млн тонн при средней урожайности 31 ц/га.

Обильный урожай стимулировал развитие зерновых терминалов в портах Азово-Донского бассейна. В частности, Усть-Донецкий порт впервые за свою полувековую историю приступил к обработке зерна, предприятие ввело в эксплуатацию комплекс по перевалке зерновых грузов.

АВГУСТ

Команда Института водного транспорта им. Г. Я. Седова вновь стала лидером шлюпочной гонки в рамках всероссийской патриотической акции «Наследники Победы».

Последний месяц лета ознаменовался уверенным ростом

судооборота в морских портах Ростовской области, вырос и грузооборот Ростова-на-Дону и Азова. Увеличение транзитного судопотока привело к увеличению грузооборота в границах Азово-Донского речного бассейна.

СЕНТЯБРЬ

Комитет по судоходству по внутренним водным путям Союза «Национальная палата судоходства» 5 сентября в Ростове-на-Дону провел расширенное заседание, посвященное актуальным проблемам осуществления судоходства на ЕГС России. Председатель комитета — председатель Совета директоров ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — Ринат Багаутдинов отметил, что текущая навигация в связи с аномальной маловодностью верхневолжских водохранилищ и сложной внешнеэкономической ситуацией была крайне сложной для судоходных компаний, осуществляющих как грузовые, так и пассажирские перевозки.

ОАО «Ростовский универсальный порт» построило и ввело в эксплуатацию в тестовом режиме складской комплекс общего назначения. К строительству комплекса РУП подтолкнул обильный урожай зерновых в регионе.

Кубанское речное пароходство увеличило число перевезенных пассажиров и закрыло пассажирскую навигацию 29 сентября в связи с сокращением сброса воды из Краснодарского водохранилища в реку Кубань и уменьшением глубин.

ОКТАБРЬ

Донская лодочная компания «Скиф» начала выпуск яхт, соответствующих европейским стандартам. Спуск на воду серийной 35-футовой морской крейсерской яхты «Scythia 35» по проекту французского конструктора состоялся 5 октября.

Круизные теплоходы ОАО «Донинтурфлот» не смогли вернуться в Ростов-на-Дону из-за маловодности на Волге и остались на зимовку в Москве. Завершил навигацию 6 октября «С. Дягилев». По словам гендиректора Донинтурфлота Геннадия Черкашина, маловодность на Волге привела к отмене популярных круизных маршрутов и вызвала заметное

снижение пассажирооборота.

Ветра восточных направлений вызвали понижение уровня воды в реке Дон и, как следствие, уменьшение грузооборота порта Ростов-на-Дону. Речной грузооборот в Азово-Донском бассейне остался на уровне 2013 года.

Усть-Донецкий порт приступил к отправке нового груза — карбамида. В порту введен в эксплуатацию новый перевалочный комплекс мощностью 60 тыс. тонн груза в год.

НОЯБРЬ

В Ростове-на-Дону завершились работы по подъему со дна реки Дон баржи, затопленной более 30 лет назад.

Донское бассейновое водное управление 21 ноября сократило сброс Цимлянского водохранилища до 250 куб. м/с в связи с израсходованием многолетнего водного запаса. Азово-Донская бассейновая администрация рекомендовала судовладельцам загружать свои суда на осадку 320 см в связи с сокращением сброса Цимлянского водохранилища.

Линейные ледоколы АБФ ФГУП «Росморпорт» — «Капитан Демидов», «Капитан Мошкин» и «Капитан Чудинов» — введены в эксплуатацию 17 ноября 2014 года, на пять дней раньше, чем в прошлом году.

Азово-Донская бассейновая администрация 24 ноября приступила к снятию навигационной судоходной обстановки на участке от Усть-Донецкого порта до устья реки Северский Донец.

В связи с более интенсивным, чем прогнозировалось, льдообразованием в акватории Азовского моря, портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог и на подходах к ним распоряжениями капитанов морских портов начало периода ледокольной проводки перенесено в портах Ростов и Азов на 00:00 мск 27 ноября, в порту Таганрог — на 00:00 мск 28 ноября.

ДЕКАБРЬ

Ограничения по режиму ледокольного плавания в морских портах Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог и на подходах к ним вступили в силу с 00:00 мск 1 декабря.

Официальное закрытие транзитной навигации в Азово-Донском речном бассейне состоялось 3 декабря: по итогам 2014 года общий грузооборот на внутренних водных путях сократился на 2,6% и составил 14 млн 276 тыс. тонн различных грузов.



