

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием Национальной 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.



№3 (12936)

Выходит один раз в месяц
15 марта 2014 года



«Балтика» вышла на ходовые испытания

Многоцелевое аварийно-спасательное судно «Балтика» вышло в море на ходовые испытания. Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота.

«Балтика» — многоцелевое судно мощностью 7 МВт, способное нести аварийно-спасательную готовность, производить поисковые водолазные работы, в том числе по техническому обслуживанию подводных трубопроводов.



Стр. 7

Законодательные меры поддержки судоходства дали результаты — негативные тенденции сокращения российского морского флота и роста среднего возраста судов приостановлены. К такому выводу пришли участники Общего собрания Национальной палаты судоходства (СНПС), которое прошло 5 марта 2014 г. в Москве. В ходе собрания президент СНПС Алексей Клявин переизбран на новый трехлетний срок, в состав палаты вступили две круизных компании — «Paradise Cruise&Ferry» и ООО «СК «Инфофлот».

Открывая работу собрания, председатель Совета Национальной палаты судоходства, генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк поздравил ЗАО «ЦНИИМФ» с 85-летием со дня основания. Кроме того, 70 лет назад — 5 марта 1944 года решением Государственного комитета по обороне в СССР была создана система высших морских учебных заведений. От имени СНПС Сергей Франк поздравил с этой знаменательной датой отраслевые учебные заведения.

Заместитель министра транс-

Законодательные меры поддержки судоходства принесли результаты



порта Российской Федерации Виктор Олерский в своем приветственном слове подчеркнул, что главными приоритетами для Минтранса России остаются совершенствование отраслевого законодательства, сбалансированное развитие транспортной системы страны и приведение транспортной инфраструктуры в нормативное и безопасное состояние. Виктор Олерский отметил, что сотрудничество Минтранса России с Национальной палатой судоходства развивается в русле конструктивного, взаимовыгодного диалога. В декабре прошлого года между Минтрансом России и СНПС заключено Соглашение о сотрудничестве в сфере морского и внутреннего водного транспорта. Замминистра высоко оценил возможности и потенциал обновленного Союза «Национальная палата судоходства» — органа, созданного в результате слияния двух организаций, имеющих славную историю — Ассоциации судоходных компаний и Союза российских судовладельцев. Он выразил уверенность, что Национальная палата судоходства и впредь будет эффективной площадкой взаимодействия судоходного сообщества и власти.

Президент Национальной палаты судоходства Алексей Клявин отметил, что с принятием федерального закона от 07.11.2011 г № 305-ФЗ о поддержке судостроения и судоходства, средний возраст российского флота несколько снизился — с 25 лет (2008 г.) до



23 лет (данные ЗАО «ЦНИИМФ»). Негативная динамика сокращения флота под флагом России переломлена — за последние два года зафиксирован небольшой прирост количества судов под российским флагом.

Центральной темой дискуссии стал вопрос о доступе к российской грузовой базе, который, по мнению российского судоходного сообщества, остается ключевой проблемой отрасли. Несмотря на наметившиеся позитивные тенденции по увеличению количества морского торгового флота под флагом России и сокращения его среднего возраста, доля перевозки грузов флотом под российским флагом продолжает сокращаться — в прошлом году было перевезено всего 2,6% от объема грузов, переработанных в российских морских портах. Первоочередной задачей остается

снижение зависимости экономики от импорта морских транспортных услуг. «Более 11 млрд долларов США, по экспертным оценкам, составляет фрахт, ежегодно оплачиваемый иностранными судовладельцами за перевозку российских внешнеторговых грузов», — отметил президент Национальной палаты судоходства Алексей Клявин.

«Совкомфлот регулярно участвует в тендерах ведущих нефтегазовых компаний по всему миру. Законодательство многих стран, даже самых либеральных, создает преференции для национальных перевозчиков, для судов под национальным флагом, резервируя за ними определенную номенклатуру грузов, поэтому зарубежным судоходным компаниям получить доступ к грузам крайне сложно. Думается, что такая постановка вопроса уместна и в России», —

отметил Сергей Франк, комментируя приведенные цифры.

По существу, в связи с полной либерализацией судоходства и с учетом того, что подавляющее большинство российских экспортных грузов продается на условиях FOB российский порт, наши судовладельцы вынуждены конкурировать с флотом под иностранным флагом на рынке грузов иностранных фрахтователей. Необходимы конкретные шаги со стороны государства по закреплению за российским перевозчиком приоритетного права на перевозку определенных видов грузов. Это возможно в таких секторах как перевозка государственных и стратегических грузов, что не противоречит обязательствам России в рамках ВТО.

Среди проблем, снижающих конкурентоспособность морских судов под российским флагом, Алексей Клявин также выделил излишние, дополнительные и дублирующие требования национального законодательства, в частности это требования законов об энергосбережении, об охране окружающей среды, о транспортной безопасности, о техническом регулировании и некоторых других. Решение этого вопроса возможно либо путем распространения на заходящие в российские порты суда под флагами иностранных государств требований, которые сегодня применяются только к национальным судам, либо исключением из национального законодательства норм, превышающих международные требования.

Минтранс намерен внести изменение в Технический регламент безопасности объектов на внутреннем водном транспорте (ВВТ), сообщил Виктор Олерский. Речь идет об обязательном наличии второгорда и двойных бортов на нефтеналивных судах внутреннего плавания с 2015 года. «Идя навстречу судовладельцам, имеющим небольшие суда, и, прежде всего, осознавая необходимость бесперебойного осуществления Северного завоза, мы подготовили проект изменений в техрегламент о безопасности объектов ВВТ в части поднятия планки по валовой вместимости судна до 600 тонн. Если этот документ будет принят, то требования техрегламента на небольшие суда валовой вместимостью менее 600 тонн распространяться не будут.

Начало, окончание на стр. 2

Законодательные меры поддержки судоходства принесли результаты

Окончание, начало на стр 1.

То же самое касается баржевых составов, перевозящих светлые нефтепродукты, — наверное, имеет смысл отложить эту норму до 2018 года», — сказал Олерский. (Постановление правительства Российской Федерации «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» № 623 принято 12 августа 2010 года).

Кроме того, наличие административных барьеров, по-прежнему осложняет работу российского флота. «К примеру, сейчас появилась новая проблема — это сокращение учетного периода при суммированном учете рабочего времени с 12-ти до 3-х месяцев, что означает, что после 3-х месяцев работы судовладелец будет должен предоставить членам экипажа отдых. Это представляет серьезную проблему — сроки навигации на реке у нас около полугода, и рейсы морских судов часто тоже превышают установленные сроки. На практике это приведет к значительному повышению расходов судовладельцев на смену экипажей и оплату сверхурочных работ», — пояснил Алексей Клявин.

Далее президент СНПС перешел к вопросам текущего состояния российского речного флота. В прошлом году при активном участии Палаты была разработана Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до



2030 года. Проведенный анализ состояния отрасли свидетельствует о том, что негативные тенденции остаются: общее количество речного флота сокращается, а средний возраст судов возрастает. Кроме того, в условиях существенного ухудшения качественных параметров внутренних водных путей, произошедшего за последние 20 лет, судовладельцам весьма непросто обеспечить наличие инвестиционной составляющей в своих тарифах. Поэтому масштабное обновление, в котором остро нуждается российский речной флот, без государственной поддержки невозможно.

Вместе с тем, по итогам 2013 года из средств федерального бюджета Российской Федерации российским судовладельцам не доплачено чуть менее 400 млн рублей субсидий по судостроительным кредитам (по постанов-

лению правительства Российской Федерации № 383). Такие цифры привел член Совета палаты, председатель совета директоров ОАО «Волжское пароходство» Ришат Багаутдинов. Он напомнил, что в рамках этого постановления судовладельцам выплачивается компенсация по процентным ставкам кредитов, привлеченных для строительства судов на российских верфях. Субсидии выплачиваются на протяжении всего срока действия кредитного или лизингового договора. Палата судоходства ежеквартально предоставляет в Минпромторг России данные о заключенных контрактах. «Не все субсидии были выплачены и размер дефицита по итогам 2013 года составил чуть менее 400 млн руб., которые тоже будут выплачены, но в 2014 году», — сказал Ришат Багаутдинов.

Однако 25 февраля 2014 года Минпромторг России пролонгировал на 2014 год действие постановления правительства № 383. «Это означает, что судовладельцы, которые разместят заказ на строительство судов в текущем году, смогут рассчитывать на дальнейшие выплаты субсидий по процентным ставкам кредитов по этим контрактам», — сказал Ришат Багаутдинов. Главное, что эта мера поддержки способствует не только обновлению флота, но и обеспечивает загрузку отечественных судостроительных предприятий, позволяя на конкурентных условиях привлекать средства российских кредитных организаций.

Одним из приоритетных направлений деятельности палаты на 2014 год остается разработка предложений по стимулированию обновления флота. В рамках этого направления палата продолжит продвижение инициатив по

введению судового утилизационного гранта, развитию механизмов лизинга, сохранению существующих мер государственной поддержки обновления флота.

СНПС основана 26 апреля 2013 года путем преобразования Ассоциации судоходных компаний (АСК). С 14 мая 2013 года к СНПС был присоединен Союз российских судовладельцев (СОРОСС). В настоящее время члены СНПС занимают доминирующую позицию в объеме морских и речных перевозок страны — более половины перевозок по внутренним водным путям России, включая основные объемы завоза грузов в районы Крайнего Севера и арктические районы страны. Также члены СНПС осуществляют около 90% экскурсионных круизных перевозок российских и иностранных туристов по Волге, Каме, Дону, Иртышу, Лене, Неве и другим рекам России.



Новости круизного туризма

СОЧИ ЗАКОНТРАКТОВАЛ 89 СУДОЗАХОДОВ

Заключены контракты на 89 судозаходов в порт Сочи в 2014 году, сообщил заместитель председателя правительства России Дмитрий Козак. По его словам, это втрое больше, чем было гарантировано при принятии решения о строительстве и реконструкции объектов в порту.

Напомним, после реконструкции в порту Сочи обеспечена возможность одновременной швартовки двух круизных лайнеров длиной по 300 м и автопарома.

«АРКТИКУГОЛЬ» ПЛАНИРУЕТ РАЗВИВАТЬ ТУРИЗМ НА АРХИПЕЛАГЕ ШПИЦБЕРГЕН

Одной из туристических возможностей Мурманской области может стать развитие российского туризма на архипелаге Шпицберген. Над этим проектом работает компания RussiaDiscovery совместно с государственным трестом «Арктикуголь», единственным российским хозяйствующим субъектом на Шпицбергене.

По мнению представителя RussiaDiscovery Алексея Волобея, Мурманск может стать начальной точкой маршрутов туристических поездок на Шпицберген. Разработчики предлагают создать кластер под названием «Шпицберген

Terra Incognita» в числе семи возможных точек роста заполярного туризма.

ФГУП государственный трест «Арктикуголь» занимается добычей угля в поселке Баренцбург на архипелаге Шпицберген. Особый статус архипелага, который является частью территории Королевства Норвегия, позволяет иным странам осуществлять на нем хозяйственную деятельность. На острове Западный Шпицберген есть российский населенный пункт — поселок Баренцбург, а также законсервированные поселки Пирамида и Грумант.

ПРИГРАНИЧНЫЕ КРУИЗЫ

Глава норвежской круизной компании Hurtigruten Даниель Скъелдам сообщил, что планируется запуск парома из приграничного к России норвежского города Киркенес в Мурманск.

Речь идет об однодневном туре, в рамках которого туристы из Норвегии смогут побывать в российском Заполярье. Для иностранных пассажиров круизных судов



и паромов открыт безвизовый въезд в Россию на срок до 72 часов.

