

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.



№9 (12930)

Выходит один раз в месяц
15 сентября 2013 года

Реформу надо корректировать



О том, какие проблемы стоят перед судоходными компаниями, работающими на внутренних водных путях России, в интервью ИАА «Водный транспорт» рассказал президент Ассоциации енисейских судовладельцев, генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Александр Иванов.

Стр. 2

Перевозка как рекорд Гиннеса



«Роснефть» провела уникальную транспортную операцию по доставке реакторов установки гидрокрекинга.

Стр. 7

Найти деньги для речного порта Уфа



Президент Башкортостана Рустэм Хамитов ознакомился с ходом строительства и реконструкции в Уфе объектов к саммитам ШОС и БРИКС.

Стр. 8



Зеленый свет

Министр транспорта России Максим Соколов и губернатор Волгоградской области Сергей Боженков провели совещание, на котором обсуждались вопросы развития Волго-Донского водного пути.

Вопросы развития Волго-Донского водного пути были рассмотрены на совещании под председательством министра транспорта России Максима Соколова и губернатора Волгоградской области Сергея Боженкова 2 сентября 2013 г. в Волгограде.

В обсуждении также приняли участие замминистра транспорта Виктор Олерский, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко и глава ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей» Олег Шахмарданов. Бизнес-сообщество представляли президент Союза «Национальная палата судоходства» Алексей Клявин, председатель совета директоров ОАО «СК «Волжское пароходство» Ришат Багаутдинов, генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» Константин Анисимов, глава московского представительства Группы компаний «Палмали» Александр Шадрин и др.

Финансирование проекта строительства второй нитки Волго-Дона возможно после 2020 года, такое мнение высказал министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов. «Транспортная стратегия до 2030 года, принятая правительством на прошлой неделе, предполагает развитие второй нитки Волго-Донского канала для того, чтобы его пропускная способность соответствовала растущему грузопотоку и пассажиропотоку. Несмотря на то, что на период до 2020 года средства на строительство второй нитки канала пока не выделены, в перспективе до 2030 года, мы предполагаем ее наличие». Соколов не исключил возможности софинансирования данного проекта из внебюджетных источников.

Как пояснил руководитель ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей» Олег Шахмарданов, сегодня Волго-Дон работает на пределе своих возможностей: «Такого не наблюдалось с 1983 года, в этом году снова ожидается прирост

к показателям прошлого года примерно на 15%. При существующей пропускной способности канала и шлюзов, с такими объемами очень тяжело справиться». Он также добавил, что грузопотоки идут с Волги на Дон примерно в соотношении 5 к 1 к обратному движению. «Сегодня очереди на рейде в ожидании шлюзования достигают 15–25 судов. По сути, это значит, что 20–25 часов необходимо провести в ожидании», — уточнил Шахмарданов. По его словам, Волго-Дон уже сегодня мог бы пропускать до 16–18 млн тонн грузов за навигацию. По оценкам экспертов, срок реализации проекта по строительству второй нитки Волго-Донского канала составит 7–10 лет. Пропускная способность второй нитки Волго-Донского канала планируется в объеме 19,5 млн тонн грузов в год, а общая пропускная способность канала возрастет до 35, 5 млн тонн в год. В настоящее время пропускная способность канала оценивается в 16,5 млн тонн грузов в год.

Президент Национальной палаты судоходства Алексей Клявин, обобщая мнение судоходного сообщества отметил, что практически достигнут предел пропускной способности Волго-Донского судоходного канала. В текущую навигацию ряд судоходных компаний были вынуждены изменить направления перевозок грузов.

Без строительства второй нитки Волго-Дона еще увеличить пропускную способность Волго-Балтийского водного пути невозможно.

При строительстве второй нитки пропускная способность ВДСК возрастет более чем в 2 раза, повысится надежность системы в целом. Так как сегодня в случае выхода из строя всего одного шлюза парализуется работа всего ВДСК.

Особую обеспокоенность судоходного сообщества вызывает ситуация с недостаточными глубинами на Нижнем Дону на участке реки Дон от Кочетовского гидроузла до порта Азов. В результате ежегодные потери от неполной загрузки судов составляют порядка 2 млн тонн. Без строительства Багаевского комплексного низконапорного гидроузла, даже при наличии второй нитки на Волго-Доне останется лимитирующий участок, не позволяющий полностью реализовать потенциал Волго-Донского водного пути.

В случае ликвидации самого проблемного лимитирующего участка, ограничивающего пропускную способность ЕГС, и обеспечения гарантированной глубины судового хода 4,0 м для прохода крупнотоннажного флота с полной загрузкой ожидается следующий социально-экономический эффект:

- Увеличение объемов перевозок примерно на 2 млн тонн;
- Сокращение времени движения судов;
- Повышение уровня безопасности судоходства;
- Улучшение финансово-экономического состояния судоходных компаний, как результат, увеличение отчислений в бюджет;
- Повышение конкурентоспособности грузовых перевозок внутренним водным транспортом.

Положение об аттестации капитанов судов внутреннего плавания

Минтранс России разработал Положение об аттестации капитанов судов внутреннего плавания. Как сообщили «Водному транспорту» в Департаменте государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России, приказ об утверждении данного положения может быть подписан министром в ближайшее время.

В департаменте напомнили, что с 1 января 2014 года вступают в силу поправки к статье 30 Кодекса внутреннего водного транспорта (КВВТ) об аттестации Росморречфлотом капитанов пассажирских и наливных судов (включая судно, буксирующее либо толкающее другие наливные несамоходные суда, осуществляющие перевозки опасных грузов).

Готовятся изменения в законодательство в части безопасности судоходства на ВВП

Министерство транспорта Российской Федерации готовит ряд нормативных и законодательных актов для усиления мер по обеспечению безопасности судоходства на внутренних водных путях (ВВП) России. Готовящиеся изменения прокомментировал директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Константин Пальников.

Он сообщил, что в составе экипажа скоростного судна внутреннего плавания необходимо предусмотреть наличие двух судоводителей, а не одного, как это предусмотрено в настоящее время. Это позволит минимизировать воздействие человеческого фактора на безопасность судоходства. Для решения этой задачи

Минтранс намерен в положении о дипломировании членов экипажей судов предусмотреть должность вахтенного помощника капитана скоростного судна в дополнение к должности капитана скоростного судна. Введение должности помощника капитана планируется осуществить без увеличения минимального состава экипажа судна. При этом планируется установить требование наличия на скоростном судне внутреннего водного плавания не менее двух судоводителей.

Кроме того, готовятся изменения в программу повышения квалификации капитанов скоростных судов в части тестирования их психологического соответствия требованиям по управлению таким судном. Также планируется ввести норму в проведение соответствующих тренингов для капитанов скоростных судов.

Наряду с этим будет проработан вопрос создания информационной системы дипломирования членов экипажей судов внутреннего плавания по аналогии с системой дипломирования членов экипажей морских судов. Эта работа будет проводиться совместно с ФГУП «Морсвязьспутник» и будет предусматривать возможность сбора и хранения информации о нарушении правил и иных обязательных требований владельцами дипломов.

Среди других нововведений Пальников отметил разработку программы начальной подготовки и повышения квалификации для вахтенных помощников капитанов скоростных судов. Также планируется ввести в систему управления безопасностью (СУБ) на ВВП России требование о разработке судоходной компанией антиалкогольной и антинаркотической политики и соответствующих мер.

Реформу надо корректировать

О том, какие проблемы стоят перед судоходными компаниями, работающими на внутренних водных путях России, в интервью ИАА «Водный транспорт» рассказал президент Ассоциации енисейских судовладельцев, генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Александр Иванов.

— Как проходит навигация-2013?

— Ситуация пока неплохая. Правда, август характеризовался пожарами и туманами, флот время от времени простаивал на Ангаре и Енисее. Но это несоизмеримо с теми простоями, которые были в прошлом году.

По Ангаре мы еще не завезли 40% всех грузов, которые необходимы. Там уровни воды не очень высокие, и на тысячетонную баржу мы вместо тысячи грузим 300–400 тонн.

— Часто ли приходится прибегать к перегрузке для прохода мелей?

— Это делаем на притоках. Сегодня стоят суда на Большой Хете, где возим груз для Ванкорнефти. 140 тыс. тонн успели завезти, затем уровни воды упали, и 1,5 тысячи тонн грузов застряло на 320-м километре, не дойдя до точки назначения всего 100 км. Пока что 56 тонн самого ценного и необходимого оборудования нефтяники вывезли вертолетами.

— Какой прогноз вы можете сделать по поводу итогов всей навигации в Енисейском бассейне?

— На этот год у пароходства запланировано 3,5 млн тонн груза, из них 1 млн 900 тыс. для Норильского промышленного района. В этом направлении все будет завезено. Сомнения вызывает только Ангара. Туда надо доставить для золотодобывающей компании и муниципалитетов более полумиллиона тонн. Если энергетики переключат на Ангару, то, конечно, столько не завезем. Все остальные задачи пароходство выполнит.

— Каково на сегодня тех-

ническое состояние вашего флота?

— Средний возраст флота (около 700 единиц) — 30 лет. Это, конечно, немало. Но мы стараемся поддерживать флот в хорошем техническом состоянии. ЕРП — одно из немногих пароходств, которое ежегодно тратит на ремонт от 300 до 400 млн руб. У нас есть своя судостроительная верфь, судоремонтные предприятия, есть программа обновления флота, по которой до 2016 года должны построить 50 новых судов, из них 27 уже построены. В основном это несамоходный флот. Его износ идет гораздо быстрее, чем самоходного флота, который ремонтируем, проводим плановую замену двигателей (до 20–30 в год).

— С прошлого года введена новая система контроля движения на внутренних водных путях России. Как вы оцениваете ее эффективность?

— Решение создать администрации бассейнов было правильным — должен быть один хозяин, который несет ответственность за весь бассейн. В рамках бассейна ввели портовый контроль, и если раньше инспекторов в бассейне было около 30 человек, то теперь стало более 50. Почти удвоив количество инспекторов, их не снабдили техникой, тем самым ограничив мобильность и возможность проверять недобросовестные судоходные компании, которые всегда что-то нарушают. Инспекторы не могут охватить все притоки, не имея нормального транспорта. Они находятся у наших портов, поэтому в основном проверяют Енисейское пароходство и еще 3–4 компании. До тех, кто работает на притоках, Крайнем Севере, «руки не доходят».

— То есть идея была хорошая, а вышло «как всегда»?