Новый грузопоток

ЗАО «Усть-Донецкий порт» (УДП, входит в Азово-Донское пароходство) приступило к отгрузкам нового груза — карбамида. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил заместитель генерального директора по коммерческой работе УДП Эдуард Литвиненко.



«К традиционным грузам, с которыми порт работает на протяжении многих лет, — хлористому калию и сульфату аммония — в этом году добавился еще один вид минеральных удобрений — карбамид», — рассказал Эдуард Литвиненко.

Усть-Донецкий порт обрабатывает карбамид производства ОАО «КуйбышевАзот». Груз прибывает речным и железнодорожным транспортом из

порта Тольятти и через крытый склад отправляется на экспорт прямыми рейсами судами класса «река-море».

В навигацию 2014 года было отгружено четыре судна — уточнил собеседник «Водного транспорта». В навигацию 2015 года планируется увеличить отгрузки до 60 тыс. тонн.

Добавим, что Усть-Донецкий порт совместно с ООО «Азов Дон Логистик», Универсальной стивидорной компанией и Донречфлотом предоставляет услуги комплексной логистики по доставке грузов до порта грузополучателя, как прямыми отправлениями из порта Усть-Донецкий судами «река-море», так и морскими судами с перевалкой на рейде порта Кавказ.

Усть-Донецкий порт — крупнейший речной порт на юге России и самое большое промышленное предприятие в Усть-Донецком районе Ростовской области. Порт расположен в устье Северского Донца, в 6 км от реки Дон, на территории 39 га. УДП располагает 9 механизированными причалами общей протяженностью 1155 м и площадью для одновременного хранения 400 тыс. тонн грузов.

Безопасность под контролем

Портовый контроль Азово-Донского речного бассейна, по данным на 20 ноября, провел в 2014 году 665 инспекций флота, в результате которых было выявлено 4295 нарушений обязательных требований.

Об этом сообщил капитан Азово-Донского речного бассейна Александр Тараненко 20 ноября в Ростове-на-Дону на совещании, посвященном завершению транзитной навигации в бассейне и работе флота в осенне-зимний период 2014–2015 годов.

В том числе выявлены серьезные нарушения, повлекшие временное задержание 22 судов.

За навигацию в бассейне произошло 17 транспортных происшествий, в том числе один случай отдачи якоря в зоне подводного перехода, три столкновения, два навала на первую камеру Кочетовского гидроузла, 10 посадок на мель и одна аварийная остановка баржебуксирного состава при заходе на Кочетовский шлюз. Спикер уточнил, что из 10 случаев посадки на мель пять произошло на перекате Среднепорочный.

Александр Тараненко отметил, что с первой декады мая стало понятно, что навигация 2014 года не будет простой. «В связи с ограничением движения крупнотоннажного флота с большой осадкой по реке Волга частично изменились направления грузопотоков, количество судозаходов в наш бассейн заметно увеличилось», — пояснил капитан Азово-Донского бассейна.



Кубанский крупногабарит

ОАО «Кубанское речное пароходство» перевезло по реке Кубань 300-тонную колонну для Афицкого нефтеперерабатывающего завода. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в компании.

ОАО «Кубанское речное пароходство» (КубРП, входит в Азово-Донское пароходство) провело уникальную операцию по доставке гигантской конструкции водным транспортом. Этот груз стал самым крупным в истории грузоперевозок по реке Кубань.

Баржу с вакуумной колонной длиной около 40 м и диаметром около 10 м буксировали из города Дзержинска (Нижегородская область) назначением на Афицкий нефтеперерабатывающий завод. ОАО «Кубанское речное пароходство» осуществило доставку колонны по воде от Азовского моря до временного причала, расположенного в районе аула

Афисип, откуда груз автотранспортом последовал на нефтеперерабатывающий завод.

Перевозка столь крупного груза по реке Кубань была сопряжена с определенными трудностями. Сначала планировалось доставить колонну по реке Кубань со стороны Темрюка, но высота старого автодорожного моста в Темрюке не позволила провести данную операцию. В связи с этим было принято решение перевозить груз по реке Протока, где самым низким оказался Славянский автодорожный мост. В частности, для прохода под этим мостом пришлось снизить уровень реки, уменьшив сброс воды через Тиховский гидроузел, а в саму баржу дополнительно за-

качали балласт, увеличив ее осадку до 180 см, хотя в данное время на реках Кубани преобладают глубины не более 120 см.