В планах компании также предложить туры в Никель, Печенгу и Мурманск на несколько дней, для чего будет использовано судно «Фрам», которое сегодня ходит к Гренландии и в Антарктику. На борту лайнер может принять около 300 пассажиров.

Российские туроператоры считают, что новый норвежско-российский продукт может оказаться достаточно востребован иностранцами. Генеральный директор компании «Атлантис Лайн» Наталья Андронина пояснила, что в последние годы ощущается интерес туристов из других стран к круизам по северу России, в частности, с заходом в морские порты Архангельска и Онеги.

Вместе с тем турпоток из Норвегии в Россию массовым назвать никак нельзя. По данным Росстата, за девять месяцев прошлого года в нашей стране с целью туризма побывало чуть больше 13 тыс. норвежцев. Причем по сравнению с аналогичными показателями за 2012 год падение составило 26%. По словам г-жи Жаровой, сегодня норвежцы массово посещают только наши приграничные районы. Не стоит рассчитывать, что круизники через Север активно поедут в глубь страны, в Москву или Санкт-Петербург.

«АКАДЕМИК ШОКАЛЬСКИЙ» ВОЗВРАЩАЕТСЯ ВО ВЛАДИВОСТОК

Научно-исследовательское судно «Академик Шокальский» полностью завершило работу в море Росса и возвращается в порт приписки Владивосток.

Судно выполнило два рейса к берегам Антарктиды с австралийскими учеными и туристами.

Во Владивостоке на НИС «Академик Шокальский» будет выполнен доковый ремонт, после чего судно уйдет в плавание.

Напомним, во время одного из рейсов НИС «Академик Шокальский» в конце декабря 2013 года был зажат тяжелыми льдами примерно в 180 км к востоку от французской полярной станции Дюмон-д'Юрвиль. На борту судна находились 22 члена экипажа и 52 пассажира.

ЗАПОВЕДНЫЕ КРУИЗЫ ПО БАЙКАЛУ

Компания «Ислэнд» к летнему сезону 2014 года подготовила новые программы сборных круизов по Байкалу на теплоходах «Александр Великий» и «Империя». Впервые маршрут включает посещение заповедных мест на севере озера.

Продолжительность круизов «Байкальская Одиссея» составляет от 4 до 8 дней.

«Мир» заслужил благодарность



Учебное парусное «Мир», принимавшее участие в XXII Олимпийских зимних играх 2014 года в городе Сочи, получило высокую оценку своей работы от руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александра Давыденко.

25 февраля он посетил судно и вручил благодарственное письмо коллективу, курсантам и сотрудникам университета.

Ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова профессор С. О. Барышников доложил руководителю Федерального агентства, что задачи, поставленные перед университетом по обеспечению проведения XXII Олимпийских зимних игр 2014 года, успешно выполнены в полном объеме.

За время Олимпиады на борту «Мира» побывало много высоких гостей, среди них были министр транспорта РФ Максим Соколов, помощник Президента РФ Игорь Левитин, министр транспорта Азербайджана Зия Арзуман оглы Мамедов.

Новый статус капитанов

Закон № 225-ФЗ, который предусматривает проведение реформы управления администрациями морских бассейнов, вступил в силу с января 2014 года.

Он внес изменения в Кодекс торгового мореплавания (КТМ) и в закон о морских портах Российской Федерации, касающиеся института капитана порта. Так, в ходе общего собрания Национальной палаты судоходства заместитель министра транспорта Виктор Олерский прокомментировал данное изменение в законодательство.

«Наши наблюдения показали, что, к сожалению, в последнее время капитаны портов стали общественными фигурами. Это не касается всех портов, только крупных портов, — отметил Олерский. — А мы и, очевидно, вы, ожидали и ожидаем от них беспрекословного исполнения тех обязанностей, которые установлены КТМом».

Поэтому Минтранс России вышел с инициативой разделения хозяйствующих и административных функций, в следствие чего был принят 225-ФЗ. Теперь капитан порта выполняет административные функции, а руководитель администрации — хозяйственные.

«Это не есть возврат к образцу 90-х годов, когда в одном порту

работали глава администрации порта и капитан порта, — подчеркнул замминистра. — Теперь созданы бассейновые администрации, которые возглавляют руководители, и в которые входят капитаны отдельных портов в качестве филиалов».

Олерский не исключил, что в области правоприменения данного закона может возникнуть вопрос человеческих отношений: «С учетом того, что капитан порта подчиняется руководителю администрации, тут возможны злоупотребления, нажимы, давление на капитанов портов со стороны главы администрации».

Для того, чтобы минимизировать зависимость капитанов порта от руководителей АМП законодатель ввел прямые нормы в 225-ФЗ.

В частности, законом предусмотрено, что в части, касающейся исполнения своих непосредственных функций, капитан порта не подчиняется руководителю бассейновой администрации, а подчиняется напрямую Федеральному агентству морского и речного транспорта.

Начало, окончание на стр. 4

Морской УТЦ: итоги года

По итогам 2013 г. Морской учебно-тренажерный центр Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова продолжил рост объемов предоставляемых образовательных услуг.

В общей сложности за 2013 год в центре прошли обучение 13.977 человек. Для сравнения: в 2012-м году МУТЦ обучил 11.774 человека. Динамика роста составила 12,7%, а за три последних года — почти 57%.

Впечатляющий рост при постоянном повышении качества подготовки обеспечен активной работой всего коллектива центра и поддержкой руководства Университета.

В настоящее время центр ведет обучение с использованием более 40 наименований специализированных тренажеров на нескольких площадках в Санкт-Петербурге, а также в Мурманске и Архангельске. Учебный центр по выживанию на море является крупнейшим в России для подготовки курсантов и переподготовки членов экипажей морских судов, а также обучения персонала для освоения морских нефтегазовых месторождений.

В 2013 году МУТЦ в составе ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова успешно прошел инспекционную проверку Европейского агентства морской безопасности (EMSA).

The Nautical Institute (Великобритания) также провел аудит Морского учебно-тренажерного центра на право подготовки членов экипажей морских судов, оснащенных системами динамического позиционирования (САП). Аудиторы высоко оценили уровень преподавательского

мастерства российских специалистов, систему менеджмента качества подготовки, внедрение онлайн-операторов динамического позиционирования. Право подготовки по системам ДП продлено университету до 2016 года.

В целях развития деятельности подписан контракт с датской компанией VIKING Life-Saving Equipment на поставку и установку тренажера по эвакуации с буровой платформы; подписано Соглашение о сотрудничестве с ФГУП «Крыловский государственный научный центр»; подписано соглашение с голландским холдингом морских колледжей STC Group.

МУТЦ ввел в эксплуатацию уникальный комплекс технических средств, оснащенный мультимедийным обучающим модулем (МОМ) «Подготовка лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры водного транспорта». Новейший комплекс включает специализированный учебный класс на 10 рабочих мест.

Запущен пилотный курс подготовки специалистов судоходных компаний по Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве.

МУТЦ провел масштабную подготовку экипажей туркменских танкеров. Обучение туркменских специалистов проводится в рамках подписанного летом 2012 г. с Госу-

дарственной службой морского и речного транспорта Туркменистана договора на обучение туркменских специалистов в области обеспечения безопасности мореплавания, перевозки опасных грузов и по эффективному управлению объектами морской индустрии.

В 2013 г. Учебно-тренажерный центр организовал ряд крупных конференций и семинаров, таких как: международный семинар «Выживание на море — стандарты подготовки», международный семинар «Безопасность мореплавания в Финском заливе», а также выступил в качестве организатора международной конференции «Северный морской путь: состояние, проблемы, перспективы».

Модернизирован тренажер СУДС. Осуществлена его интеграция в сеть с финским учебным центром в г. Котка.

Морской УТЦ является исполнителем крупной НИР «Методика отбора и ранжирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области технических средств для поиска и спасения во льдах». Целью разработки является формулирование теоретических основ для создания специализированного программного комплекса системы отбора и ранжирования НИР и ОКР.

Впервые в России начала подготовка экипажей МЛСП «Приразломная» по аварийному покиданию буровой платформы с помощью аварийного рукава.

Коллективом центра совместно с факультетами университета проведено обучение более 3.000 курсантов и студентов плавательных специальностей, а также экипажа УПС «Мир».

Новый статус капитанов

Окончание, начало на стр 3.

Кроме того, Минтранс подготовил положение о руководителе администрации и о капитане порта. В этих актах министерством предпринята попытка учесть все нюансы, которые возникают и могут возникнуть в отношениях между капитаном порта и главой администрации. «Не буду говорить, что акты совершенны. Будем смотреть, как пойдет правоприменение, и, по необходимости, будем вносить изменения», — добавил Олерский.

В ближайшее время в уставы бассейновых администраций планируется внести изменения с тем, чтобы наделить капитанов порта определенными возможностями обслуживать свою деятельность без обращения к главе администрации.

Напомним, Федеральный закон Российской Федерации от 23 июля 2013 г. N 225-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» вступил в силу 21 января 2014 г.

В частности, согласно новому закону, Администрация морских портов создается в отношении двух и более морских портов в Российской Федерации в форме федерального государственного бюджетного учреждения и



действует в соответствии с положением об администрации морских портов, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Перечень морских портов, входящих в соответствующую администрацию морских портов, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Администрацию морских портов возглавляет руководитель администрации морских портов.

Администрация морских портов осуществляет организационное, материально-техническое и финансовое обеспечение исполнения капитанами морских портов функций, предусмотренных настоящим

Федеральным законом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, а также оказывает услуги в морском порту пользователям в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона. Перечень услуг в морских портах, оказываемых администрацией морских портов,

устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Руководитель администрации морских портов не вправе вмешиваться в деятельность капитана морского порта и должностных лиц службы капитана морского порта при осуществлении ими функций капитана морского порта.

Круизный туризм: достижения и проблемы

Рост числа круизных туристов в Санкт-Петербурге составил в 2013 году 11%

Число российских и зарубежных туристов в Санкт-Петербурге выросло в 2013 году всего на 3%, составив 6,2 млн человек. Как передает РАТА-ньюс, такие данные привел председатель Комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Дмитрий Сачков на встрече компаний и организаций, специализирующихся на въездном туризме.

Несмотря на скромные цифры общего роста турпотока, отдельные сегменты туристической индустрии зафиксировали более заметный рост показателей. В 2013 году суда паромной компании St. Peter Line перевезли более 700 тыс. пассажиров. При этом, как отмечают в компании, продолжает расти доля туристов из Скандинавии и Прибалтики. В планах компании — активизировать привлечение туристов из регионов Северо-Запада и открыть офис в Москве. В перспективе такая ориентация на внутрироссийский рынок может сыграть на руку компаниям по приему, предлагающим турпакеты по типу паромный круиз + остановка в Санкт-Петербурге.

По данным петербургского Комитета по развитию туризма, рост числа круизных туристов составил в прошлом году 11% по сравнению с 2012 годом. Рост количества клиентов в 2013 г. наблюдали практически все опрошенные туроператоры. Отдельные фирмы говорят об увеличении объемов вплоть до 20%, хотя в среднем по рынку этот показатель, конечно, ниже. В качестве стран-поставщиков туристов профессионалы называют Германию, Польшу и

Китай. Генеральный директор туркомпании «Мир» Валерий Фридман отдельно отмечает США и Латинскую Америку. Генеральный директор «Арктур Трэвел» Елена Мальченко отметила активизацию потоков из Германии как на немецких, так и на итальянских судах. Новыми растущими рынками для въезда туроператоры называют Турцию, Японию, Таиланд и даже Иран и Индию. Как сказал генеральный директор «Лора Тревел» Николай Уржумцев, стало чуть больше бюджетной Восточной Европы (Румыния, Польша). Из традиционных стран-поставщиков в 2013 хорошо «выстрелила» несезонная Бельгия, но называть это тенденцией пока рано.

