

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

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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



№2 (12935)

Выходит один раз в месяц
15 февраля 2014 года

Катер МССЗ работает в Сочи



ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» сдал ФГУП «Росморпорт» многоцелевой катер проекта WB22MT «Платан» для работы в Сочи. Проектантом и поставщиком оборудования выступила ГК «Морская техника».

Стр. 7

Зимняя Олимпиада: ВЗГЛЯД С МОРЯ

Круизные лайнеры и учебные парусники приняли участие в празднике спорта



В Сочи в рамках подготовки к зимней Олимпиаде-2014 была проведена модернизация морского порта.

Данный проект стал удачным примером государственно-частного партнерства. Так, группа компаний Совкомфлот участвовала в ней совместно с Федеральным агентством морского и речного транспорта.

В октябре 2009 года ОАО «Сочинский морской торговый порт», дочернее предприятие ОАО «Новошип», подписало договор с Олимпстроем и было назначено ответственным исполнителем по проекту реконструкции береговой инфраструктуры порта.

(Начало, окончание на стр. 2)

Новое в законодательстве о транспортной безопасности

Президент России Владимир Путин подписал Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности». Об этом сообщает пресс-служба Администрации Президента.

Федеральный закон направлен на совершенствование системы обеспечения транспортной безопасности и повышение эффективности мер по защите транспортного комплекса, включая искусственные острова, установки и сооружения, расположенные в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации, от актов незаконного вмешательства, говорится в справке к документу.

Закон принят Государственной Думой 24 января 2014 года и одобрен Советом Федерации 29 января 2014 года, вступает в силу 5 июня 2014 года.

Законом вводятся новые понятия, уточняются существующие термины, устанавливаются новые и корректируются уже имеющиеся процедуры в рамках обеспечения транспортной безопасности. Так, например, вводятся понятия «зона транспортной безопасности», «соблюдение транспортной безопасности», «аттестующие организации», «аттестация сил обеспечения транспортной безопасности» и другие. Устанавливается, что безопасность объектов, не относящихся к объектам транспортной инфраструктуры, а также строительство которых не завершено и которые расположены в границах объектов транспортной инфраструктуры,

осуществляется в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности».

Новым законом вводится поэтапность реализации планов транспортной безопасности.

Изменяются принципы оплаты услуг специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности по оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Кроме того, уточняются некоторые нормы, касающиеся категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, требований по обеспечению транспортной безопасности. Вводятся положения о подготовке и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, об аккредитации подразделений транспортной безопасности, а также о досмотре в целях обеспечения транспортной безопасности.

Вносятся корреспондирующие изменения в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ), Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ), федеральные законы «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «О континентальном шельфе Российской Федерации» и другие.

(Начало, окончание на стр. 8)

На программу безопасности на транспорте в РФ в 2014–2016 годах могут выделить 46 млрд руб.

Объем финансирования комплексной программы обеспечения безопасности на транспорте в 2014–2016 годах может составить 46 млрд руб. Об этом сообщил председатель правительства России Дмитрий Медведев на заседании Кабинета министров.

Как отметил премьер, программа, реализованная в 2010–2013 годах, продлена до 2016 года.

По словам Дмитрия Медведева, «деньги немалые, но безопасность стоит такого финансирования». Он также призвал оптимизировать расходы и определить приоритеты исполнения программы.

Новые транспортные объекты должны строиться с учетом создания безопасных условий для пассажиров, подчеркнул глава правительства.

Средствами транспортной безопасности на ВВП оборудовано 54 объекта

На внутренних водных путях средствами транспортной безопасности оборудовано 54 объекта. Об этом в ходе заседания правительства России сообщил министр транспорта Максим Соколов, говорится в стенограмме заседания.

По его словам, в основном данные средства размещены на гидроузлах, относящихся к Каналу имени Москвы, а также гидроузлах на реках Волга, Дон, Кама и Кубань. Все они являются объектами федеральной собственности.

Как сообщил министр, средствами транспортной безопасности оборудована 31 акватория российских морских портов. Среди них министр выделил порты Владивосток, Мурманск, Новороссийск, Калининград. Он уточнил, что в числе оборудованных портов имеются 9, куда разрешен заход судов с ядерной энергетической установкой.

Зимняя Олимпиада: взгляд с моря



Окончание, начало на стр. 1

За четыре года группа СКФ за счет собственных средств создала современную яхтенную гавань, провела частичную реставрацию исторического здания Морского вокзала, построила выставочный комплекс и торговую галерею.

Историческое здание Морского вокзала — памятник архитектуры федерального значения и неофициальный символ Сочи, знакомый миллионам россиян. Здания торгово-выставочного центра были спроектированы так, чтобы сохранить стиливую целостность всего комплекса.

«С самого начала мы понимали масштабность проекта и особую ответственность, которую определяет статус олимпийского объекта, — говорит президент «Новошипа» Юрий Цветков. — В то же время мы осознавали, какое значение будет иметь международный центр морских пассажирских и круизных перевозок для развития города Сочи. Сегодня я рад сообщить о том, что мы свою задачу выполнили.

Объект после реконструкции был открыт точно в срок.

Для группы компаний Совкомфлот олимпийский инвестпроект

является коммерческим. На время Олимпиады в выставочном комплексе расположился Медиа-центр Сочи. Круглосуточно там работали до 400 представителей всех видов СМИ, освещавших главное спортивное мероприятие планеты.

После Олимпиады первых гостей примет современная яхтенная гавань, рассчитанная на 300 яхт. Первая и пока единственная профессиональная марина на Черноморском побережье России открывает новые перспективы для организации спортивных мероприятий мирового уровня. Уже в мае 2014 года марина примет участников SCF BlackSeaTallShips, всемирно известной регаты учебных парусных судов. Эти международные соревнования проводятся с 1956 года, но на Черном море будут проходить впервые. Спонсором регаты выступит Совкомфлот.

Что же касается государственной части проекта, то она также завершена в срок. Росморречфлот построил новую круизную гавань, в том числе новые гидротехнические сооружения и здание пассажирского терминала с пунктом пропуска. 300 круизных лайнеров ежегодно будут доставлять сюда 250 тысяч российских и иностранных туристов.

Новая гавань была в полной мере задействована в дни проведения зимних Олимпийских игр 2014 года. На время Олимпиады к ее причалам пришвартовались четыре «плавающие гостиницы»: трехсотметровый пятизвездочный лайнер NorwegianJade, 170-метровые Princess Maria и Princess Anastasia, а также 140-метровый SNAV Toscana. Эти суда способны вместить около девяти тысяч пассажиров, и все билеты давно проданы.

Также в морской порт Сочи с опережением графика пришло



легендарное учебное парусное судно «Мир» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала Макарова и не менее знаменитый российский четырехмачтовый барк «Круzenshtern». В рамках культурной программы парусники принимали на своем борту участников и гостей Олимпиады.

Группа СКФ оказала содействие в реализации государственной части проекта реконструкции порта — выступила соинвестором при строительстве нового здания пассажирского терминала. Теперь Совкомфлот стремится к тому, чтобы ОАО «Сочинский морской торговый порт» стало оператором новой круизной гавани. Компания ведет свою историю с 1934 года и 11 апреля готовится отпраздновать 80-летие. Накоплен уникальный опыт долгосрочного партнерства с отечественными и международными круизными и судоходными компаниями. Этот опыт поможет открыть новые перспективы развития Сочи как важного туристического и спортивного центра в постолимпийский период.

Группа компаний Совкомфлот (СКФ) — крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире судоходных компаний в сфере морской транспортировки углеводородов, а также обслуживания шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 159 судов общим дедвейтом свыше 12 млн тонн. Треть судов имеет высокий ледовый класс. Совкомфлот участвует в обслуживании крупных шельфовых энергетических проектов в России и мире: «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Варандей», Tangguh, Escobar, Peregrino. Головной офис компании находится в Санкт-Петербурге, представительства СКФ расположены в Москве, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке, Лондоне, Лимасоле, Мадриде, Сингапуре и Дубае.



10 лет назад была образована Ассоциация судоходных компаний

АСК В 2014 году Национальная палата судоходства, образованная в прошлом году путем объединения Ассоциации судоходных компаний (АСК) и Союза российских судовладельцев (СОРОСС), отмечает двойной юбилей — 10 лет со дня образования АСК и 20 лет со дня образования СОРОССа.

В 2004 году значительный сегмент в составе торгового флота России заняли суда смешанного (река-море) плавания, и перед их владельцами встал вопрос координации действий и консолидации решений по проблемам, возникающим на стыке моря и реки.

25 февраля 2004 года ОАО «Северо-Западное пароходство», ЗАО «Азово-Донское пароходство», ОАО «Волжское нефтеналивное пароходство «Волготанкер», ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство», ОАО «Московское речное пароходство», ООО «Палмали» (г. Ростов-на-Дону) учредили Ассоциацию судоходных компаний.

Уже через год после основания в составе Ассоциации было уже 22 судоходные компании, на долю которых от общего объема перевозок внутренним водным транспортом приходилось около 60% перевозок нефти и нефтепродуктов, 70% речных туристических перевозок и около 30%

сухогрузов. К началу 2013 года в АСК входили 52 организации морского и речного транспорта, из них 36 — судоходные компании. В 2012 году объемы перевозок компаний-членов АСК составили почти 12 млн тонн (109,9% к уровню 2011 года) на морском транспорте и 45,6 млн тонн (110,5% к уровню 2011 года) на речном. Грузооборот составил 7,65 млрд т-миль или 14,2 млрд т-км (100,3% к уровню 2011 года) на морском транспорте и 38,15 млрд т-км, (106,8% к уровню 2011 года) на речном, что составляет почти 50% от общего грузооборота ВВТ (80,7 млрд т-км).

