

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

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

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



№8 (12917)

Выходит один раз в месяц
15 августа 2012 года

Перевалка тяжеловесов в Красноярском порту



В Красноярском речном порту Песчанка прошла операция по перевалке тяжеловесного оборудования для Саяно-Шушенской ГЭС с помощью специального крана на речные баржи-площадки Енисейского речного пароходства.

Стр. 2



КОРОТКО

ЗАКОН О РЕФОРМЕ УПРАВЛЕНИЯ НА ВВП ВСТУПИЛ В СИЛУ

Президент России Владимир Путин подписал Федеральный закон № 131-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (о реформе управления на внутреннем водном транспорте). Закон, датированный 28 июля 2012 г., опубликован 30 июля в «Российской газете», именно с этого дня его положения вступили в силу (за исключением положений, для которых установлены иные сроки).

КОРРЕКТИРОВКА СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РФ ОЖИДАЕТСЯ ДО КОНЦА 2012 ГОДА

Утверждение обновленной и скорректированной стратегии развития транспортной системы России ожидается до конца 2012 года, сообщил министр транспорта России Максим Соколов. По его словам, в новом варианте документа, первоначально принятом в 2008 году, одним из приоритетов развития станет Дальний Восток. «Мы движемся на восток, где сегодня наблюдаем значительное увеличение грузопотока в сторону Азиатско-Тихоокеанского региона, почти в 2 раза, и этот аспект необходимо учитывать», — пояснил министр, уточнив, что в первую очередь корректировка будет направлена «на снятие инфраструктурных ограничений в сторону дальневосточного полигона». Максим Соколов добавил, что также в числе приоритетов такие проекты, как «Северный широтный ход», «Белкомур», строительство моста через Обь и выход к портам Балтии и Черного моря.

ОБЩЕСТВЕННЫЕ СЛУШАНИЯ ПО ПРОЕКТУ ДОСТРОЙКИ ЧЕБОКСАРСКОГО ГИДРОУЗЛА ПРОДЛЯТСЯ ДО СЕНТЯБРЯ 2012 ГОДА

Общественные слушания по материалам оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) подъема уровня Чебоксарского водохранилища планируется завершить к сентябрю 2012 года. Как сообщает пресс-служба ОАО «Русгидро», процедура ОВОС продлена по инициативе органов местного самоуправления Нижегородской области. Кроме этого, руководство области предложило включить в список городов и сел, в которых должно пройти обсуждение, еще ряд населенных пунктов, расположенных в зоне влияния Чебоксарского водохранилища.

Строительство Чебоксарского гидроузла было начато в 1968 году и не завершено до настоящего времени в связи с противоречиями между регионами по поводу оптимальной отметки уровня воды водохранилища. С 1981 года Чебоксарская ГЭС функционирует на пониженной отметке 63 м в условиях незавершенного обустройства зоны водохранилища, что вызывает ряд экономических и экологических проблем.

Порядок должен быть

Реформа системы управления внутренним водным транспортом (ВВП) началась в конце июля 2012 года, с принятием Федерального закона, в соответствии с которым, уже в конце августа на российских реках начнут работать инспекторы портконтроля.

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) приступило к формированию новых организационных структур государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства (ГБУ ВПиС) на внутренних водных путях (ВВП) Российской Федерации. Изменение организационных структур и уставных документов ГБУ ВПиС связано с предстоящим введением новых должностей — капитанов бассейнов внутренних водных путей и инспекторов государственного портового контроля на ВВП.

Новые ответственные лица на ВВП России вводятся законом «О внесении изменений в отдельные законодательные

акты Российской Федерации» (о совершенствовании системы государственного управления внутренним водным транспортом, а также о повышении эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств).

В настоящее время список всех 15 капитанов бассейнов ВВП сформирован. Они должны пройти дополнительную аттестацию и, после изменения организационной структуры ГБУ ВПиС вступить в должность. Инспекторы государственного портового контроля в бассейнах ВВП также будут приниматься на работу в штат ГБУ ВПиС. По предварительной оценке Росморречфлота, численность

инспекторов по всем бассейнам составит 292 человека.

Кандидаты на занятие должностей инспекторов государственного портового контроля с августа 2012 года начали проходить обучение на специальных курсах, организованных в Санкт-Петербургском государственном университете водных коммуникаций (СПГУВК) и в Новосибирской государственной академии водного транспорта (НГАВТ). Обучение в группах по 20 человек займет одну неделю, затем в течение следующей недели инспекторы государственного портового контроля пройдут стажировку в морских портах (перечень морских портов для прохождения стажировки учитывает географическое расположение соответствующих бассейнов внутренних водных путей).

Таким образом, штат в ГБУ ВПиС пополнится профессиональными кадрами.

Росморречфлотом разработана

соответствующая информационная система мониторинга судоходства на реке и управления судоходством. На сибирских реках, где установить береговые средства АИС не представляется возможным на всем протяжении внутренних водных путей, ведутся работы по внедрению систем мониторинга на основе спутниковых систем передачи информации. Причем в тестовом режиме информационная система государственного портового контроля на ВВП работает с 10 мая 2012 года.

Учитывая все перечисленные меры, предпринятые Минтрансом и Росморречфлотом, можно предположить, что структура государственного портового контроля на ВВП Российской Федерации будет сформирована к концу лета. Одновременно существующие ГБУ ВПиС будут преобразованы в соответствующие Администрации бассейнов внутренних водных путей.

Количество аварий на водном транспорте стало меньше

Управление государственного морского и речного надзора (Госморречнадзор) зафиксировало в I полугодии 2012 года 15 аварий на водном транспорте, что на 50% меньше, чем за аналогичный период 2011 года.

Как сообщает пресс-служба Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), такие данные были озвучены на ведомственном совещании, посвященном подведению итогов первой половины года.

В отчетном периоде 14 аварийных случаев произошло

на морском транспорте и один — на речном транспорте. Основными причинами аварийных случаев на морском транспорте по-прежнему остаются несоблюдение судоводителями общепринятых приемов и способов управления судном, недостатки в организации ходовой навигационной вахты, нарушения

правил МППСС-72 и нарушения Правил пожарной безопасности на морских судах, говорится в сообщении.

На внутреннем водном транспорте большая часть транспортных происшествий — это посадки на мель (11 случаев) и различного рода удары (10 случаев, в том числе о гидротехсооружения — 4 случая). Зафиксированы 2 случая столкновения между судами. Основной причиной совершения транспортных происшествий является несоблюдение командным составом судов требований и норм документов по безопас-

ности судоходства.

В течение 6 месяцев 2012 года Госморречнадзор провел более 800 проверок судоходных организаций, около 300 проверок гидротехнических сооружений и более 11 тыс. осмотров судов на внутренних водных путях.

Эта работа была проведена Госморречнадзором в условиях, когда численность сотрудников ведомства сократилась за полтора года на 21% — с 850 до 675 человек. При этом общее количество административных штрафов увеличилось на 3% и составило сумму 3 млн 68 тыс. руб.

Перевалка тяжеловесов в Красноярском порту

В Красноярском речном порту Песчанка прошла операция по перевалке тяжеловесного оборудования для Саяно-Шушенской ГЭС с помощью специального крана на речные баржи-площадки Енисейского речного пароходства.

Тяжеловесные узлы для гидроагрегатов Саяно-Шушенской ГЭС — три рабочих колеса гидротурбин (вес каждого колеса — 145 тонн, диаметр — 6,84 метра), две маслованны генераторов (вес каждой — 21 тонна, диаметр — 6,1 метра) и два 13-тонных вспомогательных генератора диаметром 6,09 метра каждый — прибыли в Красноярск единственным возможным способом — на судне класса «река-море».

Традиционно транспортировка крупногабаритного оборудования, изготовленного компанией «Силовые машины», осуществляется по морским и речным трассам в летнюю навигацию. Доставкой оборудования, которая длится 35–40 дней, занимается компания ОКБ «Спецтяж-проект». Аналогичным способом в прошлом году на ГЭС доставили 6 комплектов тяжеловесного оборудования.

Судно с грузом отправилось 11 июля от причала Ленинградского металлического завода

на Свердловской набережной Санкт-Петербурга. По Ладожскому и Онежскому озерам, затем через Беломорско-Балтийский канал оно вышло в Белое море, продолжило движение по Северному морскому пути до устья Енисея. Далее судно проследовало вверх по Енисею до Красноярска.

В речном порту Песчанка оборудование перегружено на речную баржу. Специалистами ЕРП разработана схема погрузки крупногабаритного оборудования: смонтирован кран повышенной грузоподъемности, усилены корпуса судов, которые регулярно используются для перевозки трансформаторов и турбин. Сегодня в Енисейском бассейне ЕРП — единственное предприятие, которое способно осуществить подобную операцию.

Баржа с тяжеловесами, преодолев плотину Красноярской ГЭС на судоподъемнике, доставит груз до перегрузочного узла в нижнем бьефе Майнской ГЭС (расположена ниже по течению



Енисея в 21,5 км от СШГЭС). После чего оборудование будет перегружено на специальный автотранспорт, который перевезет гидроагрегаты непосредственно на монтажную площадку Саяно-Шушенской ГЭС.

Опыт выполнения транспортных операций подобного мас-

штаба у пароходства за последние годы накоплен немалый: в течение четырех навигаций — с 2008 по 2011 год — флот ЕРП доставлял негабаритное турбинное оборудование и трансформаторы по Енисею и Ангаре из Красноярска до площадки строящейся Богучанской ГЭС.

В Хабаровском крае создается кластер судостроения

Концепция создания кластера судостроения в Хабаровском крае одобрена правительственной комиссией по модернизации и технологическому развитию. В настоящее время в инновационный кластер, созданный в апреле 2012 года, входят 94 организации — предприятия из Хабаровского края, Москвы, Башкортостана, Приморского края, Белоруссии, ведущие вузы, научные организации и конструкторские бюро страны. Также изъявили желание войти в состав кластера компании из КНР, Сингапура, Южной Ко-

реи. Появление кластера поможет создать рынок инноваций в регионе.

Проект инновационного кластера судо- и авиастроения края будет поддержан за счет федеральных целевых программ, а также других источников. По предварительным данным, стоимость проекта превышает 5 млрд руб. Помимо инженерингового центра, планируется создание информационного центра, объектов инфраструктуры, а также финансирование мероприятий по поддержке научных разработок.

ЕРП и «Норильскгазпром» определили объемы сотрудничества

ОАО «Енисейское речное пароходство» перевезет для ОАО «Норильскгазпром» приблизительно 65 тыс. тонн грузов в 2012 году. Об этом говорится в материалах пароходства. Предельная сумма расчетов по договору не должна превышать 220 млн руб.

«Енисейское речное пароходство» как государственное предприятие было создано в 1931 году на базе «Западно-Сибирского пароходства», как акционерная компания — 14 апреля 1994 года. ОАО «Енисейское речное пароходство» (ЕРП) является основным перевозчиком грузов

по водным путям бассейна реки Енисей. Предприятие обладает самым мощным в регионе сухогрузным и танкерным флотом. Флот Енисейского пароходства составляет около 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн. ЕРП располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании. Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ОАО «ГМК «Норильский никель».

Месторождение на Амуре: разработка началась

«Амурское пароходство» приступило к разработке Троицкого месторождения песчано-гравийного материала, расположенного в русле реки Амур, в 1,5 км от поселка Троицкое Нанайского муниципального района Хабаровского края.