Одна из главных проблем Санкт-Петербурга на сегодня — низкая возвратность туристов. Во многом это вызвано транспортной инфраструктурой города. «Этим летом были ситуации, когда туристы выезжали от «Морского фасада» и сразу вставали в пробку. Простояв больше двух часов, разъяренные, возвращались на корабль, и на вечерние программы по той же причине ездили на переполненном метро», — рассказали туроператоры.

Круизная навигация в Санкт-Петербурге начнется 20 марта

В 2014 году круизная навигация в Санкт-Петербурге стартует раньше обычного — 20 марта. Такая информация прозвучала на совместном заседании секций Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга, где обсуждались наиболее острые проблемы в развитии морского туризма.

Как сообщила пресс-служба комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга, в заседании приняли участие представители комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга, комитета по транспорту, комитета по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга, комитета по управлению городским имуществом, секции по морскому и речному туризму, секции по морской и речной транспортной деятельности, секции по портам и береговой инфраструктуре Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга, ряда некоммерческих партнерств, общественных

организаций и отраслевых бизнес-структур.

Среди основных затронутых в ходе заседания вопросов: состояние морского круизного туризма, проблемы круизного туризма на внутренних водах, развитие экскурсионно-прогулочных маршрутов и пр.

Согласно официальным данным, в прошлом году количество круизных туристов в Санкт-Петербурге превысило 0,5 млн человек.

Результатом заседания стало выявление наиболее острых проблем в развитии морского туризма в Санкт-Петербурге и выработка предварительного списка мер, необходимых к принятию до начала навигации.

КОРОТКО

СКИДКИ НА ПОРТОВЫЕ СБОРЫ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ

В целях привлечения дополнительных пассажирских судов в морские порты Большой порт Санкт-Петербург и Пассажирский порт Санкт-Петербург приказом ФГУП «Росморпорт» для пассажирских судов, осуществляющих судозаходы в периоды с 15 января по 30 апреля и с 1 октября по 25 декабря 2014 года, установлен коэффициент 0,5 к ставкам портовых сборов. Об этом сообщила пресс-служба «Росморпорта».

РАЗРАБОТКА ДЕКЛАРАЦИИ ПО ПРОЕКТУ КРУИЗНОГО ТЕРМИНАЛА

Правительство Калининградской области планирует выделить около 2,16 млн руб. на разработку декларации о намерениях по проекту создания морского пассажирского терминала с яхтенной маринной на территории Пионерского городского округа. Как следует из опубликованного проекта постановления регионального правительства, финансирование предполагается выделить в форме субсидии муниципалитету Пионерского городского округа при условии софинансирования за счет городского бюджета Калининграда.



Купить нельзя модернизировать

Предложена программа обновления скоростного пассажирского флота

Скоростные пассажирские суда известны, пожалуй, каждому жителю нашей страны. «Ракета», «Комета», «Метеор», «Беларусь», «Восход», «Полесье», «Колхида», «Ласточка», «Циклон»... Серийный выпуск таких судов в Советском Союзе начался с конца 50-х годов. Всего в период 60-х — 80-х годов было построено порядка 1900 скоростных пассажирских судов (СПК).

Для Советского Союза — страны с огромной территорией, обилием речных водных путей и размещением населения вдоль рек — данные суда как нигде больше подошли для эксплуатации. Благодаря своим скоростным характеристикам, небольшой осадке (как, например, «Заря») и высокой надежности они могли добраться даже в труднодоступные места.

Для современной России СПК не потеряли своей актуальности. В нашей стране по-прежнему множество удаленных регионов, и водные маршруты зачастую являются единственной возможностью транспортного сообщения. За годы с момента распада СССР судостроительная отрасль пришла в упадок, новые пассажирские суда практически перестали строиться. С конца 2000-х годов пришло понимание, что пассажирский скоростной флот необходим в России. Он должен составлять конкуренцию другим видам транспорта. Но годы забвения не прошли мимо. Количество эксплуатируемых судов значительно сократилось, на оставшиеся легла огромная нагрузка.

В настоящее время на территории РФ эксплуатируется более 3000 пассажирских судов, в том числе более 200 СПК. В одном только Санкт-Петербурге на линии «Санкт-Петербург — Петергоф» протяженностью 40 км работает 25 «Метеоров», средний возраст которых 29 лет. Количе-

ство пассажиров, перевозимых этими судами, ежегодно возрастает на 20%. Суда работают в экстремальном режиме, их главные двигатели практически переработали свой моторесурс, эксплуатация сопровождается постоянными отказами и поломками. Все это не только снижает рентабельность перевозок, но и ставит под угрозу их безопасность.

Лучшим решением проблемы является замена старых судов на новые. Однако, это самый затратный вариант. Строительство нового пассажирского судна обойдется судовладельцу в среднем в 300 млн.руб., а срок окупаемости такого проекта — не менее 30 лет. Эта сумма неподъемна для абсолютного большинства судовладельцев.

Второй возможный вариант решения проблемы эксплуатации старого флота — его модернизация. Как сообщили «Водному транспорту» в компании «Морская Техника», при разработке программы модернизации скоростного пассажирского флота учитывался уникальный запас живучести, заложенный в проектах старых СПК.

В течение нескольких лет, в рамках данной программы, компания «Морская Техника» уже переоборудовала 13 судов. Одними из первых свои суда стали модернизировать судовладельцы Сибири, ведь скоростные пассажирские перевозки для них — это стратегически важный вид транспорта, а СПК — суда,



которым на данный момент нет альтернативы.

«Морская Техника» обеспечивает полный цикл услуг по переоборудованию судна: поиск оптимального варианта замены оборудования в рамках бюджета, проектные работы, подготовка необходимой документации, согласование проекта и оборудования в РРР и РМРС, поставка и установка оборудования на борту судна, его запуск и дальнейшее гарантийное и послегарантийное обслуживание.

В компании предлагают разные варианты модернизации: замену главного двигателя, модернизацию радионавигационного оборудования, модернизацию салона.

В качестве нового двигателя «Морская Техника» предлагает двигатели немецкого концерна MAN. Они обладают наиболее подходящими технико-экономическими показателями, а их главное преимущество — это надежность. Моторесурс двигателя MAN соизмерим с ресурсом самого судна и составляет 20–25 лет до капитального ремонта. Экономия на ГСМ, СЗЧ и отсутствие необходимости ежегодного капитального ремонта позволяет значительно снизить расходы, а, следовательно, повышает инвестиционную привлекательность скоростных пассажирских перевозок.

Для обеспечения необходимого уровня безопасности судна, его экипажа и пассажиров необходимо применение современного оборудования связи и навигации. А конкурентная перевозка должна обеспечивать определенный уровень комфорта пассажиров. Компания «Морская Техника» предлагает подбор и поставку кресел для пассажирских салонов эконом и VIP классов. Регули-

руемые спинки, подлокотники, столики для еды, ремни безопасности и спасательные жилеты позволяют пассажирам чувствовать себя комфортно и безопасно при длительных рейсах. Также, по желанию заказчика, в модернизацию салона может входить поставка систем кондиционирования и обогрева.

Специалисты компании оценивают практические результаты каждой проведенной модернизации. Как сообщили «Водному транспорту» в «Морской технике», в 2013 году были представлены отчетные показатели по замене ДРА, выведенные из расчета наработку 1000 часов эксплуатации трех СПК «Метеор-237», «Метеор-115», «Метеор-148». Произошло снижение уровня вибрации на 25–30%, уровня шума — на 35–40%, расход топлива — на 17–26%. При этом максимальная скорость возросла на 2–3%, маневренность на малых ходах значительно улучшилась. Произошло изменение в экономических показателях эксплуатации судна: так, экономия ГСМ составила 3,2 млн руб., экономия на ЗИП — 700 тыс. руб., экономия на КР — 2 млн руб. Общая экономия в год по расчетам составила 5, 9 млн руб при эксплуатации судна 1000ч/год:

В «Морской технике» подчеркивают, что модернизация СПК позволяет не просто продлить срок службы судна, но и значительно повысить безопасность перевозок. Переоборудованное судно более комфортно для пассажиров и экипажа и выгодно в эксплуатации для судовладельца. Низкая стоимость модернизации, по сравнению со строительством нового судна, и быстрая окупаемость проекта делают программу модернизации СПК привлекательной для судовладельцев.



Премии судостроителям

И.о ректора СПбГМТУ удостоен премии правительства Российской Федерации в области науки и техники за 2013 год. Премией отмечена работа, подготовленная авторским коллективом сотрудников под руководством Евгения Апполонова.

Тема конкурсной работы: «Создание на отечественной научно-производственной базе дизель-электрических ледоколов нового поколения (проект 21900), обеспечивающих за счет эффективных инновационных технических решений безопасность и ритмичность навигации в Балтийском море в тяжелых ледовых условиях».

Над разработкой темы трудились коллектив авторов в составе: Апполонов Е. М. — руководитель работы, Беяшов В. А., Симонов Ю. А. (ФГУП «Крыловский государственный научный центр»), Игошин Е. В., Чекризов В. Г. (ООО «Балтийский завод-судостроение»), Поляков Ю. В., Тарасов П. В., Штрамбранд В. И. (ФГУП «Росморпорт»), Евен-

ко В. И. (ФАУ «Российский морской Регистр судостроения»), Максименко М. Р. (ОАО «Внешнеэкономическое объединение «Судоимпорт»).

Работа включает в себя научное обоснование концепции, проектирование, натурные испытания, строительство и эксплуатацию двух новых дизель-электрических ледоколов проекта 21900,



предназначенных для работы в Балтийском море.

В результате комплекса выполненных научных работ на этих уникальных многофункциональных судах разработан и внедрен ряд инновационных технических решений, существенно расширивших их эксплуатационные возможности и повысивших технико-экономические параметры.

Винторулевые колонки могут вращаться на 360 градусов вокруг своей оси, то есть, ледокол может поворачиваться, буквально, на одном месте. Это позволяет освобождать ото льда застрявшие корабли значительно быстрее и эффективнее, чем раньше.

Было построено два дизель-электрических ледокола проекта 21900: «Москва» и «Санкт-Петербург». Ледокол проекта 21900 предназначен для проводки крупнотоннажных танкеров шириной до 50 м; буксировки судов во льдах и на чистой воде; перевозки грузов; выполнения аварийно-спасательных работ и оказания помощи судам; борьбы с разливами нефти и химикатов в открытом море и тушения пожаров.

Исходя из положительного опыта эксплуатации двух новых ледоколов проекта 21900 в настоящее время ведется строительство модернизированных ледоколов проекта 21900М.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

НА НССЗ НАЧАТА РЕЗКА МЕТАЛЛА ДЛЯ СРЕДНЕГО МОРСКОГО ТАНКЕРА

На Невском судостроительно-судоремонтном заводе начата резка металла морского танкера проекта 23130 заводской номер 901. Закладка киля запланирована на апрель 2014 года.

Основные характеристики танкера: длина наибольшая — 130 м, ширина наибольшая — около 21 м, осадка наибольшая — около 7,0 м, дедейт при осадке 7,0 м — около 9000 тонн, максимальная скорость хода — 16 узлов, автономность — 60 суток, экипаж — 24 чел.

Согласно подписанному государственному контракту танкер должен быть передан заказчику в конце 2016 года.

«КРАСНОЕ СОРМОВО» ПОСТРОИТ ТРИ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ СУДНА ДЛЯ «РОСМОРПОРТА»

ФГУП «Росморпорт» принял решение заключить договор с заводом «Красное Сормово» (входит в состав ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), на поставку трех дноуглубительных судов для российских портов, включая проектирование и строительство.