ОАО «Кубанское речное пароходство» — единственное предприятие внутреннего водного транспорта в Краснодарском крае. Основные виды деятельности — добыча нерудных строительных материалов, перевозка грузов средствами речного транспорта, ремонт речного флота и перегрузочной техники, дноуглубительные работы, расчистка русел рек и водоемов. Ежегодно за период навигации флот пароходства перевозит до 1 миллиона тонн грузов и более 20 тысяч пассажиров.

Ремонт моста займет 37 суток

Профилактические работы по ремонту разводного железнодорожного моста в Ростове-на-Дону запланированы на январь-февраль 2015 года и займут 37 суток.

Об этом сообщил представитель Ростовской дистанции пути СКЖД ОАО «РЖД» Валерий Сиротенко 20 ноября на совещании, посвященном завершению транзитной навигации в бассейне и работе флота в осенне-зимний период 2014–2015 годов.

По его словам, в этот период разводка моста будет осуществляться для проверки системы сооружения. Во время этих тех-

нологических разводок будет возможен и пропуск судов.

Капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко добавил, что в начале декабря состоится совещание с представителями судоходных и стивидорных компаний, где будет выбрано оптимальное время для проведения необходимых ремонтных работ железнодорожного моста с учетом погодных условий и пожеланий судовладельцев.

Баржу подняли спустя 30 лет

Работы по подъему баржи, затопленной 30 лет назад в акватории реки Дон, завершили 6 ноября. Об этом сообщил официальный портал Правительства Ростовской области.

Баржа была затоплена в акватории реки Дон, в районе западного моста, после строительства ростовского железнодорожного моста и пролежала на дне более 30 лет.

«Обломки баржи на дне реки вызывали нарушение гидрологического режима, а также деградацию и заиливание водного объекта», — отмечается в сообщении. Губернатор Ростовской области Василий Голубев дал поручение министерству природных ресурсов и экологии региона решить задачу по подъему затонувшего плавсредства.

Работы по подъему судна начались в мае 2014 года и сопровож-

дались определенными техническими трудностями, поскольку половина баржи за долгое время нахождения под водой прочно ушла в грунт. Тем не менее к 6 ноября работы были успешно завершены, проведенное специалистами ООО «Донподводстрой-монтаж» водолазное обследование подтвердило полное отсутствие обломков баржи на дне реки Дон.

«Теперь течению реки на данном участке ничего не мешает. При проведении работ соблюдались все необходимые нормы и правила, работы проводились по окончании нерестового периода», — подчеркнул министр природных ресурсов и экологии РО Геннадий Урбан.





Со слезами на глазах

Траурный митинг по случаю седьмой годовщины гибели экипажа теплохода «Нахичевань» состоялся 11 ноября у памятника погибшим морякам и речникам Дона.

Почтить память членов экипажа печально известного судна собрались представители организаций водного транспорта, Совета ветеранов Пролетарского района, сотрудники и курсанты Водного колледжа и, конечно, родственники погибших.

Председатель совета некоммерческого партнерства «Водный транспорт Дона» Александр Огарев отметил, что добрая инициатива Совета капитанов и Совета ветеранов Пролетарского района, нашедшая поддержку у руководства Института водного транспорта им. Седова, позволила увековечить не только память команды «Нахичевани», но и всех водников нашего бассейна, которые погибли при исполнении служебных обязанностей. «Искренне хочется, чтобы мы долгие годы и сами хранили, и передавали из поколения в поколение эту дань уважения и признательности людям, которые выполнили свой

долг до конца», — подчеркнула Александр Огарев.

Напомним, что памятник погибшим речникам и морякам был установлен год назад на территории Водного колледжа Института водного транспорта им. Седова. «Особенно отрадно отметить тот факт, что этот памятник осуществляется переключку времен: рядом с ним находится памятник героям-речникам, погибшим в годы Великой Отечественной войны», — добавил начальник Водного колледжа Сергей Кравцов.

Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова официально объявил 11 ноября — дату гибели «Нахичевани» — Днем памяти всех погибших речников и моряков Дона. «Мы должны помнить о тех людях, которые в самые тяжелые минуты до конца исполнили свой долг и достойно ушли из жизни. Сегодня здесь стоит новый набор первокурсников. Надеемся, что этот день, 11 ноября, будет днем нашего сбора, смотра наших



рядов, и обещаем, что каждый год молодое поколение будет приобщаться к этой героической памяти», — заверил Сергей Кравцов.

У постамента в этот день прозвучало немало трогательных слов от Клуба капитанов-ветерана-



нов флота, Ростовского-на-Дону морского собрания, Совета ветеранов Пролетарского района и инициативной группы открытия памятника. От имени всех родственников погибших моряков сын капитана теплохода

«Нахичевань» Руслан Тищенко поблагодарил неравнодушную флотскую общественность за установку столь важного мемориала.