АСК определила для себя как приоритетные многие направления деятельности, среди них, например, совершенствование национального законодательства в области внутреннего водного и морского транспорта. АСК проводила мониторинги, независимую экспертизу и экспертизы

на коррупционность. Кроме того, АСК участвовала в оценке регулирующего воздействия законодательных инициатив и нормативных правовых документов, затрагивающих деятельность водного транспорта. В активе ассоциации — разработка предложений и мер, направленных на стимулирование обновления флота. Во главу угла АСК всегда ставила повышение эффективности деятельности судоходных компаний, обеспечение безопасности судоходства и транспортной безопасности. Среди задач АСК были совершенствование системы оказания услуг субъектами естественных монополий на морском и внутреннем водном транспорте, поддержка позитивного имиджа судоходных компаний.

Особое внимание АСК уделяла установлению сотрудничества с зарубежными и международными ассоциациями судовладельцев в целях обмена опытом и выработки консолидированной позиции для представления в международных и региональные организации морского и внутреннего водного транспорта с учетом интересов российских судовладельцев.

АСК всегда принимала активное участие в совершенствовании

национального отраслевого законодательства, в том числе при внесении изменений в кодексы торгового судоходства и внутреннего водного транспорта. АСК, получив аккредитацию Минюста России, стала одной из первых проводить антикоррупционную экспертизу проектов нормативных документов.

АСК стала активнейшим образом участвовать во всех процессах, влияющих на предпринимательскую деятельность своих членов, прежде всего, в сфере повышения эффективности и безопасности работы судов. Были разработаны стандарты АСК.

Конструктивный диалог с Росморречфлотом позволял АСК добиваться продления навигации на внутренних водных путях, максимального выполнения заданий по обеспечению гарантированных габаритов судовых ходов, установлению обоснованных оптимальных величин ставок сборов за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и размеров портовых сборов.

В 2006–2008 годах судоходные компании — члены Ассоциации профинансировали проведение дноуглубительных работ на Волго-Балтийском канале, что позволило ликвидировать пять

участков с односторонним движением судов. Время рейсов по Ярославль — Санкт-Петербург сократилось на 6 процентов, что дало судоходным компаниям значительный экономический эффект.

За годы своей деятельности АСК внесла существенный вклад в совершенствование деятельности внутреннего водного и морского транспорта, а также содействовала стандартизации практики деятельности участников рынка перевозок по морским и внутренним водным путям. Сейчас лучшие традиции АСК продолжают в обновленной Национальной палате судоходства.

В настоящее время СНПС объединяет крупнейшие судоходные компании России, деятельность которых связана с перевозками по морским и внутренним водным путям.

По состоянию на 1 февраля 2013 года количество организаций, входящих в состав Союза «Национальная палата судоходства», составляет 105 членов, в том числе 62 судоходные компании (пароходства).

Об истории создания СОРОССа, его основных достижениях и этапах развития читайте в апрельском номере «Водного транспорта».



СЗП в плюсе Масштабная модернизация

ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП) в IV квартале 2013 года увеличило объем перевезенных грузов на 14% — до 1 млн 492 тыс. тонн. Об этом сообщается в официальном отчете компании.

Увеличение объемов перевозок вызвано приемом в аренду судов, а также вводом в эксплуатацию новых судов. В связи с этим также вызвано увеличен объем перевозок по родам грузов при сохранении общей структуры перевозок, отмечается в сообщении.

В октябре-декабре 2013 года судами компании было перевезено 482 тыс. тонн зерновых грузов и 345 тыс. тонн удобрений и химических грузов. Объем грузопотока черных и цветных металлов достаточно стабилен и зависит только от конъюнктуры рынка на черные и цветные металлы, говорится в сообщении. В IV квартале суда компании перевезли 282 тыс. тонн грузов данной номенклатуры.

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках навалочных, генеральных и проектных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств. Компания предоставляет полный спектр транспортных услуг на внутренних водных путях России и международных морских направлениях.

Компания оперирует 80 морскими и «река-море» грузовыми судами дедевейтом от 1,7 тыс. до 7 тыс. тонн и двумя Ro-Ro баржами «река-море». Суммарный дедевейт флота составляет 363 тыс. тонн, средний возраст — 15 лет. Флот пароходства является крупнейшим и одним из самых современных флотов в России. Суда пароходства перевозят ежегодно около 6 млн тонн грузов.

«Волжское пароходство» завершило масштабную программу модернизации навигационного оборудования грузового флота в соответствии с российскими и международными требованиями.

Программа была реализована в течение 2012–2013 гг. в рамках обновления системы управления безопасностью (СУБ) судов пароходства. Эти меры обеспечат необходимый уровень безопасности судоходства на внутренних водных путях и в прибрежных морских районах.

Суда Волжского пароходства, выходящие в прибрежные морские районы, оборудованы приборами GPS-навигации. Теплоходы на внутренних водных путях с 2012 года оснащаются современными приборами автоматической идентификационной системы (АИС).

Всего за два года специалистами Волжского пароходства установлено 124 прибора навигационной системы ГЛОНАСС и 65 приборов автоматической идентификационной системы. Финансовые вложения в модерниза-

цию навигационного оборудования составили около 20 млн рублей.

Для обслуживания навигационных приборов в Волжском пароходстве создан Сервисный центр, прошедший в конце 2013 года аттестацию на выполнение монтажных и ремонтных работ от Верхне-Волжского филиала Российского Речного Регистра.

ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. Выполняет грузовые перевозки по рекам и озерам страны. По итогам навигации 2013 года было перевезено 6,56 млн тонн грузов.

В оперативном управлении Волжского пароходства в навигацию 2013 года работали 124 единицы грузового и буксирного флота, 74 несамоходные сухогрузные секции.

Возродить перевозку пассажиров в Поволжье

Министр транспорта РФ Максим Соколов пообещал в ближайшее время найти средства для субсидирования речных пассажирских маршрутов в Поволжье. Это заявление прозвучало на расширенной коллегии Минтранса в конце января 2014 года. Министр предложил начать возрождение речных перевозок с Казанского порта.

Как сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Ленар Сафин, до 2003 года из Казани ходили скоростные маршруты в Самару, Тольятти, Ульяновск и другие города ПФО. Рейсы были прекращены из-за износа судов и дорогого обслуживания.

В настоящее время порт в Казани требует модернизации всей инфраструктуры — от здания вокзала до причалов.

Сафин сообщил, что, по предварительным расчетам, расходы на организацию маршрута «Казань-Ульяновск» на теплоходе «Метеор» составят 12,5 млн руб., в то время как доходы от рейса

не превысят 2,4 млн руб. Таким образом, общий убыток достигнет 10,5 млн руб. за сезон. Поэтому власти Татарстана готовы субсидировать такие перевозки при условии федерального финансирования.

Максим Соколов заявил, что в ближайшее время будет проведено совещание, на котором речь пойдет о проекте запуска межрегиональных речных перевозок ПФО уже в 2014 году. По словам министра, чтобы организовать межрегиональные речные перевозки по России, нужно 4 млрд рублей в год, и найти эти средства в бюджете России является задачей, кото-

рая «стоит перед всем нами», — отметил министр.

Пассажирские перевозки в Татарстане осуществляет только ОАО СК «Татфлот» (более 85% пассажирского и грузопассажирского флота) и филиал ООО «ТАИФ-Магистраль «Речной порт «Набережные Челны». У «Татфлота» около 13 направлений по Татарстану, а у «ТАИФ-Магистраль» — одно. В 2013 году эти компании перевезли 430,5 тысяч пассажиров, говорится в материалах минтранса РТ. Доходы предприятий составили 84 млн руб., расходы — 93,2 млн руб. Убыток предприятий за год составил 9,2 млн руб.

АРКТИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР — АКТУАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

В Санкт-Петербурге прошла встреча губернатора Мурманской области Марины Ковтун и губернатора Санкт-Петербурга Георгия Полтавченко. На встрече обсуждались перспективы сотрудничества двух регионов.

Среди наиболее актуальных направлений сотрудничества М. Ковтун и Г. Полтавченко назвали создание арктического кластера. В числе приоритетов — судостроение, производство и поставки рыбной продукции, туризм, молодежный и школьный обмен.

М. Ковтун отметила, что экономика Мурманской области и города Мурманска, который в 2016 году будет отмечать 100-летний юбилей, всегда была связана с Северо-Западом, поэтому сейчас необходимо более эффективно использовать возможности регионов. В частности, Мурманской области необходим опыт Санкт-Петербурга.

«Необходимо развивать более тесный диалог между петербургскими и мурманскими предприятиями, в том числе и в сфере малого и среднего бизнеса», — сказал Георгий Полтавченко.

По итогам встречи Марина Ковтун и Георгий Полтавченко подписали Протокол к Соглашению между Администрацией Санкт-Петербурга и Администрацией Мурманской области о сотрудничестве в торгово-экономической, научно-технической, культурной и социальной областях, а также План его реализации на 2014–2017 годы.

«Этот документ станет основой долгосрочного и эффективного взаимодействия наших регионов, даст новый импульс развитию контактов между представителями деловых кругов, науки, интеллигенции; создаст условия для реализации совместных проектов», — подчеркнула М. Ковтун.