Три самоотвозных трюмных земснаряды предназначены для морских портов «Усть-Луга», «Большой порт Санкт-Петербург» и «Туапсе».

На тендер завод вышел с техпроектом, созданным голландской компанией Damen.

Как сообщалось ранее, в декабре 2013 года «Красное Сормово» и бельгийская компания Dredging International NV, входящая в группу компаний DEME, подписали соглашение о сотрудничестве.

ЗЕЛЕНОДОЛЬСКИЙ ЗАВОД ИМЕНИ А. М. ГОРЬКОГО НАЧАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ЗЕМСНАРЯДА

ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» (Татарстан) приступил к строительству земснаряда проекта «5000 ДФ».

Земснаряд предназначен для разработки песчаных и песчанно-гравийных карьеров, в том числе и на отработанных карьерах, с возможностью проникновения через твердые слои аргиллита, агломерата и другие закаменелые слои к залежам нерудностроительных материалов, методом фрезерного рыхления.

Земснаряд оборудован всеми необходимыми судовыми устройствами, системами, снабжением, электрорадиооборудованием в соответствии с требованиями Правил РРР и Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта.

Первый выпуск девушек-штурманов

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) 28 февраля 2014 года впервые вручили дипломы девушкам — выпускницам факультета навигации и связи.

Дипломы судоводителей получили три девушки данного факультета, одна из которых, жительница Пскова, уже получила работу на газозавозе «Псков» компании «Совкомфлот».

«Выпуск этого года примечателен еще и тем, что факультет судовой энергетики с отличием окончили четыре выпускника, три из которых — девушки», — сообщил советник ректора, заведующий кафедрой, профессор Иван Костылев.

Открывая торжественную церемонию вручения дипломов, ректор вуза Сергей Барышников пожелал выпускникам найти достойное место работы, с соот-

ветствующей заработной платой.

«Зарплаты в нашей отрасли высокие, и востребованность специалистов колоссальная», — отметил ректор, подчеркнув, что проблем с трудоустройством у выпускников ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова нет.

В свою очередь выступившая на мероприятии ответственный секретарь Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга Татьяна Чекалова отметила, что решение об объединении двух высших учебных заведений — Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций и Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова



было очень трудным, но на сегодняшний день оно является оправданным.

«Желаю вам удачи, семь футов под килем на протяжении всего фарватера вашей жизни, пусть всегда с вами будут алые паруса надежды, и чтобы эти надежды всегда сбывались», — сказала Татьяна Чекалова, обращаясь к дипломированным специалистам.

Присутствовавший на мероприятии начальник Морской академии ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Александр Горбцов обратился к выпускникам со словами: «Преподаватели старались искренне научить вас новой профессии, которая даст возможность безбедно существовать, по крайней мере, длительные годы. Эта профессия позволит обеспечить вам широкий кругозор, возможность посмотреть мир, а также достичь тех высот, к которым вы стремитесь».

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова образован объединением двух высших

учебных заведений — Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций и Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова.

В настоящее время университет представляет собой отраслевой вертикально интегрированный научно-образовательный комплекс, в котором обучение студентов и курсантов ведется по направлениям подготовки бакалавриата, магистратуры и специальностям эксплуатационного, технического, информационного, экономического и гуманитарного профилей в рамках двенадцати укрупненных групп специальностей (УГС).

Высокий рейтинг среди технических вузов России и зарубежных технических университетов обеспечивается высококвалифицированным составом профессоров и ученых, развитой материально-технической базой, современными технологиями и способами организации учебного процесса.



Реестр ведущих научных школ Санкт-Петербурга

Комитет по науке и высшей школе при правительстве Санкт-Петербурга утвердил реестр ведущих научных и научно-педагогических школ города. В реестр включены три научные школы вуза.

Первая школа возглавляется доктором технических наук, профессором Александром Родионовым. В реестре эта школа позиционируется как «Строительная механика корабля, прикладная механика и вычислительная механика».

Доктор технических наук, профессор Ефим Розенвассер возглавляет вторую школу: «Динамические процессы и процессы управления и их приложение к проблемам военного кораблестроения».

Научная область деятельности третьей школы СПбГМТУ — «Интеллектуальное управление автоматическими подводными аппаратами». Этой школой руководит доктор технических наук, профессор Юрий Сиек.

Как отмечает проректор по научной работе, профессор Анатолий Филимонов, эти три направления, возглавляемые ведущими учеными университета, являются приоритетными, ключевыми направлениями развития СПбГМТУ. Внесение в реестр научных школ дает толчок для дальнейшего их роста и развития, в том числе, в рамках создания на основе школ, кафедр и лабораторий научно-образовательных центров (НОЦ).

Отмечается, что с получением высокого статуса одновременно решается важная задача объединения науки и учебного процесса. Причем эффективность и учебного и научного процессов повышается за счет привлечения новых научных достижений и вовлечения в научную работу студенчества.

По словам проректора по научной работе СПбГМТУ профессора Анатолия Филимонова, в условиях конкуренции в деле подготовки высококвалифицированных специалистов, востребованных на предприятиях, обучение следует строить только на базе опережающих знаний.

«Кем быть?»

Волонтеры «Газпром нефти» совместно с Морским учебно-тренажерным центром ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова провели детскую благотворительную акцию «Кем быть?», главной целью которой стало оказание помощи подросткам в выборе профессии.

Воспитанники детских домов и школы-интерната смогли подробнее узнать о работе нефтяников, в том числе, о добыче нефти на арктическом шельфе, а также почувствовать себя настоящими моряками: каждый из них смог постоять на капитанском мостике и получить первый опыт управления судном.

Акция проводилась для воспитанников из Каложинского и Выборгского детских домов, а также Ефимовской школы-интерната — этим тридцати подросткам совсем скоро предстоит определиться с выбором, кем быть?

Сначала ребятам рассказали о ГУМРФ, его истории, о специальностях, которыми можно здесь овладеть, о жизни и отдыхе курсантов и студентов. Затем дети посмотрели небольшие фильмы о легендарном паруснике «Мир», на котором «Макаровцы» проходят практику, а затем — о нефтедобывающей платформе



«Приразломная». Оба фильма вызвали целый шквал вопросов: куда можно сплавить на паруснике «Мир», на чем стоит платформа, как на нее попадают, есть ли там интернет, где на платформе хранят добытую нефть? Волонтеры и специалисты университета с удовольствием ответили на все вопросы.

Затем гостей ждала практическая часть экскурсии — Морской учебно-тренажерный центр. Играя на электронных симуляторах, ребята почувствовали себя настоящими моряками: каждый из них смог управлять судами различных типов в ледовых условиях и на чистой воде.

В завершении дня для детей была организована викторина, вопросы для которой подготовили волонтеры. Неправильных ответов практически не было, поэтому все участники получили памятные подарки.

АТТЕСТАЦИЯ КАПИТАНОВ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Аттестация капитанов судов внутреннего плавания в Санкт-Петербурге состоялась в Государственном университете морского и речного флота им. Адмирала С. О. Макарова. Как сообщила пресс-служба ФБУ «Администрация Волго-Балт», аттестация капитанов судов внутреннего плавания осуществляется на основании вступившего в силу с 1 января 2014 года абзаца второго пункта 1 статьи 30 Федерального закона от 07.03.2001 № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации».

Капитан пассажирского судна или наливного судна, осуществляющих перевозки опасных грузов, включая судно, буксирующее, либо толкающее другие наливные несамоходные суда, осуществляющие перевозки опасных грузов, с главными двигателями мощностью более чем 500 киловатт, должен иметь свидетельство об аттестации капитана судна внутреннего плавания.

ГУМРФ НАЧИНАЕТ ПОДГОТОВКУ ЭКСПЕРТОВ РОССИЙСКОГО РЕЧНОГО РЕГИСТРА

«Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» проводит дополнительную профессиональную подготовку экспертов Российского речного регистра по проверке систем управления безопасностью судовладельцев и судов в соответствии с требованиями статьи 341 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ. Программа, стартовавшая 3 марта 2014 года, рассчитана на 72 часа интенсивных практических и теоретических занятий.

К подготовке экспертов Российского речного регистра привлечены ведущие эксперты из числа профессорско-преподавательского состава судоводительского факультета университета и других организаций отрасли.

РС ПОДГОТОВИЛ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГАЗА

Российский морской регистр судоходства (РС) завершил очередной этап подготовки специалистов по освидетельствованию судов для перевозки газа

Первый этап (2008–2010 годы), который РС проводил совместно с Американским бюро судоходства (ABS), включал в себя теоретическую подготовку инспекторов по совместно разработанному курсу и практическую подготовку на газозазах сжиженного природного газа (СПГ) под руководством квалифицированных наставников ABS. Всего в ходе первого этапа было подготовлено 15 специалистов РС, многие из которых в настоящий момент успешно ведут техническое наблюдение за постройкой газозахов на верфях Южной Кореи.

В 2012–2013 годах на базе учебного центра РС было дополнительно еще два семинара для обучения специалистов РС в области морской транспортировки газа с привлечением преподавателей из числа квалифицированных специалистов РС. В ходе обучения теоретический курс прошел 51 специалист.

В течение 2013–2014 годов выпускники семинаров направлялись на верфь STX Offshore Shipbuilding в Южной Корее для прохождения стажировки на строящихся газозавах. Таким образом, сегодня РС располагает достаточным (более 60 человек) количеством высококвалифицированных специалистов, способных осуществлять классификацию современных газозахов.



Скоро открытие!

Прогнозируемый грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в 2014 году по предварительным расчетам составляет 14,8 млн тонн грузов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в бюджетном учреждении.

В настоящее время участники транспортного процесса продолжают работу по заключению договоров на перевозку грузов в навигацию 2014 года, поэтому показатели прогнозируемого грузооборота могут меняться как в положительную, так и в отрицательную сторону.

Открытие транзитной навигации в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейно-

вая администрация» запланировано на 1 апреля 2014 года. Эта дата определена в соответствии с распоряжением Росморречфлота № АД-381-р от 31.12.2013 года «О категориях средств навигационного оборудования и сроках их работы, гарантированных глубинах судовых ходов, а также сроках работы судоходных гидротехнических сооружений в навигации 2014–2016 годов». «В случае получения обра-

ний от судовладельцев в адрес Администрации и при благоприятных гидрометеорологических условиях возможно рассмотрение вопроса об открытии судоходства за пределами утвержденных Росморречфлотом сроков при обязательном выполнении всех требований по обеспечению безопасности судоходства в бассейне», — уточнил первый заместитель руководителя — капитан Азово-Донского бассейна ВВП Александр Тараненко.

На первоначальном этапе транзитной навигации для обеспечения безопасного судоходства в бассейне ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» планирует ввести в эксплуатацию 27 судов с общей

численностью плавсостава 192 работника.

В зимний межнавигационный период был произведен ремонт на плавсредствах ведомства. Одно судно прошло капитальный ремонт, включающий реновацию и восстановление корпуса, ремонт створко-подъемных механизмов, замену двигателей и ремонт электрооборудования. Капитальный ремонт двигателей произведен на 10 единицах флота. Средний ремонт прошли 13 плавсредств, текущий — 26 единиц флота.

«Основной объем работ — средний и текущий ремонт — проводился силами ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» на мощностях

Константиновских ремонтных мастерских, — сообщил собеседник «Водного транспорта». — На стороннем предприятии ОАО «Морьяк» в Ростове-на-Дону выполнен средний ремонт буксира «Прибой».