Возложение цветов и минута молчания завершили траурный митинг.



Институт с историей

Институт водного транспорта имени Г. Я. Седова отметил 138-ю годовщину со дня основания 17 ноября в Областном доме народного творчества Ростова-на-Дону.

История учебного заведения началась с открытия в 1876 в Ростове-на-Дону первых на юге России мореходных классов, организованных по инициативе и при финансовой поддержке графа Коцебу и донских купцов-судовладельцев. Первый набор составлял всего 10 человек. Постепенно росла донская флотилия, расширялся район плавания судов, отрасль нуждалась во все большем количестве специалистов. За эти годы неоднократно менялся статус учебного заведения.

Сегодня Институт водного транспорта им. Седова объединил Морской колледж, Водный колледж и Факультет инженеров водного транспорта. Впечатляет

размах современного учебного заведения. Так, в настоящее время институт обучает около 5000 курсантов и студентов. Профессиональную подготовку кадров для водного транспорта обеспечивают 11 докторов наук, 37 кандидатов наук, 18 заслуженных работников профессионального образования, шесть почетных работников транспорта России, десять почетных работников морского флота и семь почетных работников речного флота.

На базе учебного заведения создана сильная школа художественной самодеятельности, организованы спортивные секции. Двухчасовой праздничный концерт был организован собственными силами вокально-исполнительских и танцевальных коллективов института Седова — которые порадовали гостей мероприятия яркой и разнообразной программой. В рамках торжественного мероприятия подвели итоги конкурса авторских стихотворений, видеороликов и презентаций о родном вузе и наградили победителей.

Традиционно учебное заведе-

ние уделяет большое внимание физическому воспитанию курсантов и студентов. Уже 10 лет команда ИВТ им. Седова принимает участие во Всероссийской военно-патриотической акции «Наследники Победы» и неизменно является лидером шлюпочной гонки. Большой вклад учебного заведения в развитие физической культуры и спорта, пропаганду здорового образа жизни среди молодежи донской столицы был отмечен благодарственным письмом от администрации Ростова-на-Дону, которую начальник управления по физической культуре и спорту города Владимир Шматко вручил заместителю директора по учебной, методической и научной работе института Наталье Сафонцевой.



Спорт — друг молодежи

Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова 19 ноября провел среди учащихся соревнования по легкой атлетике.

Учащиеся всех подразделений водного института — Морского и Водного колледжей, Факультета инженеров морского транспорта — сразились в скорости и выносливости на стадионе «Трудовые резервы». Молодые люди бежали на время километр, девушки — 500 м. Всего в соревнованиях по легкой атлетике приняло участие 57 человек.

Надо сказать, что погодные условия выдалась непростые: температура воздуха была около нуля градусов с резкими порывами ветра. Так что каждый участник достоин как минимум уважения за морозоустойчивость и волю к победе. Спортсмены же, показавшие лучшие результаты, удостоились почетных грамот от Института водного транспорта им. Седова.



Развитие судостроения России в 2015 году

Председатель правительства России Дмитрий Медведев сделал ряд поручений, касающихся развития судостроения, говорится в материалах правительства.

Так, Минэнерго России поручено проработать дополнительно с участием ОАО «НК «Роснефть», ОАО «Газпром», ОАО «Лукойл», ОАО «НОВАТЭК» и других заинтересованных организаций в рамках исполнения пункта 6 плана, утвержденного распоряжением правительства Российской Федерации от 7 июня 2014 года № 987-р, с учетом планируемых объемов добычи углеводородов при разработке шельфовых месторождений вопросы перспективных потребностей в судах и другой морской технике для разведки, бурения и транспортировки нефти, газа и газоконденсата до 2030 года. Представить полученные результаты в Минтранс России, Минэкономразвития России и Минпромторг России с указанием необходимого продуктового ряда судов, технических характеристик, количества и потребности по годам и доложить в правительство Российской Федерации. Срок — 21 января 2015 года.

Минпромторгу России, Минобороны России провести анализ планируемой загрузки отечественных судостроительных предприятий до 2030 года с учетом снижения после 2020 года производства военной техники и высвобождения производственных

мощностей. Результаты представить в Минэкономразвития России и правительство Российской Федерации. Срок — 21 января 2015 года.

Минпромторгу России и Минэнерго России провести анализ имеющегося научно-технического задела в части разработки оборудования и техники для реализации шельфовых проектов, при необходимости представить предложения по проведению дополнительных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в данной области. Результаты представить в Минэкономразвития России и правительство.