— Как всегда. После катастрофы «Булгарии» ввели закон о транспортной безопасности. С 2013 года начали работать по СУБу — системе управления безопасностью. В результате сейчас транспортная безопасность — отдельно, СУБ — отдельно. И на реализацию всех требований нужна куча денег. Кроме этого, увеличивается количество платежей по корабельным сборам. Ввели корабельный сбор в Дудинке, чего раньше не было, значительно увеличили тарифы по прохождению регулируемых участков, гораздо больше, порой необоснованно, стало самих регулируемых участков. Сейчас мы судимся с администрацией Мурманского морского порта, к которой относится служба капитана порта Дудинки. Речникам надо будет платить около 10 млн руб. корабельных сборов в Дудинке. Это очень много для судоходных компаний. В Игарке хотят установить пост — тоже надо платить, и так далее. Енисейское пароходство подсчитало, что последние годы, на все эти нововведения мы дополнительно потратили более 100 млн руб. Если учесть, что на северных территориях регулируемые тарифы по перевозкам, которые устанавливает субъект Федерации, а всевозможные платежи всё увеличиваются, то очевидно, что идет обнищание отрасли. И правильная в целом политика реформирования и наведения порядка на реке начинает пробуксовывать, ложась тяжелым финансовым бременем на добросовестных судовладельцев. Конечно, мы не можем с этим согласиться. Реформу надо пересматривать, вносить в нее коррективы, притом с учетом мне-



ния именно тех, кто работает на реке. О каком обновлении флота, о каких лизинговых программах строительства судов может идти речь, когда у речников денег нет? В России развивается несколько судоходных компаний, оперирующих морскими судами. А те, кто работает в Сибири, на внутренних водных путях, становятся все более нищими. Я вам скажу, что на Енисее флот простаивает без работы сегодня у многих судовладельцев.

— Тогда почему развиваются компании в других регионах?

— Развиваются только те, что работают в основном на море, на международных перевозках. Работая на внутренних водных путях, развиваться очень тяжело, особенно за Уралом, где более 70% внутренних водных путей страны. Возьмите реки Лена, Томь, Иртыш, Енисей, Обь — на них сибирские компании поставлены в тяжелейшее положение. Несколько иная ситуация на Волге — там выход в море, на рынки сбыта, а значит, солидное количество перевозок и так далее.

Хотя я говорил с коллегами из Московского пароходства, у них грузовая база тоже сократилась. Но они что-то компенсируют за счет туризма. У нас такой возможности нет, туристическая навигация продолжается всего три месяца. За это время денег не заработаешь. Туристы хотят к нам ехать, но туристический флот стареет. Край сегодня пытается купить новые суда, но это тоже надо финансировать. Мы в 2006 году отдали пассажирские суда ОАО «Пассажирречтранс», и правильно сделали, потому что сегодня ПРТ дотируется на сотни миллионов рублей из бюджета. Если пассажирские перевозки в Сибири не дотировать, они просто умрут. Суда надо содержать целый год, а работают они три месяца.

Тем не менее в целом на ситуацию мы смотрим оптимистично и с верой в будущее — планы выполняем, задачи, стоящие перед нами, решаем. Но, повторю еще раз — реформу внутренних водных путей надо корректировать.

Беседовал Александр Чиженко.

В Анапе — новый пассажирский причал «Витязево»

Введен в эксплуатацию причал «Витязево», построенный Азово-Черноморским бассейновым филиалом ФГУП «Росморпорт» в районе одноименного поселка около курортного города Анапа. Об этом сообщает пресс-служба предприятия. Разрешение на ввод объекта в эксплуатацию от 28 июня 2013 года № RU 23301000-44 было выдано администрацией муниципального образования город-курорт Анапа.

Строительство причала, которое велось с 2011 года, является одним из этапов реализации региональной концепции развития курортного сервиса на Черноморском побережье Краснодарского края, отмечается в сообщении.

Причал состоит из подходной эстакады протяженностью 260 м и шириной 5,5 м, а также пони-

женных площадок для швартовки судов по обе стороны подходной эстакады протяженностью по 48 м каждая. Проектные характеристики причала «Витязево» позволяют принимать суда водоизмещением 320 тонн, длиной 35 м, шириной 13 м, осадкой 2,5 м и пассажироместностью 230 человек.

После оформления всех правоустанавливающих докумен-

тов на причал и регистрации права хозяйственного ведения предприятия на этот объект недвижимости ФГУП «Росморпорт» планирует передать его в установленном порядке на конкурсной основе в аренду заинтересованным организациям для использования по его целевому назначению — для обслуживания морских судов местных пассажирских линий.





«Проводя обучение, мы не гнушаемся и сами учиться»

Ректор ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Сергей Барышников в интервью «Водному транспорту» рассказал о программах подготовки специалистов



— **Сергей Олегович, развитие северных морских территорий, Северного морского пути является сегодня актуальным направлением. Расскажите, пожалуйста, о том, как эта тема отражена в учебных программах Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова?**

Расширение объемов экспорта углеводородного сырья из регионов Российского Севера и Сахалина, активизация транспортных потоков на Северном морском пути благодаря транзитному потенциалу его использования, строительство новых портовых комплексов в восточной части Финского залива предопределили увеличение потребности в специалистах, компетентных в области управления морскими судами в сложных ледовых условиях. Строительство новых ледоколов, нефтяных танкеров, газовозов и других типов судов усиленного ледового класса требует соответствующего кадрового обеспечения. Важное значение в последнее время приобретают перспективы развития портовых перегрузочных узлов портов Мурманск и Архангельск, а также необходимость реализации комплекса мер по обеспечению

безопасности мореплавания, экологической безопасности, несению готовности по проведению поисково-спасательных работ, ликвидации последствий аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, а также гидрографическому обеспечению.

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова исторически является старейшим учебным заведением, осуществляющим как проведение научно-исследовательских работ по освоению Арктики, так и подготовку специалистов для работы в регионе.

В настоящее время в состав Арктического факультета ГУМРФ входят три кафедры: гидрографии моря; геодезии; навигационной гидрометеорологии и экологии. Каждая кафедра имеет свою лабораторию и компьютерные классы, также есть Учебно-береговая база (остров Западный Берёзовый), где курсанты могут проходить учебную практику.

Для обеспечения конкурентоспособности выпускников факультета подготовки гидрографов приведена в соответствие с Международным квалификационным стандартом, разработанным Международной гидрографической организацией (ИНО), Международной федерацией

морских исследователей (FIG) и Международной картографической организацией (ИКА).

Арктический факультет за время своего существования выпустил более 3.100 специалистов по направлениям: океанография, метеорология, гидрография.

— **Учитывая большой опыт университета в подготовке новых специалистов, нельзя не спросить, как ГУМРФ работает с уже действующими специалистами.**

— Университет активно развивает практическую подготовку, переподготовку и повышение квалификации флотских специалистов с учетом специфики работы судов в замерзающих морях и акваториях портов. Эту работу выполняет наш Морской учебно-тренажерный центр (УТЦ). Специализированная тренажерная ледовая подготовка была впервые в России открыта в Морском УТЦ в 2001 году при строительстве нефтеперезгрузочного терминала в порту Приморск. С этого времени Морской УТЦ оперирует одним из самых современных в мире тренажерных комплексов, включающим полнофункциональный навигационный тренажер, полномасштабный тренажер ЦПУ машинного и румпельного отделений, ледовую модель, обес-

печивающую интерактивное взаимодействие льдов различного типа и корпуса судна, а также визуализацию ледовой обстановки. Тренажер располагает обширной библиотекой математических моделей судов, акваторий портов и районов плавания.

В целях придания большей практической направленности обучению ледовых штурманов мы заключили в 2006 г. соглашение с финской компанией «Акер Арктик». Использование самого современного в Европе уникального ледового бассейна позволяет нашим слушателям курсов наглядно увидеть взаимодействие корпуса судна со льдами различных типов, плотности и толщины. С 2007 г. нам удалось расширить линейку ледовых курсов (в номенклатуре программ она звучит как Ice Navigation Training) практическими занятиями на борту судна при плавании в замерзающих акваториях Финского залива. Обучение проходит в Санкт-Петербурге, Котке и Хельсинки (Финляндия), что позволяет закрепить полученные на тренажере навыки в реальных ледовых условиях, освоить опыт российских и финских зимних навигаций на Балтике.

Начало, продолжение на стр. 4

СЗП обеспечило доставку водолазного судна Seabed Supporter в Астрахань

ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП) произвело буксировку из порта Санкт-Петербург в Астрахань водолазного судна Seabed Supporter, построенного в Норвегии для обслуживания установки по добыче нефти и газа в Азербайджане.

Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе СЗП, для доставки объекта длиной 90 м, шириной 16,7 м и высотой борта 8,3 м, пароходство разработало проект буксировки состава, получило согласования о его соответствии по осадке и габаритам с ФБУ «Администрация «Волго-Балт», ФГУП «Канал имени Москвы», ФБУ «Администрация Волжско-го бассейна».

В доставке были задействованы буксиры «Александр Обухов» и «ОТ-2454». Проектный менеджмент осуществляла дочерняя компания пароходства «Волго-Балтик Логистик».

СЗП имеет большой опыт выполнения подобных операций. В навигацию 2012 года барже-буксирными составами и судами «река-море» было выполнено более 50 рейсов с негабаритными грузами и объектами, из них 8 буксировок - в регион Каспийского моря.

Оборудование для строительства предприятий по добыче нефти и газа на шельфе Каспийского моря доставляется судами СЗП с 2008 года.

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





«Проводя обучение, мы не

Окончание, начало на стр. 3

Подготовка к плаванию в ледовых условиях обеспечивается командой высококлассных инструкторов тренажеров, профессоров Факультета навигации и связи и Арктического факультета нашего университета, действующих ледовых лоцманов, работающих в портах Приморск, Санкт-Петербург и Высоцк, капитанов, имеющих большой опыт работы на ледоколах и транспортных судах усиленного ледового класса.

— Кто они, ваши слушатели?

— Обучение на ледовых курсах прошли около 800 человек — судоводители, судомеханики, лоцманы, суперинтенданты судоводных компаний. За время работы курсов ледовой подготовки университет подготовил свыше 720 членов экипажей различных судоводных компаний.

На курсах по ледовой подготовке прошли обучение слушатели из России, Казахстана, Швеции, Турции, Голландии, Японии, Греции, Кипра, Хорватии, Южной Кореи и др.

В сотрудничестве с ФГУП «Росморпорт» с декабря 2011 года мы разработали и стали проводить курсы подготовки экипажей дизельных ледоколов. Установлена и введена в эксплуатацию современная версия навигационного тренажера, которая позволяет значительно расширить возможности учебного процесса, в особенности, по обучению плаванию судов в ледовых условиях. Большую экспертную и организационную поддержку нам оказывают Ситуационный центр АМП

«Большой порт С. — Петербург» и лично капитан порта П.П. Парников.