В рамках подготовки судоходных гидротехнических сооружений к навигации 2014 года был выполнен капитальный ремонт направляющих и разделительных пал Кочетовского гидроузла. Кроме того, в соответствии с федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» в межнавигационный период 2013–2014 годов проводились работы по реализации комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Азово-Донского бассейна. В частности, начата и ведется реконструкция плотин гидроузлов № 2 и № 3 Северо-Донецкой шлюзованной системы.

С Днем 8 Марта!

Дорогие дамы!

Примите самые сердечные поздравления с Международным женским днем!

Праздник 8 марта неизменно ассоциируется с долгожданным теплом и пробуждением природы, сновыми надеждами и мечтами! Пусть приход весны подарит вам энергию и вдохновение для воплощения самых смелых планов и счастливые события не заставят себя ждать!

Сегодня женщины успешно трудятся не только в береговом обеспечении водного транспорта, но и на флоте: поварами, матросами, штурманами... И неизменно остаются воплощением заботы, источником вдохновения, олицетворением домашнего тепла.

Желаем вам сегодня и каждый день наслаждаться нежностью, вниманием и любовью близких! Крепкого здоровья и семейного счастья, терпения и благополучия!

Редакция газеты
«Водный транспорт Дон».

Февраль с минусом

Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в феврале 2014 года единодушно продемонстрировали снижение показателей.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в феврале 2014 года снизился на 8% по сравнению с показателем за февраль 2013 года — до 493 тыс. тонн различных грузов. При этом погрузка выросла на 3% и составила 475 тыс. тонн грузов. Выгрузка, напротив, значительно, на 75%, сократилась — до 18 тыс. тонн.

Номенклатура обрабатываемых в Ростове-на-Дону грузов за отчетный период 2014 года была представлена нефтью и нефтепродуктами (29,7%), незерновыми навалочными грузами (19,1%), зерновыми грузами навалом (17,1%), пищевыми грузами наливом (11,8%), металлоломом (10,7%), углем и коксом навалом (5,3%), генеральными грузами (2,9%).

«В феврале 2014 года статистика морского порта Ростов-на-Дону демонстрирует рост

перевалки экспортных грузов за счет увеличения грузооборота зерновых грузов на 119%, пищевых грузов наливом на 23,6% и незерновых навалочных грузов на 13%. Однако снижение перевалки импортных грузов отразилось в незначительном уменьшении общего грузооборота», — отметил капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко.

Администрация морского порта в феврале 2014 года зарегистрировала 97 приходов и 118 отходов судов против 129 приходов и 129 отходов судов годом ранее. Уменьшение числа судозаходов связано с заходом в порт судов большего тоннажа, пояснил капитан порта Ростов-на-Дону.

Морской порт Азов в феврале 2014 года обработал 207 тыс. тонн различных грузов, что на 15% ниже аналогичного прошлого года. Падение

отмечено как по экспорту (–13%; 186 тыс. тонн), так и по импорту грузов (–29%; 22 тыс. тонн). За отчетный период текущего года транзита не было, как и год назад.

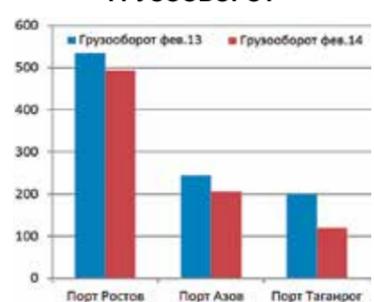
По словам капитана морского порта Азов, в номенклатуре грузов преобладали зерновые, уголь и нефтепродукты.

Судооборот Азова также показал отрицательную динамику: в феврале 2014 года администрация морского порта зарегистрировала 55 приходов и 62 отхода судов против 75 приходов и 69 отходов год назад.

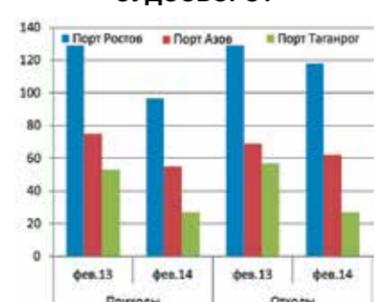
«Уменьшение грузооборота и судооборота обусловлено неблагоприятными погодными условиями», — пояснил Владимир Брагин.

Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла за отчетный период 2014 года составил 120 тыс. тонн грузов, что на 80% меньше аналогичного показателя февраля 2013 года. Судооборот также значительно снизился: если год назад администрация порта зарегистрировала 53 прихода и 57 отходов судов, то в феврале 2014 года — только 27 приходов и 27 отходов судов.

ГРУЗОБОРОТ



СУДОБОРОТ





Повышенное внимание – вопросам безопасности

Одна из крупнейших судоходных компаний на Юге России — ОАО «Донречфлот» — завершает зимний судоремонт речного флота и планирует уже в третьей декаде марта отправить речные суда в первые рейсы. О подготовке к речной навигации, перспективах и сложностях текущей работы корреспонденту «Водного транспорта» рассказал генеральный директор ДРФ Василий Филиппович.



— Василий Геннадиевич, в настоящее время завершается межнавигационный период для речного флота. Как он проходил в этом году? Насколько флот готов к предстоящей навигации?

— В первую очередь хочу отметить, что мы стали повышенное внимание уделять вопросам безопасности и больший объем средств направлять на ремонт флота. Этой зимой «Донречфлот» запустил программу расширенных ремонтов, осуществляется пристальный контроль качества запчастей, что позволяет надеяться на длительную безотказную работу основных механизмов и машин. Флот компании на 99% готов к будущей навигации. Мы нацелены на то, что в течение навигации никаких эксцессов, связанных с техническим состоянием судов, быть не должно.

Об общем объеме финансовых затрат пока рано говорить, но я думаю, что сумма, потраченная на ремонт одного судна, будет максимальной в ретроспективе за последние пять лет.

— Известно, что «Донречфлот» провел модернизацию судна «Волго-Дон 238». В связи с чем возникла необходимость модернизации? Какие преимущества дает обновленный теплоход?

— Все очень просто. «Донречфлот» купил судно в 2013 году. В 90-х годах оно было укорочено другим судовладельцем, соответственно имело небольшую грузоподъемность. За счет восстановления проектных размеров судна его грузоподъемность увеличена на 2 тыс. тонн, восстановлен прежний речной класс судна. И теперь «Волго-Дон 238» войдет в обойму самых высокоэффективных судов компании на реке.

— Планируются ли другие проекты модернизации судов? Рассматриваете ли вы строительство нового флота?

— Основная программа модернизации судов уже завершена. Если говорить о строительстве нового флота, сейчас на финальной стадии находится разработка стратегии развития компании на десятилетний период. Я надеюсь, что она будет рассмотрена в конце апреля — начале мая 2014 года. По результатам презентации этой стратегии акционерам можно будет говорить о том, что мы планируем в ближайшее время.

— Новшеством этого года стало обновление радионавигационных систем на судах. Сколько средств было направлено на эти цели?

— Да, это комплексная программа с бюджетом 5,4 млн рублей. Во многом замена радионавигационного оборудования — это требование времени, были введены дополнительные требования контролирующих органов. Кроме того, часть оборудования морально устарела, что-то стало неремонтопригодным, а ремонт некоторых радионавигационных систем сегодня является неэффективным.

— Одновременно ДРФ занимается и заменой энергетических установок?

— Да, и в первую очередь при замене дизель-генераторных установок учитывается экономический эффект. Во-первых, мы получаем экономический эффект за счет снижения расхода топлива. Во-вторых, мы экономим на ремонтах: на новые установки значительно проще найти запчасти, поскольку некоторые заводы, которые выпускали запчасти на советские дизель-генераторы, давно закрыты. При этом обязательно учитывается и экологическая эффективность новых дизель-генераторных установок, за счет меньших выбросов мы снижаем воздействие на окружающую среду.

— На каких направлениях работал заграничный флот компании в зимний период?

— Одно судно работало в Каспийском море, все остальные теплоходы работали в традиционных регионах — Азовском, Черном и Средиземном морях.

— Насколько сложной была ледовая навигация в этом году? Появлялись ли временная приостановка ледокольных проводок на объемы перевозок?

— Это уже четвертая зима, когда у нас в течение длительного времени дуют сгонные северо-восточные ветры. Безусловно, это затрудняет работу флота: простои в ожидании ледокольных проводок составляют до 10–12 дней. Оценить финансовые потери сложно. Мы прогнозируем разницу в выручке между февралем и мартом на уровне 25–30 млн рублей, то есть, можно сказать, эти простои и дают такой отрицательный эффект.

— «Донречфлот» уделяет внимание безопасности судоходства?

— Работу, связанную с повышением безопасности судоходства, я бы разделил на две части. Первый блок — это работа на берегу: на суда, заходящие в Ростов, приезжают комиссии, состоящие из сотрудников службы безопасности судоходства,

кадровой, технической и коммерческой служб. Комиссия проверяет техническое состояние судов, готовность экипажей к действиям в сложных ситуациях, к прохождению портового контроля и т.д. Эта работа показала свою эффективность. Плавсостав может задать вопросы береговым менеджерам непосредственно на производстве, что позитивно сказывается на общем настрое в коллективе. А береговым сотрудникам такое тесное общение дает понимание насущных проблем экипажей.

Вторая часть работы связана с постоянным выходом капитанов-наставников в рейсы. Эта программа носит обязательный характер при приеме на работу новых капитанов. Программа стажировки обязательна: с вновь направленным капитаном как минимум на один рейс идет опытный капитан. Эту работу мы доверяем либо аттестующим капитанам, либо капитанам-наставникам из службы безопасности судоходства. Такая практика позволяет протестировать нового капитана на действия в сложных, иногда нестандартных ситуациях и снизить возможные риски.

— Прошлый год омрачился трагедией на судне «Данади-1». Проведено ли расследование причин произошедшего пожара?

— Безусловно, это большое горе, и мы в очередной раз принесли свои соболезнования семье погибшего сотрудника. Судоходная компания провела собственное расследование одновременно с расследованием Ространснадзора. Причиной трагедии стали как некавалифицированные действия капитана, так и всего экипажа в целом. Беда произошла на вахте старшего помощника, он должен был руководить спасательной операцией. Я не хотел бы давать какую-то предметную оценку действиям экипажа, но, наверно, если бы на судне не употреблялись алкогольные напитки, что показала экспертиза у четверых членов экипажа, этой трагедии можно было избежать.

На судне было проведено две экспертизы. Первое заключение эксперта мы оспорили, представили дополнительные материалы, и по нашему требованию была проведена повторная экспертиза. По результатам расследования Ространснадзора капитан лишен диплома на два года, весь состав был направлен на переаттестацию.

— Насколько сильно сегодня ощущается дефицит квалифицированных кадров? Как компания осуществляет привлечение специалистов?

— Есть известная поговорка: кадры решают все или ничего. Квалифицированный экипаж, квалифицированные береговые сотрудники — это основа работы каждой судоходной компании. В последнее время мы отмечаем снижение престижа флотских профессий и активную миграцию российских кадров в западные

компании. Конечно, в краткосрочной перспективе моряки, уходящие на заработки в иностранные компании, выигрывают. Но они должны понимать, что в иностранных компаниях у них нет соцпакета, пенсионных отчислений и социального страхования. Да, сейчас они зарабатывают на 500 долларов больше, но что они получат в старости?

«Донречфлот» старается поддерживать свои постоянные экипажи. Уже четвертый год работает программа по закреплению на судах штатных членов экипажа. С гордостью можем отметить, что у нас есть сформированный костяк штатных членов экипажа. И я надеюсь, что эти люди относятся к теплоходу, как к своему дому, как в рейсах, так и на ремонтах.