СОКРАТИТЬ ИЗДЕРЖКИ СТИВИДОРОВ

В Комитете по развитию предпринимательства и потребительского рынка Санкт-Петербурга состоялось заседание рабочей группы «Совершенствование таможенного администрирования, поддержка экспорта» в рамках деятельности городского Штаба по снижению административных барьеров». На заседании была одобрена инициатива по сокращению неоправданных издержек на услуги стивидорных компаний, связанных с чрезмерным контролем таможенных органов, Россельхознадзора и Роспотребнадзора.

Также была отмечена проблема длительного оформления грузов на городских таможенных терминалах из-за отсутствия скоординированных действий бизнеса, федеральных и региональных органов государственной власти.

Руководству городского Центра развития и поддержки предпринимательства поручено проанализировать поступившие предложения, которые войдут в программу рабочей группы, направленную на совершенствование таможенного администрирования, поддержку экспорта и доступа на российские рынки зарубежных стран.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ТАТАРСТАН ПРОСИТ
ГОСПОДДЕРЖКИ
ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ
ФЛОТА

У Татарстана не хватает собственных средств на обновление флота, ему нужна господдержка. Об этом заявил министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Ленар Сафин, выступая на расширенной коллегии министерства транспорта. Российские судостроительные компании, в том числе и Зеленодольский завод, в состоянии вывести на рынок речные пассажирские суда нового поколения, в том числе и работающие на газомоторном топливе, сказал он.

НА НССЗ НОВЫЙ
РУКОВОДИТЕЛЬ

И.о. генерального директора Невского судостроительно-судоремонтного завода (ССЗ) назначен Владимир Куликов. Владимир Куликов в настоящее время также занимает должность генерального директора ОАО «Окская судостроительная верфь».

Ранее кресло генерального директора Невского ССЗ занимал Владимир Прудбус.

ОАО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» расположен в 40 км от Санкт-Петербурга в городе Шлиссельбурге на левом берегу реки Невы и является одним из старейших предприятий водного транспорта на Северо-Западе России. Судостроением занимается с 1952 года. Выполняет строительство морских и речных судов различного типа и назначения и все виды судоремонта. Судоподъемный слип Невского завода позволяет спускать на воду и поднимать для ремонта суда длиной до 140 м и доковым весом до 3000 тонн.

В ОСК БУДЕТ СОЗДАН
ЦЕНТР ЗАКУПКИ
И СЕРТИФИКАЦИИ
СТАНКОВ

В ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» будет создан центр закупки и сертификации станочного оборудования. Об этом сообщил заместитель председателя правительства Дмитрий Rogozin.

«Во всех интегрированных структурах (ОРКК, ОАК, ОСК и т.п.) будут созданы центры закупки и сертификации станочного оборудования. Импорт будет допускаться только в случае отсутствия производства аналогичных станков в России», — написал он на своей странице.

ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» — крупнейшая судостроительная компания России, учреждена указом президента РФ в 2007 году со 100% акций в федеральной собственности. На сегодняшний день корпорация интегрирует порядка 60 верфей, конструкторских бюро и судоремонтных заводов страны, на которые приходится 80 процентов продукции отечественного судостроения. На предприятиях и в организациях, входящих в ОСК, трудятся около 80 тыс. человек.

Laky Verf готова к работе
над новыми проектами

О новой концепции классификации яхт, развитии сервисного направления, а также об итогах 2013 года в интервью «Водному транспорту» рассказал генеральный директор ООО «Озерная верфь» (Laky Verf) Константин Бурьянов.

— Константин Геннадьевич, подведите, пожалуйста, итоги 2013 года, сколько судов построено? Каков портфель заказов верфи на 2014–2015 гг?

— В минувшем 2013 году на верфи построено и передано заказчику восемь катеров проектов 14М и 13М. Заказчиками выступали различные ведомства: Министерство транспорта РФ, МЧС, МВД и Федеральная таможенная служба РФ.

Особо хочу отметить, что удобство расположения помещений и качество внутренней отделки данных катеров находится на высоком уровне, что неоднократно отмечалось заказчиками. При этом суда оснащаются самыми современными средствами связи, включая спутниковые телефоны, тепловизоры, чувствительные видеокамеры и другое оборудование.

Касательно планов на 2014 год, скажу, что имеется ряд заключенных контрактов на поставку катеров в наступившем году с такими ведомствами как МВД и Госморречнадзор. О 2015 годе говорить рано, так как Laky Verf ежегодно заключает госконтракты, таким образом, портфель заказов на 2015 год будет сформирован ближе к концу этого года.

— Российский морской регистр судоходства разработал и планирует применить новую концепцию при классификации яхт. Как это повлияет на работу Laky Verf, которая с 2005 года осуществляет постройку яхт проекта 23М06?

— Новые правила будут удобными, если их приблизят к Европейской директиве (EU Directive on Recreational Craft, 94/25/EC). Изначально проблема была в том, что в Российском морском регистре судоходства и Речном регистре судоходства не было отдельных правил для моторных яхт. Моторные яхты рассматривались как большие суда. Соответственно, к ним применялись требования, как к данному виду судов. В связи с этим возникал ряд

трудностей. Например, иногда сертифицированных поставщиков невозможно было найти, были сложности с поставкой комплектующих.

Пока трудно сказать о влиянии новой концепции на нашу работу, так как в данный момент Laky Verf с моторными яхтами не работает, а построенные яхты соответствуют Европейской директиве, которая позволяла продавать такие суда на территории Евросоюза и Российской Федерации. В целом же, я уверен, нововведение РС окажет положительное влияние на всю отрасль, так как появятся требования регистра для яхт, которые ранее отсутствовали.

— Верфь планирует реализацию каких-то новых уникальных проектов?

— Мы ведем конструкторские проработки по различным направлениям. Например, нами развивается такое направление, как экологический флот. В Европе данный проект уже был реализован. Мы пытаемся адаптировать его к отечественному рынку, в настоящее время ведем поиск потребителей таких судов. Подчеркну, что верфь готова к работе по новым направлениям в зависимости от потребностей отрасли.

— Как развивается сервисное направление деятельности? Имеется ли спрос на данный вид услуг?

— Сервисные услуги Laky Verf активно развиваются в силу того, что неуклонно растет количество судов, которые мы поставляем на рынок. Так как суда построены по нашему собственному проекту, который, чаще всего, эксплуатирующим организациям не знаком, нам приходится увеличивать объем предоставляемого сервиса как гарантийного, так и постгарантийного. У нас имеется мобильная группа, которая в течение навигации выезжает или вылетает в различные регионы, откуда к нам поступают заказы.

Сервисные услуги верфи востребованы, потому что они своевременны и качественны. В связи с этим хочу отметить, что предо-



ставляемые Laky Verf сервисные услуги получили высокую оценку со стороны МВД в ходе круглого стола на XVII Международной выставке средств обеспечения безопасности государства «Интерполитех-2013», которая состоялась в Москве 22–25 октября 2013 года.

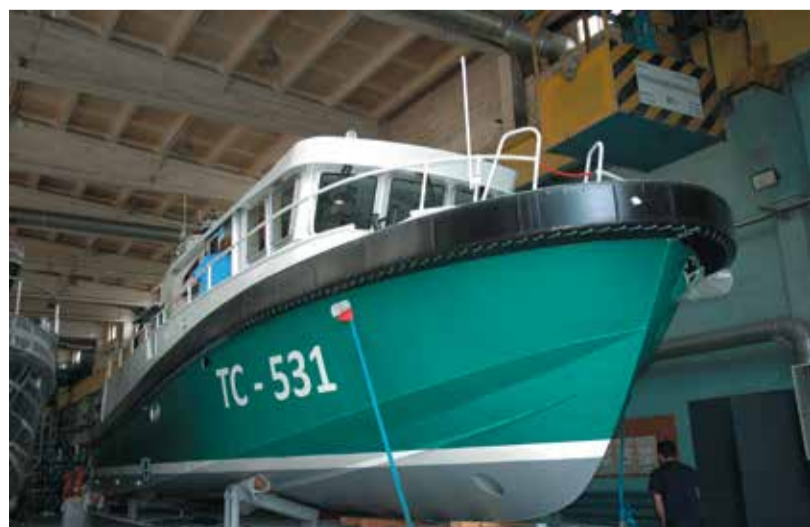
— Расскажите, кто является вашими основными поставщиками?

— Мы работаем с рядом российских и зарубежных организаций. Один из основных поставщиков верфи — компания Volvo Penta (ЗАО «Вольво Восток»), которая поставляет двигатели и движители для судов. С этой компанией очень удобно работать, она оказывает высокий уровень сервиса, и поставка оборудования всегда осуществляется в срок.

— Как решаете кадровый вопрос? Ощущаете нехватку кадров? Чем привлекаете людей в предприятие?

— Преимуществом Laky Verf является то, что компания небольшая и специалисты, участвуя в разработке проекта, в скором времени видят результат своей работы. Это, несомненно, является привлекательным фактором при выборе специалистами нашего предприятия.

Отмечу, что мы работаем с рядом учебных заведений, такими как Санкт-Петербургский морской технический университет, Кировский механико-технологический техникум и Шлиссельбургский колледж водного транспорта. Учащиеся данных учебных заведений проходят у нас производственную практику и лучшие из них остаются работать на верфи.



СПБГМТУ: укрепление связей университетской науки, образования и судостроительной промышленности

Высшее морское техническое образование сегодня должно быть ориентировано на потребности судостроительной промышленности страны. В этом видит залог успешного развития Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Евгений Михайлович Апполонов, исполняющий обязанности ректора вуза.

— Евгений Михайлович, расскажите, пожалуйста, что представляет собой Санкт-Петербургский государственный морской технический университет сегодня. Какие перед ним стоят задачи? Какие проблемы имеются в университете?