Песчано-гравийная смесь может быть использована для устройства покрытий автомобильных дорог и балластирования железнодорожных путей, гравийная фракция подходит для применения в качестве крупного заполнителя для тяжелых бетонов. Балансовые запасы лицензионного участка, принадлежащего ОАО «Амурское пароходство», составляют 6,7 млн куб. м песчано-гравийного материала.

ОАО «Амурское пароходство» получило лицензию на право пользования недрами Троицкого месторождения с целью разведки и добычи полезных ископаемых в ноябре 2011 года. Добыча песчано-гравийной смеси на данном лицензионном участке началась в июле 2012 года. Добыча смеси осуществляется в навигационный период собственными силами «Амурского пароходства». Отработка месторождения ве-

дется гидромеханизированным способом, с использованием полноповоротного плавкрана типа КПА-16 грузоподъемностью 16 тонн. Добытые материалы перевозятся в порт-пункт Циммермановка баржебуксирными составами.

В настоящее время ГК «Амурское пароходство» осуществляет добычу и реализацию нерудных строительных материалов (песок, гравий) на 7 собственных месторождениях Нижнего и Среднего Амура.

Группа компаний «Амурское пароходство» (холдинг RFP Group) управляет 10 речными и морскими портовыми перегрузочными комплексами. Занимает доминирующее положение на рынке грузовых и пассажирских перевозок по судоходным рекам бассейна реки Амур. Флот пароходства насчитывает более 200 речных судов и 18 морских и класса «река-море». Общий объем перевадки грузов — более 2 млн тонн в год.



ИНФРАСТРУКТУРА

ПАССАЖИРАМ НУЖНЫ ПРИЧАЛЫ

Речное пассажирское сообщение в Приморском районе Архангельской области может остановиться из-за отсутствия причалов. Сегодня суда вынуждены подходить вплотную к берегу, что является опасным. В регионе необходимо установить не менее 25 понтонных причалов на всех остановках речного транспорта. Стоимость каждого такого сооружения составляет примерно 4,5 млн руб. Как сообщает ОАО «Архангельский речной порт», осуществляющее речные пассажирские перевозки, в компании разработан проект по строительству причалов. Решение финансовых вопросов готово взять на себя правительство области.

МОРСКОЙ ВОКЗАЛ В МУРМАНСКЕ НА РЕКОНСТРУКЦИИ

Реконструкция морского вокзала началась в Мурманске. В ее рамках планируется удлинить и расширить пирсы дальних линий, что позволит с 2014 года принимать в порту круизные лайнеры. Причал планируется удлинить на 70 м, а новый пирс будет иметь длину — 205 м и ширину — 20 м. Также планируется провести благоустройство территории. Работы выполняются по заказу ФГУП «Росморпорт» петербургской компанией «Мостоотряд-19».

ПУНКТ ПРОПУСКА В ПОРТУ ДУДИНКА ПРИНЯТ

Межведомственная комиссия по проверке соответствия морского грузопассажирского постоянного многостороннего пункта пропуска через госграницу России в морском порту Дудинка требованиям к строительству, реконструкции, оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля, приняла первую очередь пункта пропуска. Как сообщает пресс-служба ФГКУ «Росгранстрой», проектная пропускная способность пункта пропуска в Дудинке в пределах первой очереди составит до 1 млн тонн в год, пределы пункта пропуска определены.

В МПП Дудинка организована работа Координационного совета, на заседании которого утверждены технологическая схема организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в МПП Дудинка, рассмотрен распорядок работы пункта пропуска.

ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ МОРСКОЙ ВОКЗАЛ

Во Владивостоке открылся вокзал морских прибрежных сообщений, который теперь расположен в здании ЗАО «Трансфес». Расходы по ремонту и реконструкции здания взяла на себя компания-перевозчик ООО «Мортранс».

Прежний вокзал был снесен в связи со строительством гостиницы на Корабельной набережной, и долгое время пассажиры морского транспорта ожидали суда во временном сооружении контейнерного типа, в котором не было ни отопления, ни остальной необходимой инфраструктуры.

На данный момент сдана первая очередь вокзала, размещенная на первом этаже. К осени планируется отремонтировать второй этаж здания.



Регата как двигатель экотуризма



В Карелии прошел XIV фестиваль «Кижская регата», в рамках которого состоялись соревнования традиционных и современных

весельных лодок. Материал о развитии экотуризма на Северо-Западе читайте на 2 стр.

Минтранс и РМРС заключили Соглашение

Минтранс Российской Федерации и ФАУ «Российский морской регистр судоходства» заключили Соглашение о признании в области освидетельствования судов, плавающих под Государственным флагом России.

Соглашением предусмотрено, что Регистр проводит освидетельствование судов, плавучих буровых установок и других плавучих сооружений, судовладельцев, материалов и изделий для судов с целью определения их соответствия применимым требованиям международных договоров Российской Федерации и требованиям, установленным законодательством Российской Федерации, а также выдачу соответствующих свидетельств.

Освидетельствование осуществляется, в том числе, и в отношении Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ) и Международного кодекса охраны судов и портовых средств (Кодекс ОСПС).

Поскольку в соответствии с п. 2 ст. 24 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации Правила Регистра обязательны для выполнения судами, находящимися в классе Регистра, соглашением предусмотрена возможность внесения изменений в Правила Регистра по указанию Минтранса России.

Соглашением также определены направления деятельности, при которых Регистр, проводя освидетельствование, может использовать результаты работы признанных Регистром организаций (освидетельствование и техническое обслуживание противопожарного оборудования, спасательных средств и индивидуальных дыхательных аппаратов, радио и навигационного оборудования, в иных случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации).

Речные инспекторы сели за парту

В середине августа в Санкт-Петербургском государственном университете водных коммуникаций (СПГУВК) приступила к занятиям первая группа слушателей в рамках подготовки инспекторов государственного портового контроля.

Программа обучения составлена исходя из требований Федерального закона Российской Федерации от 28 июля 2012 года № 131-ФЗ, который вводит государственный портовый контроль на ВВП страны.

Подготовка инспекторов государственного портового контроля поручена Росморречфлотом Санкт-Петербургскому государственному университету и Новосибирской академии водного транспорта. Как рассказали «Водному транспорту» в СПГУВК, программой подготовки предусмотрено как прохождение теоретического курса (36 часов), так и стажировка слушателей в службах государственного пор-

тового контроля администраций морских портов (36 часов). Основные разделы программы предусматривают изучение международной и национальной нормативно-правовой базы в области государственного портового контроля, проработку всех практических моментов процедур проведения инспекций на судах, сбора информации и оформления результатов инспекций.

Особое внимание уделяется работе Единого информационного центра государственного портового контроля на ВВП (ЕИЦГПК) с проведением практических занятий под руководством ведущих экспертов ФГУП «Морсвязьспутник».

Учитывая специфику работы

инспекторского состава, в программу обучения включены вопросы, связанные с применением норм Кодекса об административных правонарушениях в деятельности администраций речных бассейнов.

Стажировка проводится непосредственно в отделах службы портконтроля АМП «Большой порт Санкт-Петербург» и, как правило, при инспекции судов смешанного плавания с участием слушателей в процедурах проведения инспекции и оформлении соответствующих протоколов и актов осмотра судов. Поэтому слушатели в полной мере отрабатывают тонкости процедуры контроля в реальных условиях на речных судах.

По завершению обучения проводится аттестация слушателей с выдачей документа государственного образца.

Вторая группа слушателей, сформированная по заявкам ГБУ, начнет обучение 27 августа.

В университете уверены, что положительный опыт реализации аналогичной программы при подготовке кандидатов на должности капитанов речных бассейнов (в апреле 2012 года СПГУВК подготовил 15 кандидатов, рекомендованных на занятие должностей капитанов речных бассейнов из всех бассейновых управлений России) позволяет констатировать, что обучение проводится неформально, с большой заинтересованностью и требовательностью со стороны слушателей.

Напомним, что основной целью проведения государственного портового контроля на внутренних водных путях России является проверка соответствия судов и экипажей требованиям нормативных правовых актов в области безопасности судоходства, а также принятие мер по недопущению эксплуатации судов, имеющих несоответствия установленным требованиям.

СПГУВК вошел в десятку

В ходе приемной кампании 2012 года в СПГУВК было подано более 7 тысяч заявлений, что на 17% больше, чем в 2011-м. В результате конкурс составил 12,9 человек на место, университет занял 10-ю позицию среди всех ВУЗов Санкт-Петербурга.

Уже 5 августа по результатам зачисления были заняты все 560 бюджетных мест по очной форме обучения.

По данным приемной комиссии, в текущем году стало меньше абитуриентов, подавших документы сразу на несколько

направлений подготовки или специальностей. То есть, будущие студенты стали более целенаправленно подходить к выбору профессии.

Изменилась и мотивация абитуриентов. Приемную комиссию буквально завалили вопросами о перспективах трудоустройства и прохождении практик.

В этом году преподавателей университета приятно удивил «спрос» на направления подготовки, где требовались результаты ЕГЭ по физике или информатике, впрочем, и председатель Комитета по науке и высшей школе Санкт-Петербурга А. Максимов

отметил, что отличительной особенностью приемной кампании 2012 года является популярность инженерно-технических направлений подготовки.

В последнее время наметилась явная тенденция сокращения бюджетных мест на гуманитарные и экономические направления. Но спрос на них не стал меньше. Самый большой конкурс по заявлениям был на направление «Государственное и муниципальное управление» — 158,6 человек на место. В итоге студентами университета стали абитуриенты с баллом 220 и выше.

Несмотря на то, что «битва

за бюджет» закончилась 5 августа, и не всем удалось поступить на выбранное направление, многие абитуриенты сразу подали документы для обучения на договорной основе. На сегодняшний день уже заключено больше договоров, чем в прошлом году. Многие из поступающих рассчитывают, что, хорошо закончив первый курс, смогут затем перевестись на бюджетные места. Такая практика СПГУВК существует.

Сегодня высшее образование стало массовым: в вузы идет 85–93% выпускников средних школ. Это привело к высокой конкуренции среди высших учебных заведений. В целях привлечения выпускников школ для поступления в СПГУВК в 2012 году была организована профориентационная работа, которая велась по многим направлениям:

участие в выставках, ярмарках учебных мест, образовательных форумах, работа со школами и колледжами, проведение Дней открытых на базе университета и выездных.

Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций — старейший транспортный ВУЗ России, ведущий свою историю с 1809 года. В 2012 году независимый общественный совет конкурса «100 лучших вузов России» и Организационный комитет VI Всероссийской конференции «Проблемы и перспективы развития высшего образования и науки в Российской Федерации» присвоили вузу звание Лауреата конкурса «100 лучших вузов России», а ректор Сергей Барышников, награжден Почетным знаком «Ректор года 2012».



Регата как двигатель экотуризма

Ладожские шхеры — уникальный природный край у северо-западного побережья Ладожского озера в Республике Карелия. Красота природы и почти полное отсутствие населенных пунктов на побережье делают этот уголок природы привлекательным для водного туризма: катера, яхты, байдарки, весельные ялы, восстановленные исторические суда и плавкоттеджи в большом количестве можно встретить в шхерах с мая по октябрь включительно.



телей, где на суд жюри были представлены десять различных видов традиционных лодок, вручную изготовленных мастерами, живущими в различных районах Карелии. Центральным событием стала гонка на одну морскую милю на традиционных и современных лодках, в которой приняла участие 31 экипаж.