Мы стараемся каждый год привлекать и выпускников, и учащихся флотских учебных заведений. Ежегодно более 50 человек проходят плавательскую практику в компании. На работу в компанию ежегодно приходят 10–12 выпускников высших учебных заведений как судомеханических, так и штурманских специальностей. Если хотя бы треть из них дойдет до капитанского мостика, это будет наше большое достижение.

— Когда ДРФ планирует открыть речную навигацию? Сколько единиц флота выйдут в рейсы?

— Мы запускаем часть флота 14–15 марта. Надеемся, что первые погрузки этих судов начнутся в третьей декаде марта.

— Какие маршруты перевозок будет осуществлять «Донречфлот» в текущем году? Есть ли новые направления? С какой номенклатурой грузов вы будете работать?

— Останутся традиционные грузопотоки — перевозки серы из порта Бузан и хлористого калия из Соликамска. На сегодняшний день уже подписан контракт на перевозку 100 тыс. тонн хлористого калия из Соликамска. Мы ожидаем подписания контракта примерно на 300–400 тыс. тонн серы из порта Бузан. Кроме того, базовыми для нас были и остаются уголь и зерно.

Если говорить о новых направлениях, то сейчас мы участвуем в тендере на перевозку труб большого диаметра для строительства Южного потока — газопровода, который пойдет по дну Черного моря. В принципе шансы у нас довольно высокие, но мы не стремимся взять этот контракт любой ценой, перевозка должна быть экономически оправдана.

— Василий Геннадиевич, какой объем перевозок запланирован на 2014 год? Стоит ли ожидать роста грузооборота?

— Я думаю, что произойдет небольшое снижение грузооборота за счет того, что мы производим возврат из аренды камских барж проекта Р-79. Объем перевозок составит 2,5–3 млн тонн грузов.

— Какие проблемы сегодня стоят перед судоходными компаниями России?

— Основная проблема — это обновление флота. К сожалению, текущая стоимость строительства судов на отечественных верфях очень высока: экономические расчеты показывают, что строительство флота в таких условиях является экономически нецелесообразным, потому что окупаемость этих проектов превышает 20 лет. У этой сложной проблемы есть определенные варианты решения. Продление действия постановления Правительства РФ № 383 о поддержке судостроения в части компенсации процентных ставок по кредитам, взятым на строительство судов отечественными судоходными компаниями на отечественных верфях, на 2013–2014 гг. даст определенный толчок к строительству. Кроме того, в правительстве сейчас активно обсуждается утилизационный грант как бонус за утилизацию старого флота, который может быть использован только на строительство нового судна. Работает и 305-й федеральный закон, который позволяет регистрировать во втором реестре суда как смешанного «река-море», так и внутреннего плавания, построенные на российских верфях после 2010 года. Вкупе эти три меры могут существенно облегчить жизнь судоходным компаниям и позволить начать обновление флота подавляющему большинству судоходных компаний в России.

— Насколько сильно ощущается общемировой кризис?

— Я бы сказал, что нижняя точка общемирового кризиса уже прошла. Вопрос в том, в какой стадии сейчас находится Россия. Мы надеемся, что наше сельское хозяйство, угледобывающая и химическая промышленность будут работать, что позволит транспортным компаниям благополучно пережить эти тяжелые времена и успешно приступить к строительству нового флота.





Под мирным парусом

Курсанты Института водного транспорта им. Г. Я. Седова впервые пройдут учебную практику на паруснике «Мир». Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщила заместитель директора по учебной, методической и научной работе Наталья Сафонцева.

Около 100 человек из числа студентов факультета инженеров морского транспорта и курсантов Морского колледжа института отправились в плавание на учебном фрегате. Посадка на борт состоялась 3 марта.

Судно принадлежит ГМА имени адмирала С. О. Макарова (Санкт-Петербург). «У курсантов Института водного транспорта имени Седова впервые появилась возможность пройти практику не на судах торгового флота, а на учебном трехмачтовом паруснике», — отметила собеседница «Водного транспорта».

Практику на «Мире» пройдут курсанты-судоводители 2 курса

факультета инженеров морского транспорта и курсанты третьего курса судоводительского отделения Морского колледжа.

Учебное плавание будет длиться около двух месяцев: за это время ребятам предстоит освоить азы такелажного дела, научиться вязать морские узлы и поднимать паруса, чему обычно не уделяется внимание на производственной практике в торговом мореплавании. На борту парусника «Мир» курсанты осуществят заходы в порты Греции, Турции и Болгарии.

Лучших практикантов предполагается оставить на судне на более длительную практику для участия в международной

регате парусных судов «СКФ Черноморская Регата больших парусников 2014».

По словам Натальи Сафонцевой, для учебного заведения учебная практика на паруснике — событие неординарное, но по-настоящему уникально оно для самих курсантов: «Такая интересная практика может быть раз в жизни, это эксклюзивный опыт!»

Добавим, что парусник «Мир» принял участие в зимних Олимпийских играх 2014 в Сочи. В первых числах мая стартует «СКФ Черноморская Регата больших парусников 2014», организатором которой является Sail Training



International и НП «Сочинский морской клуб» при поддержке ОАО «Совкомфлот». Армада из самых больших учебно-парусных судов со всего мира, включая российские парусники «Мир», «Седов», «Круженштерн» и «Надежда», дважды пересечет Черное море. Остановки запланированы в четырех портах: Варне, Новороссийске, Сочи и Констанце.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ЭКСПОРТНЫЙ ПРИРОСТ

Экспорт Ростовской области в 2013 году вырос на 2% по сравнению с аналогичным показателем 2012 года и составил \$5,435 млрд. Об этом сообщило Министерство экономического развития региона.

Внешнеторговый оборот Ростовской области составил \$9,853 млрд, из них 55% — доля экспорта. По итогам 2013 года экспорт превысил импорт более чем на \$1 млрд.

Ростовская область является одним из лидеров в Южном федеральном округе, ее доля в 2013 году составила 32,8%.

На внешнеэкономическом рынке в 2013 году работали 2548 компаний, которые сотрудничали со 128 странами мира. Экспорт осуществлялся в 113 стран.

Основными партнерами во внешней торговле, как и год назад, были страны дальнего зарубежья: их доля составила 75%. В числе ведущих торговых партнеров региона — Турция (19%), Швейцария (8,4%), Китай (8,1%), Италия (7%) и Египет (2,9%). Традиционно прочны торговые связи с Украиной, на долю которой приходится 20,3% общего товарооборота, или \$2 млрд.

Наибольшие стоимостные объемы экспортных поставок пришлись на Турцию (25,5%), Швейцарию (14,9%), Италию (9,7%) и Украину (8,5%). Повышенным спросом на зарубежных рынках пользуются донские продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье для их производства (48%, или \$2,611 млрд), минеральные продукты (29,8%, или \$1,619 млрд), металлы и изделия из них (10,5%), машины, оборудование и транспортные средства (8,4%).

«Положительное сальдо торгового баланса Ростовской области с каждым годом растет. Это позитивная тенденция, говорящая о том, что регион становится все более и более независимым от импорта. С другой стороны, нам нужно работать над тем, чтобы область как можно больше экспортировала готовой продукции, произведенной на Дону, а не сырья», — отметил министр экономического развития Ростовской области Александр Левченко.

ГИДРОУЗЛЫ АЗОВО-ДОНСКОГО БАСЕЙНА ЗАСТРАХОВАНЫ

Ростовский филиал ОАО «СОГАЗ» заключил договоры по обязательному страхованию гражданской ответственности владельца опасного объекта с ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей». Об этом сообщила пресс-служба страховщика.

Совокупная страховая сумма по договорам ОСОПО составила 685 млн рублей. СОГАЗ обеспечил страховой защитой ответственность предприятия при эксплуатации 15 опасных объектов, среди которых Кочетовский, Пролетарский, Усть-Маньчский, Веселовский гидроузлы.

Страховые суммы установлены в соответствии с законом об ОСОПО и в зависимости от типа объекта составляют 10 млн, 25 млн или 500 млн руб. Договоры страхования будут действовать до января 2015 года.

Азово-Донская бассейновая администрация образована для обеспечения безопасности судоходства и осуществления государственного регулирования транспортного процесса. В ее зону ответственности входит река Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до п. Аксай (3121-й км), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, а также притоки Дона — реки Северский Донец (от хутора Красный до устья) и Маньч (от Ново-Маньчской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в закрепленных за ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» границах составляет 691,3 км.

Тяжело в учении – легко в бою!

Специальные широкомасштабные учения по обеспечению устойчивого функционирования объектов экономики, социальной сферы и безопасности населения Ростовской области в паводковый период были проведены в регионе по распоряжению губернатора Василия Голубева.

В ходе учений проводилась тренировка по оповещению и информированию населения с использованием технических средств региональной автоматизированной системы централизованного оповещения. Кроме того, было отработано спасение рыбаков с оторвавшейся дрейфующей льдины, организован оперативный штаб, развернуты пункты обогрева и питания для эвакуированного населения.

Основной показательный этап учений проводился под руководством вице-губернатора области Сергея Горбаня в Азовском районе. Одновременно последствия условного паводка ликвидировались во всех муниципальных образованиях

Ростовской области.

Как сообщила пресс-служба Департамента по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций (ДПЧС) Ростовской области, в тренировочной спасательной операции приняли участие более 250 спасателей, пожарных и сотрудников муниципальных образований и взаимодействующих министерств и ведомств области, было задействовано более 50 единиц специальной и спасательной техники.

По оценке руководителя учений Сергея Горбаня, учения прошли успешно: органы управления, силы и средства областной подсистемы РСЧС доказали свою готовность к выполнению задач по предназначению.



Ледоколы в работе

Ледоколы ФГУП «Росморпорт» в феврале 2014 года провели 445 судов в составе 26 караванов в/из морские порты Ростов-на-Дону, Азов, Таганрог и Ейск.

Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил и.о. руководителя Бассейновой комиссии по организации осуществления ледокольной проводки судов в российских морских портах Азовского моря и на подходах к ним Александр Даниленко.

За отчетный период в порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог было проведено 9 караванов

(176 судов), на выход в Азовское море — 10 караванов (200 судов). В/из порт Ейск была обеспечена ледокольная проводка 7 караванов (3 на вход и 4 на выход); проведено 69 судов (35 на вход и 34 на выход).

«В первую декаду февраля наблюдались низкие температуры до минус 19 градусов по Цельсию с преобладающими ветрами восточного и северо-

восточного направления, что привело к понижению уровня воды и активному ледообразованию на всей акватории Азовского моря», — отметил Александр Даниленко. — Вторая и третья декады характеризовались температурами в районе 0 градусов по Цельсию, ветрами восточного

и северо-восточного направлений, вследствие чего началось разрушение и таяние льда».

Внештатных ситуаций в феврале не возникало, добавил собеседник «Водного транспорта».

По данным на 4 марта, период ледокольной проводки в Азовском бассейне не завершен.





Дочка-морячка папе на радость



За плечами Дарьи Гладких в ее 19 лет почти кругосветное путешествие: на барке «Седов» она сделала переход из Владивостока в Санкт-Петербург с заходом в порты Пусан, Нагасаки, Гонконг, Сингапур, Луи, Кейптаун, Уолфиш-Бей, Дакар, Санта-Крус-де-Тенерифе, Бремерхафер, Ден-Хелдер, Киль и Гамбург... За всю кругосветку она была не только единственной учащейся Водного колледжа Ростовского института водного транспорта им. Г. Я. Седова, но и вообще единственной девушкой-курсантом на паруснике. Осуществить мечту Даше помог ее отец — опытный капитан Александр Авинторьевич Гладких.

Выборе флотской профессии, опыте плавания под парусом и сложности работы в мужском коллективе юная морячка рассказала корреспонденту «Водного транспорта».