Минпромторгу России, Минобрнауки России и Минстрою России представить с участием ОАО «ОСК» в Минэкономразвития России и правительство Российской Федерации доклад о состоянии кадрового потенциала организаций судостроительной промышленности и согласованные предложения по подготовке специалистов необходимых профессий, их привлечению на предприятия судостроительной отрасли и обеспечению жильем. Срок — 17 декабря 2014 года.

Минтранс России, Минприроды России, Росрыболовству и Госкорпорации «Росатом» определить с участием заинтересован-

ных организаций перспективные потребности в судах и другой морской технике различного назначения до 2030 года. Результаты по сферам ведения представить в Минэкономразвития России и Минпромторг России с указанием необходимого продуктового ряда судов, технических характеристик, количества и потребности по годам и доложить в правительство Российской Федерации. Срок — 21 января 2015 года.

Минэкономразвития России, Минпромторгу России и Минфину России обобщить совместно результаты выполнения пунктов 1–5 в соответствии с представленными перспективными потребностями.

Оценить реализуемость планов по строительству указанной техники на предприятиях судостроительной отрасли по нескольким вариантам от оптимистического до пессимистического, в том числе с учетом состояния мирового судостроения, экономических и политических факторов.

Выработать совместные предложения по ускорению развития отечественного судостроения, оценить необходимые финансовые инвестиции в отрасль и определить их возможные источники. Результаты представить в Морскую коллегию при правительстве Российской Федерации. Срок — 4 марта 2015 года.

Морской коллегии при правительстве Российской Федерации рассмотреть представленные в

соответствии с пунктом 6 данного поручения материалы и доложить. Срок — июнь 2015 года.

Минэкономразвития России в целях повышения эффективности заключения офсетных сделок в области судостроения представить предложения по возможному установлению статуса продукции отечественного производства в зависимости от степени локализации иностранного производства на территории России, передачи иностранными партнерами технологий и обучения граждан Российской Федерации. Срок — 11 февраля 2015 года.

Минпромторгу России и Минэкономразвития России представить в установленном порядке проект решения правительства Российской Федерации о критериях и порядке отнесения продукции судостроительной отрасли, в том числе произведенной в рамках локализации ее производства на территории Российской Федерации, к категории товаров (продукции) отечественного производства. Срок — 11 февраля 2015 года.

Минэкономразвития России и Минпромторгу России представить предложения по включению в долгосрочные программы развития стратегических акционерных обществ положений, предусматривающих плановый переход от использования иностранного оборудования, техники и комплектующих на отечественные. Срок — 11 февраля 2015 года.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

Ледоколы для Госморспасслужбы



Морская спасательная служба Росморречфлота в 2015 году получит 2 ледокольных многофункциональных аварийно-спасательных судна мощностью 7 МВт проекта MPV06. Об этом в ходе 7-й международной конференции «Освоение арктического шельфа: шаг за шагом», проходящей в Мурманске, сообщил советник директора Северного филиала службы Василий Корнев.

По его словам, одно судно поступит в Мурманск (в марте 2015 года), второе — на Сахалин. Суда строились в Германии на верфи «Висмар» (Nordic Yards).

Паром для линии Крым — Кавказ

Экспертный совет при Коллегии Росморречфлота рассмотрит техпроект железнодорожного пассажирского парома для линии Крым-Кавказ. Как сообщает пресс-служба агентства, судно приспособлено для перевозки пассажирских вагонов и пассажиров, а также других накатных грузов, с ледовой категорией «Айс2» для обеспечения круглогодичной работы линии.

Лоцмейстерские катера построит Сосновский завод

Сосновский судостроительный завод (Кировская область) заложили головное судно проекта BLV04 серии трех лоцмейстерских катеров.

Сдача головного судна заказчику запланирована на 2016 год. Закладка второго и третьего судна серии запланирована на начало 2015 года, передача заказчику — в 2017 году.

ОАО «Сосновский судостроительный завод» — судостроительное предприятие с поточной технологией производства судов различной модификации, при работе на полную мощность способное выпускать до 300 малых судов ежегодно. Основано в 1924 году.

Планы «Залива»

Производство пассажирских судов на подводных крыльях для обслуживания транспортных нужд Крыма может быть возобновлено на судостроительном заводе «Залив» в городе Керчь, сообщил министр промышленности республики Крым Андрей Скрынник.