— Чему конкретно выучите на курсах?

— Особый интерес наши курсы представляют для подготовки экипажей судов, работающих в условиях замерзающих акваторий портов, для экипажей ледоколов, осуществляющих проводку караванов судов в ледовой навигации. Комплекс разработанных нашими экспертами упражнений позволит моделировать условия прохода при следовании в разреженном льду и вдоль кромки плотного льда, соударяясь с кромкой. Мы моделируем следование в открытом паковом льду, в полынье и на участках свободной ото льда воды, в затягиваемом льдом ледовом канале за ледоколом. Слушатели учатся форсировать ледовые перемычки и действовать при столкновении с отдельными льдинами.

К зимней навигации 2013–2014 гг. более 70 капитанов и старших помощников ледоколов ФГУП «Росморпорт» прошли специализированную ледовую подготовку на нашей площадке в Санкт-Петербурге. Помимо российских, обучение прошли экипажи первых казахстанских ледоколов и судов ледового класса, которые используются при освоении шельфовых проектов этой страны.

Работа флота во льдах создает проблемы не только для экипажей, но и для руководства судоводных компаний, для менеджмента и операторов, в том числе, судов-снабженцев для оффшора. В связи с этим впервые в нашей



стране мы разработали и организовали обучение по новому курсу Shipboard Winterization and Ice Management. Целью данного курса является подготовка менеджеров и экипажей современных многофункциональных ледоколов для работ по обслуживанию платформ (СМАОП) при освоении месторождений на шельфе в ледовых условиях.

— Как строится учебный процесс на ледовых курсах?

— Процесс обучения состоит из лекционных и практических занятий. Значительная часть занятий посвящается ледокольной проводке судна в особых условиях, втяжелых льдах и при наличии сжатия, при образовании снежно-ледяной подушки, обледенения, наличия дрейфующих торосов. Рассматриваются примеры взаимного маневрирования судна и ледокола, судна и буксиров во льду, приема и сдачи лоцмана в ледовых условиях.

Во время обучения каждый слушатель выполняет повседневные операции по управлению ледоколом в различных ситуациях. Особое внимание уделяется действиям при сложных ледовых условиях, когда непрерывность операций напрямую зависит от слаженной работы ледоколов.

Если мы заговорили об освоении шельфовых месторождений, то следует напомнить, что нами был установлен первый в России специализированный тренажер для подготовки персонала морских передвижных установок (МПУ). Речь идет о подготовке специалистов для работы на плавучих буровых установках, а также установках по добыче и транспортировке нефти и газа в соответствии с резолюцией ИМО А.891 (21).

Для обучения в Морском учебно-тренажерном центре используется комплекс, подобный тем, что применяются в специализированных учебных центрах Норвегии и Канады как для базовой подготовки (изучение устройства, состава технических средств, тренировки навыков управления механизмами и системами), так и для специализированного тренинга по контролю и управлению посадкой и остойчивостью платформы; по динамическому позиционированию и удержанию платформы на заданной точке при меняющихся погодных условиях, борьбы за живучесть и т.д.

— Насколько важна проблема кадрового обеспечения для Севморпути?

— Как я уже упомянул выше, развитие российской Арктики ставит перед нами кадровые

задачи, касающиеся не только судового персонала. Аварийно-спасательные работы, включая АРН, организация проведения швартовых операций, оценка рисков проведения грузовых и иных операций, подготовка береговых специалистов СУДС, МСКЦ и МСПЦ, навигационно-гидрографическое обеспечение работ — все это требует внимания, грамотного, опытного и компетентного персонала.

В сотрудничестве с Госморспасслужбой России и ГМСКЦ нам удалось организовать курсы подготовки капитанов-координаторов морских спасательно-координационных центров (МСКЦ) и морских спасательных подцентров (МСПЦ) России по программе «Повышение квалификации специалистов, участвующих в ликвидации последствий морских аварий». Раньше российский специалист проходил такую подготовку только в Швеции. Теперь появилась возможность проведения обучения в России. За 2 года в Морском УТЦ прошли подготовку капитаны-координаторы и для созданных Росморречфлотом МСКЦ в портах Арктики: Диксон, Певек, Тикси, а также в существующих портах Архангельск и Мурманск.

Для решения стоящих задач мы создали специальную лабораторию разработки моделей судов, районов плавания. Нашими специалистами уже самостоятельно разработаны районы Кольского залива, портов Приморск, РПК-2 Высоцк, Териберка и др.

Синергетический эффект использования тренажеров и лаборатории моделирования позволяют нам формировать





ГНУШАЕМСЯ И САМИ УЧИТЬСЯ»

портфели уникальных тренажерных упражнений. В качестве примеров можно привести работу с буксирами при портовых операциях (швартовка/отшвартовка/раскантовка), вымывание льда буксирами между причалом и судном, использование радара/прожектора/ледовых карт для плавания, работа винта/машины/руля в ледовых условиях (поломка/заклинка), навигация во льдах в темное время суток и использование поискового прожектора.

Новые промышленные проекты российской экономики, базирующиеся на освоении и развитии объектов морского континентального шельфа, требуют кадрового потенциала уже сегодня. В нашем учебном заведении прошли профессиональную подготовку более 300 членов экипажей полупогружных буровых установок (ППБУ) ООО «Газфлот», построенных совместно Выборгским заводом и компанией Samsung. В то же время вуз расширил свое сотрудничество в области профессиональной подготовки экипажей шаттл-танкеров ОАО «Совкомфлот» типа «Василий Диньков», обслуживающих Варандейский терминал ОАО «Лукойл» и активно проводит обучение экипажей морской ледостойкой стационарной платформы «Приразломная» по эвакуации из аварийного вертолета под водой и использования других современных и эффективных средств эвакуации в чрезвычайных обстоятельствах.

— Как университет интегрирует свои наработки в международные проекты?
— Очень успешным следует

признать наше участие в проекте MS GOF — Maritime Safety in the Gulf of Finland. Цель проекта — управление исследованиями по повышению безопасности на

помимо нашего вуза, участвовали ведущие научно-исследовательские институты России и Финляндии. Проект, поддержанный Росморречфлотом, правитель-

ленности и торговли России уже в текущем, 2013 г., разработана уникальная методика отбора и ранжирования научно-исследовательских и опытно-кон-

в сотрудничестве с Государственным научно-исследовательским навигационно-гидрографическим институтом и другими организациями в рамках разработки концепции аварийно-спасательных работ в условиях высоких широт и формирования пакета предложений по техническим средствам для их осуществления. В результате была сформулирована методика отбора и приоритизации НИР и ОКР в области технических средств поиска и спасения. На базе этой методики было разработано специализированное программное обеспечение, что позволило автоматизировать процесс анализа НИР и ОКР и сформировать инструмент определения приоритета выполнения работ для решения задач поиска и спасения в Арктических условиях. На разработанный программный продукт мы планируем оформить свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ.

Можно еще много говорить о нашем участии в решении вопросов развития Российской Арктики, о важности и перспективности этих вопросов. Однако самое важное не в том, что мы говорим. Самое важное в том, что мы делаем и планируем сделать. В этой стратегически важном для нас направлении работ мы очень рассчитываем на сотрудничество с Минтрансом России, Росморречфлотом, ведущими судоходными компаниями, научно-исследовательскими институтами, производителями технических средств обучения, классификационными обществами и образовательными учреждениями.

КУРСЫ ПО ЛЕДОВОЙ ПОДГОТОВКЕ

Линейка краткосрочных ледовых курсов ГУМРФ рассчитана на различные категории и, в основном, на начальный уровень слушателей.

Ознакомительная подготовка к плаванию во льдах предназначена для всех категорий судового персонала и других специалистов, не имеющих опыта работы в зимних условиях.

Тренажерная подготовка к плаванию во льдах для капитанов судов, помощников капитана, лоцманов, суперинтендантов компаний, включает в себя теоретическую и тренажерную подготовку под руководством опытных инструкторов.

Практическая подготовка к плаванию во льдах включает полный объем курса тренажерной подготовки и практические занятия на борту судна с ледовым классом при плавании в Финском заливе.

Расширенная подготовка к плаванию во льдах включает полный объем курса Тренажерной подготовки и в дополнение к нему — комплекс занятий в специализированном ледовом бассейне.

Взаимодействие экипажа судна при плавании в ледовых условиях представляет собой расширенный курс совместной подготовки судоводителей и механиков к плаванию во льдах.

При подаче теоретического материала мы используем специализированный электронный учебный курс, разработанный нами по заказу Финской морской Администрации, а также портфель электронных презентаций.

Все программы подготовки к плаванию в ледовых условиях завершаются проверкой компетентности, включающей упражнение на тренажере и тестированием на базе авторского программного комплекса проверки знаний «Дельта-Лед» с детальной распечаткой результатов тестов по всем разделам требуемых программой знаний.

«С 2001 г., когда наши специалисты начали эту работу, прошло уже более 10 лет. Мы накопили существенный опыт, как в педагогическом плане, так и в использовании тренажеров и других технических средств обучения. При поддержке наших партнеров из ОАО «Совкомфлот» инструкторы центра прошли стажировку на судах ледового класса. И что самое главное — проводя обучение, мы не гнушаемся и самим учиться. И это, я считаю, самый главный опыт, который мы получаем — опыт общения с ледовыми практиками. Получая такой опыт, мы ставим перед собой задачу этот бесценный опыт десятков капитанов обобщить и выработать уникальную, и что самое важное — эффективную методику практической подготовки моряков для работы в ледовых условиях», — подчеркивает Сергей Барышников.

море в восточной части Финского залива. Отдельное внимание уделено ледовой обстановке и навигации в зимний период, являющимися важными факторами в безопасности на море в Финском заливе. В проекте,

ствами Ленинградской области и администрацией Санкт-Петербурга, в конечном итоге был профинансирован Европейским союзом.

В рамках нашего сотрудничества с Министерством промыш-

структурских работ в области технических средств для поиска и спасения во льдах.

Создание методики отбора НИР, алгоритмов и соответствующего программного обеспечения осуществляется университетом

«Мир» для мира

ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова и Россотрудничество подписали партнерское соглашение о сотрудничестве

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) и Федеральное агентство по делам Содружества Независимых Государств, соотечественников, проживающих за рубежом, и по международному гуманитарному сотрудничеству (Россотрудничество) подписали партнерское соглашение о сотрудничестве.

Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе вуза, со стороны Россотрудничества соглашение подписал руководитель организации Константин Косачев, со стороны университета — ректор Сергей Барышников.