— Чтобы составить себе точное представление о сегодняшней ситуации в СПбГМТУ, нужно внимательно изучить стратегию развития вуза, в которой, наряду с обширными задачами, стоящими перед университетом, также сформулированы и имеющиеся проблемы. Из десятка проблем я выделю три основные. Первая — старение профессорско-преподавательского состава. Средний возраст ППС в настоящее время — шестьдесят два года. Соответственно, наблюдается снижение мотивации к научной, и, в какой-то степени, к преподавательской работе. Второй момент, это отставание лабораторной — учебной и экспериментальной базы от современного уровня. И, наконец, третьей проблемой является отставание средней заработной платы преподавательского состава от уровня зарплаты, достигнутой сегодня в судостроительной промышленности.

Причем, проблемы эти взаимосвязаны. При низкой средней заработной плате преподавателей рассчитывать на смену поколений — достаточно сложно. В результате, в ближайшей перспективе кадры университета просто физически состарятся, что приведет к коллапсу весь образовательный процесс в стенах вуза. Вместе с тем СПбГМТУ является системообразующей, научно-образовательной организацией в судостроительной промышленности. Университет — един-

ственный вуз в России, готовящий выпускников-корабелов по всему набору кораблестроительных специальностей. Он обладает всеми компетенция имеет области судостроения, кораблестроения и морской техники. Сегодня университет сохраняет технологию подготовки кораблестроителей необходимой квалификации, несмотря на то, что в годы, последующие за развалом СССР, вуз был вынужден существовать в режиме выживания.

— Каким, на ваш взгляд, должно быть направление дальнейшего развития вуза?

— Все мы знаем, что будущее России существенно связано с освоением арктического шельфа, с превращением Северного морского пути в международную магистраль, с решением оборонных задач и выполнением Государственной программы вооружений и Государственного оборонного заказа. Эти задачи требуют новых научных разработок и подготовки соответствующих кадров. Мы должны создавать сложные объекты морской техники, суда и ледоколы, способные эксплуатироваться в суровых арктических условиях. Необходимо обновлять военно-морской флот, который по определению является наукоемкой отраслью. Поэтому без развития науки судостроение развиваться не сможет, а без развития образования не сможет развиваться и наука. Вот почему дальнейшее развитие морского университета архиважно для будущего судостроительной промышленности. Сегодня сами судостроители готовы оказать серьезную поддержку вузу. В этом и состоит главный вектор дальнейшего развития и судпрома и университета —



в кардинальном укреплении связей университетской науки, образования и судостроительной промышленности.

— Не секрет, что студенты технических вузов не все выходят на защиту диплома, многие переводятся в другие учебные заведения. Способно ли вообще это неустойчивое поколение студенчества решить озвученные вами проблемы развития судостроения?

— За двадцать с небольшим лет самостоятельного развития у нас сложился определенный перекоп в мотивации получения специальностей. В фаворе — юридические, экономические, гуманитарные специальности. И, напротив, отстает мотивация в получении высшего технического образования.

— Как университет предполагает решать эту проблему?

— Мы намерены вести достаточно активную кампанию по привлечению абитуриентов в наш университет. Главным образом, информируя школьников и их родителей о состоянии дел в судостроительной промышленности. Мы будем организовывать для школьников, заинтересованных в получении высшего технического образования, специальные экскурсии на предприятия судостроительной промышленности. По моему мнению, недостаточно ограничиваться проведением традиционных дней открытых дверей в университете. Будущие студенты должны непосредственно, визуально ознакомиться с областью, в которой они будут работать после окончания вуза, убедиться в том, что судостроение — это инновационная и высокотехнологичная отрасль, дающая возможность выпускникам университета раскрыть все свои способности в области научной работы, проектных разработок, развития технологий.

Абитуриент и студент должны осознавать шанс реализации своего творческого потенциала и ощущать возможность получения достойной заработной платы в качестве уважаемого и авторитетного специалиста-технократа.

Мы большое значение придаем организации базовых кафедр на наших судостроительных предприятиях. Через базовые кафедры мы надеемся обеспечить возможность получения студентами знаний не только от преподавательского состава, но и напрямую от ведущих специалистов отрасли. Надеемся, что студенты смогут проводить практические и лабораторные занятия на современных экспертных

стендах и установках, которые имеются в отраслевых институтах, проектных бюро, верфях. Это взаимодействие позволит теснее укрепить связи между преподавательским составом и специалистами на местах и будет способствовать развитию научной работы в вузе.

— Этот процесс уже запущен или пока находится на стадии согласований и поиска партнеров?

— В качестве пилотного проекта рассматривается организация базовых кафедр в Крыловском научном центре. Мы рассчитываем, что такого рода кафедры появятся и в Центре технологий судостроения и судоремонта, и в ЦНИИ конструкционных материалов «Прометей», и в ведущих конструкторских бюро, приборостроительных конcernах, на судостроительных верфях и т.д. На базовых кафедрах будут читаться классические курсы, обеспечиваемые преподавателями университета, и специализированные курсы, подготовленные силами специалистов судостроительной промышленности.

Функционирование базовых кафедр — это еще и адаптация студентов к будущей работе на предприятиях судостроительной промышленности. В принципе, предприятия смогут трудоустроить приглянувшихся им студентов еще во время обучения.

— Будут ли в полном объеме востребованы кадры подготавливаемых специалистов, имеющих, скажем, узкую техническую специальность, в условиях, если в России будут происходить процессы сокращения предприятий судостроительного профиля?

— Я бы не сказал, что в стране существует тенденция к сокращению предприятий судостроительного профиля. Напротив, как я уже отметил, задачи, поставленные перед судостроителями, свидетельствуют о том, что отрасль должна интенсивно развиваться. Объем потенциальных заказов, которые готовы разместить в судостроительной промышленности нефтегазовые и судоходные компании, военно-морской флот свидетель-



ствует о необходимости роста количества предприятий, а не об их сокращении.

Другое дело, что любой инновационный процесс, происходящий в промышленности, невольно способствует сокращению количества рабочих мест. Всякая инновация обеспечивает новый уровень автоматизации, сокращения трудоемкости, повышения производительности труда. Но эти процессы не должны перекрыть общий вектор количественного развития судостроительной промышленности. Главный момент — чтобы наши выпускники могли выдерживать конкуренцию за место на наших предприятиях у выпускников других технических вузов, для чего мы и принимаем шаги, о которых я уже сказал.

Подводя итоги, хочу сказать о том, что мне кажется достаточно важным — провозгласив определенную программу дальнейшего развития и образования и научной работы в университете,

программу повышения уровня выпускников вуза, мы должны иметь определенные узловые точки. Очень важно, задумываясь о дальних перспективах, что вообще свойственно российскому менталитету, реально оценивать и некоторые маленькие, но положительные шаги. Через год мы должны подвести первые итоги и понять: увеличился ли у нас объем научных работ, улучшилось ли взаимодействие с предприятиями, оказались ли востребованы наши студенты в судостроительной промышленности? Вот эти промежуточные итоги надо подводить регулярно, чтобы понимать в какой системе координат мы находимся, и какие у нас градиенты развития — положительные или отрицательные. И при обнаружении тревожных тенденций надо делать корректировки в проводимой работе. Я думаю, что к концу года мы сможем уже получить первые результаты нашей деятельности.



Пройти плавательную практику на Олимпиаде

Курсанты Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ) стали участниками зимней Олимпиады-2014. Именно здесь, в Сочи, они проходят плавательную практику на борту учебного парусного судна «Мир», которое стало одним из символов Олимпийских игр.

«Мир» ошвартовался в круизной гавани морского порта Сочи 31 января 2014 года, одними из первых на борт знаменитого парусника поднялись заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Козак и министр транспорта Максим Соколов, которые поздравили курсантов с прибытием в столицу зимней Олимпиады, познакомились с командой и осмотрели парусное судно «Мир». Вечером состоялась встреча курсантов с помощником Президента России Игорем Левитиным и министром транспорта Максимом Соколовым. Курсанты рассказали гостям о переходе из Санкт-Петербурга в Сочи, о своих впечатлениях от плавания и о планах на дальнейшую часть похода. Министр поздравил курсантов с первым «морским крещением», поблагодарил их за мужество и слаженную работу, пожелал курсантам дальнейших успехов в учебе, а также ответил на многочисленные вопросы.

Представители ГУМРФа участвуют в Олимпиаде в качестве волонтеров. Напомним, что всего играх задействовано около 25000 добровольных помощников, в том числе — 90 курсантов 2-го курса Общественно-инженерного факультета ГУМРФ. Для поездки в Сочи отбирались лишь хорошо успевающие, дисциплинированные курсанты, кроме того, учитывалось наличие всех необходимых документов для заграничного плавания. В университете отметили, что курсанты уже имеют опыт работы в качестве волонтеров, полученный на саммите G20, проходившем в Санкт-Петербурге, за что были отмечены благодар-

ностью Управляющего делами Президента РФ.

Часть курсантов прошла специальную подготовку и получила сертификаты для работы в качестве волонтеров. В их задачи входит оказание помощи иностранным пассажирам, прибывающим в морской пассажирский порт. Разумеется, они оказывают содействие всем желающим посетить учебно-парусное «Мир» — самое быстрое парусное судно в мире в своем классе.

Во время проведения Игр свободный доступ гостей на судно организовывается в соответствии с программой пребывания в порту и в зависимости от загруженности экипажа и курсантов на мероприятиях Олимпиады, — уточнил А. Камелин. — За время стоянки в порту на судне развернуты выставки, посвященные 10-летию Федерального агентства морского и речного транспорта, 300-летию победы русского флота над шведами у мыса Гангут.