По словам министра, суда на подводных крыльях типа «Комета» и «Ракета» в 1980-е годы доставляли в Крым морским путем до 2,5 млн человек за курортный сезон.

Новый подход к человеческому капиталу

В Светлогорске прошла Всероссийская конференция «Судостроение. Новый подход к человеческому капиталу». Организатором мероприятия выступил Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь».

По словам директора по персоналу завода Игоря Романова, сейчас на всех без исключения предприятиях, в оборонном заказе, в промышленном, в коммерческом наблюдается массовая тенденция к техническому переоснащению. Идет замена механизмов, машин, станков, параллельно меняются технологии взаимодействия специалистов внутри коллектива, рождается новая логистика. Кто будет этим управлять?

«Людей нет, специалистов нет. Кто их будет учить, и как это произойдет в кратчайшие сроки — вопрос. Вот что необходимо понимать, обсудить и принять какое-то консолидированное решение. Без людей мы ничего не сделаем, даже если мы поставим всё из золота, оно не будет работать без обученных людей,

без специалистов, которых мы могли бы качественно и в сжатые сроки подготовить и адаптировать именно под эту тенденцию перевооружения. Мы ожидаем от этой конференции масштабных результатов — организации центра подготовки и переподготовки кадров. Это заставляет нас делать сегодняшнее время, дабы идти в ногу с прогрессом», — считает Игорь Романов.



Сергей Последов, заместитель генерального директора по развитию ПСЗ «Янтарь», поддерживает коллегу: «Руководство ПСЗ «Янтарь» видит, что уже сейчас судостроение растёт потребность в квалифицированных кадрах. Понимает, что это проблема не только судострое-

ния, но и других высокотехнологичных отраслей экономики. Мы сформировали команду экспертов, совместно с которыми выработали модель создания регионального кластера по подготовке и переподготовке высококвалифицированных кадров. С его помощью и объединив усилия образовательных структур, власти, промышленных предприятий региона, мы могли бы эту задачу решать. Не говорю «решить», но приступить к этому и совместно начать решать».

На пленарном заседании конференции представители Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь» презентовали проект создания Калининградского кадрового кластера, главная цель которого — повышение производительности труда на промпредприятиях. Соглашение о создании профильного кластера

в Калининградской области к 2017 году подписали около 30 компаний, как российских, так и иностранных, в частности, из Италии и Испании. Кроме того, заинтересованность в участии в проекте высказали также компании из Швеции и Финляндии.

Заместитель гендиректора ПСЗ «Янтарь» Сергей Последов подчеркнул, что зарубежные партнеры смогут входить в кластер исключительно через совместные предприятия с компаниями, зарегистрированными на территории области как российские юридические лица.

Необходимость создания кластера, по словам Последова, диктуется тем обстоятельством, что российский флот нуждается по меньшей мере в 400 новых промысловых судах и 3 тысячах единиц технического флота.

«Палмали» получает танкер Begim Aslanova

Девятый танкер смешанного река-море плавания «Волго-Дон макс» класса дедвейтом около 7100 тонн проекта RST22M Begim Aslanova типа «Новая Армада» (строительный номер 079) спущен на воду в Турции. Об этом сообщает пресс-служба Морского инженерного бюро, являющегося проектантом третьей серии «Армады».

Двадцать два танкера типа «Армада» первой серии и типа «Новая Армада» второй и третьей серии успешно эксплуатируются Группой компаний «Палмали» на смешанных река-море перевозках мазута, дизельного топлива, других нефтепродуктов и растительных масел, а также на морских перевозках в Каспийском, Черном, Средиземном, Балтийском и Северном морях, включая рейсы

вокруг Европы и в Ирландское море зимой. Еще семь находятся на разной степени готовности в постройке на четырех заводах.

Суда третьей серии (семь из них находятся в эксплуатации) является логическим продолжением танкеров проекта 005RST01, известных как «Армады» первой серии, ранее спроектированных МИБ для группы компаний «Палмали» и построенных на верфях SELAN

и ADA в Тузле (Турция) в 2002–2006 годах и модификацией второй серии танкеров проекта RST22, строившихся нижегородским заводом «Красное Сормово» в 2008–2009 годах. Всего ранее было построено десять судов типа «Армада» проекта 005RST01 и семь судов типа «Новая Армада» проекта RST22 (из них для Palmali — пять).

При проектировании учтены специальные требования российских и мировых нефтяных



компаний, дополнительные экологические ограничения класса Российского морского Регистра судоходства «ЭКО ПРОЕКТ» (ECO-S).