Подписание соглашения прошло на борту учебного парусного судна «Мир», находившегося в ежегодном учебном рейсе. «Мир» ошвартовался в Флиссингене (Нидерланды), где принял участие в торжественном мероприятии — открытии Фестиваля

«Созвездие России», проводимого Россотрудничеством в рамках перекрестного года Россия-Голландия.

Россотрудничество совместно с университетом планируют участие в совместную работу, обсуждается возможность участия

университета в мероприятиях перекрестного года Россия-Англия в 2014 году.

Россотрудничество подведомственно Министерству иностранных дел РФ и его основной задачей является обеспечение и развитие международных отношений

России в области гуманитарных вопросов.

В планах Россотрудничества и университета продолжать совместную работу, обсуждается возможность участия ГУМРФ в мероприятиях перекрестного года Россия-Англия в 2014 году.



«Буран» сдан

Завод «Нижегородский Теплоход» сдал в эксплуатацию второе многофункциональное обстановочное судно проекта BLV02 «Буран».

Заказчик — ФКУ «Речводпуть» Федерального агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ.

Обстановочное судно предназначено для: контроля состояния судового хода на внутренних водных путях и акваториях портов; контроля состояния навигационного ограждения судового хода, контроль горения огней на знаках освещаемой обстановки; расстановки и снятия знаков, а также их перемещения при изменении границ судового хода; обслуживания знаков судовой обстановки и ремонт светосигнальной аппаратуры.

Район плавания — внутренние водные пути России с учетом ограничений; морские районы, соответствующие району

плавания М-СП 3.5. По радиооборудованию предполагается эксплуатация в районах А1.

Основные характеристики судна: длина габаритная — около 47,00 м; длина между перпендикулярами — 40,49 м; ширина габаритная — около 10,50 м; ширина по КВЛ — 9,70 м; высота борта на миделе — 3,50 м; осадка (по КВЛ /максимальная) — 2,0/2,5 м; скорость — 10,8 уз.; автономность — 15 суток.

Для обеспечения выполнения судном своих основных функций по снятию, постановке и обслуживанию навигационных плавучих знаков, предусмотрен грузовой гидравлический кран грузоподъемностью 8 тонн с вылетом стрелы 10,0 м. Кран работает при волнении моря 3 балла без



потери грузоподъемности на максимальном вылете.

Предусмотрен комплект специализированного программного обеспечения для осуществления установки и контроля навигационных буюв.

Закладка судна состоялась 07 августа 2012 года, спущено на воду 6 июня 2013 года.

Открытое акционерное общество «Завод Нижегородский

Теплоход» основано в 1911 год. Основная специализация — создание судов технического и вспомогательного флота, портовой техники и изделий судового машиностроения. Предприятие имеет опыт успешной реализации проектов полного цикла — от проектирования до постройки и технического сопровождения судов различного типа.

«ВФ Танкер-21» принят, «ВФ Танкер-22» спущен

Судоходная компания «Волга-флот-танкер» («В.Ф.Танкер») 2 сентября 2013 года приняла в эксплуатацию одиннадцатый танкер «Волго-Дон» макс класса проекта RST27 дедвейтом в море/реке 7030/5428 тонн «ВФ Танкер-21», построенный на «Окской судовой верфи».

«ВФ Танкер-21» стал двадцать первым танкером проекта RST27, полученным заказчиком за 2012–2013 годы с двух заводов — «Окской судовой верфи» и «Красного Сормова». Контрактный дедвейт 6980/5378 тонн на судне был перевыполнен на 50 тонн — фактически он составил 7030/5428 тонн. Скорость на испытаниях составила 11,7 узла.

В сравнении с другими проектами «Морского инженерного бюро» танкер нового проекта RST27 имеет усиленную речную функцию, увеличенный на 716 тонн дедвейт в реке (если сравнивать с «Армадами») при

повышенной прочности корпуса (морской класс R2 или II район — по старой классификации РС), практически таким же расходом топлива и сохранении повышенной вместимости грузовых танков.

Обводы судна нового проекта являются продуктом научно-исследовательской работы, выполненной бюро совместно с компанией Digital Marine Technology в 2010 году, и создавались с использованием методов вычислительной гидромеханики (CFD моделирования). Затем модель будущего танкера прошла испытания в опыто-



вом бассейне ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова. Эксперимент полностью подтвердил результаты теоретических исследований.

Класс Российского Морского Регистра Судоходства — KM Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker — chemical tanker Type 2 (ESP).

Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго — Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 6,0 м. Относятся к танкерам «Волго-Дон макс» класса.

При проектировании учтены

специальные требования российских и мировых нефтяных компаний, дополнительные экологические ограничения класса Российского морского Регистра судоходства «ЭКО ПРОЕКТ» (ECO-S).

Суда-продуктовозы-химовозы проекта RST27 предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов без ограничения по температуре вспышки, а также растительных масел.

Головное (на «Окской судовой верфи») судно проекта RST27 «В.Ф. Танкер-11» было заложено 20 октября 2011 года, спущено на воду 27 апреля 2012 года, сдано в эксплуатацию 17 июля 2012 года.

Параллельно предприятие ведет работу над всей серией танкеров данного проекта. В середине августа завод спустил на воду двенадцатый танкер «В.Ф. Танкер-22»

«Озерная верфь» спустила на воду катер «Николай Никифоров»

ООО «Озерная верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) спустила на воду специальный полицейский патрульный катер проекта 14М, строительный № 05, получивший название «Николай Никифоров». Заказчиком этого проекта выступило ФКУ «Северо-западное окружное управление материально-технического снабжения Министерства внутренних дел РФ».

Полицейский скоростной патрульный катер предназначен для проведения инспекционных работ и патрулирования в составе подразделений МВД России со спецперсоналом и пассажирами на борту. После испытаний, катер подготовят и отправят заказчику в южные регионы России.

Судно имеет класс река-море и может патрулировать как

прибрежную морскую зону, так и устья крупных рек. Катер оснащен всеми необходимыми условиями для несения службы длительное время. Обратный наклон лобового стекла обеспечивает видимость даже при неблагоприятных погодных условиях.

Необходимо отметить, что катер оснащен дополнительным постом управления, что позволяет управлять судном в условиях

ограниченной видимости. Объем запаса топлива увеличен до 1,5 тыс. литров, что позволяет совершать дальние переходы без дозаправки. На катере есть 2 каюты: носовая и кормовая, которые оборудованы местами для отдыха. Таким образом, ночью на судне могут находиться до 5 человек, а в дневное время — до 10.

ООО «Озерная верфь» (Laky Verf) располагается на террито-

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

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ТАНКЕР «АЛАДЖА» ДЛЯ ТУРКМЕНИСТАНА

Завод «Красное Сормово» спустил на воду танкер, построенный для Туркменистана. Заказчик присвоил танкеру имя «Аладжа».

Контракт между заводом «Красное Сормово» (при участии Группы МНП) и Государственной службой морского и речного транспорта Туркменистана был подписан 27 марта текущего года. Согласно контракту для Туркменистана будет построено два танкера проекта 19900 дедвейтом 7100 тонн.

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

СУДНО «НЕВА-ЛИДЕР 5» ВЫШЛО НА ЗАВОДСКИЕ ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Судно «НЕВА-ЛИДЕР 5», строящееся на ООО «Невский ССЗ» по заказу ОАО «Северо-Западное пароходство», вышло на заводские ходовые испытания.

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

РЫБИНСКАЯ КОМЕТА

На судостроительном заводе «Вымпел» (Рыбинск) состоялась торжественная церемония закладки головного скоростного пассажирского судна на подводных крыльях проекта 23160 «Комета-120М».

В церемонии принял участие министр транспорта РФ Максим Соколов, губернатор Ярославской области Сергей Ястребов, представители Федерального собрания РФ, субъектов РФ, руководители предприятий судостроительной отрасли.

Строительство судна ведется по проекту, разработанному ОАО «Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях им. П. Е. Алексеева» (г. Нижний Новгород). В основу проекта положены проекты СПК «Комета», «Колхида», «Катран». Основными отличиями этого современного судна от ранее построенных станут высокий уровень комфорта пассажиров.

КРЫЛОВСКИЙ ГНЦ ЗАКЛЮЧИЛ СОГЛАШЕНИЯ О НАУЧНОМ И ТЕХНИЧЕСКОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ С НЕВСКИМ ССЗ И ОКСКОЙ СУДОВОВЕРФЬЮ

ФГУП «Крыловский государственный научный центр» заключил рамочные соглашения о научном и техническом сотрудничестве с ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» и с ОАО «Окская судовой верфь». Как сообщает пресс-служба ГНЦ, соглашения заключены сроком на 5 лет.

Сотрудничество Крыловского центра с заводом и верфью будет осуществляться в целях совершенствования технических и технологических характеристик выпускаемой продукции и оказываемых услуг.

В качестве перспективных форм взаимодействия указывается: выполнение совместных маркетинговых исследований рынков; продвижение на рынок продукции/услуг общими усилиями организаций; совместная разработка проектов, осуществление НИР, ОКР и производство изделий судостроения; взаимный обмен опытом, обучение, стажировку и повышение квалификации персонала.



Резерв портовых мощностей



Возможности наращивания портовой инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна обсуждались на совещании, которое президент России Владимир Путин провел 20 августа.

Глава государства отметил, что после распада Советского Союза Россия утратила огромные портовые мощности, однако в целом негативную ситуацию удалось переломить благодаря реализации ряда проектов. «Новые портовые комплексы и терминалы были созданы на Балтике, на Севере, на Черном море, на Дальнем Востоке. В результате только за прошлый год через российские порты перевезено более 565 млн тонн грузов. Это на четверть больше, чем в пик таких перевозок в советское время в 1984 году», — сообщил Владимир Путин.

Министр транспорта России Максим Соколов уточнил, что совокупный объем перевалки российских экспортных грузов в прошлом году составил 660 млн тонн. Порядка 100 млн тонн было обработано в сопредельных

государствах Балтики, при том что за последнее десятилетие эта доля практически в два раза сократилась.

НА ПРЕДЕЛЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Порты Азово-Черноморского бассейна занимают второе место после Балтики по объему грузооборота, причем с каждым годом нагрузка на них возрастает, отметил президент России. Так, по оценкам экспертов, к 2030 году потребность в перевалке только сухих грузов в портах Южного федерального округа достигнет 150 млн тонн, это более чем в два раза превышает сегодняшние возможности. Инфраструктурные ограничения сдерживают увеличение объемов международной торговли и транзитных перевозок на южном направлении. Использование зарубежных портовых мощностей грузовладельцами

и грузополучателями — это прямая упущенная выгода для России.