Гости фестиваля увидели в действии аналоги древних лодок: берестяную, долбленку и ушкуй, а также традиционные народные кижанки, сямозерку, пряжинку, каноз, байдару и тримаран.

Стоит отметить, что на Кижскую регату-2012 приехали любители водного туризма не только из Карелии, но и из Москвы, Архангельской области и финского города Лаппенранта. Самым возрастным экипажем стала пара гребцов, которым уже за 70 лет. Им и было поручено торжественно поднять флаг Кижской регаты-2012.

Карелия между тем, намерена развивать рынок водного туризма не только для маломерных судов, но и круизных теплоходов. В начале августа в Сортавале прошло ежегодное всероссийское совещание по согласованию графиков движения круизных пассажирских судов. Эта отраслевая встреча собрала представителей крупнейших российских круизных туроператоров, турфирм, республиканских и муниципальных властей, судоходной отрасли, министерства по делам молодежи, спорта и туризма Карелии и музея-заповедника «Кижь». На совещании карельские власти и туроператоры сообщили, что уже рассматривается возможность захода круизных теплоходов в Медвежьегорск, а также меры по привлечению в республику новых туристов и увеличению количества судозаходов круизных судов, в первую очередь, в Петрозаводск, Сортавала и на острова Кижь.



Депутат Законодательного Собрания Республики Карелия Виктор Степанов о создании национальных парков в Ладожских шхерах и вопросах экологии

— В последнее время появились разные толкования вопроса национального парка, который предполагается создать на территории Лахденпохского, Сортавальского и части Питкярантского районов. Идея создания национального парка — это вопрос сохранения уникальной природной среды северного Приладожья. Эта идея не нова, она возникла в начале 90-х годов. В тот период удалось создать два уникальных парка в Карелии. Один из них на озере Паанаярви — «мини Байкал».

В настоящее время, и мы это знаем, экономика Приладожья находится в угнетенном состоянии. Из промышленного производства нормально функционируют целлюлозный завод Питкяранта, совместное российско-финляндское предприятие «Ладенсо», еще несколько предприятий. Серьезное развитие получили добывающие предприятия горного комплекса, карьеры прежде всего. По моему глубокому убеждению, территории Сортавальского, Лахденпохского и Питкярантского районов должны рассматриваться как уникальный край создания мощного анклава для отдыха жителей республики, туристов из таких крупных мегаполисов как Москва и Санкт-Петербург, иностранных туристов.

Сейчас продолжается реконструкция, а фактически строительство новой дороги, соединяющей Ленинградскую область и Сортавальский, Питкярантский районы, Петрозаводск. Через 2–3 года на этой территории появится природный газ. Это позволит получать более дешевое тепло, возможно, развивать энергетику, а фактически — создать достаточно благоприятные условия для привлечения инвестиций и развития этого региона. Совершенно уверен в том, что нужна федеральная государственная программа развития этих территорий.

Но при любой ситуации, мы должны думать о том, чтобы сохранить уникальную природу Приладожья. Подобного в Европе нет. Поэтому именно в целях сохранения уникальной природы и выдвинута идея создания национального парка.

(По материалам пресс-службы Законодательного Собрания Республики Карелия)

Однако для полноценного развития здесь водного экотуризма не хватает государственной поддержки. Идея создания национального парка «Ладожские шхеры», обсуждаемая с 1990-х годов так и не реализована.

Более удачным можно назвать опыт музея-заповедника «Кижь», которому удалось возродить интерес к «народному» судоходству и судостроению. В начале августа здесь прошел уже XIV фестиваль «Кижская регата», включающий в себя конкурс мастеров-судо-

строителей «Народная лодка» и соревнования традиционных и современных весельных лодок.

Как рассказали «Водному транспорту» в пресс-службе музея-заповедника «Кижь», «Кижская регата» ежегодно собирает десятки участников и сотни зрителей. Фестиваль нынешним летом был посвящен традициям судостроения Медвежьегорского района Карелии. Именно на этой земле появилась главная «героиня» Кижской регаты — лодка-кижанка.

В первый день фестиваля прошел конкурс мастеров-судо-

ситуации, вызвала серьезную озабоченность у представителей отраслевого бизнес-сообщества. Так, руководство крупнейших судоходных компаний «Астра Марин», «Нева-Тревел», «Русские круизы» и «Драйвер» (в совокупности контролируемые более 100 единиц пассажирского флота в Санкт-Петербурге, в том числе около 70–80% скоростного флота города, 60–70% всех судов типа «Москва» и до 15% судов типа «Фонтанка»), осуществляющих перевозки пассажиров в акватории реки Нева, а также другим рекам и каналам Санкт-Петербурга, заявили, что они считают нецелесообразным при подготовке

новых отраслевых нормативных актов вводить полный запрет на работу прогулочных судов на акватории реки Нева в период разводки городских мостов.

Свое несогласие с введением еще одного запрета судовладельцы объясняют тем, что действующие отраслевые акты, регулирующие взаимоотношения участников судоходства на реке Нева, запрещают в период движения каравана судов, следующих под проводкой ГБУ «Волго-Балт», нахождение на судовом ходу всех прочих судов, в том числе и маломерных (поднадзорных ГИМСу). Следовательно, считают эксперты, причиной аварийных

происшествий являются безответственность недобропорядочных судовладельцев и халатное отношение к вопросам безопасности судоходства командиров судов этих компаний. Новые запретительные меры на практике коснутся только тех законопослушных компаний, которые читают правила и выполняют их, отмечают судовладельцы. Такие компании уйдут с туристического рынка, а их место займут нарушители, которых станет гораздо больше. При этом туристы, желающие насладиться красотой ночного Санкт-Петербурга с воды, будут лишены возможности приобрести билеты на безопасные суда и воспользоваться цивилизованной услугой.

Очевидцы рассказали «Водному транспорту», что недавно в городе появилась новая незаконная экстремальная услуга: владельцы некоторых катеров предлагают прокатить пассажиров к самому борту проходящего по Неве сухо-

груза. «Уже появилось некое поверье, что если дотронуться рукой до борта проходящего в разводку мостов большого грузового судна, то это якобы будет принесть удачу», — рассказывают туристы. Понятно, что такие «экстремалы» останутся на рынке при любом запрете, что не сделает ночной Санкт-Петербург более безопасным для отдыхающих.

Члены Ассоциации владельцев пассажирского флота Санкт-Петербурга предлагают, как один из вариантов решения данной проблемы, выделить на акватории Невы места для отстоя пассажирских прогулочных судов в период разводки мостов, а также предусмотреть возможность предварительного согласования в контролируемых органах маршрутов прогулочного пассажирского флота. Контролировать соблюдение таких маршрутов можно через системы АИС, установленные на каждом судне.

Запрет экстремалу не помеха

Ввести полный запрет на движение пассажирского прогулочного флота по Неве в период разводки мостов Санкт-Петербурга и прохода под ними грузовых судов предложили представители госведомств, осуществляющих регулирование в области речного транспорта.

Такая реакция последовала на происшествие, случившееся ночью 1 августа 2012 года, когда прогулочный теплоход «Росси» (судовладелец компания «Альбатрос») и сухогруз «Келарви» (судовладелец ЗАО «Онегошип») столкнулись на Неве в Санкт-Петербурге напротив Летнего сада. В результате пассажирское судно «Росси» получило пробоину и затонуло, с его борта были эвакуированы 13 пассажиров и 2 члена экипажа. Выяснилось, что прогулочный теплоход попал в слепую зону, оказавшись на судовом ходу.

Между тем, реакция госорганов, вполне объяснимая в данной



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

КАТЕРА ДЛЯ ФСБ РОССИИ

ОАО «Ярославский судостроительный завод» и ФСБ России подписали госконтракты на строительство двух катеров обеспечения проекта 12260, разработанного ЦМКБ «Алмаз». В пресс-службе предприятия пояснили, что катера этого проекта неприхотливы в эксплуатации, у них хорошие мореходные качества, высокая скорость (свыше 40 узлов), маневренность, хорошие бытовые условия для экипажа. Водометы, выбранные в качестве пропульсивной установки, позволяют катеру отходить от стенки лагом, разворачиваться на 360°, резко тормозить.

«НИЖЕГОРОДСКИЙ ТЕПЛОХОД» ЗАЛОЖИЛ КИЛЬ ОБСТАНОВОЧНОГО СУДНА

На ОАО «Завод Нижегородский Теплоход» (ЗНТ) заложен киль обстановочного судна проекта BLV02. Госзаказчиком выступает Федеральное агентство морского и речного транспорта. По условиям контракта, подписанного в декабре 2011 года, ЗНТ построит два обстановочных судна, которые должны быть сданы в июле и октябре 2013 года. Киль первого обстановочного судна был заложен 15 марта 2012 года, второго — 7 августа. Срок строительства составит 675 дней.

«ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ» НАЧАЛА РЕЗКУ МЕТАЛЛА НА ОЧЕРЕДНОЙ ТАНКЕР

«Окская судовой верфь» приступила к резке металла на девятый серийный танкер проекта «Волго-Дон макс» класса проекта RST27 «ВФ Танкер-19». Судно строится для судохозяйственной компании «В.Ф. Танкер». Всего в 2012 году верфь должна по контракту сдать четыре судна, однако, как считают на предприятии, верфь сможет построить шесть танкеров новой серии. Всего на заводе должно быть построено пятнадцать танкеров данного проекта.

ВЫБОРГСКИЙ СЗ СТРОИТ АЭРОФИНИШЕРЫ

ОАО «Выборгский судостроительный завод» изготовил секции настила блока аэрофинишеров (БАФ), являющегося составной частью тренировочного комплекса НИТКА, строящегося в настоящий момент в городе Ейске. Как сообщила пресс-служба судостроительного предприятия, общее количество изготовленных секций составило 112 ед. общим весом около 1100 тонн. Кроме того, специалисты верфи с опережением графика осуществили ряд дополнительных работ — установку и нанесение изоляции и зашивку части изготовленных секций.

«В настоящее время изготовленные секции готовятся к отправке водным транспортом на место монтажа в город Ейск. Часть изготовленных секций находятся на месте монтажа уже с 26 июля с целью проведения всех необходимых подготовительных работ заранее до прибытия основной части металлоконструкций», — сообщили на предприятии. НИТКА представляет собой специальный наземный учебно-тренировочный комплекс ВМФ РФ, имитирующий палубу авианосца. Основное его предназначение — отработка пилотами техники взлета/посадки самолетов на авианосец. АО «Выборгский судостроительный завод» — одно из крупнейших судостроительных предприятий на Северо-Западе России, с более чем шестидесятилетним опытом работы в области коммерческого и военного судостроения.

Первый рейс «Ксении»



Танкер «Ксения», построенный в этом году ГК «Балтийская Топливная Компания» (БТК) на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге, 28 июля вышел в свой первый рейс.

Закрывающее серию из четырех танкеров судно отпущено в Кстово. Танкер будет задействован в перевозках нефтепродуктов по внутренним

водным путям России в рамках контракта с компанией LITASCO наряду с остальными тремя танкерами данной серии.

Танкер «Ксения» оборудован

двойным дном и двойными бортами, имеет грузоподъемность — 5000 тонн, длину — 108,32 м, ширину — 16,86 м, высоту борта — 4,75 м.

Обновление вспомогательного флота продолжается

МССЗ спустил на воду головное обстановочное судно проекта 3050

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (МССЗ) 6 августа 2012 года спустило на воду головное обстановочное судно проекта 3050, строящееся в рамках Государственного контракта на выполнение работ по строительству объекта «Обновление обслуживающего флота».