Каспий – территория инноваций

Нефтегазоконденсатное месторождение имени Владимира Филановского, открытое в 2005 году в северной части Каспийского моря, является крупнейшим за последние 25 лет на морском шельфе России. Сегодня его обустройство считается одним из самых масштабных проектов как с точки зрения участия в нем российских компаний и применения инновационных технологий, так и использования широкого состава инфраструктурных объектов обустройства.

В рамках этого грандиозного проекта, реализуемого группой ЛУКОЙЛ, Российский морской регистр судоходства (РС) полностью осуществляет техническое наблюдение за всем комплексом работ — от одобрения проектов, сертификации изделий и материалов, включая трубную продукцию и оборудование морских объектов, до установки на месте эксплуатации и испытаний морских сооружений. При этом главная особенность участия в проекте РС — применение новых правил, использование новых методов, сертификация новых для России технологий.



Опорный блок РБ перед транспортировкой завода «Красные Баррикады» на точку установки.

Так, техническое наблюдение РС за изготовлением бурового оборудования впервые осуществлялось на соответствие Правилам РС по нефтегазовому оборудованию морских плавучих нефтегазодобывающих комплексов, плавучих буровых установок и морских стационарных платформ (кратко — Правила НГО). В правилах учтены международные и отечественные требования — законодательные акты Российской Федерации, нормативно-правовые и нормативно-технические документы надзорных органов, документы ведущих иностранных классификационных обществ, применяемые в международной практике стандарты и стандарты Международной организации по стандартизации (ISO). Нормотворческая политика Регистра исходит из того, что развитию отечественного рынка нефтегазовой продукции должны соответствовать нормативно-технические документы, обеспечивающие промышленную безопасность и качество оборудования, способствующие энергетической эффективности, ресурсосбережению технологических процессов как

в нефтегазовом комплексе, так и в смежных отраслях промышленности.

На практике это означает следующее. В процессе технического наблюдения РС за изготовлением бурового оборудования для ледостойкой стационарной платформы АСП-1 изготовителем был устранен ряд принципиальных замечаний, в частности, по выбору марок сталей буровой вышки, эксплуатация которой предусмотрена в проекте при наименьшей температуре минус 30°C. Соответственно, все марки сталей металлоконструкций на открытом воздухе должны были выдерживать гарантированную работу удара металла при минимальной температуре. Особое внимание уделялось и соответствию степени взрывозащищенности электрооборудования взрывоопасным зонам, в том числе в соответствии с требованиями российских надзорных органов.

Работа над правилами не останавливается: для обеспечения безопасности объектов правила уточняются и дополняются на основе опыта освидетельствований и обобщения данных, характери-

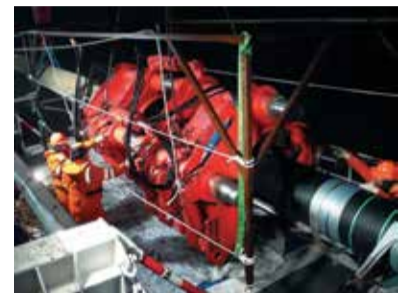
зующих условия производства и испытаний оборудования, эксплуатационные нагрузки. Опыт, приобретаемый в ходе реализации проекта обустройства месторождения им. В. Филановского, безусловно будет играть значительную роль при актуализации правил.

Также впервые РС осуществлял техническое наблюдение за стальными трубами для морских подводных трубопроводов (МПП) столь широкого типоразмерного ряда: сварных и бесшовных диаметром от 168 мм до 711 мм. Для месторождения им. В. Филановского сертифицировано около 100 000 тонн разнообразной трубной продукции с антикоррозионным и балластными покрытиями. По методике и в соответствии с Правилами РС выполнен расчет назначения величины заглубления МПП в донный грунт, выданы свидетельства о типовом одобрении компьютерных программ для расчетов укладки и проверки прочности МПП в эксплуатации. Под наблюдением Регистра в течение 2013–2014 гг. уложено более 300 км из системы морских подводных трубопроводов.

Для свайного крепления морских стационарных платформ Регистром одобрена технология «Hydra-Lok», впервые используемая в российской части Каспийского моря. В этой технологии при креплении используется гидравлический разжим оголовка свай, что обеспечивает как высо-



Общий вид объектов обустройства месторождения им. В. Филановского (осень 2014 г.)



Надводная стыковка двух участков подводного трубопровода.

кую производительность работ и надежность свайного крепления, так и экологическую безопасность — отсутствие каких-либо вредных выбросов в водную среду (например, бетонного раствора при использовании традиционной технологии раскрепления свай).