По словам Владимира Путина, потенциал дальнейшего масштабного наращивания мощностей крупнейших портов на Юге России, в Туапсе и Новороссийске, ограничен целым рядом объективных факторов, и, согласно экспертному мнению, развитие только двух этих портов не может в полной мере компенсировать серьезный спрос на грузоперевозки в этом регионе.

«Наша задача не просто снять имеющиеся инфраструктурные ограничения, но и создать достаточный резерв портовых мощностей. Это позволит сгладить пики сезонных нагрузок и минимизировать простои грузов, выстроить эффективные, конкурентные логистические схемы», — подчеркнул президент.

Окончание на стр. 4

Портовая статистика

Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в августе сохраняют разнонаправленную динамику грузооборота и судооборота.

Морской порт Ростов-на-Дону в августе 2013 года обработал 2 млн 320 тыс. тонн различных грузов, что на 9,5% ниже аналогичного показателя за август 2012 года. Отрицательную динамику продемонстрировали и экспорт (1 млн 150 тыс. тонн, — 4,6%), и импорт (169 тыс. тонн, — 14%), и транзит грузов (1 млн 1 тыс. тонн, — 14%).

«В августе 2013 года в морском порту Ростов-на-Дону грузооборот по-прежнему не достигает показателей аналогичного периода 2012 года, но продолжается рост грузооборота на 77 тыс. тонн (+3,4%) по сравнению с июлем 2013 года, — сообщил капитан порта Павел Захарченко. — Уменьшение общего грузооборота морского порта на 9,5% произошло из-за сокращения транзитных перевозок незерновых навалочных грузов».

На экспорт были отправлены зерно навалом (57,4%), нефть и нефтепродукты (16%), уголь и кокс навалом (9,5%), металлолом (7%) и незерновые грузы навалом (5,5%). В номенклатуре импортных грузов преобладали незерновые грузы навалом (50,5%) и генгрузы (31,7%). Транзитные грузы были представлены нефтью и нефтепродуктами (43,6%), зерновыми грузами навалом (32,8%), зерном навалом (15,9%), генгрузами (4,4%), металлом (1,85%) и металлоломом (1,5%).

По словам Павла Захарченко, в морском порту Ростов-на-Дону наблюдается уменьшение судозаходов в связи со снижением транзитных перевозок незерновых навалочных грузов и увеличением числа судов с большим тоннажем по сравнению с ав-

густом 2012 года. За отчетный период 2013 года администрация порта зарегистрировала 850 приходов и 850 отходов, в августе 2012 года — 916 приходов и 937 отходов судов.

Общий грузооборот морского порта Азов в августе составил 1 млн 725 тыс. тонн различных грузов, что на 20% превышает аналогичный показатель годичной давности. На экспорт было отправлено 797 тыс. тонн грузов (+ 43%). Импорт за отчетный период 2013 года сократился на 61% и составил 37 тыс. тонн. Транзит показал положительную динамику (+ 13,5%) и составил 890 тыс. тонн грузов.

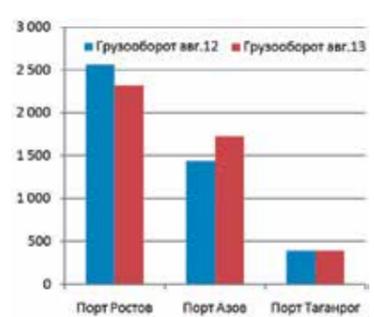
Как сообщили в администрации морского порта, в номенклатуре грузов, как и годом ранее, преобладали зерновые, уголь, цемент и нефтепродукты.

Судооборот порта Азов по итогам августа текущего года также подрос: было зарегистрировано 663 прихода и 648 отходов судов. Для сравнения, годом ранее капитания зарегистрировала 596 приходов и 596 отходов судов.

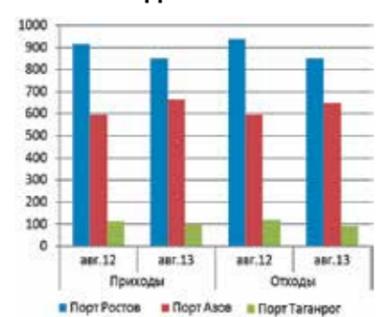
«Рост грузооборота и судооборота обусловлен увеличением экспорта зерновых и транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — пояснил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в августе текущего года остался на уровне прошлогоднего показателя и составил 394 тыс. тонн грузов. Судооборот порта показал небольшое снижение: за отчетный период 2013 года было зарегистрировано 95 приходов и 94 отхода судов против 115 приходов и 120 отходов годом ранее.

ГРУЗООБОРОТ



СУДООБОРОТ



Новое назначение

Директором Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» назначен Игорь Шолох. Об этом сообщила пресс-служба унитарного предприятия.

Игорь Николаевич Шолох родился 1 мая 1967 года в поселке Пограничный Приморского края. В 1997 году окончил Высшую школу милиции МВД России по специальности «юриспруденция» с присвоением квалификации «юрист».

С апреля 2007 по июнь 2013 года Игорь Шолох занимал должность начальника отдела лицензирования и регистрации судов Южного управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.



Речной грузооборот

Грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в августе 2013 года сократился на 4,4% по сравнению с аналогичным показателем августа 2012 года и составил 2 млн 57 тыс. тонн грузов.

Об этом сообщили на официальном сайте бюджетного учреждения.

Фактический августовский объем оказался ниже прогнозного на 3,9%.

Общий грузооборот за 5 месяцев (апрель — август) текущего года вырос на 4,4% по сравнению с аналогичным показателем годич-

ной давности и составил 8 млн 629 тыс. тонн различных грузов. В номенклатуре грузов преобладали мазут (31,6%), вакуумный газойль (17,3%), сера (11,8%), дизельное топливо (9,6%) и удобрения (5%).

Границы деятельности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» включают в себя

Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до поселка Аксай (3121-й км), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона: реки Северский Донец (от хутора Красный до устья) и Маныч (от Ново-Манычской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в закрепленных за учреждением границах составляет 691,3 км.





Резерв портовых мощностей

Окончание, начало на стр. 3

Говоря о перевалке в Азово-Черноморском бассейне, Максим Соколов сообщил, что общий грузооборот — это практически треть от грузооборота российских портов, притом что пропускная способность портов Азово-Черноморского бассейна составляет 260 млн тонн. «Но это в целом по всем (наливным и сухим) грузам, а по сухим грузам эта цифра только 68 млн тонн, — уточнил министр транспорта. — И мы видим, что на сегодняшний день вся эта совокупная мощность практически полностью исчерпана. Более того, по данным последнего года, оборот составил даже чуть выше — 70 млн тонн, то есть за пределами пропускной способности».

Дополнительный объем перевалки сухих грузов в портах Азово-Черноморского бассейна составит 150 млн тонн, озвучил Соколов прогноз экспертов. В настоящее же время только три порта из имеющихся двенадцати обеспечивают основной грузооборот.

«Новоросийск дает сегодня практически две трети (66%), Туапсе — порядка 10 и Ростов-на-Дону — около 6% от общего грузооборота. Оставшиеся девять портов обеспечивают соответственно всего лишь 17% от общего объема, и, хотя у каждого порта есть определенные инвестиционные планы, существенных перспектив для их развития нет, поскольку большинство из них расположены либо в мелководных районах, либо в центре населенных пунктов, и это, конечно, серьезным образом затрудняет их дальнейшее развитие», — отметил министр транспорта.

ТАМАННЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Новые перевалочные мощности для сухих грузов министерство транспорта предложило разместить в Тамани. Проект предполагает создание сухогрузного района морского порта Тамань до 2025 года. «Общий прирост портовых мощностей для перевалки составляет 94 млн тонн сухих грузов нарастающим итогом начиная с 2019 года», — сообщил Максим Соколов.

Проектная документация была разработана к 2012 году консорциумом ведущих российских и голландских проектных компаний, уже получены все необходимые согласования, в том числе пройдена экологическая экспертиза, и проект находится в Главгосэкспертизе для подтверждения своих параметров.

Одним из важных преимуществ будущего порта министр назвал возможность осуществлять круглогодичные операции, в отличие от портов Черного моря, где штормовая нагрузка может достигать 60 дней в год.

«Существенной характеристикой порта также является его некая комплементарность по отношению к проектам других портов при условии покрытия дефицита той пропускной способности внешних подъездных путей. Порт Тамань не конкурирует с другими проектами, а, наоборот, существенно дополняет их», — добавил Соколов.

Инвесторы уже подтвердили свою заинтересованность и в формировании грузовой базы, и в строительстве терминалов в этом порту. Отбор инвесторов планируется производить на конкурсной основе, поскольку уже сейчас объем заявок на строительство терминалов в целом превышает практически на 20% его проектную мощность.

В соответствии с проектной документацией предполагается строительство 10 морских терминалов для обработки различных грузов, в том числе контейнеров, железорудного сырья, угля, металлов, серы и зерна.

Стоимость строительства порта с учетом объектов частной собственности инвесторов в целом оценивается в 228 млрд рублей. При этом объекты федеральной собственности оцениваются в 115 млрд рублей в ценах 2013 года.

Объем средств федерального бюджета, предусмотренный ФЦП «Развитие транспортной системы», составляет 76 млрд. Оставшиеся 40 млрд руб. планируется привлекать по модели государственно-частного партнерства, смешанного финансирования за счет внебюджетных источников. «Соответственно инвестиции

частных инвесторов уже в полном объеме будут направлены в том числе на создание их мощностей по перегрузке терминальных комплексов, это 112 млрд рублей», — рассказал министр транспорта России.

В целом реализация проекта в соответствии с оценкой экспертизы даст положительный бюджетный эффект в размере 114 млрд рублей в период до 2030 года.

Президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин сообщил, что в 2012 году в направлении азово-черноморских портов РЖД перевезла 62,4 млн тонн грузов, что на 11% превышает аналогичный показатель 2011 года. «То есть тенденция увеличения грузопотока безусловно присутствует. Хотя мы здесь всегда придерживаемся правила перепроверки, и, скажем, у нас более консервативное представление о возможном объеме роста именно в сторону Тамани, но все равно это, безусловно, цифры, которые намного превосходят существующие возможности инфраструктуры», — отметил Якунин.

Согласно озвученному главой РЖД прогнозу, к 2020 году в этом направлении произойдет увеличение объема грузов минимум в два раза, плюс 69,9 млн тонн. При этом общий объем грузов, перевозимых в направлении порта Тамань, достигнет 65 млн тонн.

ПОРТ МАЛ ДА УДАЛ

Среди так называемых малых портов Азово-Черноморского бассейна министр транспорта на совещании у президента выделил Ростов-на-Дону: «Если говорить о порте Ростов-на-Дону, у нас есть планы по его дальнейшему развитию. Сегодня он обслуживает чуть более чем 11 млн тонн. Средства заложены в том числе и в федеральную целевую программу. Создается новый транспортно-логистический терминал, который будет обрабатывать грузы как морских, так и речных судов. И мы планируем его увеличение до 16 миллионов тонн».