Сами курсанты во время Олимпиады живут на борту, и руководителями практики организуются их увольнение на берег. Все курсанты имеют необходимые аккредитации и пропуска в город и на посещение спортивных мероприятий зимней Олимпиады.



Встречи профессионалов

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова и ОАО «Ленморниипроект» примут совместное участие в международной выставке «ТРАНСТЕК-2014» и 4-й международной конференции по развитию портов и судоходства, которые состоятся в Санкт-Петербурге с 1 по 3 октября 2014 года.

Этому вопросу было посвящено совещание с участием представителей проектного института и проректоров по учебной и научной работе университета, на котором стороны обсудили организацию совместной секции в первый день открытия выставки. Как ожидается, в работе секции, которую возглавят «Ленморниипроект» и ГУМРФ им. Макарова, также примут участие представители Министерства транспорта РФ и ФГУП «Росморпорт».

По словам генерального директора ОАО «Ленморниипроект» Владимира Мерзликина, «данное мероприятие станет новым этапом сотрудничества института с важнейшими учебными и научными центрами России в области инновационных исследований,

актуальных технических разработок, повышения качества подготовки отраслевых специалистов и кадрового резерва».

«ТРАНСТЕК-2014» стал единственной петербургской выставкой, включенной в план работ Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. Мероприятие так же поддержали: Российский Союз Промышленников и Предпринимателей, Транспортный Союз Северо-Запада, Морской Совет при Правительстве Санкт-Петербурга, а так же ведущие отраслевые научно-технические и исследовательские центры страны.

В 2012 году «Ленморниипроект» уже участвовал в проведении 12-й международной выставки «Транстек-2012» и 3-ей международной конференции по раз-

витию портов и судоходства, и возглавлял секционное заседание по проектированию, транспортному и гидротехническому строительству объектов портовой и транспортной инфраструктуры.

ОАО «Ленморниипроект» основано в 1885 году (преемник Временной комиссии по устройству коммерческих портов Министерства путей сообщения, основанной в Санкт-Петербурге 24 июня 1885 года по указу Императора Александра III). Сегодня институт является крупнейшим российским разработчиком проектов морских портов, терминалов и транспортных систем. При участии ОАО «Ленморниипроект» построены, реконструированы и модернизированы практически все морские порты России.

Выездной день открытых дверей

В рамках профориентационной работы в среднеобразовательной школе г. Приморска Выборгского района Ленинградской области состоялся выездной день открытых дверей представителей ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

Выездной день открытых дверей проводился в г. Приморске впервые, что накладывало на организаторов встречи особую ответственность. Перед учащимися выпускных классов школы выступили: помощник ректора ГУМРФ по плавательским практикам и водным видам спорта А.А. Березкин; декан факультета портовой техники и электромеханики Е.Н. Андрианов; декан гидротехнического факультета С.А. Головков; профконсультант ЦДО; заместитель ответственного секретаря приемной комиссии Н.А. Попович; курсан-

ты 2-го курса факультета МТМ А. Прокопенко и В. Коробков.

Представители вуза рассказали старшеклассникам о факультетах университета, специальностях и направлениях обучения, об учебно-материальной базе, позволяющей готовить высококлассных специалистов. А. Прокопенко и В. Коробков отметили, что курсанты и студенты вуза помимо учебы имеют возможность всесторонне раскрыть свой талант — заниматься спортом, принимать участие в различных культурных и научных мероприятиях, посещать кружки по интересам. Никого из ребят не оставил

равнодушным видеоролик об университете, особенно походы студентов на паруснике «Мир» и яхте «Акела».

На вопрос, какая профессия самая интересная, каждый школьник ответил для себя сам. Одни задумываются о педагогической, инженерной и творческой профессиях. Но многие ребята твердо уверены, что самая романтическая и благородная профессия — та, что связана с морем. Встреча, проведенная в рамках дня открытых дверей, наглядно показала старшеклассникам, что морские профессии почетны, востребованы, ответственны и престижны.

Генеральному директору РС вручен «патент корабельного плотника»

Генеральный директор Российского морского регистра судоходства (РС) Сергей Седов удостоен особой награды Морского Совета при правительстве Санкт-Петербурга — патента «Петровский корабельный плотник». Как сообщает пресс-служба РС, торжественная церемония награждения состоялась 15 января 2014 года в Санкт-Петербурге на Адмиралтейской набережной у памятника «Царь-плотник».

В мероприятии приняли участие контр-адмирал, начальник корпуса Петра Великого — Санкт-Петербургского военно-морского инсти-

тута Николай Марьясов, ректор Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Евгений Апполонов, консул Королевства

Нидерландов в Санкт-Петербурге Йеннес де Мол, представители судостроительных предприятий, профильных учебных вузов и общественных организаций.

Ежегодный митинг приурочен ко дню вручения Петру I патента корабельного плотника — первого в России сертификата о морском образовании. По сложившейся традиции в этот день лучшим представителям морской отрасли вручаются патенты корабельных плотников и плотницкие топоры в скрипичных футлярах, символизирующие виртуозное владение мастерством корабелов и признание заслуг в области отечественного судостроения и судоходства.

Вручая награду, член Морского Совета при правительстве Санкт-Петербурга Владимир Ходырев

особо подчеркнул: «Для меня большая честь вручить этот символичный подарок Сергею Николаевичу Седову — генеральному директору Российского морского регистра судоходства. Наш Регистр наряду с Регистром Ллойда входит в плеяду международно-признанных классификационных обществ, обеспечивающих безопасность судоходства. Эта организация дает нашим судам путевку в жизнь и всей своей деятельностью служит прославлению Петербурга как морской столицы». Кроме того, Ходырев поблагодарил Седова за большой вклад Российского морского регистра судоходства в развитие морского образования.

«Наша задача — продолжать дело Петра I, быть последователями его свершений», — отметил в ответной речи гендиректор РС, поблагодарив за высокую оценку деятельности Регистра.

Первый в России сертификат о морском образовании — патент корабельного плотника — Петр I получил 15 января 1698 года в



голландском городе Заандам. В честь этого события в Петербурге на Адмиралтейской набережной в 1910 году был открыт памятник Петру Первому работы Леопольда Бернштама, известный как «Царь-плотник». Копия скульптуры была подарена Голландии и установлена в 1911 году на главной площади города Заандама. В советское время скульптура была уничтожена (январь 1919 года). 7 сентября 1996 года, к 300-летию Российского флота, при поддержке консульства Королевства Нидерландов, этот памятник был вновь установлен на Адмиралтейской набережной.





РУП преумножил контейнерооборот



ООО «Ростовский универсальный порт» в два раза увеличил контейнерооборот в 2013 году. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор стивидорной компании Андрей Лещенко.

ООО «Ростовский универсальный порт» (РУП, входит в Азово-Донское пароходство) по итогам 2013 года обработал 10,5 тыс. TEU, что в два раза превышает аналогичный показатель 2012 года.

«Рост контейнерооборота существенно увеличился благодаря привлечению компаниями Azov-Don Container Lines (также входит в Азово-Донское пароходство) и ООО «Лам-Рус» международных линейных перевозчиков Norasia и MSC», — пояснил Лещенко.

По словам топ-менеджера, сегодня в Ростовском универсальном порту работают две контейнерные линии. Стивидорная компания в рамках мероприятий по развитию контейнерного терминала приобрела погрузчик-ричстакер Linde грузоподъемностью 45 тонн. В перспективе, через 2–3 года, порт ставит задачу увеличить контейнерооборот до 30 тыс. TEU.

Ростовский универсальный порт в зимний период работает в штатном режиме, некоторые затруднения возникают в связи с неблагоприятными погодными явлениями и падением уровня воды в реке Дон. Кроме того, компания занимается планово-предупредительным ремонтом грузоподъемных машин.

Добавим, что мощность двух причалов контейнерного терминала РУП оценивается в 50 тыс. TEU. Площадь складских площадок сегодня составляет 2–2,5 га. Для выхода на полную мощность потребуются задействовать порядка 6 га.

ООО «Ростовский универсальный порт» приобрело у ОАО «ТрансКонтейнер» портовый комплекс «Западный порт» в сентябре 2011 года. Контейнерная линия «Ростов — Стамбул» была запущена Азово-Донской логистической компанией (АДЛК, входит в Азово-Донское пароходство) в апреле 2012 года.

С Днем защитника Отечества!

От всей души поздравляем с праздником всех, кто носит высокое звание защитников Отечества. Низкий поклон приносим ветеранам, чей подвиг берег границы родной страны и подарил мирное небо детям и внукам.

Мы желаем вам больше никогда не столкнуться с ужасами войны и доказывать преданность Отечеству только на мирном поприще! Смело преодолевайте любые препятствия и достигайте поставленных целей!

Доброго вам здоровья, успехов на вашем нелегком пути и крепкого мужского духа, чтобы воплотить в жизнь все задуманное.

И пусть у каждого защитника Отечества будет надежный тыл — крепкая и любящая семья.

Благополучия, терпения, счастья и мира!

**Редакция газеты
«Водный транспорт Дон».**

Погода сбивла показатели

Первый месяц зимы ознаменовался сложными для судоходства погодными и ледовыми условиями, осложненными падением уровня воды в Таганрогском заливе, что сказалось на показателях грузооборота и судооборота морских портов региона.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в январе 2014 года уменьшился на 13% по сравнению с показателем января 2013 года и составил 588 тыс. тонн грузов. Погрузка в порту сократилась на 6%, до 536 тыс. тонн, выгрузка — на 43%, до 52 тыс. тонн. За отчетный период текущего года транзита не было, в январе прошлого года он составил 12 тыс. тонн грузов.