ПО СТОПАМ ОЦА

О причинах выбора такой женской профессии Дашу спрашивали столько раз, что ответ она заучила, но сама не знает точно, как так вышло. «Наверно, это откуда-то родом из детства, потому что это первый раз меня на теплоход принесли в грудном возрасте — в четыре месяца. И половина детства прошла на наших речных судах, — рассказывает Гладких. — Потом попала на теплоход в 2007 году, когда случился шторм в Керченском проливе, мы стояли перед «Нахичеванью» в очереди на накопитель. Это воспитало достаточно категоричное отношение, мне было 13 лет, но это врезалось в память». Сначала Даша хотела получить медицинское образование, работать военным врачом, но поняла, что без теплоходов уже не может. Отец-капитан поддержал идею дочери



стать штурманом, но посоветовал сначала получить среднее образование — в бывшем РРУ (ныне Водный колледж Института водного транспорта им. Г. Я. Седова), а потом уже и высшее.

БЫЛА МЕЧТА

«Это было странное стечение обстоятельств, — говорит Гладких о том, как попала на знаменитый парусник. — Во время практики после второго курса мы проходили пролив Дарданеллы, мимо прошел парусник, и что-то мы поспорили со штурманом насчет парусного вооружения. Позвонила спросить отца, но он не знал верный ответ, начал искать в Интернете и наткнулся на сайт «Седова». И решил сделать мне подарок: оплатил неделю на «Крузенштерне», а потом две недели тура на «Седове» в качестве пассажира». На «Крузенштерн» Даша так и не попала из-за проблем с визой и необходимости сопровождения по возрасту. А на «Седове» зарекомендовала себя наилучшим образом, и ее взяли в плавание уже как курсанта. Так запланированные три недели на парусниках обернулись почти

кругосветным плаванием на пять с половиной месяцев.

В МУЖСКОМ ОКРУЖЕНИИ

На «Седове» ростовчанка оказалась единственной девушкой-курсантом за всю кругосветку. Экипаж и практиканты поначалу относились к инициативной Гладких настороженно. «Ребята недоумевали, что я здесь делаю. Первое время было совсем странно, подозрительно посматривали. Потом поняли, что я не боюсь кисточку в руку взять, еще какие-то неженские работы производить, ну посмеивались по-доброму. Постепенно установились ровные дружеские отношения. Стала уже своим парнем, — вспоминает Даша. — Мне это казалось наиболее уместным. Длинный рейс. Пытаться завести романтические отношения — это просто сеять смуту!»

НЕ ЗАБЫТЬ!

Самым ярким впечатлением стал подъем на мачту после болезни: «Пока ребята учились выкачивать паруса и поднимались на мачту, я лежала болела. Выхожу после болезни в Китайском море. Дождь. Стоят два паруса: нижний грот и марсель. И команда: «Парусный аврал!» Ветер усиливается, надо убирать паруса. Я лезу на мачту и не знаю, что там

делать, скользко... На гроте человек пятнадцать, стоим ногами на пертах, руками не держимся. Страховка есть — такой широкий пояс, больше на монтажный похож, и карабин зацеплен сзади за заспинный леер. Скользко, нервно, руки подмерзают, нас качает на волнах... И ощущение просто всемогущества! Все в моих руках. Это пафосно, но мысль такая промелькнула, что судьба корабля в наших руках!» Это уже потом Даша облазила сверху-донижу все мачты, поднялась на бушприт...

ПРЕОДОЛЕТЬ КРИЗИС

В долгом плавании не обходится без усталости. «Был и у меня кризис в переходе Уолфиш-Бей — Дакар, это уже четвертый месяц шел. Все устали, с ребятами тяжело, они меня не так воспринимают. Родителям звонила, советовалась, как мне с курсантами строить отношения. Мелочи скапливаются, из ничего разгораются конфликты... Было желание все бросить, мысли, ну зачем я сюда пошла... Но это все мимолетное. Курсантам на «Седове» разрешали при желании подниматься на мачту — так я и делала, когда совсем было плохо. Просто лезла вверх, а тут нужна сосредоточенность. Плюс это физическая нагрузка. Пока наверх забралась, уже успокоилась. А там нет этого ощущения, что везде вокруг люди. (Все-таки 80 курсантов, 40 человек экипажа и еще человек 40 трейнизов. В одиночестве остаться невозможно: только во сне или на мачте.) И вот там, наверху, на мачте, напряжение спадает», — объясняет Дарья.

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ КУРС

«На реке интереснее для меня лично, потому что там динамичное развитие событий, требуется постоянная оценка ситуации. На «моряхах» по сути просто держишь курс и идешь. В активном управлении судном принимают участие только капитан и старпом. Но на реке зарплаты ниже...», — вздыхает курсант. Зарплатная политика определяет вектор на большой флот. «Но все-таки сухогрузный флот!» — заявляет Гладких, которая только позавчера списалась в Керчи со 113-тысячного танкера и постоянная работа с мазутом, специфические запахи и духота в помещениях из-за глухих иллюминаторов еще не забыты.

В офисе работать она не хочет: «На берегу я могла найти себе десяток других профессий, поступить в разные учебные заведения.



Но мне хочется работать именно на действующем флоте, это уже превратилось в зависимость. Вот сейчас я приехала домой, две недели пройдет, и буду снова думать, когда же уже на теплоход...»

ЖИЗНЬ ЛИЧНАЯ

Даша понимает, что совместить роль жены и штурмана — дело непростое, но не переживает по этому поводу: «Проблемы нужно решать по мере их поступления. Сейчас я могу этим заниматься. В принципе можно найти различные пути отхода из этой сферы деятельности. Например, получить какое-то дополнительное образование — экономическое или юридическое. Или работать в Ростове лоцманом. Вариантов много!»

ОСТАВАТЬСЯ ЖЕНЩИНОЙ

Последний, или, как говорят на флоте, крайний вопрос: «Что бы ты пожелала самой себе и женщинам, которые трудятся на флоте, в Международный женский день?» — оказался для юной судоводительницы самым сложным. Подумав, она ответила: «Мудрости, чтобы лавировать между всеми этими трудностями и чтобы поставить себя правильно. Не стать мужланкой, а оставаться женщиной, хоть и в мужской профессии. На флоте ведь как: женщин нет, все — члены экипажа. Соответственно все женские права забираются, но чуть что — вспоминают о женских обязанностях: «Что-то зашить, помыть надо — ты же баба, ты и сделаешь!» Важно не стать просто безликим матросом, сохранять свою индивидуальность и женское начало. Мне это не всегда удается, поэтому себе я бы этого хотела пожелать в первую очередь! Но я вижу, что женщинам, которые работают на флоте, по большей части удается. И это обнадеживает».

Сражение интеллектуалов

Учащиеся трех подразделений Института водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиала ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова — сразились между собой в интеллектуальном бою.

Накануне Дня защитника во флотском учебном заведении был проведен конкурс эрудитов клуба «Что? Где? Когда?». В интеллектуальном сражении приняли участие три команды, сформированные из учащихся структурных подразделений института: факультета инженеров морского транспорта, Морского и Водного колледжей.

По правилам игры каждой команде в составе восьми человек необходимо было ответить на десять вопросов, посвященных истории Российского флота. На обдумывание ответа предоставлялось ровно одна минута. При досрочном ответе участники игры получали дополнительную минуту для поиска ответа на более сложный вопрос. За правильный и полный ответ

команда зарабатывала два балла, за неполный — один балл.

Жюри не допускало использования мобильных телефонов игроками и строго следило за соблюдением тишины в зале. Каждая команда могла взять один раз за игру музыкальную паузу, чтобы собраться с силами и справиться с волнением.

Согласно жеребьевке открыла конкурс команда факультета инженеров морского транспорта, интеллектуальную эстафету подхватила сборная Морского колледжа, а завершила — команда Водного колледжа. Обладателем переходящего кубка стала команда ФИМТ, набравшая 11 баллов, «ноз-

дря в ноздрю» к финишу пришли команды Морского и Водного колледжей, занявшие второе и третье место соответственно.

Овации зрителей были не единственной наградой игрокам. Руководство института выделило

средства для материального поощрения участников.

Директор Института водного транспорта им. Г. Я. Седова Сергей Лутков поблагодарил всех участников игры и пожелал не останавливаться на пути просвещения.



«Балтика» вышла на ходовые испытания

Многоцелевое аварийно-спасательное судно «Балтика» вышло в море на ходовые испытания. Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота.

«Балтика» — многоцелевое судно мощностью 7 МВт, способное нести аварийно-спасательную готовность, производить поисковые водолазные работы, в том числе по техническому обслуживанию подводных трубопроводов.

«Балтика» имеет уникальный асимметричный корпус и оснащено тремя двигателями, что позволяет ему двигаться в любом направлении. Это дает преимущество при сборе нефтесодержащих поверхностных вод, а также при работе в ледовых условиях.

Судно оснащено автоматической системой динамического позиционирования.

Спущено на воду 12 декабря 2013 года на заводе Arctech Helsinki Shipyard (Финляндия, совместное предприятие Объединенной судостроительной корпорации).



Требования времени

ОСК разработала проекты судов со скрубберами и на СПГ

Предприятия ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» ведут разработку судов, оснащенных системами очистки топлива (скрубберами) и использующих альтернативные виды топлива.

Об этом в ходе 5-го Международного форума «Экология» в Санкт-Петербурге сообщил начальник отдела промышленной безопасности и охраны труда департамента инновационного развития и менеджмента качества ОАО «ОСК» Борис Ионов.

По его словам, в частности, КБ «Вымпел» был разработан ледокол проекта 21905, на котором предусмотрено использование скруббера, траулер проекта 00730 с двухтопливной системой и катализатором очистки окислов азота (NOx), а также танкеры с системами замера и регистрации уровня выбросов.

Совместно с Российским мор-

ским регистром судоходства ОСК ведется работа по уточнению правил использования СПГ на судах, не являющихся газовозами. В Северном конструкторском бюро разработан концептуальный проект газовоза усиленного ледового класса на СПГ, оснащенного современными системами балластных вод и высокопрочным корпусом.

КБ «Рубин» разрабатывает экологически чистую морскую технику для работы на морских месторождениях.

Указанные разработки ведутся за счет средств федеральной целевой программы развития гражданской и морской техники и собственных средств.

«ПЛАТАН» РАБОТАЕТ В СОЧИ

Сочинский филиал ФГУП «Росморпорт» получил в управление рабочий катер «Платан» проекта WB22MT, построенный ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» по заказу предприятия.

Рабочий катер в ноябре прошлого года был доставлен на грузовом судне «Окский-25» в морской порт Ростов-на-Дону, где производилась его достройка. По завершении соответствующих работ катер на судне «Солидарт» был отправлен в морской порт Туапсе. После спуска катера на воду представители судостроительного предприятия приступили к выполнению контрольных ходовых испытаний катера, проверке готовности судна к эксплуатации.

Рабочий катер «Платан» после его приемки, оформления правоустанавливающих документов и регистрации в Российском международном реестре судов совершил самостоятельный переход в морской порт Сочи для дальнейшего использования — для доставки на борт судов лоцманов Сочинского филиала, транспортировки на палубе технического груза общим весом не более 500 кг, осмотра и экологического мониторинга акватории морского порта Сочи.

Наибольшая длина судна — 23 м, наибольшая ширина — 6,9 м, валовая вместимость — 81 тонна, осадка — 1,35 м, скорость — 20 узлов, экипаж 2 человека, максимальное количество человек, дополнительно перевозимых на судне — 12.