Новый транспортно-логистический терминал — это Ростовский универсальный порт. Строительство мультимодального



транспортно-логистического центра в промзоне «Заречная» было инициировано Азово-Донским пароходством в 2006 году. В 2008 году проект был включен в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг. и до 2020 г.)». Общая стоимость проекта составляет 24,3 млрд рублей, в том числе предусматривается привлечение 6,4 млрд рублей из федерального бюджета и 1,2 млрд рублей из регионального бюджета.

Сегодня Ростовский универсальный порт площадью 100 га располагает семью современными причальными комплексами с протяженностью причальной стенки 1150 м. Погрузочно-разгрузочные работы в порту ведут более 30 единиц техники, в том числе 14 портальных кранов грузоподъемностью от 10 до 65 тонн каждый. Площадь открытых складских площадок составляет 90 тыс. кв. м. Первая очередь угольного терминала мощностью 1,5 млн тонн в год была введена в строй в 2010 году. В 2011 году начал работать контейнерный терминал мощностью 50 тыс. TEU в год. В настоящее время РУП обрабатывает контейнеры, уголь, зерно, минеральные удобрения, металлы и другие, в том числе тяжеловесные и негабаритные, грузы.

Мнением о развитии портовой инфраструктуры президент Владимир Путин обменялся с губернатором Ростовской области Василием Голубевым 22 августа

в рамках рабочей встречи в донской столице.

Голубев отметил, что развитие портовой инфраструктуры актуально для региона, поскольку сегодня в Ростовской области три порта, более 20 компаний осуществляют перевалку почти 7 млн тонн грузов. По словам губернатора, реализация проекта строительства Ростовского универсального порта позволит выйти на грузооборот почти в 20 млн тонн. «Чтобы решить окончательно эту задачу, мы должны будем поработать со всеми подъездными дорогами к портовому хозяйству», — отметил Василий Голубев. Владимир Путин заверил, что планы области по расширению работы порта будут поддержаны на федеральном уровне.

Президент подчеркнул важность развития транспортного комплекса в регионе. «Нужно повысить пропускную способность всей транспортной системы, обновить саму инфраструктуру, сформировать оптимальные транспортные развязки и сетки. Ростовская область играет ключевую роль не только в межрегиональной кооперации на Юге России. Это наши ворота в страны черноморского и прикаспийского регионов, и модернизация транспортной инфраструктуры — это непременное условие оживления деловой активности, стимулирование развития туризма и всего комплекса гуманитарных связей», — сказал Владимир Путин.



Гидроузел завязал разговоры

Необходимость строительства Багаевского гидроузла назрела давно, однако серьезные предпроектные проработки возобновились совсем недавно и вызвали жаркие дискуссии.

Круглый стол с участием заместителя руководителя Росморречфлота Виктора Вовка, заместителя руководителя Росводресурсов Вадима Никанорова и президента союза «Национальная палата судоходства» Алексея Клявина состоялся в Ростове-на-Дону 31 мая.

Виктор Вовк был удовлетворен организацией и ходом общественных слушаний, общественность поддержала проект. Работа по ликвидации лимитирующих участков на всем протяжении ЕГС проводится в соответствии с поручением президента России обеспечить глубины в 4 м для работы внутреннего водного транспорта.

Строительство гидроузла является значимым не только для судоходства, подчеркнул руководитель Росводресурсов Вадим Никаноров. «Строительство этого гидроузла принесет большую пользу в части экономии водных ресурсов Цимлянского водохранилища. В последние годы мы находимся в стадии маловодья, и такое строительство поможет сэкономить воду, уменьшить судоходные попуски и перераспределить имеющиеся водные ресурсы на другие отрасли народного хозяйства», — объяснил Никаноров.

Отдельно на совещании обсуждался вопрос сохранения биоресурсов. Из 324 га изымаемых земель 100 га планируется использовать для строительства рыбоходно-нерестового канала. Специалисты высказали мнение о необходимости разработки мероприятий для сохранения



экосистемы Нижнего Дона, компенсационных мероприятий по возмещению ущерба рыбным запасам и проведения расчетов химического состава воды в нижнем бьефе после строительства гидроузла. При этом участники круглого стола отметили, что значительное сокращение объема дноуглубительных работ после строительства объекта благоприятно отразится на рыбном хозяйстве.

Спустя почти три месяца донское экологическое движение «Зеленый Дон» провело пресс-конференцию, посвященную строительству Багаевского гидроузла. Экологи и общественники обсуждали вопрос, что называется, на повышенных тонах. По мнению заместителя атамана станицы Гниловской Юрия Дегтярева, не было проведено должной общественной экспертизы проекта. Особое беспокойство вызывает возможное ухудшение экологического состояния Дона, в частности увеличение заиления, рост сине-зеленых водорослей и потеря рыбных ресурсов.

Научный руководитель «Зеленого Дона», председатель комиссии по экологии общественной палаты Новочеркаска Владимир Лагутов считает, что в строительстве гидроузла заинтересована узкая группа лиц,

нефтеперевозчиков, а для жителей гидросооружение обернется экологическими проблемами: разрушатся миграционные пути рыбы, уменьшится количество воды для хозяйственных нужд жителей Нижнего Дона.

«Уровень воды будет регулироваться для прохода караванов, но не для людей», — предполагает руководитель общественной организации «Донская семья» Алексей Лебедев.

Как альтернативу гидротехническому объекту Юрий Дегтярев предложил проложить нефтепровод, а сухие грузы переключить на автомобильный и железнодорожный транспорт. Кроме того, поскольку строительство гидротехнического сооружения предполагается финансировать по схеме ГЧП, заместитель атамана станицы Гниловской опасается, что шлюз станет собственностью частных лиц.

Приглашенный эксперт, гидролог Дмитрий Виноцкий отметил, что государству целесообразней направить средства на строительство флота с низкой осадкой.

Активисты «Зеленого Дона» подготовили петицию против строительства Багаевского гидроузла, которую подписали около тысячи человек.

Поменять угол зрения на оценку строительства Багаевского гидроузла предлагает председатель некоммерческого партнерства «Водный транспорт Дона» Александр Огарев. «Идея соединения двух великих российских рек — Волги и Дона — предусматривала, по мнению российского ученого-гидротехника, автора проекта, профессора Нестора Платоновича Пузыревского, создание каскада низконапорных водохранилищ на Нижнем Дону, поскольку здесь извечными проблемами были и остаются паводковые воды, а потом в течение года они расходуется. Весь смысл низконапорного каскада, в том числе Багаевского гидроузла, заключается в том, чтобы оптимизировать и сбалансировать водопользование». Шаги в этом направлении сделаны в 70-е и 80-е годы прошлого века, когда были построены Николаевский и Константиновский низконапорные гидроузлы, реконструирован и Кочетовский гидроузел, а в 2008 году построена вторая нитка Кочетовского гидроузла.



«Река Дон — это важная для России и нашего региона водная магистраль, которая должна работать на экономику страны», — подчеркивает Александр Огарев. Что касается водного транспорта, экономические расчеты показывают, что он выигрывает в сравнении с автомобильным и другими видами транспорта и экономически, и экологически. Так, чтобы перевести четыре тысячи тонн груза на расстояние в тысячу км, один теплоход типа «Волго-Дон» израсходует 25 тонн топлива. Если же везти тот же груз КАМАЗами, то потребуется 100 тонн топлива.



А это не только деньги грузоперевозчиков, налогоплательщиков, загруженность российских автодорог, но и колоссальные выбросы в атмосферу.

Огарев при этом подчеркивает, что обеспечение глубин для судоходства не является основной целью строительства гидроузла: «Речь идет в первую очередь о правильном водопользовании! Этот участок Дона подвержен влиянию сгонно-нагонных явлений, мы должны уйти от этой зависимости, урегулировать водный поток. Создание каскада низконапорных водохранилищ позволяет снять и опасность переполнения Цимлянского водохранилища. Одновременно это позволит сбалансировать экологическую ситуацию на Нижнем Дону».

«Багаевский гидроузел должен быть построен. При этом важно учесть интересы всех заинтересованных сторон: и ихтиологов, и орнитологов, и аграриев, и коммунальщиков, и водников, и, конечно же, в первую очередь, жителей приречных станиц и городов!» — подчеркнул председатель НП «Водный транспорт Дона».

Хотя строительство низконапорного Багаевского гидроузла еще находится на стадии предпроектных разработок, его уже одобрило Федеральное агентство водных ресурсов России и поддержало Министерство транспорта России. По мнению большинства экспертов, объект нужен водной системе Нижнего Дона. Главное — спроектировать гидротехническое сооружение с учетом нужд всех водопользователей, а в дальнейшем грамотно его эксплуатировать.

Высокотехнологичная работа

Теплоход судоходной компании «Донречфлот» доставил в Ульяновск строительные грузы из порта Констанца (Румыния). Об этом сообщила пресс-служба губернатора и правительства Ульяновской области.

Сухогруз смешанного «река-море» плавания «Сибирский-2112» доставил в Ульяновск древесные плиты производства австрийской компании Kroposrap.

Как отмечается в сообщении, за три дня в речном порту Ульяновска было разгружено свыше двух тысяч тонн груза — более 1200 пачек плит, предназначенных для строительной отрасли и мебельной индустрии России. К работам была привлечена специализированная техника: плавучий кран, погрузчики, внутрипортовый транспорт.

«Высокотехнологичная грузовая операция стала самой крупной за навигацию 2013 года», — отметил генеральный директор Ульяновского речного порта Ринат Низамов. — Ульяновский речной порт, можно сказать, стал

центром и отправной точкой в реализации товара зарубежными партнерами в России. Это сотрудничество возлагает на нас большую ответственность. Товарно-штучная грузовая работа требует серьезной предварительной подготовки и техники, и персонала, специальных условий разгрузки и хранения. Компания Kroposrap намеревается продолжить поставки своей продукции в Россию через наш порт».

Добавим, что ранее ОАО «Донречфлот» уже осуществило мультимодальную перевозку оборудования для ОАО «Ульяновский комбинат строительных материалов» (УКСМ). Доставка груза осуществлялась судами ДРФ, а также было задействовано около 100 единиц автотехники, включая спецтехнику для тяжеловесного груза.