Как сообщили в службе капитана порта Ростов-на-Дону, в номенклатуре грузов преобладали зерновые грузы навалом (26,5%), нефть и нефтепродукты (22%), незерновые навалочные грузы (12,7%), металлолом (10,8%), уголь и кокс навалом (10,3%), пищевые грузы наливом (10,1%) и генгрузы (6,9%).

Уменьшение грузооборота связано с ухудшением погодных условий. «Неблагоприятные погодные условия в морских портах и на акватории Азовского моря, вызванные резким понижением температуры воздуха, штормовыми ветрами до 25–30 м/с, интенсивным льдообразованием и подвижкой льда в Азовском

море, а также падение уровня воды до критических отметок в Таганрогском заливе, послужили причиной приостановления формирования и движения караванов судов в Азовском море с 26 января», — отметил капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко. — Эти обстоятельства привели к уменьшению общего грузооборота порта, а также снижению объемов выгрузки незерновых навалочных грузов, погрузки нефти и нефтепродуктов, угля и кокса навалом. При этом стоит отметить рост грузооборота зерновых грузов навалом на 34,1%, пищевых грузов наливом на 49,2% и металлолома на 23%».

Судооборот порта Ростов-на-Дону также оказался в минусе. В январе 2014 года служба капитана порта зарегистрировала 165 приходов и 149 отходов судов против 168 приходов и 181 отхода год назад.

Морской порт Азов в январе 2014 года обработал 357 тыс. тонн различных грузов, что на 28% превышает аналогичный показатель годичной давности. Экспорт вырос на 32% и составил

340 тыс. тонн. Импорт, напротив, снизился на 33%, до 14 тыс. тонн грузов. Если в январе 2013 года транзита в Азове не было, то в январе текущего года он составил 3 тыс. тонн.

В номенклатуре грузов, по словам капитана морского порта Азов Владимира Брагина, преобладали зерновые, уголь и нефтепродукты.

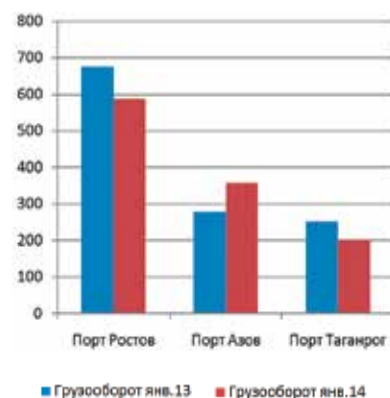
Судооборот порта также показал положительную динамику. В январе 2014 года служба капитана порта зарегистрировала 111 приходов и 106 отходов судов

против 79 приходов и 83 отходов годом ранее.

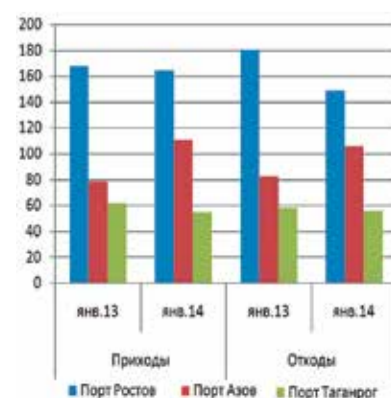
«Увеличение грузооборота и судооборота порта обусловлено ростом экспортных грузов», — пояснил Владимир Брагин.

Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в январе 2014 года снизился на 20%, до 203 тыс. тонн грузов. Судооборот порта незначительно сократился: если в январе 2013 года было зарегистрировано 62 прихода и 58 отходов судов, то в январе 2014 года — 55 приходов и 56 отходов судов.

ГРУЗОБОРОТ



СУДОБОРОТ



Волго-Дон 238: перезагрузка

Теплоход «Волго-Дон 238» получил новую жизнь: ОАО «Донречфлот» потратило почти \$2 млн на модернизацию судна. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор судоходной компании Василий Филиппович.

ОАО «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) завершает модернизацию теплохода «Волго-Дон 238».

Как рассказала заместитель технического директора, начальник проектно-конструкторской группы ДРФ Валентина Синева, модернизация судна заключается в удлинении корпуса на 30 м с восстановлением до стандартной проектной длины судов проекта 507Б. В корпус теплохода были установлены новые цилиндрические вставки длиной по 15,6 м, повторяющие существующие конструкции. Масса металла устанавливаемых корпусных конструкций составит ориентировочно 270 тонн.

«Удлинение корпуса позволит увеличить объем трюмов на 2500 куб. м, а максимальную грузоподъемность — на 2000 тонн», — подчеркнула собеседница «Водного транспорта».

Модернизация корпуса потребовала усовершенствования судовых устройств и систем, электрооборудования и механизмов.

«Существующие люковые закрытия увеличены путем установки вставок, равнопрочных существующим. Кроме того, доработана система тросовой проводки перемещения, устройства для перемеще-

ния и подъема», — отметила Валентина Синева. — В связи с удлинением и доработкой люковых закрытий усовершенствованы трубопроводы системы гидравлики. На подъемных секциях люкового закрытия предусмотрены дополнительные домкраты. Масса дополнительных установленных металлоконструкций люковых закрытий составит порядка 80 тонн».

Модернизация «Волго-Дона 238» коснулась и судовых систем: были доработаны трубопроводы балластно-осушительной и водопожарной систем, а также системы воздушных и измерительных труб. Дополнительно установлена система объемного аэрозольного пожаротушения в машинном отделении. Удлинение судна потребовало проводки новых кабельных трасс на бак судна общей длиной около 7000 м.

В рамках модернизации судна была выполнена замена двух существующих дизель-генераторов на новые марки ДРГ 100/1500 той же мощности (100 кВт), которые экономичнее и имеют более высокий коэффициент полезного действия. Замена дизель-генераторов производится в рамках реализации экологической программы судоходной компании: новые энергетические установки позволяют сократить

выбросы вредных веществ в атмосферу.

ОАО «Донречфлот» в межнавигационный период 2013–2014 гг. также проводит замену устаревшего судового радионавигационного оборудования. По словам технического директора судоходной компании Олега Киселева, на эти цели предусмотрено финансирование в размере 5 млн 400 тыс. рублей. В частности, на «Волго-Дон 238» устанавливается новое радионавигационное оборудование: эхолот Samsung SES-2000, лар JRC JLN-205, система контроля дееспособности вахтенного помощника капитана (СКДВП) Samsung BNW-50, аварийный радиобуй нового поколения (АРБ-406) Samsung SEP-500 и спутниковый компас Furuno SC-50.

После модернизации судно будет переклассифицировано на класс «О-ПР 2,0» Российского Речного Регистра.

Проект модернизации и переклассификации судна выполнен ОАО «Морское Инженерное Бюро» (г. Санкт-Петербург).

Работы по модернизации судна были начаты в октябре 2012 года, а уже в апреле 2014 года обновленный «Волго-Дон 238» должен отправиться в рейс под управлением одного из лучших капитанов «Донречфлота» Василия Литовченко.



Реформа управления в действии

Исполняющим обязанности руководителя Администрации морского порта Таганрог с 23 января 2014 года назначен Сергей Сафонищев, ранее занимавший должность капитана морского порта Таганрог.

Назначение состоялось в соответствии с распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлота).

Исполняющим обязанности капитана морского порта Таганрог назначен Александр Даниленко. Ранее он исполнял обязанности заместителя капитана порта Таганрог по безопасности мореплавания.

Напомним, соответствующие изменения в руководстве ФБУ «АМП Таганрог» произведены в связи с вступлением в силу 21 января 2014 г. Федерального закона Российской Федерации от 23 июля 2013 г. № 225-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который предусматривает проведение реформы управления администрациями морских бассейнов.

Согласно новому закону администрация морских портов создается в отношении двух и более морских портов в Российской Федерации в форме федерального государственного бюджетного учреждения и действует в соответствии с положением об администрации морских портов, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Перечень морских портов, входящих в соответствующую администрацию морских портов, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Администрацию морских портов возглавляет руководитель администрации морских портов.

Администрация морских портов осуществляет организационное, материально-техническое и финансовое

обеспечение исполнения капитанами морских портов функций, предусмотренных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, а также оказывает услуги в морском порту пользователям в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона. Перечень услуг в морских портах, оказываемых администрацией морских портов, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

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

Торговая доля

Доля Ростовской области во внешнеторговом обороте Южного федерального округа составила 32,8%. Об этом сообщил официальный портал Правительства Ростовской области.

По большинству показателей темпы экономического роста донского региона превышают среднероссийские, отметил заместитель губернатора — руководитель аппарата правительства Ростовской области Вадим Артемов на заседании коллегии Южного таможенного управления (ЮТУ). По его словам, доля Ростовской области во внешнеторговом обороте ЮФО в 2013 году составила 32,8%, и в этом немалая заслуга ЮТУ.

Более 1300 региональных организаций и предприятий принимают активное участие во внешнеэкономической деятельности.

По мнению доклада, образование Таможенного союза благоприятно сказалось на развитии сотрудничества Ростовской области с республиками Беларусь и Казахстан. Вадим Артемов подчеркнул, что правительство Ростовской области рассчитывает на дальнейшее развитие взаимовыгодного сотрудничества с Беларусью и Казахстаном, а также другими странами-участниками ЕвразЭС: Кыргызстаном, Таджикистаном и Узбекистаном.

Отдельно заместитель губернатора остановился на сотрудничестве Ростовской области с Украиной: несмотря на сложные внутриполитические процессы, происходящие в настоящее время в соседнем государстве, удельный вес Украины во внешнеторговом обороте Ростовской области составляет треть часть.