Серия из 27 современных обстановочных судов строится по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта для предприятий, обслуживающих внутренние водные пути. Представители заказчика, принявшие участие в торжественной церемонии, которая состоялась на предприятии по случаю пуска первого судна, подчеркнули, что МССЗ реализует крупней-

ший в новейшей истории России проект по строительству обстановочных судов.

Обстановочные суда предназначены для обслуживания плавучих и береговых знаков судохозяйственной обстановки, а также для контроля глубин судового хода на всех реках России. На судне будет установлен кран — манипулятор позволяющий расставлять буи, обстановочные знаки, производить разгрузочно-погрузочные работы.

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (МССЗ) — один из старейших в России судостроительных заводов. С момента основания в 1936 году здесь было построено свыше 1800 судов общей габаритной длиной более 52 тыс. м. Основной продукцией завода, в советское время, являлись речные и озерные пассажирские теплоходы, строившиеся по проектам «ОМ», «Москва», «Московский».

«Александр Шемагин» принят в эксплуатацию

Судостроительный завод «Верфь братьев Нобель» сдал в эксплуатацию головной танкер проекта RST25 «Александр Шемагин» с повышенным экологическим стандартом.

Эксплуатантом серии из трех танкеров смешанного река-море плавания является «Московское речное пароходство».

Танкеры поставляются пароходству по лизинговой схеме: компания «Газтехлизинг» выступает заказчиком танкеров и передает готовые суда в лизинг МРП.

Вместимость шести грузовых

танков и двух отстойных танков судна проекта RST25 составляют 6990 куб. м, дедейт в море — около 6710 тонн, в реке — около 5230 тонн, скорость в эксплуатации — 10,5 узлов. На ходовых испытаниях «Александр Шемагин» показал скорость в балласте 12,1 узла.

ООО «Верфь братьев Нобель» была основана в 1907 году. Спе-

циализируется на строительстве морских и речных судов, а также выполняет судоремонтные работы. Является крупнейшим судостроительным предприятием на Верхней Волге. Предприятие сотрудничает с голландскими заказчиками в области изготовления корпусов для сухогрузов, танкеров, барж и других судов. Буксировка корпусов в Европу производится по маршруту: порт Рыбинска — Рыбинское водохранилище — Волго-Балтийский канал — Онежское озеро — Ладожское озеро — порт Санкт-Петербурга.

Туркменских водников будут учить в ГМА им. Макарова

Государственная морская академия (ГМА) имени адмирала С. О. Макарова подписала договор с Государственной службой морского и речного транспорта Туркменистана на обучение туркменских специалистов в области обеспечения безопасности мореплавания, перевозки опасных грузов, а также по эффективному управлению объектами морской индустрии.

Договором предусматривается взаимодействие Государственной службы морского и речного транспорта Туркменистана и ГМА им. адм. С. О. Макарова по широкому спектру образовательных услуг в области торгового судоходства, включая повышение квалификации и переподготовку членов экипажей морских судов, морских лоцманов, операторов и инженерно-технического персонала СУДС (системы управления движением судов), экспертов по перевалке опасных грузов, спасателей по ликвидации аварийных разливов нефти и других категорий специалистов.

Филиал кафедры на заводе

На Балтийском заводе (Санкт-Петербург) открылся филиал кафедры судового машиностроения Санкт-Петербургского Государственного морского технического университета (СПбМТУ). Уже с 1 сентября 2012 года в филиале по специально разработанным программам повышения квалификации начнут обучение 15 инженеров ООО «Балтийский завод — судостроение». Балтийцы получают самые актуальные знания в области энергетических комплексов и систем автоматизации кораблей и судов.

В рамках Соглашения о стратегическом партнерстве 25 июля 2012 года генеральный директор ООО «Балтийский завод — судостроение» Александр Вознесенский и ректор Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Константин Борисенко подписали договор. Он предусматривает проведение мероприятий по повышению квалификации специалистов Балтийского завода в области технологического обеспечения жизненного цикла энергетических комплексов и систем автоматизации кораблей и судов.

«Балтийский завод — это единственное в стране предприятие, специализирующееся на строительстве ледоколов», — комментирует событие Вознесенский. — Но последний атомный ледокол был спущен на воду пять лет назад, с тех пор многое на заводе изменилось. Теперь мы будем строить ледоколы нового поколения, поэтому наши инженерные и научные ресурсы должны подтянуться на новый уровень».

Как сообщил руководитель отдела обучения и развития персонала ООО «Балтийский завод — судостроение» Елена Чуркина, учеба продлится один учебный год.

«Водный транспорт» продолжает публикацию серии материалов, рассказывающих об истории становления судоходства и судостроения в России. Сегодняшний очерк автор исследований, ректор СПГУВК Сергей Барышников, посвятил такой любопытной теме как

Борьба с речными пиратами в ведомстве путей сообщения

Управление водных и сухопутных сообщений 30 августа 1816 года было переведено из Твери в Санкт-Петербург.

Летом 1816 года в составе ведомства путей сообщения учреждается военно-рабочая бригада. В 1819 году по инициативе Бетанкура формируется Строительный отряд военно-рабочей бригады, при Институте учреждаются военно-строительная и кондукторская школы. В строительный отряд зачислялись лица, которые не получили инженерного образования, но имели практический опыт организации строительных работ. Военно-строительная школа готовила специалистов для возведения различных сухопутных и гидротехнических сооружений, гражданских зданий. Ее выпускникам присваивали звания прапорщиков, лучшие из них направлялись в Институт для продолжения обучения. Выпускники школы кондукторов путей сообщения, предназначавшиеся для подготовки мастеров, чертежников, писцов и десятников, получали звания кондуктора I класса, или унтер-офицера II класса, или младшего унтер-офицера, остальные выпускались писцами в звании рядовых. Четыре года спустя, институт и строительное училище были слиты в единое учебное заведение.

В 1820 году Управление путей сообщения получило наименование Главного управления путей сообщения, Экспедицию водных и сухопутных сообщений переименовали в Департамент путей сообщения. В ведении Департамента находились хозяйственные дела, контроль за расходованием в ведомстве путей сообщения денежных средств и полиция судоходства. Для рассмотрения проектов и смет на строительство путей сообщения была образована

комиссия из инженеров — первая проектная транспортная организация в России. Для ведения дел по вопросам военного управления Корпусом инженеров путей сообщения, строительным отрядом и военно-рабочими батальонами и командами создали «Дежурство». При Главном директоре учредили «особенную канцелярию». С 20 сентября 1822 года руководитель ведомства путей сообщения стал именоваться «Главноуправляющим путями сообщения».

5 августа 1829 года был учрежден штаб Корпуса инженеров путей сообщения. Первым начальником штаба стал генерал — майор Петр Алексеевич Варенцов.

Одновременно с реформированием управленческого аппарата, открытием учебных заведений продолжались строительные работы по сооружению новых и реконструкции ранее построенных водных путей сообщения. К началу XIX века Россия обладала широкой сетью

водных магистралей, игравших исключительно важную роль в развитии экономики страны. Однако гидротехнические сооружения, построенные в XVIII веке, обветшали и требовали больших капиталовложений. В осуществлении предпринимаемых правительством мер по строительству новых и реконструкции имевшихся сооружений принимали участие инженеры и военно-рабочие роты путей сообщения. Так, автором утвержденного в 1834 году генерального плана сооружений на новом устье Ладожского канала в Шлиссельбурге был майор Корпуса инженеров путей сообщения С. В. Семичев. На осуществление проекта потребовалось семь лет. Очевидцев поражали масштабы работ, размеры гранитных блоков, которые шли на устройство шлюза, чистота их обработки и мастерство кладки. Известный историк И. И. Пушкарев писал: «Нельзя не удивляться этому новому, ныне воздвигнутому капитальному сооружению. Все части, составляющие новые шлюзы, смогут послужить образцом прочности».

В 1836 году в Шлиссельбурге, по проекту известного инженера-мостостроителя П. П. Базена и при участии инженер-поручика, преподавателя Института Корпуса инженеров путей сообщения П. И. Лаврова, строится четырехкамерный шлюз и мост на колоннах. Они до сих пор считаются украшением города. Обслуживающий персонал шлюзов бригады шлюзвахтеров также принадлежал ведомству путей сообщения.



Главное управление путей сообщения отвечало не только за строительство и содержание водных магистралей, оно располагало подразделением «для преследования разбойнических партий», так называемым гардкоутным экипажем, в задачи которого входило обеспечение безопасного плавания по Волге — от Нижнего Новгорода до Астрахани и по Каме. Команда экипажа, комплектовавшаяся из нижних чинов Военного ведомства, численностью 308 рядовых, 19 обер-офицеров и штаб-офицера, образовывала три роты и распределялась по 18 судам. Гардкоутному экипажу полагался общеинженерный мундир — кивера с арматурой в виде лопаты и якоря, положенных на крест. Его история своими корнями уходит к тому далекому времени, когда волжские просторы бороздили лодки ушкуйников.

История речных разбоев выходит далеко за рамки заявленной темы. Огромный вклад в ее изучение внес саратовский историк Д. Л. Мордовцев. Второй том его знаменитой книги «Самозванцы и Понизовая вольница» почти целиком посвящен разбойным деяниям знаменитых волжских атаманов.



Положение на Волге начало меняться при императоре Павле I. Для борьбы с воровскими шайками на Волгу был отправлен полк из 500 уральских казаков, под командованием майора М. Назарова. Одна половина полка несла службу на левом берегу, другая — на правом. Посылкой на Волгу казаков Павел не ограничился. 20 июня 1797 г. император издал именной указ Адмиралтейской коллегии о боевом патрулировании по Волге. Для этой цели монарх повелевал построить в Казани девять легких гребных военных судов, на которых были установлены пушки и несколько фальконетов. Суда распределялись по три от Царицына до Астрахани, три от Казани до Царицына, и три от Казани вверх по Волге. Суда стали называть гардкоутами. В их задачу входило уничтожение разбойничьих лодок. Непривычное для русского уха название «гард-коты» (гардкоуты) было заимствовано из Европы. Именно так (canoniers gardes-cotes) именовались французские команды береговой охраны, упраздненные в 1815 году.

О состоянии команд и своих действиях по поиску воровских шайек начальники гардкоутов регулярно рапортовали губернатору, в подчинении которого они находились.

1 февраля 1828 года гардкоуты переданы из морского ведом-

ства в ведение путей сообщения. 2 октября 1829 года император Николай I утвердил «Положение», в соответствии с которым «для охранения купеческих судов, плавающих по Волге и впадающих в нее рекам: Оке, Суре, Каме и Вятке» создавалась «особая команда» — 2-й полубатальон 9-го (впоследствии 7-го) военно-рабочего батальона. В состав полубатальона вошли 4, 5 и 6 роты, а также две роты 8-го Ластового экипажа Балтийского флота «в полном числе чинов». Новое военное образование со штабом в Казани, получившее с 1828 года название Гардкоутного экипажа, находилось в подчинении III округа Главного управления путей сообщения. Нижние чины были «уровнительно» распределены по 18 судам трех рот, в каждой из которых, по установленному штату, состояло 90 рядовых, 6 унтер-офицеров, 1 фельдфебель, 2 барабанщика, писарь, фельдшер и цирюльник. Общая численность формирования достигала 336 человек. На каждом судне полагалось иметь 1 унтер-офицера и 15 рядовых (в их числе двух знающих «действие из орудий»). Уже весной 1830 года штат полубатальона был увеличен на 12 офицеров. Теперь они присутствовали на каждом судне. На 14-вельсельном гардкоуте имелась однофунтовая пушка и четыре фальконета. Матросы имели стрелковое оружие.