Судоходная компания «Донречфлот» (ДРФ, входит в «Азово-Донское пароходство») образована в 1992 году и сегодня является одним из лидеров среди грузоперевозчиков в Азово-Донском бассейне. Основные направления деятельности — перевозка грузов, аренда судов, буксировка плавсредств. Флот компании осуществляет перевозку зерна, металлов, минеральных удобрений и других грузов. Основные грузопотоки проходят через Ростов-на-Дону, Усть-Донецк, Бузан, порт Кавказ, Толляты, Соликамск, Астрахань, Керчь, Таганрог, порты Волги и Дона. Суда заграничного плавания осуществляют перевозки в порты Центрального бассейна, Азовского, Черного и Средиземного морей.

Патока встанет на ПОТОК

ООО «Ейск-Порт-Виста» осваивает новый вид деятельности по перевалке пищевых наливных грузов мелассы (патоки). Об этом сообщили на официальном сайте муниципального образования Ейский район.

Перевалка патоки — новое направление в работе ейских стивидорных компаний. Чтобы запустить данный проект, предприятию понадобилось частичное техническое переоснащение нефтяного комплекса. На эти цели порт выделил значительную часть средств из собственного бюджета, отмечается в сообщении.

ООО «Ейск-Порт-Виста» осуществило перевалку первой партии груза с ж/д цистерн и в дальнейшем стремится минимизировать перевалку нефтепродуктов, перейдя на пищевые наливные грузы (патоку и др.). Кроме того, стивидорная компания планирует уйти от перевалки

грузов с автомашин и перейти на ж/д вагоны (цистерны) для освобождения подъездных путей к порту, чтобы облегчить быт жителей близлежащих кварталов.

Стивидорная компания «Ейск-Порт-Виста» в круглосуточном режиме принимает под обработку речные и морские суда грузоподъемностью до 5 тыс. тонн и осадкой до 4,2 м. Порт осуществляет перевалку генеральных грузов, грузов в биг-бэгах и контейнеров. Функционирует комплекс по перевалке мазута, светлых и темных нефтепродуктов. Перевалочная мощность порта составляет более 1 млн тонн в год. Входит в группу компаний «Краснодарзернопродукт».



Проверка пройдена

Конвенция МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве» вступила в силу 20 августа. Обязательной сертификации по КТМС подлежат все морские суда. Корреспондент «Водного транспорта» побывала на проверке теплохода «Дон-1» инспектором РМРС в порту Ейск.



Теплоход «Дон-1» работает на фрахтовом рынке с заходом в порты Средиземного, Северного, Балтийского морей и европейского побережья Атлантического океана, в российских портах бывает не так часто. Когда в конце августа сухогруз пришел из турецкого порта Бандырма в российский порт Ейск и встал к причалу на погрузку зерна, на борт поднялся инспектор РМРС Александр Гончаров с целью освидетельствования теплохода на соответствие требованиям Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве.

Новая конвенция направлена на защиту прав моряков. Экипаж «Дона-1» составляют 12 человек. Капитан Дмитрий Шкурко — опытный моряк, настоящий профессионал своего дела. Под его руководством команда работает четко и слаженно. Помогает капитану нести навигационные вахты старший помощник Алексей Петренко, которого в компании ценят за высокую степень ответственности и умение находить подход к разным людям. Интересно, что вторым штурманом на теплоходе работает девушка, силе воли и физической подготовке которой может позавидовать любой мужчина, Александра Сапачева. Третьим помощником капитана успешно трудится Александр Дихтяренко.

«Дон-1» — современное судно, отвечающее последнему слову

техники, с высоким классом автоматизации. Содержать машинное отделение в полном порядке — задача стармеха Владимира Духопельникова, и надо сказать, что он с ней прекрасно справляется. А помогают стармеху в этом непростом деле второй механик Борис Ветров, электромеханик Сергей Бессчастнов и моторист Сергей Яненко.

Хорошее питание — залог успешной работы на любом теплоходе. Повар Любовь Ридош, которую на судне ласково зовут по отчеству Ярославовна, готовит по-домашнему вкусно и заслуженно пользуется уважением среди моряков. Поэтому на вопрос инспектора о колпите на «Доне-1» команда отвечает искренними похвалами и качеству коллективного питания. Но начинается освидетельствование теплохода совсем не с этого...

Первым делом Александр Гончаров проходит в офис капитана, проводит опрос по чек-листу. На вопросы отвечает капитан судна Дмитрий Шкурко. Из управляющей компании в Ейск для прохождения проверки приехали капитан-наставник Георгий Калинин и заместитель директора по персоналу Дмитрий Савченко.

Конвенция предусматривает выпуск двух судовых документов: свидетельства о соответствии и декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.



ДЛЯ СПРАВКИ:

Сухогрузный теплоход «Дон-1» работает под управлением судоходной компании «Росшипком». Судно было построено в 1996 году на немецкой верфи Schiffswerft und Maschinenfabrik Cassens GmbH Emden. Классификационным обществом «Дона-1» является Российский морской регистр судоходства. Длина судна составляет 100,6 м, ширина — 16,2 м, высота борта — 7,35 м. Сухогруз оснащен дизельным двигателем мощностью 1600 кВт. Дедвейт судна составляет 4400 тонн при проходной осадке 4,75 м. Теплоход работает на фрахтовом рынке в Европе и Средиземноморском бассейне.

Декларация, в свою очередь, состоит из двух частей: первую часть выпускает государство, вторую — управляющая судном компания, судовладелец.

Инспектор регистра строго и скрупулезно проверяет по пунктам соответствие бытовых и трудовых условий нормам конвенции. На слово Александр Гончаров не верит, во всем хочет убедиться своими глазами: так, стоящий на причале теплоход был временно отключен от основного питания, запустили электрогенератор для проверки работы аварийного освещения в каютах. Осмотру подлежал шкаф с медикаментами, измерены каюты и койки экипажа, проверено наличие у изголовий светильников, отмечено должное функционирование системы кондиционирования... При этом инспектор для отчетности фиксирует осмотр на фотоаппарат.

Тщательной проверке подверглись документы судовладельца, управляющей компании и экипажа, особое внимание уделено дипломам, трудовым договорам и страховым полисам плавсостава. Инспектор беседует и с членами экипажа, узнает, насколько они довольны условиями труда и быта на теплоходе.

По результатам проверки «Дон-1» получил Свидетельство сроком на 5 лет и рассмотренную и утвержденную Декларацию. Однако инспектор отметил и некоторые недостатки: например, по нормам КТМС на судне должно быть две зоны приема пищи — для командного и рядового состава. На сухогрузе «Дон-1» конструктивно не предусмотре-

тreno двух столовых, поэтому необходимо будет в этой части получить изъятия. На устранение выявленных несоответствий у компании есть три месяца.

«После получения свидетельства о соответствии трудовым нормам начинают работать процедуры. Судовладелец должен на каждое несоответствие составить План корректирующих и предупреждающих действий. То есть судовладелец должен установить причину этого недостатка, выполнить коррекцию для его устранения и предпринять превентивные меры, чтобы в будущем эту проблему исключить», — рассказал заместитель генерального директора по безопасности судоходства ООО «Росшипком» Владимир Калашников.

По его словам, за месяц рабочими группами, в которые вошли дирекция по безопасности судоходства, кадровая и техническая службы, проделана огромная работа. Каждый теплоход компании получил свидетельство о соответствии требованиям и декларацию о соблюдении трудовых норм.

«Работа эта очень полезна и для судовладельцев, поскольку внешняя проверка позволяет выявить недостатки, которые ранее не были обнаружены внутренней проверкой. Теперь компании предстоит составить планы и выслать их в РМРС в течение месяца с даты освидетельствования судна. Эффективность корректирующих и предупреждающих

действий контролируется на следующем освидетельствовании судна, которое согласно КТМС состоится между второй и третьей ежегодной датой, т.е. через два года. В каждом акте о недостатке инспектор будет делать отметку о проверке предпринятых мер. На судах под российским флагом РМРС установил срок устранения недостатков в три месяца, — пояснил Калашников. — Есть суда, которые построены не в соответствии с требованиями конвенции МОТ №92,133, в этом случае требования конвенции к ним не применимы, поскольку

для их коррекции потребуются значительные конструктивные изменения, поэтому первая часть декларации должна корректироваться Администрацией флага, что позволит отступить конкретному судну от требований данной конвенции».

Собеседник «Водного транспорта» подчеркнул, что новая конвенция в первую очередь имеет социальную направленность, защищает трудовые права моряков. Кроме того, КТМС направлена на исключение из рынка субстандартных компаний. «Тем, кто привык работать «вчерную», в новых условиях с учетом требований КТМС-2006 будет работать сложно, а некоторым и не по плечу, субстандартные компании уйдут с рынка, что благоприятно скажется на безопасности морского судоходства», — пояснил Владимир Калашников.



КОНВЕНЦИЯ МОТ

Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС) вступила в силу 20 августа 2013 года. Международная организация труда (МОТ) приняла КТМС 23 февраля 2006 года на 94-й сессии Генеральной конференции организации. Документ направлен на защиту трудовых и социальных прав моряков. Контроль за исполнением норм конвенции осуществляет государство порта и флага.

Наряду с конвенциями СОЛАС, МАРПОЛ и ПДНВ, КТМС вошла в число основных международных нормативных документов, регламентирующих деятельность в области морского судоходства.



Навигационная обстановка осложнила перевозки

ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ОАО «ЛОРП») с начала навигации по состоянию на начало сентября 2013 года перевезло свыше 912 тыс. тонн грузов, что незначительно превышает показатели прошлого года.

По сообщению пресс-службы ОАО «ЛОРП», выполнение плановых объемов перевозок грузов существенно осложняется навигационной обстановкой. В верховьях реки Лена ограничения по осадке судов до 120 см были введены на участке Киренск — Ичера.

На начало сентября судами ЛОРП принято к перевозке в пункты Арктического побережья и северных рек Якутии светлых нефтепродуктов — 265,9 тыс. тонн, нефтяного котельного топлива — 90,3 тыс. тонн, каменного угля — 183,5 тыс. тонн, генеральных грузов — 130,2 тыс. тонн. Уже доставлено 77,3 тыс. тонн нефтеналивных грузов, 67,7 тыс. тонн каменного угля, около 4 тыс. тонн генеральных и прочих грузов.

Несколько единиц танкерного

и сухогрузного флота с нефтепродуктами и каменным углем для нужд ЖКХ и энергетиков района с 20-х чисел августа стояли в ожидании нагонного ветра. На баре осуществлялась распаковка танкеров, прибывших с реки Лена с грузами для получателей Аллаиховского и Абыйского улусов, нефтеналивными судами и морскими баржами Белогорского судоходного участка.