Онежские танкеры

Сухогрузы «Туркестан» и «Бекет Ата», построенные для Казахстана, приступили к работе на Каспии

В марте 2014 года начали работу многоцелевые сухогрузные суда «Туркестан» и «Бекет Ата», построенные по проекту 005RSD03 Морского инженерного бюро. В первый рейс «Туркестан» вышел из порта Актау с грузом 5 тыс. тонн зерна. Следом за ним встал под погрузку второй казахстанский сухогруз, сообщила пресс-служба АО «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ).

Два первых казахстанских сухогрузных судна типа «Карелия» дефактом 5490 тонн приобретены дочерней компанией КТЖ «KTZ Express» в декабре 2013 года. Сухогрузы проекта будут осуществлять доставку зерна и других навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, металлопродукции и металлолома, генеральных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, морских контейнеров из порта Актау после перевалки с железных дорог.

Суда построены на Онежском судостроительном заводе.

Как отмечается в пресс-релизе КТЖ, использование «Туркестана» и «Бекета Али» позволит охватить до 15% (около 300 тыс. тонн) от прогнозируемого в 2014 году

объема перевозок основных сухих грузов через порт Актау.

Другие десять судов проекта 005RSD03 типа «Карелия» успешно эксплуатируются различными судоходными компаниями, в том числе в рейсах вокруг Европы.



Портфель заказов «Дальзавода» прирастает гражданскими судами

В прошлом году Дальзавод отремонтировал около 200 кораблей. Предприятие несколько лет полностью обеспечивает потребности Тихоокеанского флота в судоремонте. При этом объем производства постоянно растет. Если в 2011 году он составил 1,8 миллиарда рублей, в 2012 году — 2,6 млрд рублей, в 2013 году — 5,5 млрд рублей, то в 2014 году этот показатель вырастет до 12 миллиардов рублей.

Предприятие успешно ведет не только ремонт военных кораблей. Другим направлением производственной деятельности, которое намерено развивать руководство центра, является гражданский судоремонт, открывающий для предприятия новые возможности и заказы. В прошлом году объем выполненных работ составил 200 миллионов рублей, а в 2014 году он, по прогнозам, возрастет до 280 миллионов рублей.

На предприятии работает около 2500 человек, — рассказал исполнительный директор Центра судоремонта «Дальзавод» Игорь Евдокимов. В 2014 году в Центре судоремонта «Дальзавод» трудоустроены около 200 новых рабочих, сообщила заместитель исполнительного директора предприятия по кадровой работе Светлана Морозова.

По словам Игоря Евдокимова, растет и средняя заработная плата заводчан. Если в 2012 году

она составляла 28 тысяч рублей, в 2013 году её размер вырос до 38 тысяч, то в 2014 году — до 47 тысяч рублей.

Преимуществом при приеме на работу пользуются специалисты-судоремонтники, квалифицированные электрики, сварщики и строители. Ряд инженерных вакансий заполнили выпускники владивостокских вузов, где обучались на кафедрах судостроения, специалисты в области информационных технологий.

«ПОРТ КОЛОМНА»

ЗАЛОЖИЛ ПЛАВУЧИЙ КРАН

ОАО «Порт Коломна» на сборочной площадке собственного судостроительного производства заложил киль нового плавучего крана. Об этом сообщает пресс-служба компании.

Кран, спроектированный собственным проектно-конструкторским бюро, получил индекс КПЛ 45/35. Корпус крана будет иметь оригинальную конструкцию из 2 сочлененных понтонов. На основном понтоне по его готовности в мае этого года будет смонтирована крановая часть, доставленная из Германии.

Электрогидравлический кран модели СВГ корпорации Liebherr имеет грузоподъемность 45 тонн на вылете 32 м. С 35-тонным грейфером его производительность составит 30 тыс. тонн в сутки.

ОАО «Порт Коломна» — многопрофильное речное транспортное предприятие, ведущее свою историю с 1858 года, преобразовано в современное акционерное общество в январе 1994 года. В состав порта входят грузовые участки на реках Москва и Ока (Беседы, Лыткарино, Воскресенск, Коломна), участок пассажирских перевозок, судоремонтный завод, судоподъемное сооружение, отстойный пункт, строительный и автотранспортный участки, завод сухих смесей, гостиничный комплекс.



Парусник «Надежда» отправился на регату SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014

Российский парусник «Надежда» Морского государственного университета имени Невельского (МГУ) отправляется из Владивостока в Черное море для участия в регате SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014. Об этом сообщили в пресс-службе МГУ им. Невельского.

Напомним, торжественные проводы «Надежды» состоялись 4 февраля 2014 года. Однако после церемонии были обнаружены технические неисправности в двигателе судна, которые затем были устранены.

После выхода из Владивостока «Надежда» направилась на юг — с заходами во Вьетнам и Сингапур, затем, обогнув Индию и пройдя через Суэцкий канал, судно дойдет до Черного моря.

На борту парусника для прохождения плавательной практики и участия в регате SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014 находятся более 100 курсантов Морского технологического колледжа и Морского колледжа Морской академии университета.

SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014 — это уникальная международная парусная гонка, которая пройдет вдоль всего Черноморского побережья России в мае 2014 года, через два месяца после окончания зимней Олимпиады в Сочи. Регата, организованная при поддержке титульного спонсора — компании «Совкомфлот» и некоммерческой организации Sail Training International, соберет самые крупные парусники мира, включая российские «Мир», «Крузенштерн», «Седов», «Паллада», «Надежда».



Утвержден состав оргкомитета международной регаты «Кубок Усть-Луги 2014»

Состав организационного комитета международной регаты «Кубок Усть-Луги 2014» (Ust-Luga Cup 2014) избран в составе четырех человек.

В этом году в него вошли заместитель Министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский, председатель Совета директоров ОАО «Компания Усть-Луга» Валерий Израйлит, первый заместитель начальника Октябрьской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» Олег Валинский, генеральный директор ООО «Морской торговый порт «Лавна» Александр Алиев.

Общая организация регаты возложена на автономную некоммерческую организацию «Балтийская регата Ust-Luga Cup» (исполнительный директор Александр Алиев).

Технический организатор — Motor Boat & Yachting Russia.

Пресс-центр регаты — ИАА «ПортНьюс».

Впервые регата «Кубок Усть-Луги» (Ust-Luga Cup) состоялась в июне 2012 года и была приурочена к 10-летию Морского торгового порта Усть-Луга. Успешное проведение регаты стало заметным событием не только в мире парусного спорта,

но и среди деловой общественности и представителей СМИ. По результатам проведения регаты, а также учитывая большой интерес к дальнейшему развитию проекта общественности и участников портового бизнеса, как в России, так и за рубежом, принято решение о придании регате статуса ежегодной.

Проект Ust-Luga Cup проводится при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Всероссийской Федерации парусного спорта.

Регата «Кубок Усть-Луги 2014» (Ust-Luga Cup 2014) пройдет с 1 по 11 июня 2014 года по уже опробованному маршруту: от Стокгольма (Швеция) до Санкт-Петербурга (Россия), с заходами в Мариенхам (Финляндия) и Таллинн (Эстония). Участников и гостей регаты ждут красивые стоянки в живописных маринах шведских и финских островов, а также красочное финальное шоу с парадом парусов по Неве и торжественной церемонией награждения победителей у стен Петропавловской крепости.

Барк «Седов» ушел в новый учебный рейс

Учебный парусник после кругосветки прошел плановый ремонт на Канонерском заводе в Санкт-Петербурге

Барк Федерального агентства по рыболовству (Росрыболовство) «Седов» 4 марта отправился из Санкт-Петербурга в новый учебный рейс. Экипажу парусника и курсантам предстоит посетить порты многих стран, в том числе Германии, Испании, Франции, Болгарии, Румынии.

Первый заход судно совершило в порт Росток (Германия). Завершится трехмесячный рейс в июне в городе Сочи.

После возвращения парусного судна из кругосветного плавания в Санкт-Петербург судно провело четыре месяца в доке на Канонерском судоремонтном заводе, где была произведена зачистка и покраска корпуса всего судна, а также плановый ремонт. В преддверии очередного рейса учебное парусное судно «Седов» посетили 450 школьников из 18 средних образовательных учреждений.

Барк «Седов» — учебнопарусное судно Росрыболовства, самый большой в мире парусник. Построен в 1921 году. Длина — 117,5 м, водоизмещение 7 320 тонн, экипаж — 230 человек, площадь парусов — 4192 кв. м. Судно, заложенное на верфи Круппа в Киле (Германия), первоначально называлось «Магдалена Виннен» (Magdalene Vinnen) по имени дочери первого владельца. Судно строилось для перевозки навалочных грузов между портами Европы и Южной Америки, Австралии, Юго-Восточной Азии и Океании. В 1936 году «Седов» сменил владельца, был переоборудован кубриками на 70 кадетов и начал использоваться



одновременно как грузовое и учебное.

Во время 2 Мировой войны барк под именем «Командор Йонсон» ходил в Балтийском море под военно-морским флагом Германии. После войны «Командор Йонсон» был передан СССР по репарации. В начале 1946 года на паруснике был поднят флаг СССР, и под новым названием его перевели в класс учебных судов. В 1991 году передан Мурманскому государственному техническому университету (МГТУ), являющемуся подведомственным образовательным учреждением Федерального агентства по рыболовству. Барк «Седов» занесен в «Книгу рекордов Гиннесса» как самый крупный сохранившийся до наших дней парусник.

Неограниченные возможности

Компания «Газпромнефть Марин Бункер», оператор бункерного бизнеса «Газпром нефти», по итогам 2013 года реализовала около 3,2 млн тонн судового топлива — на 10% больше по сравнению с 2012 годом. При этом доля объема реализации «в борт» составила 2,2 млн тонн — на 22% больше показателей 2012 года. Предприятие занимает лидирующие позиции на бункерном рынке России с долей 18,6%.



«Газпромнефть Марин Бункер» реализует на рынке широкий спектр бункерного топлива. Компания гарантирует высокие стандарты качества на всех производственных и логистических циклах, безупречное соответствие международным стандартам ISO, а также строгое соблюдение технологических требований процедуры бункеровки, отбора проб. «Газпромнефть Марин Бункер» осуществляет поставки судовых топлив с собственных нефтеперерабатывающих заводов «Газпромнефти» — Омского и Московского, а также с НПЗ в Сербии для реализации на бункерном рынке Румынии.

В настоящее время компания имеет самую обширную географию деятельности на территории РФ среди всех российских бункерных компаний, в состав компании входят 9 региональных представительств и 6 дочерних обществ.

В 2013 году «Газпромнефть Марин Бункер» вышел на международный рынок. Реализа-

ция бункерного топлива в румынском порту Констанца осуществляется через дочернее предприятие Gazpromneft Marine Bunker Balkan S. A., а на прибалтийском рынке — через эстонскую дочернюю компанию AS Baltic Marine Bunker, работающую в порту Таллинн.

В 2013 году компания начала бункеровку судов в речном порту Нижнекамск и первой среди бункерных операторов черноморского региона получила разрешение на работу в морском порту Сочи.

Летом 2013 года «Газпромнефть Марин Бункер» приобрел танкер-бункеровщик для работы в морских портах Черноморского региона. Сегодня весь танкерный флот компании, состоящий из 8 собственных бункеровщиков, отвечает требованиям международных конвенций. Район плавания судов компании не ограничен.

Компания последовательно наращивает терминальную базу. В минувшем году приобретены активы компаний «Новороснефтьсервис» и «Новороссийский нефтеперерабатывающий комплекс» в Черноморском регионе.

Развитие бункерного бизнеса «Газпромнефти» в портах России и за рубежом, а также планы по расширению ассортимента топлив и реализации проекта по бункеровкам сжиженным природным газом являются планомерными шагами по реализации долгосрочной стратегии компании и способствуют ее продвижению на мировом бункерном рынке.