Усиление контроля, увеличение населения на берегах Волги и, наконец, появление пароходов, лишили «понизовую вольницу» свободы действий. Вместе с прекращением грабежей отпала и надобность в гардкоутных командах. Именной указ императора от 20 декабря 1856 года повелевал «учрежденные ... для крейсерства на Волге Гардкоутный экипаж и Гардкоуты в течение 1857 года упразднить». Нижние чины должны были пополнить другие подразделения ведомства путей сообщения, а исключаемым из штата офицерам надлежало выплатить денежное содержание на год вперед. Часть сбереженных средств правительство намеревалось «обратить на постепенное введение пароходов».

XIX век вошел в историю, как век революции машин...





На повестке — безопасность плавания

Федеральный закон № 131-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» 28 июля подписал Президент России Владимир Путин. Закон нацелен на совершенствование системы государственного управления внутренним водным транспортом, а также на повышение эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств.

Новый законопроект предусматривает создание администраций бассейнов внутренних водных путей в форме государственных бюджетных учреждений (на базе существующих бассейновых органов государственного управления) и введение должностного лица — капитана бассейна внутренних водных путей, с наделением его функцией контроля речных судов. Капитан бассейна внутренних водных путей будет возглавлять инспекцию государственного портового контроля.

Функции надзора за исполнением физическими и юридическими лицами законодательства в области внутреннего водного транспорта, контроля состояния водных путей, судосходных гидротехнических сооружений остаются за Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) с учетом требований Федерального закона от 26.12.2008 №294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». Кроме того, Ространснадзор будет осуществлять контроль деятельности капитана бассейна внутренних водных путей.

По аналогии с Международным кодексом управления безопасностью с 1 апреля 2013 года для речных судов вводится система управления безопасностью судов на внутренних водных путях. Также законом предусматривается введение с 1 апреля 2013 года страхования ответственности судовладельца за причинение вреда

другим судам, инфраструктуре внутреннего водного транспорта. Исключение сделано для маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов, а также для сухогрузных несамостоятельных барж.

По словам и. о. начальника управления обеспечения судоходства Росморречфлота Федора Шишлакова, который 27 июля в Ростове-на-Дону рассказывал об отраслевых нововведениях судовладельцам, в настоящее время Федеральным агентством морского и речного транспорта (Росморречфлотом) разработаны предложения в следующие нормативные акты, которые будут изданы в развитие закона: «Положение об администрации речных бассейнов», «Положение о государственном портовом контроле судов на ВВП», «Положение о капитане речного бассейна», «Об установлении перечня речных бассейнов».

Кроме того, Росморречфлотом подготовлены программы курса обучения инспекций портового контроля, и в настоящее время завершается подбор кандидатур для назначения на должности капитанов речных бассейнов и инспекторов портового контроля.

«Положение о государственном портовом контроле судов» должно стать основным руководством при выполнении осмотра судов внутреннего и смешанного река-море плавания на ВВП. Оно устанавливает порядок, периодичность, последовательность проведения инспекций, а так-

же требования, предъявляемые к инспекторам госпортконтроля. В разработанных Росморречфлотом предложениях функции портового контроля предлагается осуществлять следующим образом: осмотр судов инспекциями госпортконтроля проводится на основании планового задания капитана речного бассейна, такие задания выдаются на основании профиля риска судна, автоматическим образом определяемого информационной системой, создаваемой на базе централизованного учета результатов госпортконтроля.

Профиль риска судна будет определяться по многим параметрам, в том числе по показателям деятельности, количеству несоответствий, количеству задержаний в прежние дни. Переоценка профиля риска будет автоматически производиться после каждого осмотра судна.

Периодичность осмотра судов будет установлена в зависимости от степени риска: для судов высокой степени риска она будет выше, для судов стандартного и малого риска — ниже. По категориям осмотры подразделяются на периодические и дополнительные. Периодический осмотр проводится после зимнего отстоя или ремонта, до выполнения первого рейса, а также через интервалы времени, предусмотренные профилем риска судна. По результатам этого осмотра должностное лицо инспекции портового контроля выдает капитану судна акт осмотра судна, содержащий результаты инспекции, подробности любых действий, предпринятых должност-

ным лицом, а также подробностями корректирующих действий, которые надлежит предпринять капитану или судовладельцу. Результаты осмотра судна направляются должностным лицом инспекции госпортконтроля в информационную систему централизованного учета результатов госпортконтроля.

В случае несоответствий, представляющих явную угрозу безопасности плавания, здоровью людей или окружающей среде, должностное лицо инспекции госпортконтроля извещает о результатах контроля капитана речного бассейна, который имеет право принять решение о задержании судна или приостановлении операции. Капитан речного бассейна должен проконтролировать устранение любых подтвержденных либо вскрытых в ходе инспекции несоответствий, приведших к задержанию судна. В этих целях на основании заявки капитана судна или судовладельца об устранении несоответствий должностными лицами инспекции проводится дополнительный осмотр судна.

«Главная цель всех проводимых реорганизаций — это обеспечение безопасности судоходства, создание равных условий для стабильной, качественной работы морского и речного транспорта», — подчеркнул Федор Шишлаков.

Согласно закону с 1 января 2014 года капитаны судов, перевозящих пассажиров или опасные грузы, должны будут пройти аттестацию в Росморречфлоте дополнительно к получению соответствующего диплома.

Неоднозначная динамика морских портов

Морские порты Азово-Донского бассейна демонстрируют неоднозначную динамику в июле 2012 года. В то время как Таганрог уверенно растет, Ростов-на-Дону остается на прошлогоднем уровне, Азов же показывает небольшое снижение.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в июле 2012 года сохранился на уровне аналогичного показателя прошлого года и составил 1 млн 181 тыс. тонн различных грузов. «Грузооборот 2012 года соответствует грузообороту 2011 года в связи с тем, что с июля прошлого года было отменено зерновое эмбарго», — пояснил капитан порта Павел Захарченко.

При этом погрузка в июле 2012 года несколько снизилась (- 7%) по сравнению с уровнем прошлого года июля, составив 953 тыс. тонн грузов. Выгрузка, напротив, продемонстрировала заметный рост (+ 49%) и составила 224 тыс. тонн грузов. Как рассказали в капитании, в номенклатуре грузов отчетного периода преобладали пшеница, уголь, сера, мазут, печное топливо, шрот подсолнечный, цемент, ячмень и нефтя.

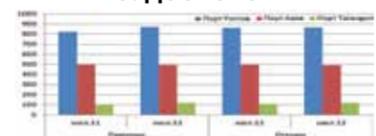
Судооборот порта Ростов вырос: администрация морского порта зарегистрировала в июле 2012 года 871 приход и 867 отходов судов против 822 приходов и 862 отходов год назад.

Морской порт Азов показал небольшое снижение по результатам прошлого месяца. Так, порт обработал 1 млн 183 тыс. тонн грузов, что на 3% ниже грузооборота июля 2011 года. При этом импорт грузов составил 90 тыс. тонн (+ 14%), экспорт — 556 тыс. тонн (+ 12%), транзит — 537 тыс. тонн различных грузов (- 16%). Администрация морского порта Азов в июле 2012 года зарегистрировала 494 прихода и 493 отхода судов. Для сравнения: годом ранее было зарегистрировано 500 приходов и 499 отходов судов.

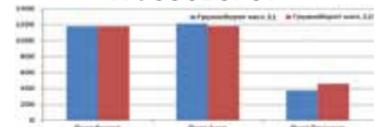
«Некоторое снижение показателей в июле 2012 года по сравнению с июлем 2011 года связано с отменой эмбарго на вывоз зерновых, что привело к резкому увеличению отгрузки зерновых в июле 2011 года. Также в последнюю декаду июля 2012 года наблюдались постоянные ветра восточных направлений, что привело к падению уровня воды в Таганрогском заливе и на реке Дон», — пояснил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

Показатели морского порта Таганрог стабильно растут. Общий грузооборот за отчетный период составил 458 тыс. тонн грузов, что на 23% больше грузооборота июля 2011 года. Судооборот также растет: 121 приход и 120 отходов судов в июле 2012 года против 105 приходов и 108 отходов годом ранее.

СУДОБОРОТ



ГРУЗОБОРОТ





РУП прошел госэкспертизу

Получено положительное заключение на возведение федеральных объектов Ростовского универсального порта (РУП).

Главгосэкспертиза России дала положительное заключение на возведение объектов федеральной собственности мультимодального логистического узла — припортовой железнодорожной станции и автомобильной развязки на западном подъезде к Ростову-на-Дону. Об этом 2 августа 2012 года сообщила пресс-служба Минтранса Ростовской области. На проектирование припортовой станции и автомобильной развязки из федерального бюджета было направлено более 250 млн рублей. На строительство этих объектов федеральный бюджет планирует направить еще порядка 3 млрд рублей. Завершить работы планируется в 2015 году.

За три года, прошедшие с момента запуска проекта, грузооборот Ростовского универсального порта вырос более чем в 6 раз: с 250 тыс. тонн обрабатываемых грузов в 2008 году до 1,6 млн тонн в 2011 году. «По итогам 2012 года мы планируем достигнуть планки 2 млн тонн», — заявил генеральный директор РУП Андрей Лещенко.

Развитие стивидорной компании идет полным ходом. Так, в прошлом году в состав РУП вошел приобретенный у «ТрансКонтейнера» портовый комплекс «Западный порт», ориентированный на контейнерную перевалку. Наличие в Ростовском универсальном порту специализированного крана Liebherr грузоподъемностью 86 тонн позволяет работать с тяжелыми негабаритными грузами. Кроме того, в 2012 году планируется начать строительство зернового терминала мощностью до 1 млн тонн в год.

После ввода в эксплуатацию всех терминалов порт должен выйти на запланированную мощность в 6 млн тонн в 2014–2015 году.



Оборот внешней торговли

Внешнеторговый оборот Ростовской области в первом полугодии 2012 года вырос на 17,9% по сравнению с аналогичным показателем 2011 года и составил \$ 3 млрд 711 млн. Об этом сообщается в официальном отчете «Основные экономические и социальные показатели РО в январе — июне 2012 года» территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Ростовской области (Ростовстат).

Данные внешнеторгового оборота приведены за январь–май. Интересно, что по сравнению с динамикой прошлого года рост несколько уменьшился: в первом полугодии 2011 года соответствующий показатель увеличился на 24,3%.

При этом за отчетный период текущего года значительно вырос экспорт (+ 43%, годом ранее + 15%), который составил \$1 млрд 838 млн. Импорт, напротив, остался на уровне 2011 года (+ 0,6%) и составил \$1 млрд 872 млн. Для сравнения: в первом полугодии 2011 года импорт вырос на 31,5%.

Согласно данным Ростовстата, в январе–мае 2012 года предприятиями внутреннего водного транспорта региона было пере-

везено 1 млн 538 тыс. тонн, что на 1% ниже аналогичного показателя прошлого года. При этом рост грузооборота в первом полугодии 2011 года был значительным и составил 54,3% в сравнении с 2010 годом.