В 2014 году завершён «береговой» этап строительства объектов первой очереди освоения. Работы перешли в заключительную «морскую» стадию, когда достройка, оборудование и пусконаладка объектов ведётся уже непосредственно на месте также под наблюдением РС.

Арктика будет звучать сильнее

Губернатор Мурманской области Марина Ковтун и первый вице-президент Русского географического общества (РГО) Артур Чилингаров подписали Соглашение о сотрудничестве между РГО и правительством Мурманской области. Церемония прошла в рамках IV Международного форума «Арктика: настоящее и будущее».



Комментируя состоявшееся подписание, глава Заполярья Марина Ковтун отметила, документ позволит поднять сотрудничество Мурманской области и Русского географического общества на такой уровень, откуда тема Арктики будет звучать еще сильнее.

«Для нас сейчас очень важно поддерживать все проекты и начинания, которые касаются Арктики. Мы решили вдохнуть новую жизнь в региональное отделение Русского географического общества. Тем более что сейчас самое подходящее для этого время: вся территория Мурманской

области вошла в Арктическую зону Российской Федерации, подписаны важные стратегические документы. Сейчас арктические территории должны осознать себя по-новому, не в рамках Северо-Западного федерального округа, а «по арктическому горизонту». Для этого нужна определенная работа», — уверена Марина Ковтун.

Одним из направлений работы Русского географического общества является организация и проведение форума «Арктика — территория диалога». Мурманская область вышла с инициативой провести этот форум в следующем году в Мурманской области,

сообщила Марина Ковтун. Одной из площадок форума мог бы стать ледокол «Ленин», где развернута экспозиция, посвященная истории освоения Арктики. Артур Чилингаров поблагодарил Марину Ковтун за активную позицию в арктических проектах и всестороннее продвижение этой темы.

Мурманская область уже участвует в ряде проектов РГО. В частности, старший научный сотрудник Мурманского морского биологического института Кольского научного центра РАН Александр Дворецкий стал победителем конкурса на право получения грантов Президента РФ для государственной поддержки молодых российских ученых. Тема исследования — «Биология арктических ракообразных в условиях климатических колебаний». Участники мурманского Клуба юных путешественников были на Первом Всероссийском молодежном слете представителей региональных отделений РГО. В настоящий момент сформирован предварительный план совместной работы РГО и регионального правительства на 2015 год. Речь идет о просветительской работе, сохранении историко-культурного наследия России, объектов живой природы и других вопросах.

Новые буксиры и катера

Флот Азово-Черноморского бассейнового филиала «Росморпорт» пополнился судами из Роттердама

В Азово-Черноморский бассейновый филиал поступило четыре новых судна: буксиры-кантовщики «Генерал Раевский», «Адмирал Лазарев» и «Адмирал Серебряков», а также лоцмейстерское судно «Ирбис».

Суда были доставлены в морской порт Новороссийск 25 ноября 2014 года на грузовом судне «Pangani» из морского порта Роттердам.

После проведения необходимых подготовительных технических мероприятий 28 ноября 2014 года суда были спущены на воду для выполнения контрольных ходовых испытаний и подготовки к вводу в эксплуатацию.

Азово-Черноморский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» с использованием новых судов планирует расширить перечень и объем услуг, предоставляемых филиалом в морских портах Анапа, Геленджик, Ейск, Кавказ, Новороссийск, Тамань, Темрюк и Туапсе.

Так, с помощью буксиров «Адмирал Лазарев» и «Адмирал Раевский» филиал начнет предоставлять услуги по буксирному обеспечению при проведении швартовых операций, перетяжке или иному перемещению судов в акватории морского порта Ново-

российск. Буксир «Генерал Раевский» также будет использоваться филиалом для предоставления услуг по буксирному обеспечению, пополнив буксирный флот филиала в морском порту Геленджик.

Лоцмейстерское судно «Ирбис» позволит Азово-Черноморскому бассейновому филиалу своими силами, без привлечения сторонних организаций, обслуживать средства навигационного оборудования и выполнять гидрографические работы в акваториях морских портов Анапа, Геленджик, Ейск, Кавказ, Новороссийск, Тамань, Темрюк и Туапсе.

Буксир «Генерал Раевский» и лоцмейстерское судно «Ирбис» построены на судовой верфи Damen Shipyards Gorinchem (Нидерланды) в 2014 году по заказу ФГУП «Росморпорт».

Буксиры «Адмирал Лазарев» и «Адмирал Серебряков» построены в 2009 году также на судовой верфи Damen Shipyards Gorinchem.