Относительно благополучно прошел заезд грузов в Нижнеянский и Колымскую группу улусов, сообщили «Водному транспорту» в пароходстве. На устье реки Колыма с 26 августа перевалку дизельного топлива с морского танкера осуществляет «Ленанефть-2011», которая уже доставила первым рейсом в Зеленый Мыс 2,5 тыс. тонн грузов. На перевозке дизельного топлива из порта Певек на Зеле-



ный Мыс задействована «Ленанефть-2063» — с начала августа за 4 рейса перевезено 11,2 тыс. тонн нефтепродуктов для ГУП ЧАО «Чукотснаб». 1 сентября «Капитан Шандровский» доставил на Яну 2,5 тыс. тонн каменного угля с шахты Джебарика-Хая, а «Вадим Тюрнев» вышел с Индигирки, чтобы доставить генеральные грузы на Колыму.

ОАО «Ленское объединенное

речное пароходство» является единственной транспортной компанией в арктических районах Республики Саха (Якутия). Выполняет пассажирские и грузовые перевозки на внутренних речных и морских путях. На балансе пароходства находятся более 350 грузовых, буксирных, пассажирских и вспомогательных судов общей грузоподъемностью 450 тыс. тонн.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ В ПРИАНГАРЬЕ

В рамках северного завоза в отдаленные территории Приангарья уже доставлено 133 тыс. тонн груза из 145 тыс. тонн необходимых. Об этом сообщил губернатору Сергею Ерошенко генеральный директор Осетровского речного порта Андрей Захаров в рамках рабочей поездки главы региона в Усть-Кут.

Средняя продолжительность навигации составляет 150 суток.

Для обеспечения погрузочно-разгрузочных работ порт имеет 19 причалов, 32 порталных крана грузоподъемностью от 6 до 160 тонн, на балансе предприятия находится 32 ед. флота, из них пять пассажирских.

РЕЙСОВАЯ ЗАГРУЗКА ВОЗРОСЛА НА 5%

Навигация по маршруту «Омск-Тобольск-Салехард» продлится до конца сентября. Данный маршрут обслуживает ОАО «Иртышское речное пароходство».

Из Салехарда на Омск в эту навигацию отправятся дополнительные 4 рейса, последний из которых запланирован на 23 сентября. По уже сложившейся традиции в сезон осуществляется порядка 20 рейсов.

Согласно аналитическим данным Департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО, в сравнении с прошлым годом рейсовая загрузка 197-местных теплоходов увеличилась на 5%.

ГРУЗЫ В ГАРНИЗОНЫ

В рамках северного завоза 2013 года в труднодоступные гарнизоны Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока будет доставлено около 50 тонн грузов. Доставка в 180 пунктов Минобороны России ведется судами вспомогательного флота ВМФ, транспортными организациями и поставщиками, с которыми министерство заключило соответствующие контракты.

Конечному потребителю уже доставлено более 20 тыс. тонн горюче-смазочных материалов (ГСМ), около 1 тыс. тонн продовольствия, 163 тонны вещевого имущества, более 21 тонны медицинского имущества и медикаментов, более 3 тыс. тонн твердого топлива, 158 тонн прочего имущества.

В целях централизации материальных запасов, удобства их погрузки и вывоза создано 5 основных пунктов накопления вывозимых средств.

В период активного этапа «северного завоза» все необходимые мероприятия планируется завершить до конца сентября.

АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ С ОЛИМПИСКИМ ОГНЕМ ОТПРАВИТСЯ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС 15 ОКТЯБРЯ 2013 ГОДА

Атомный ледокол с Олимпийским огнем первых зимних Игр в истории России отправится на Северный полюс из порта Мурманск 15 октября 2013 года. Об этом сообщает пресс-служба Оргкомитета «Сочи 2014».

В торжественной церемонии примут участие: президент Оргкомитета «Сочи 2014» Дмитрий Чернышенко; представители Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом»; факелоносцы, которые доставят Олимпийский огонь на Северный полюс; капитан и команда ледокола.

В Северных морях продолжаются экспедиции

НИС «Иван Петров» из порта Архангельск 29 августа ушло в рейс для продолжения работ на шельфе в Карском море. Рейс продлится на 25 суток. Судно принадлежит Северному УГМС.

Напомним, научно-исследовательский флот Северного УГМС состоит из трех судов: научно-экспедиционное судно «Михаил Сомов», научно-исследовательское судно «Профессор Молчанов» и научно-исследовательское судно «Иван Петров».

В настоящее время флагман управления НЭС «Михаил Сомов» выполняет свой основной рейс по снабжению полярных станций — на мысе Баранова (остров Большевик) судно выгрузило экспедицию Арктического и Антарктического научно-исследовательского института для дальнейшего обеспечения ледовой базы. 31 августа судно «Михаил Сомов» зашло в порт Тикси, где на борт поднялась экспедиция Всероссийского научно-исследовательского геологического института им. А. П. Карпинского (ВСЕГЕИ) и отправилась к Новосибирским островам для геологического изучения архипелага Де-Лонга. Возвращение в Архангельск планируется 11 октября.

Судно «Профессор Молчанов» 25 августа вышло из Нового порта по Обской губе с комплексной арктической научно-исследовательской экспедицией морского базирования (КАЭМБ) «Ямал-Арктика 2013» на борту. Организаторами экспедиции являются Правительство ЯНАО (департамент по науке и инновациям), ФБГУ «Арктический и антарктический научно-исследовательский институт», Региональный инновационно-инвестиционный фонд «Ямал». Возвращение НИС «Профессор Молчанов» в порт Архангельск планируется 27 сентября — 1 октября.

Перевозка как рекорд Гиннеса

«Роснефть» провела уникальную транспортную операцию по доставке реакторов установки гидрокрекинга. Как сообщили в нефтяной компании, по своей сложности операция стала мировым рекордом по перевозке самого крупногабаритного объекта на самое дальнее расстояние. Соответствующие заявки поданы в Книгу рекордов Гиннеса и Книгу рекордов России.



В рамках реализации проекта Ачинского НПЗ (АНПЗ) ОАО «НК «Роснефть» проводит уникальную операцию по транспортировке реакторов установки гидрокрекинга на площадку АНПЗ. Как указано в сообщении.

В рамках проекта крупногабаритное оборудование, предназначенное для модернизации Ачинского НПЗ, транспортируется на расстояние около 12 тыс. км. От итальянского порта Мантова четыре реактора общим весом более 2 500 тонн доставили двумя баржами по Северному морскому пути до порта Дудинка, а далее — вниз по Енисею к специально созданному временному причалу в селе Кубеково. Оттуда оборудование бу-

дет доставлено на Ачинский НПЗ большегрузным автотранспортом. Крупнейший реактор — весом около 1300 тонн — будет перевезен с помощью 36-метрового транспортного модуля.

Маршрут пересекает 14 рек и ручьев, а также два железнодорожных полотна. Для организации переходов через реки будут сооружены специальные временные арматурные мосты и объездные дороги.

Напомним, «Роснефть» реализует программу модернизации своих нефтеперерабатывающих активов с целью увеличения глубины переработки и объемов производства, повышения экологической и промышленной безопасности.

Найти деньги для речного порта Уфа

Президент Башкортостана Рустэм Хамитов ознакомился с ходом строительства и реконструкции в Уфе объектов к саммитам ШОС и БРИКС.

Как сообщает пресс-служба Рустэма Хамитова, президент посетил речной порт Уфа. Здесь он осмотрел набережную и уличную экспозицию якорей. С руководством речного порта зашел разговор о развитии территории. Как выяснилось, помещения заняли мелкие арендаторы. Порт в полную силу не функционирует

— последний пассажирский рейс «Уфа — Москва» отправился отсюда 20 июля. В настоящее время теплоходы отправляются в этом направлении из Дюртюлей.

Рустэм Хамитов поручил руководству Уфы найти средства и методы «оживить и реанимировать» территорию речного порта.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ ИНФРАСТРУКТУРА

ПРОЕКТ САБЕТТА ПРОШЕЛ ЭКСПЕРТИЗУ

ОАО «Ленморниипро-ект» получил положительное заключение экспертной комиссии государственной экологической экспертизы на проект строительства морского порта Сабетта на полуострове Ямал.

Установленный срок действия заключения составляет 5 лет.

Строительство морского порта Сабетта осуществляется для перевалки углеводородного сырья Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения на Ямале и поставок сжиженного природного газа (до 16,5 млн тонн/год) и газового конденсата (до 1350 тыс тонн/год) в страны Западной Европы, Северной и Южной Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона.

КРУИЗНЫЙ ЦЕНТР В СОЧИ ПОЧТИ ГОТОВ

Возведение международного морского круизного центра в Сочи, который примыкает к существующему морскому порту Сочи, вступило в завершающую стадию, все работы завершатся к 1 января 2014 года. Об этом сообщила администрация морпорта.

Ульяновский речной порт стал окном для австрийских поставщиков

Ульяновский речной порт за три дня перегрузил свыше 2 тыс. тонн тарно-штучных грузов (более 1200 пачек), предназначенных для строительной отрасли и мебельной индустрии России.

К работам была привлечена специализированная техника — плавучий кран, погрузчики, внутрипортовый транспорт. Об этом сообщает пресс-служба губернатора и правительства Ульяновской области.

Груз прибыл из порта Констанца (Румыния), пройдя через Черное и Азовское моря, Волго-Донской канал. По Волге он доставлен в Ульяновский речной порт на сухогрузном судне «Сибирский-2112» типа «река-море». Груз — древесные плиты про-

изводства компании Kronospan (Австрия).

«Создание условий для развития нашего речного порта — одна из задач, которую ставит перед собой Правительство Ульяновской области. У нас в регионе активно развивается грузовой

и пассажирский флот, а также портовый сервис, повышается инвестиционная привлекательность территории порта и города Ульяновска. В дальнейшем мы продолжим оказывать поддержку развитию речной отрасли региона и реализации на территории порта перспективных проектов», — отметил министр промышленности и транспорта Ульяновской области Андрей Тюрин.

Генеральный директор Ульяновского речного порта Ринат Низамов отметил, что партнер по грузовой работе — компания Kronospan намеревается продолжить поставки своей продукции в Россию через Ульяновский речной порт.



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

**РС – ВЫСОКИЙ
КЛАСС БЕЗОПАСНОСТИ**



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



**ГРУППА «ТРАНЗАС»
ПОЗДРАВЛЯЕТ РОССИЙСКИЙ
МОРСКОЙ РЕГИСТР
СУДОХОДСТВА С ЮБИЛЕЕМ!**



**ЖЕЛАЕМ СОХРАНЯТЬ ЛИДИРУЮЩИЕ
ПОЗИЦИИ В ОБЛАСТИ СТАНДАРТОВ
БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА!**

ПРОЦВЕТЕНИЯ И УСПЕХОВ!



www.transas.ru