Организации морского транспорта за отчетный период перевезли 1 млн 144 тыс. тонн грузов, что на 3% меньше объема перевозок в январе–мае 2011 года. Как и объем перевозок ВВТ, за период январь–май 2011 года объем морских перевозок вырос на 51,5%.

Добавим, что 29 июля 2012 года губернатор Ростовской области Василий Голубев утвердил долгосрочную целевую программу «Поддержка экспорта в Ростовской области на 2015–2017 годы». Основной

целью Программы является увеличение объема экспорта готовой продукции во внешнеторговом обороте Ростовской области путем поддержки организаций Ростовской области, экспортирующих готовую продукцию с большей степенью переработки, а также выполняющих работы и оказывающих услуги на экспорт.

Реализация программы согласно документу позволит увеличить объем экспорта в Ростовской области по сравнению с предыдущим годом в 2015 году на \$169,5 млн, в 2016 году — на \$178 млн; в 2017 году — на \$186,9 млн. Объем экспорта готовой продукции в организациях-экспортерах, получивших финансовую поддержку из средств областного бюджета в рамках реализации Программы, по сравнению с предыдущим годом в 2015 году увеличится на 134,5 млн рублей, в 2016 году — на 147,9 млн рублей, в 2017 году — на 362 млн рублей. Объем средств областного бюджета, необходимый для финансирования Программы, составляет 57 млн рублей: предполагается, что эта сумма будет в равных долях распределена на 2015, 2016 и 2017 годы.

Углю поставили планку

Концепция развития угольной промышленности Ростовской области на период до 2030 года утверждена постановлением Правительства РО № 599 от 5 июля 2012 года.

Как следует из документа, долгосрочной программой в целом по стране к 2030 году планируется увеличение добычи угля до 530–565 млн тонн в год, в том числе в Восточном Донбассе (Ростовская область) до 13 млн тонн. Примечательно, что одним из факторов улучшения финансового состояния угольной отрасли Российской Федерации на фоне сокращения внутреннего спроса прогнозируется увеличение экспортных поставок со 115 млн тонн в 2010 году до 170 млн тонн к 2030 году.

В региональной концепции отмечается, что в 2011 году угольными компаниями области добыто 5 млн 280 тыс. тонн угля. Большая часть товарного угля поставлена на электростанции области, в том числе 2 млн 613 тыс. тонн — на Новочеркасскую государственную районную электростанцию, 155 тыс. тонн — на Экспериментальную тепловую электростанцию. На экспорт угольными компаниями было отправлено около 700 тыс. тонн штыбов. На внутреннем рынке в прошлом году было реализовано около 1 млн тонн сортовых углей, около 270 тыс. тонн отправлено на экспорт. В то же время в Ростовскую область поступило более 70 тыс. тонн сортовых углей из Украины, которые имели конкурентное преимущество по цене, поскольку в Украине угольная отрасль имеет господдержку.

В настоящее время угольные компании Ростовской области испытывают трудности с выполнением договорных обязательств по отгрузке угля потребителям в связи с нехваткой подвижного состава ОАО «РЖД», при этом объем добычи угля составляет 5–6 млн тонн в год. Кроме того, транзитом в Ростовскую область поступает 1–2 млн тонн угля из других регионов России для переработки на обогатительных фабриках и отгрузки обогащенного угля в страны ближнего и дальнего зарубежья через порты Азовского и Черного морей. Министерство промышленности и энергетики Ростовской области считает, что существующая на данном участке инфраструктура Северо-Кавказской железной дороги в настоящее время не может обеспечивать надлежащим образом обслуживание указанного объема перевозок и требует реконструкции.

В перспективе возможен рост экспортных поставок угля при увеличении добычи угля на шахтах «Обуховская» и «Дальняя» и вводе в эксплуатацию шахт «Обуховская № 1» и № 410, на балансе которых имеется значительное количество антрацита с высокими качественными характеристиками, отмечается в документе. Кроме того, необходимыми условиями увеличения экспорта являются стабилизация работы шахт, обеспечение их современным оборудованием и необходимым технологическим резервом, исключающим простои шахт и срывы поставок. Большое значение для развития экспортных поставок также имеют ритмичная работа железнодорожного транспорта и увеличение пропускной способности угольных терминалов портов на Черном и Азовском морях.

Среди региональных портов в связи с запланированным ростом угледобычи благоприятные перспективы открываются для Усть-Донецкого порта, которого отличает выгодное географическое положение. По словам руководителя логистического подразделения «Азово-Донского пароходства» Игоря Касьянова, уголь может стать перспективным грузопотоком для Усть-Донецкого порта. «Угольный рынок на подъеме, и, по мнению экспертов, экспорт российского угля будет расти. Шахта «Садкинская Восточная» расположена в 30 км от Усть-Донецка, и порт обладает очевидным географическим преимуществом для транспортировки груза. Кроме того, в Усть-Донецком порту имеется вся необходимая инфраструктура для перевалки угля», — пояснил Касьянов. В 2011 году порт перевалил более 100 тыс. тонн угля. В перспективе с развитием угольной отрасли региона грузооборот угля может вырасти до 500 тыс. тонн.



АДНК растет

ОАО «Азово-Донская нерудная компания» (АДНК, входит в «Азово-Донское пароходство») увеличило объемы реализации щебня на 7% по итогам 6 месяцев 2012 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор компании Владимир Давыдов.

Ожидаемый объем реализации «Азово-Донской нерудной компанией» за 6 месяцев (январь–июнь) 2012 года составляет 208 тыс. тонн щебня против аналогичного прошлогогоднего показателя в 195 тыс. тонн.

Объем добычи нерудных материалов АДНК составил 212 тыс. тонн за отчетный период 2012 года, что на 3% превышает аналогичный показатель 2011 года.

«Основные заказы уходят в Татарстан, Астрахань, Ульяновск, Саратовскую и Волгоградскую область, — пояснил Давыдов. — Кроме того, увеличились объемы потребления щебня местными компаниями».

Генеральный директор отметил новую тенденцию на рынке нерудных материалов. Так, по его словам, повышенным спросом пользуется щебень фракций 40x70, 20x40 и 5x20.

ООО «Азово-Донская нерудная

компания» создано в 2005 году, преобразовано в ОАО в 2011 году. АДНК производит фракционный щебень и бутовый камень, применяемые в производстве бетона, железобетонных конструкций, в строительстве авто- и железных дорог, возведении плотин, габионов и других гидротехнических сооружений. Запасы полезных ископаемых на месторождениях обоих карьеров, принадлежащих АДНК, составляют около 90 млн куб. м в плотном теле.

Эмбарго не планируется, но зерна будет меньше

Россия не планирует вводить эмбарго на экспорт зерна. Глава Минсельхоза Николай Федоров заявил, что ведомство не видит никаких предпосылок для возвращения к такой мере.

По словам министра сельского хозяйства РФ, прогноз по урожаю зерновых и зернобобовых в 2012 году находится на уровне 85 млн тонн, с учетом переходящих остатков экспортный потенциал составляет не ниже 20 млн тонн. Объемы урожая позволяют в полной мере удовлетворить внутренний спрос в стране.

Тем временем в Ростовской области завершена уборка ранних зерновых и зернобобовых культур, по их валовому сбору область вышла на первое место в России. Хлебоборбы Ростовской области сработали на «пятерку», считает губернатор Василий Голубев.

По оперативным данным, аграриями области с 2,5 млн гектаров намолочено более 5,6 млн тонн зерна при средней урожайности 22,5 ц/га. Основу донского каравая составляет урожай озимой пшеницы — 4,5 млн тонн. Кроме того, собрано 790 тыс. тонн ярового ячменя, 172 тыс. тонн гороха. Об этом сообщает пресс-служба Министерства сельского хозяйства и продовольствия Ростовской области.

Примечательно, что удалось достичь столь высокого показателя валового сбора зерновых

при сложных погодных условиях. Напомним, гибель зерновых культур в результате экстремальных погодных условий (засухи в некоторых районах области) составила 83,6 тыс. га (2,8% от общей площади), в том числе озимых зерновых — 60,8 тыс. га (4% от сохранившихся 2051,3 тыс. га), яровых зерновых — 22,8 тыс. га (2,5% от фактически посеянных 910 тыс. га). В целом вместе с кормовыми и техническими культурами гибель посевов сельскохозяйственных культур произошла на площади около 200 тыс. га.

«Ряд хозяйств попали в эпицентр засухливых явлений, но даже в пострадавших районах есть сельхозпредприятия, которые, строго придерживаясь научных рекомендаций и увели-

чивая объем вносимых в почву удобрений, смогли сохранить хорошие показатели урожайности», — подчеркивает Вячеслав Василенко. Вячеслав Василенко отметил, что в прошлом году было собрано 8 млн тонн зерновых в регионе.

Произведенного в области зерна достаточно на собственное потребление, в том числе на обеспечение кормами животноводства и птицеводства и заготовку семян. На реализацию за пределы донского региона может пойти 2,5–3 млн тонн зерна.

Сегодня в донских хозяйствах региона продолжается уборка технических культур, идет подготовка к уборке риса, подсолнечника, кукурузы на зерно и других поздних культур.



Цимлянский гидроузел на экспозиции

Выставка, рассказывающая о строительстве Цимлянского гидроузла, открылась в Волгодонском художественном музее. Об этом сообщается на официальном портале Правительства Ростовской области.

Экспозиция разместилась в двух залах — документальном и художественном. В первом выставлены портреты участников строительства Цимлянского водохранилища, их личные вещи и фотографии, предоставленные ветеранами исторической стройки. Во втором зале размещены живописные полотна, на которых запечатлена история становления Волгодонска, и художественные фотоснимки, сделанные жителями города. Выставка продлится до конца августа.

Напомним, Цимлянский гидроузел является основным сооружением Волго-Донского канала, который в этом году отмечает 60-летний юбилей.

Охрана труда в надежных руках

«Ростовский-на-Дону колледж водного транспорта» (РКВТ) уже год успешно реализует учебную программу «Охрана труда для руководителей и специалистов водного транспорта». О важности изучаемой темы и первых результатах работы «Водному транспорту» рассказала Галина Карченко, специалист отделения профподготовки, переподготовки и повышения квалификации РКВТ.

Курс «Охрана труда для руководителей и специалистов водного транспорта» был разработан в целях реализации норм Трудового кодекса РФ, Кодексов торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта РФ в части охраны труда на водном транспорте. В 2011 году колледж получил лицензию на осуществление учебной программы и прошел аккредитацию в Министерстве здравоохранения и социального развития России.

«В рамках программы создана учебно-материальная база для организации и проведения теоретического обучения, процесс обучения постоянно совершенствуется, привлекаются грамотные и опытные преподаватели. Колледж осуществляет обучение по заявкам судовладельческих компаний как в самом учебном заведении, так и с выездом на места», — отметила Галина Карченко. По окончании обучения выдается удостоверение, признанное инспекцией по охране труда Министерства здравоохранения и социального развития.

За короткий период работы программы колледж обучил специалистов ОАО «Донречфлот», ООО «АДК», ООО «Кадры», ООО «Агентство Астон Энтерпрайз», ЗАО «РИФ», ФБУ «Волго-Дон», ООО «Донбункер» и других компаний. Ростовский-на-Дону колледж водного транспорта — единственное учебное заведение в донской столице, которое осуществляет подготовку специалистов в сфере охраны труда на водном транспорте.

Морской казачий корпус на Дону

Морской казачий кадетский корпус планируется открыть в Таганроге в 2014 году. О перспективах создания учебного заведения «Водному транспорту» рассказал заместитель губернатора Ростовской области, атаман Всевеликого войска Донского Виктор Водолацкий.

«Работа по созданию кадетского корпуса ведется давно, — отметил Виктор Водолацкий. — По поручению Губернатора Ростовской области Василия Голубева рассматривалась возможность размещения морского казачьего кадетского корпуса на базе ГБОУ ПНО РО профессионального училища № 81 г. Таганрога. Была создана рабочая группа. В ее состав вошли представители Минобразования области, департамента по делам казачества и кадетских учебных заведений Ростовской области, управления образования Таганрога и администрации училища».

В июне в г. Таганроге прошло заседание рабочей группы. Участники на месте изучили инфраструктуру училища, материальную базу, обсудили вопросы организации учебно-воспитательного процесса, комплектования штатов и финансирования.

По словам Виктора Водолацкого, кадетский корпус будет осуществлять образовательный процесс, соответствующий двум ступеням общего образования, с учетом дополнительных образовательных программ, цель которых — подготовить кадетов к служению Отечеству на поприще государственной и муниципальной службы, несению государственной службы российского казачества.

«При наборе учащихся особое внимание мы будем уделять кандидатам из семей казаков, которые захотят продолжить свое дальнейшее обучение в сферах, связанных с судоходством, кораблестроением, военной службой в рядах Военно-морских сил России. Однако для всех желающих поступить в кадетский корпус будут обеспечены равные условия», — подчеркнул Виктор Водолацкий.

Преподавательский состав кадетского корпуса будет сформирован из числа работников училища № 81 и офицеров запаса флота, проживающих в Таганроге. Финансирование образовательного учреждения будет осуществляться за счет средств бюджета Ростовской области.

Планируется провести реконструкцию помещений училища под нужды корпуса, на данный момент ведется разработка проектно-сметной документации. Координирует работу департамент по делам казачества и кадетских учебных заведений Ростовской области.



Один день теплохода «М. Андреев»

Жарким июльским днем на донецкий рейд вышел теплоход «Михаил Андреев» с грузом ячменя. Для судна этот рейс по маршруту «Багаевская — Кавказ» — десятый по счету с начала навигации. Корреспондента «Водного транспорта» на теплоходе встретила молодая, дружная команда.



Капитан судна Александр Геннадьевич Назаров — из флотской династии: его отец и мать были речниками. Родом он с Волги, из города Ульяновска, сразу после армии поступил в Нижегородское речное училище. На флоте проработал всю жизнь. Ходил по Черному и Средиземному морям, по Балтике, по рекам — Москве, Волге, Каме, Дону. «Везде побывал, где вода течет», — смеется Александр Геннадьевич. В должности капитана он с 1990 года.



В «Донречфлоте» Назаров работает с августа прошлого года, тогда же принял руководство теплоходом «М. Андреев».

На вопрос о трудностях капитанской работы отвечает чуть смутившись: «Всякая работа трудна, везде есть свои сложности. В море это прохождение проливов, на реке — перекаты и плес нужно знать. Много сложных участков, непросто погодные условия. Вдобавок капитанская должность предполагает большую ответственность, ведь судно, экипаж — все это на мне. Но где сейчас легко? Стараемся, преодолеваем, как и все».

За всю навигацию конфликтов на «М. Андрееве» не случилось. Но взаимодействовать в команде приходится по-разному. «Иногда приходится быть строгим, — говорит капитан. — Но мы не ссоримся. Бывает, конечно, поругаешь кого-то, пожурешь...» — «По делу! — добавляет старпом Олег Старчилин. — Стиль руководства у нашего капитана мягкий, но...» — «Мягкий, но жесткий», — смеясь, подсказывает капитан.

Старший помощник капитана — молодой и веселый Олег Старчилин. В 2004 году окончил Ростовское речное училище, работал третьим, затем вторым штурманом. В должности старпома — 20 дней. Побывал в разных краях — в европейском Средиземноморье, Северной Африке, на Ближнем Востоке. Признается, что образ жизни моряка ему нравится. «Дома, на берегу, всегда тянет обратно», — говорит он.

Экипаж «М. Андреева» как на подбор молодой. Под началом старшего матроса Владимира Гусака работают матросы Алексей Киреев и Максим Горбач.

Моторист — девятнадцатилетний Василий Савран. Старший механик — Анатолий Рабочий, второй и третий механики — Виктор Скибин и Ильнур Зинеев. Электромеханик — Владимир Питиков. Юрий Предет и Александр Косенко трудятся вторым и третьим помощниками капитана.

Поваром на теплоходе работает супруга капитана — Светлана Назарова. «Познакомились с мужем, поженились и ребенка родили на флоте, — улыбаясь, рассказывает Светлана. — Поначалу работали вместе, а когда сын родился — осталась на берегу, работала в детской школе искусств». Первая профессия Светланы — хореограф, в школе она давала ученикам начальное хореографическое образование: основы классики, народные и балльные танцы. Сын вырос, поступил в Ульяновский государственный медицинский университет на специальность «Педиатрия», и супруги Назаровы снова стали работать вместе.

Светлана рада работать вместе с мужем, хотя работа на камбузе нелегка: и тяжести приходится поднимать, и рутина одолевает, культурной жизни — никакой, что уж говорить о хореографии. Но о своей работе Светлана рассказывает по-доброму. «При составлении меню стараюсь не повторяться, — говорит она. — С продуктами нет никаких проблем, колпит хороший, есть все, что необходимо, и все свежее. Летом на реке хорошо — природа вокруг, чистый воздух. Очень любим с мужем бывать в Ростове — по улицам погулять, пойти на знаменитый рынок. Для нас этот город уже почти родной».

На «М. Андрееве» с нетерпением ждут практикантов.

«Работы много, — признается капитан, — покраска судна, например. Нужны рабочие руки, чтобы и для судна побольше полезного сделать, и труд матроса облегчить».

Сами речники ни слова не говорят о романтике своей профессии, уверяют, что пришли на флот работать и зарабатывать. Но что-то особенное, теплое, чувствуется в атмосфере на теплоходе: и командный дух, и дух путешествия, и понимание важности и нужности этой работы.



Теплоход «Михаил Андреев» (судовладелец — ОАО «Донречфлот») предназначен для перевозки генерального груза. Порт приписки — Таганрог. Длина судна составляет 138,3 м, ширина — 16,7 м, высота борта — 5,5 м. Валовая вместимость судна составляет 3969 т. Дедвейт судна — 4038 т. Судно перевозит зерновые грузы по маршруту «Багаевская — Кавказ».

Старт «Наследников победы»

Торжественное построение в честь Дня Военно-морского флота России прошло в Ростове-на-Дону у памятника адмиралу Федору Ушакову на территории старейшего учебного заведения города — Института водного транспорта имени Г. Я. Седова. В этот же день стартовал шлюпочный поход «Наследники Победы» по маршруту Ростов — Азов — Таганрог — Порт-Катон — Ейск.

В торжественном построении приняли участие члены Ростовского-на-Дону Морского собрания, ветераны флота, советник председателя председателя ДОСААФ России по работе с казачеством в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах полковник Александр Бурдов, председатель Суворовско-Нахимовского Кадетского союза Геннадий Титарчук, участники шлюпочного похода, преподаватели и курсанты морских и речных учебных заведений Ростова.

Выступая с приветственным словом, председатель Ростовского-на-Дону Морского собрания Юрий Зеленский поблагодарил участников построения и гостей за поддержку торжественного мероприятия.

Заместитель председателя оргкомитета Всероссийской военно-патриотической акции «Наследники Победы» капи-

тан 1-го ранга Виктор Пистун поприветствовал участников шлюпочного похода. «Отправляясь в поход, ребята каждый раз демонстрируют свои знания, навыки, проявляют мужество. У нас хорошая молодежь! Они знают традиции, равняются на героев и без сомнения будут настоящими патриотами России», — отметил Виктор Пистун.

Поход стартует с донской земли уже в тринадцатый раз. В нем принимают участие команды Детского морского центра (Краснодар), Многопрофильного кадетского корпуса (Тамбов), Орского морского корпуса (Оренбургская область), впервые — команды Рязанской Академии права и управления ФСИН России и Гатчинской школы-интерната.

По словам председателя Суворовско-Нахимовского Кадетского союза Геннадия Титарчука, в следующем году планируется объединить шлю-



почный поход по морскому пути адмирала Ушакова с сухопутным походом по местам Суворова на Дону.

Донские города на службе российского флота

Малый артиллерийский корабль (МАК) «Волгодонск» принят в состав Каспийской флотилии. Мероприятия по встрече и включению в состав флотилии нового судна состоялись 23 июля в пункте базирования соединения кораблей Каспийской флотилии — затоне Золотой (Астрахань). Об этом сообщает пресс-служба Южного военного округа.

МАК «Волгодонск» является вторым кораблем проекта 21630 (шифр «Буян») после головного «Астрахань». Корабль был спущен на воду 6 мая 2011 года, после чего успешно прошел государственные испытания и в декабре того же года был принят в состав ВМФ России.

Как пояснили в мэрии Волгодонска, имя города было дано кораблю неслучайно. В Волгодонске находится крупный порт, действует клуб моряков-подводников и яхтенный клуб. Интересно, что даже День города Волгодонска совпадает с празднованием Дня Военно-морского флота России. Мэрия города курирует корабль, а с командованием Каспийской флотилии заключен договор, согласно которому призывники из Волгодон-

ска смогут проходить срочную службу на судне, носящем имя своего родного города.

Корабль предназначен для усиления надводных сил Каспийской флотилии как в ближней морской зоне, так и на речных участках. Корвет спроектирован с учетом особенностей прохождения малых глубин Каспийского моря и дельты Волги и вооружен различными типами артиллерийского и ракетного оружия, способен наносить мощные огневые удары по кораблям и береговым укреплениям вероятного противника.

Напомним, что в ноябре 2011 года в цехе ОАО «Адмиралтейские верфи» была заложена неатомная подводная лодка «Ростов-на-Дону». Кроме того, на службе ВМФ России состоит большой десантный корабль «Азов».

Буксир-кантовщик ледового класса спущен на воду

Со стапеля ОАО «Завод Нижегородский теплоход» (ЗНТ) в начале августа спущен на воду буксир-кантовщик ледового класса проекта TG04 М. Судно построено под надзором Российского речного регистра (РРР) по заказу ФГУП «Росморпорт».

В июне 2011 года «Нижегородский теплоход» одержал победу в открытом конкурсе на строительство 2 буксиров ледового класса для ФГУП «Росморпорт». Сдать суда планируется с опережением графика на несколько месяцев. Оба буксира строятся для Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», где до конца судоходного сезона они будут переданы заказчику.

Ранее ЗНТ построил для ГКМ «Норильский никель» два буксира данного проекта, разработанного Морским инженерным бюро на класс РРР: «О» 2,0 (лед 30) А., рабочая конструкторская документация подготовлена «ЗНТ Инжиниринг». Тип судна — однопалубный, двухвинтовой с носовым уступом средней палубы, со средним расположением рулевой рубки и машинного отделения, с форштевнем ледокольного типа. Буксир предназначен для выполне-



ния буксировочных, кантовочных операций и перевозки 12 пассажиров (рейдовая перевозка докеров) без выполнения буксировочных работ. Район плавания и условия эксплуатации: внутренние водные бассейны и устьевые участки рек

с морским режимом судоходства разряда «О» согласно правилам РРР. Предусматривается возможность вывода судна из эксплуатации с его вмерзанием в лед на 6 месяцев без прогрева машинного отделения и судовых помещений.

«Коломны» из «Коломны»

Состоялась церемония спуска на воду универсального сухогруза «Коломна-1», построенного на собственной судовой верфи ОАО «Порт Коломна». Это судно является головным в серии теплоходов класса «М 3.0», строительство которых осуществляется в соответствии с долгосрочной программой строительства крупнотоннажных несамоходных и самоходных судов. В ходе ее реализации ежегодно будет закладываться строительство по одному судну каждого типа.

Судно, способное перевозить до 70 сорокафутовых контейнеров или 3500 тонн навалочных грузов (в бассейнах класса «О»), вступит в эксплуатацию примерно через полтора месяца после достройки на воде, швартовых и ходовых испытаний.

Одновременно состоялась торжественная закладка киля судна «Коломна-2» с закреплением на нем памятной таблички с данными нового судна. Судно планируется построить к июню 2013 года.

ОАО «Порт Коломна» — многопрофильное речное транспорт-

ное 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.

Порт осуществляет добычу нерудных строительных материалов (речной песок и песчано-гравийная смесь), погрузо-разгрузоч-

ные работы, огромное количество грузовых перевозок (песок, песчано-гравийные материалы, гипсовый камень, негабаритные грузы и т. д.), пригородные пассажирские перевозки. На предприятии проводится работа по технической модернизации подвижного состава, вводятся дополнительные производственные мощности по судоремонту, развивается судостроение.

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



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» ЗАЛОЖЕН НА «СЕВМАШЕ»

В Северодвинске (Архангельская область) в стапельном цехе Севмашпредприятия состоялась церемония закладки головного стратегического подводного ракетноносца проекта «Князь Владимир», в которой принял участие Президент России Владимир Путин.

Крейсер относится к четвертому поколению атомных стратегических ракетноносцев. При его строительстве будут использоваться последние достижения в создании корабельных радиоэлектронных средств. Спроектирован корабль в Санкт-Петербурге, в центральном конструкторском бюро морской техники «Рубин».

«Севмаш» — крупнейшее предприятие Объединенной судостроительной корпорации, единственная верфь в России, где обеспечен весь цикл создания боевых кораблей с атомной энергетической установкой.

НАЧАЛАСЬ РЕЗКА МЕТАЛЛА ДЛЯ КОРПУСА ПЕРВОГО «МИСТРАЛЯ»

ООО «Балтийский завод — Судостроение» начало резку металла для корпуса первого из двух вертолетоносцев типа «Мистраль». Как сообщила пресс-служба Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), работы ведутся точно по графику. Резка металла для второго вертолетоносца намечена на май 2012 года.

Резка металла для первого из российских «мистралей» началась на Балтийском заводе сразу после того, как Адмиралтейские верфи передали первый пакет конструкторско-технологической документации, адаптированной к мощностям российской верфи. Закладка корабля намечена на 1 октября.

«Дело в том, что корпус французского корабля построен из листов стали размером 3,2х16 м, а наше оборудование позволяет резать лишь 3,2х12 м, — объяснил суть адаптации генеральный директор ООО «Балтийский завод — Судостроение» Александр Вознесенский. — Соответственно, нужно было все пересчитать так, чтобы построить корпус из наших листов. При этом пришлось также учитывать и грузоподъемность наших кранов: все элементы корпуса должны быть не тяжелее 120 тонн».

ФГУП «Рособоронэкспорт» и французская компания DCNS подписали контракт в июне 2011 года. Объединенная судостроительная компания, в которую входят как ОАО «Адмиралтейские верфи», так и ООО «Балтийский завод — Судостроение», привлечена к этой сделке в качестве субподрядчика французской верфи STX France в Сен-Назере. ОСК будет строить 24 корпусных блока (кормовые части обоих кораблей), что составляет порядка 40% корпусов. Затем блоки будут отправлены во Францию, где произойдет полная сборка вертолетоносцев.

МССЗ ЗАЛОЖИЛ КИЛЬ КАТЕРА «КАТРАН»

ДЛЯ ВМФ И ПЕРЕДАЛ КАТЕР ДЛЯ «РОСМОРПОРТА»

Московский судостроительный и судоремонтный завод (МССЗ), являющийся подразделением ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», заложил киль головного рабоче-разъездного бортового катера проекта 21770 «Катран». Поставка этого катера будет осуществлена в адрес Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь» для нужд Военно-морского флота России.

Проектантом катера выступило ОАО «Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз».

Катран предназначен для обеспечения и поддержания повседневной деятельности судна-носителя при стоянке на якоре, рейдовой стоянке и в базе. Габариты катера позволяют осуществлять его транспортировку морским, автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом. Обеспечена возможность проводки катера по всем внутренним судоходным водным путям.

Кроме того, МССЗ передал ФГУП «Росморпорт» головной многоцелевой катер проекта МРВ14 — «Лебедин».

«Лебедин» — второй из 6 многоцелевых катеров проекта. С момента закладки киля прошло 9 месяцев. Портом приписки катера будет Архангельск.

Завод начал строительство скоростных многоцелевых катеров МРВ14 для морских портов России в сентябре 2011 года.

«НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ» ОБЗАВЕЛСЯ НОВЫМ БУКСИРОМ

Представители ОАО «ГМК «Норильский никель» подписали акт приема-передачи речного буксира, построенного заводом «Нижегородский теплоход» для компании в рамках инвестиционной программы по модернизации портового флота. Программой предусмотрено строительство двух речных и двух морских буксиров, а также бункеровщика.

В настоящее время программа в части строительства буксирного флота находится на завершающей стадии: первый морской буксир был построен в 2008 году, первый речной буксир — в 2009 году. Строительство морских буксиров осуществлялось на Ленинградском судостроительном заводе «Пелла».

Строительство бункеровщика будет завершено в третьем квартале 2013 года.

Постройка речного буксира является частью стратегии ГМК «Норильский никель», направленной на создание собственного современного флота, что позволит обеспечить транспортную независимость и повысить эффективность деятельности Компании.

Начиная с 2006 года ГМК «Норильский никель» принял в эксплуатацию пять контейнеровозов ледового класса, которые составляют основу морского флота компании. Морской флот выполняет задачу круглогодичной и гарантированной доставки грузов в Норильский промышленный район и вывоз товарной металлопродукции на внутренний и внешний рынки сбыта. Годовой грузооборот, приходящийся на морской флот компании по трассам Северного морского пути, составляет порядка 1 млн тонн, в том числе 0,45 млн тонн — товарная металлопродукция и 0,55 млн тонн — грузы для Норильского промышленного района.

«Седов» идет в Бразилию



Совершающий кругосветное плавание парусник Росрыболовства «Седов» преодолел более пяти тысяч морских миль. Сейчас судно находится на пути в Бразилию. Трансатлантический переход займет 23 дня и станет одним из самых продолжительных и сложных за кругосветку.

В Касабланке на борту парусника «Седов» произошла смена курсантского состава. У вновь прибывшей сотни курсантов было меньше суток на знакомство с судном. «Новобранцам тут же пришлось выходить на приборку, швартовку, нести вахту на камбузе и у штурвала. На вид ребята — крепкие, через неделю-другую освоятся и с работами по судну, и с подъемами на мачты во время парусных авралов», — рассказал помощник капитана по связям с общественностью Валерий Василевский.

Сейчас «Седов» идет только под парусами, сообщают с бор-

та. К косым добавились на всех мачтах прямые паруса. При попутном ветре около 10 метров в секунду барк «Седов» уверенно держит скорость под 7 узлов. Будущих моряков наверх пока не допускают, а потому отвязывать паруса поднимались на реи штатные матросы.

«На второй день трансатлантического перехода отработали действия по судовым тревогам. Мы одновременно и «тонули», и «горели». Экипаж корабля добывается от вновь прибывших курсантов слаженных и четких действий по готовности противостоять любым непредвиденным ситуациям. После наставлений капитана

Зорченко — «Тонем и горим строго по плану учений!» — условный пожар был быстро потушен, курсанты распределены по плотам, спасательные гидротермокостюмы возвращены каждый на свое место», — сообщил подробности учений В. Василевский.

Напомним, 20 мая 2012 года из Санкт-Петербурга парусник «Седов» отправился в свое первое кругосветное плавание, посвященное 1150-летию зарождения российской государственности и памятным датам в истории русских географических открытий. За 14 месяцев парусник преодолет более 45 морских миль и посетит более 30 портов Европы, Азии, Африки и Америки. Завершится кругосветка в июле 2013 года. Всего за время кругосветки возможность пройти уникальную практику на борту легендарного парусника «Седов» получат более 300 курсантов.



МГУ им. Невельского получил признание Минтранса

Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского получил признание Министерства транспорта Российской Федерации в области подготовки членов экипажей морских судов, став первым отраслевым вузом, прошедшим данную процедуру.

Признание вуза стало итогом работы комиссии, которую возглавил заместитель директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Ключев. По окончании проверки в университете было проведено рабочее совещание.

На совещании рассматривались законодательные инициативы Минтранса, направленные на приведение порядка выдачи дипломов для профессиональной деятельности в строгое соответствие с международными стандартами, установленными международной конвенцией о подготовке дипломированных моряков и несении вахты 1978 года с учетом манильских поправок 2010 года.

Начиная с 10 июля 2012 года право на ведение образовательной деятельности по подготовке и переподготовке специалистов

всех уровней плавсостава имеют только те учебные заведения, которые прошли проверку и работают на основе соглашения с Министерством транспорта. Данное соглашение действует на срок не более 5 лет.

В данный момент Министерство транспорта рассматривает порядка 30 заявок от отраслевых учебных заведений. В конце августа 2012 года по каждому из них будет вынесено решение.

В случае если образовательное учреждение, имея лицензию на образовательную деятельность, не пройдет процедуру признания в соответствии с приказом № 157 от 8 июня 2011 года, капитаны портов не будут выдавать рабочие дипломы и квалификационные свидетельства. Что касается курсантов и студентов, уже обучающихся в вузе на момент вступления закона в силу, то они получают дипломы независимо от результатов проверки.

ПОЛУГODOVЫЙ ОТЧЕТ

Порт Ньюс

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО

www.portnews.ru

ПОРТОВЫЙ СЕРВИС
БУНКЕРНЫЙ РЫНОК 2012



PH-BUNKER

3 танкер получил РН-Бункер



2 года до перезагрузки рынка



Информационно-аналитическое и справочное издание

«Портовый сервис. Бункерный рынок»

Издается медиа-группой «ПортНьюс» с 2005 года.

Основные темы выпуска:

- события в сфере портового сервиса
- обзор законодательных инициатив в сфере морской деятельности
- планы ФГУП «Росморпорт» по обновлению флота
- обзор крупнейших инвестиционных проектов портовой отрасли
- перевод судов на сжиженный природный газ на практике
- перспективы рынка лоцманских услуг
- возможности российских НПЗ по выпуску низкосернистого мазута
- особенности транзитной бункеровки в портах России в 2012 году
- обзоры крупнейших бункеровочных рынков Северо-Запада
- новые возможности в автоматизации отрасли
- ценообразование на бункерное топливо в портах России
- объемы продаж бункеровочных компаний
- состав бункеровочного флота РФ
- грузообороты морских портов России в 2011 году

Отдел рекламы и подписки: (812) 570-78-03
E-mail: snitko@portnews.ru