«Развитие таможенной инфраструктуры в первую очередь должно способствовать ускорению перемещения товаров и грузов через границу и, соответственно, росту деловой активности участников внешнеэкономической деятельности, повышению инвестиционной привлекательности Ростовской области», — подчеркнул Артемов.

Новый министр

Министром транспорта Ростовской области назначен Виталий Кушнарев. Об этом сообщил официальный портал Правительства РО.

Нового министра транспорта представил губернатор Василий Голубев на совещании в региональном Минтрансе.

Губернатор определил основные задачи, стоящие перед ведомством сегодня. Среди них — повышение

качества пассажирских перевозок, безопасности дорожного движения, ускорение строительства дорог с твердым покрытием к небольшим населенным пунктам, внедрение качественных электронных услуг.

Особое внимание Василий Голу-

бев уделил реализации масштабных проектов: строительству аэропорта «Южный», Ростовского универсального порта и подготовке транспортной инфраструктуры донской столицы к Чемпионату мира по футболу 2018 года.



Из лета в зиму



Если в начале января растаявшие льды позволили судам совершать самостоятельное плавание, то уже в конце месяца Азовское море оказалось полностью покрыто льдом, что вкуче со штормовыми ветрами и критически низким уровнем воды в Таганрогском заливе привело к временной остановке судоходства.

В первую и вторую декаду января наблюдались положительные температуры с преобладающими ветрами юго-западной четверти, которые привели к разрушению начальных видов льда. Как сообщил руководитель Бассейновой комиссии по организации осуществления ледокольной проводки судов в российских морских портах Азовского моря и на подходах к ним Александр Даниленко, суда совершали самостоятельное плавание в связи с таянием и разрушением льда с 18-007 января по 12-0019 января 2014 года согласно распоряжений Администрации морского порта Таганрог.

В январе 2014 года была обеспечена ледокольная проводка 39 караванов (21 на вход и 18 на выход) в/из порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог. В караванах было проведено 269 судов (139 на вход и 130 на выход). В период приостановления ледокольных проводок самостоятельно проследовали 307 судов (154 на вход и 153 на выход). В порту Ейск караванное плавание не осуществлялось, под наблюдением ледокола проведено 101 судно (53 на вход и 48 на выход).



В конце месяца погодные условия ухудшились. «В третьей декаде из-за штормовых ветров северо-восточного и восточного направлений, а также отрицательных температур до минус 24 градусов по Цельсию вся акватория Азовского моря покрыта льдом», — рассказал Александр Даниленко. Резкое понижение температуры воздуха, штормовые ветра до 25-30 м/с, интенсивное льдообразование, подвижка льда в Азовском море и падение уровня воды в Таганрогском заливе стали причиной приостановления ледокольной проводки с 26 января.

Исходя из анализа погодных условий и прогнозов погоды, руководитель Бассейновой комиссии рекомендовал исключить нахождение судов в открытом море, в том числе на открытых рейдовых стоянках, а также принять меры по размещению судов в портах.

«В период штормовых явлений суда в открытом море не находились, что позволило избежать штатных ситуаций, связанных с интенсивным льдообразованием и подвижками дрейфующего льда», — подчеркнул Александр Даниленко.



Перевозки остались на уровне 2012 года

Региональные транспортные компании по итогам 2013 года перевезли 41 млн тонн грузов, что практически соответствует (+ 0,5%) показателю 2012 года.

Об этом сообщил Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Ростовской области (Ростовстат).

Наибольший объем — порядка 60% из общего объема грузов —

пришлось на железнодорожный транспорт, около 20% — на автомобильный. Внутренним водным транспортом было перевезено более 18% грузов. Доля грузов, перевезенных воздушным и морским транспортом, в 2013 году незначительна.

ЧС в Ростовской области как форс-мажор

Сложные погодные условия привели к вынужденному простоя судов в морских портах Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог, что может стать причиной судебных разбирательств. О том, как доказать форс-мажор в суде и заранее обезопасить себя от судебных споров из-за неисполнения обязательств в связи со сложными погодными условиями, рассказала юрист фирмы «Эберг, Степанов и партнеры» Екатерина Барина:

Тяжелые погодные условия могут быть отнесены к обстоятельствам непреодолимой силы в случае, если сторона сможет доказать их «чрезвычайность» и «непредотвратимость». В этом случае они могут быть аргументом при обосновании стороной объективных препятствий для исполнения своих обязательств по договору.

Поскольку в Ростовской области с 16-0030 января 2014 года был введен режим чрезвычайной ситуации из-за крайне неблагоприятных погодных условий, стороне, не исполнившей обязательства по договору, будет легче доказать форс-мажор.

По общему правилу суды считают наличие обстоятельств непреодолимой силы в указанной ситуации подтвержденным должным образом. Если договор морской перевозки груза подчинен нормам российского права, перевозчик может полагаться на справедливое разрешение спора согласно нормам Гражданского кодекса РФ и Кодекса торгового мореплавания РФ. Он не будет отвечать за непогрузку в срок, утрату или повреждение груза, если будет установлено, что форс-мажор повлек неисполнение им обязательств в должном порядке.

Установленные судом обстоятельства непреодолимой силы не обязательно будут автоматически считаться основанием для освобождения стороны-предпринимателя от ответственности за его неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, установленных сторонами. Действие общего принципа ответственности бизнес-субъекта может быть отменено, например, соглашением сторон.

К внешнеэкономическим контрактам часто применяются нормы английского права, в которых общий принцип исключения из ответственности не закреплен. Таким образом, сторона дого-

вора несет на себе все риски «неосмотрительности и неразумности» при определении лимитов ответственности посредством включения или невключения конкретных оговорок.

Для устойчивости своей позиции необходимо в договоре предусматривать возможность наступления форс-мажорных обстоятельств заранее (без учета возможности введения чрезвычайной ситуации на акватории плавания). Во-первых, следует определить оговорку о форс-мажоре максимально широко, указав случаи ледовой обстановки. Во-вторых, четко указать распределение прав и обязанностей сторон в указанной ситуации. В-третьих, необходимо в договоре перечислить доказательства, которыми сторона договора может подтвердить наступление форс-мажорных обстоятельств. И наконец, увеличить сроки надлежащего исполнения обязательств, истечение которых может привести к одностороннему отказу от исполнения обязательств в случае наступления форс-мажорных обстоятельств.

Неисполнение одной стороной обязательств в связи с тяжелыми погодными условиями может привести к нарушению другой стороной договора с третьими лицами. При этом российским законодательством нарушение обязанностей со стороны контрагентов должника не является основанием для освобождения последнего от ответственности. Эти обстоятельства также важно учесть при заключении контрактов, косвенно связанных с морской перевозкой грузов в зимних условиях.





Судоремонт идет, а кадров не хватает

ООО «Усть-Донецкий судостроительно-судоремонтный завод» по итогам 2013 года выполнило ремонт 135 единиц флота и приняло 26 судов на межнавигационный отстой 2013–2014 гг. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил и.о. генерального директора УДССРЗ Сергей Юрьев.

Усть-Донецкий ССРЗ (входит в Азово-Донское пароходство) в 2013 году произвел средний ремонт 11 единиц флота, текущий — 23 судов и навигационный — 101 единицы флота.

Предприятие располагает судокорпусным цехом с металлорезающими и кромкогибочными станками, слесарно-механическим цехом, цехом по ремонту ДВС, кислородной станцией и причальной стенкой длиной 380 пог. м, оборудованной двумя порталными кранами грузоподъемностью 10 и 16 тонн. Кроме того, на заводе есть док-кессон пр. АУКБ № Р-10 и трехсекционный док пр. Р-39-3, а также древцех и оборудование для пескоструйной очистки судов на класс SA-2 и безвоздушной покраски судов. По словам и.о. генерального директора УДССРЗ, за счет инвестиций в обновление основных фондов в 2012 году были приобретены порталный кран

«Альбрехт» (грузоподъемность 16 тонн) и грузовой причал протяженностью 95 пог. м.

В зимний период Усть-Донецкий ССРЗ работает как база ремонта и межнавигационного отстоя флота. Завод может принять до 30 плавсредств длиной до 100 пог. м и 10 буксиров длиной 50 пог. м.

«В настоящее время на межнавигационном отстое на предприятии находится 26 единиц флота», — уточнил Сергей Юрьев.

Для обеспечения безопасного отстоя судов на заводе создана караванная служба с четырьмя пунктами охраны. Дежурные по каравану и мотористы противопожарной установки отвечают за своевременное выполнение противопожарных мероприятий и состояние судов. Если на судах возникает водотечность, она незамедлительно устраняется. Охрана осуществляется в круглосуточном режиме.

Собеседник «Водного транспорта» назвал несколько конкурентных преимуществ УДССРЗ: «Преимуществом завода является возможность не только предоставления территории для отстоя флота, но и проведения профилактического ремонта, осуществления бункеровки водой перед выходом судов в первый рейс. Кроме того, наличие на территории завода складов с продукцией карьеров Азово-Донской нерудной компании (АДНК, входит в Азово-Донское пароходство) и стивидорной компании ЗАО «Усть-Донецкий порт» позволяет обеспечить загрузку судов, выходящих из отстоя, минеральными грузами».

Сегодня на судоремонтном предприятии трудится 189 человек. По словам Сергея Юрьева, ощущается нехватка кадров рабочих профессий, в частности судокорпусников и электросварщиков, а также командного и рядового плавсостава.



Дань памяти

Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова проведет ряд мероприятий, приуроченных к 100-летней годовщине со дня гибели выдающегося гидрографа и знаменитого капитана, чье имя носит учебное заведение.

Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил заместитель директора института по организационной и воспитательной работе Михаил Трофимов.

Классные часы, посвященные жизни и подвигу Г. Я. Седова, будут проведены для курсантов двух подразделений среднего профессионального образования института: Водного и Морского колледжей. Кроме того, в двух библиотеках учебного заведения организуют специальные выставки, приуроченные к трагической дате.

По словам Михаила Трофимова, для студентов факультета инженеров морского транспорта в феврале 2014 года будут организованы экскурсии в музей морского колледжа и флота при Институте. Значительная часть музейной экспозиции посвящена деятельности и достижениям прославившегося выпускника Мореходных классов имени графа Коцебу в Ростове-на-Дону. Позднее Мореходные классы были переименованы в Ростовский-на-Дону Морской техникум, которому присвоили имя Г. Я. Седова в 1940 году по

просьбе студентов и преподавателей.

Напомним, Георгий Яковлевич Седов умер 5 марта 1914 года во время неудачной экспедиции к Северному полюсу, похоронен на мысе Аук острова Рудольфа в северной части Земли Франца Иосифа. Заслуги Седова как путешественника и исследователя Севера имеют мировое значение и признаны ЮНЕСКО. Его именем названы залив на Новой Земле, ледник и мыс на о. Гукера, остров в Баренцевом море и мыс в Антарктиде.

Морской совет в обновленном составе

Изменен состав Морского совета при правительстве Ростовской области. Соответствующее постановление подписал губернатор Василий Голубев 16 января.

Согласно документу перестановки связаны со структурными и кадровыми изменениями в органах исполнительной власти Ростовской области и организациях, имеющих своих представителей в составе Морского совета при правительстве Ростовской области.

Из состава Морского совета исключены Антон Рытиков, Григорий Скрипка и Виктор Шкареда. Вместо них работу

в совете начнут председатель комитета по охране окружающей среды и природных ресурсов РО Андрей Куренков, председатель совета некоммерческого партнерства «Водный транспорт Дона» Александр Огарев, и.о. руководителя ФГУ «АМП Таганрог» Сергей Сафонищев, депутат Законодательного Собрания РО Николай Шевченко и директор Азовского филиала ФГУП «Росморпорт» Игорь Шолох.

Лучшие в своем деле

ОАО «Донречфлот» отметило званиями и денежными премиями лучших работников плавсостава. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил директор по персоналу компании Вячеслав Ширококов.

Судоходная компания «Донречфлот» ежегодно выбирает лучшие экипажи, капитанов и старших механиков по итогам навигации. Не стал исключением и 2013 год: добросовестный труд и персональный вклад работников флота в общие результаты работы компании отмечаются присуждением почетных званий. Кроме того, отличившимся речникам и морякам выплачивается денежная премия. Соответствующий приказ о премировании работников ОАО «Донречфлот» по итогам работы в 2013 году подписал генеральный директор судоходной

компании Василий Филиппович.

Звание «Лучший экипаж» присвоено командам теплоходов «Байкальский», «ОТ-1506» и «Танаис».

Лучшими капитанами стали В.В. Корбак (теплоход «Волго-Дон 5011»), А.А. Ерасов («Абрамцево»), С.Ф. Гайдаржи («ОТА-862»), М.Н. Устинов («Коноша») и А.Г. Назаров («М. Андреев»).

Звания «Лучший старший механик» удостоились О.В. Матвеев («Волго-Дон 5017»), Е.В. Бойко («ОТ-1504»), Е.Ю. Мелешко («Озерный-202»), Б.И. Орлов («Ахмат Кадыров») и А.В. Никифоров («Волго-Дон-219»).



МССЗ внес свой вклад в Олимпиаду

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» сдал ФГУП «Росморпорт» многоцелевой катер проекта WB22MT «Платан» для работы в Сочи. Проектантом и поставщиком оборудования выступила ГК «Морская техника».

Катер построен в рекордно короткий срок, всего за 5 месяцев с даты подписания контракта. Достройка катера проводилась в порту г. Туапсе вахтовым методом. Судно пришло в порт Сочи накануне

открытия зимней Олимпиады.

В эти же дни на Московском судостроительном и судоремонтном заводе состоялась торжественная церемония закладки киля третьего пассажирского судна проекта 23020А «Астраханец».

Серия из трех пассажирских судов будет построена на МССЗ для перевозки пассажиров на городских и пригородных линиях Астраханской области, летом текущего года все суда будут введены в эксплуатацию.

Серия «Астраханец» — это первый заказ пассажирских судов для Астраханской области за последние 20 лет. При проектировании теплоходов учитывались климатические условия эксплуатации, для комфорта пассажиров на судах будет установлена система кондиционирования, комфортабельные кресла, на каждом судне два санузла.



ПРОЕКТЫ «ЦНИИМФ»

Специалисты ЗАО «ЦНИИМФ» в 2013 году завершили работу над рядом проектов морских судов нового поколения. В их числе проект больших круизных пассажирских судов вместимостью 1000 и более пассажиров для круизов вокруг Европы, по Средиземному морю, Карибскому бассейну, странам Юго-Восточной Азии и другим странам; арктического судна-снабженца дедеветом до 5 тыс. тонн; арктического судна-снабженца дедеветом около 10 тыс. тонн; пассажирского судна прибрежного плавания вместимостью 100 пассажиров; паромы для морей Дальнего Востока.

В ЗАО «ЦНИИМФ» отмечают, что в области технологий рейдовой загрузки грузов в арктических районах ими предложены инновационные решения.

Также институт выполнил научно-исследовательскую и проектно-конструкторскую работу по теме «Разработка концептуального проекта парома для морей Дальнего Востока», как сообщает пресс-служба ЗАО «ЦНИИМФ».

Кроме того, на основании государственных и региональных программ развития морского транспорта удаленных регионов Севера и Дальнего Востока, прогноза пассажиропотоков на социально значимых маршрутах, а также ряда программ развития морского туризма в РФ определен основной облик пассажирских (грузопассажирских) и круизных судов различных типов и районов плавания; выполнено технико-экономическое обоснование вариантов круизного и пассажирского судов. По пассажирскому судну прибрежного плавания для Белого моря вместимостью 100 пассажиров (проект 1861М) разработан технический проект, который одобрен надзорными органами.

Собран корпус третьего речного бункеровщика

На ОАО «Ярославский судостроительный завод» завершена сборка корпуса третьего речного танкера-бункеровщика проекта RT18.

Государственный контракт на строительство трех танкеров-бункеровщиков проекта RT18 был подписан 24 сентября 2012 года между ОАО «Ярославский судостроительный завод» и ФКУ «Речводпуть» (подведомственное предприятие Росморречфлота) в соответствии с программой «Обновление обслуживаемого флота» для

нужд Федерального агентства морского и речного транспорта Минтранса России.

Судно предназначено для приема с берега или другого судна, перевозки, выдачи на берег или другое судно нефтепродуктов с температурой вспышки свыше 60 °С. Предусмотрена перевозка дизельного топлива и смазочного масла.



Для предотвращения возможного загрязнения окружающей среды на танкере-бункеровщике имеется специальный судовый комплект по борьбе с разливом нефти (БРН).

Красноярская судовой верфь строит танкер для «Норильского никеля»

На Красноярской судовой верфи приступили к завершающей стадии строительства самоходного танкера-буксировщика жидкого топлива дедеветом около 1200 тонн для ОАО «ГМК «Норильский никель».

Большая часть работ уже выполнена, до даты завершения строительства бункеровщика осталось немногим более года. В настоящее время на судне идут палубные работы. Ведется строительство блоков надстройки и рубки, состоящих из различных секций.

Данное судно морского класса и рассчитано оно на хождение во льду толщиной до 40 см. Проект судна в связи со спецификой его назначения и в соответствии с современными требованиями

Российского Речного Регистра по экологической безопасности разработан новгородским КБ «Вымпел». Речь идет о повышенной степени защищенности от аварий. Все грузовые танки, емкости с топливом не примыкают непосредственно к наружной обшивке, а отделены от нее двойным бортом.

Танкер-буксировщик жидкого топлива предназначен для работы в ледовых условиях морского порта Дудинка.

ОАО «Красноярская судостро-

ительная верфь» — дочернее акционерное общество «Енисейского речного пароходства». Основная специализация компании — строительство самоходного, несамоходного и стоечного флота, плавучих средств различной модификации (понтонные и наплавные понтонные мосты, плавучие причалы и паромы), а также изготовление изделий судового машиностроения: судовых механизмов, деталей, отдельных фрагментов корпуса или надстройки судна.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

КАТЕР ДЛЯ РАБОТЫ НА СОЛОВКАХ

«Северная судостроительная корпорация» (Архангельская область) построила скоростной спасательный катер для работы на Соловках.

Катер построен по заказу областного агентства государственной противопожарной службы и гражданской защиты. Назначение судна — проведение поисковых, спасательных и аварийных работ в дельте Северной Двины, Двинском заливе и на Соловках. Базироваться новый катер-спасатель будет непосредственно на архипелаге.

В гиссирующем режиме он может ходить при волнении до 2 м, а при полной осадке — преодолевать и большую волну. На одной заправке он может дойти от Архангельска до Соловков, обогнуть архипелаг и вернуться обратно.

НА СЗ «ЗВЕЗДА» НАЧАЛСЯ МОНТАЖ НОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Монтаж судостроительного оборудования общей стоимостью 3 млрд рублей начался на судостроительном заводе «Звезда» в Большом Камне. На предприятии возводится комплекс по постройке секций судов до 350 тонн. Первые линии, установленные силами немецких и российских специалистов, будут запущены в режиме пуско-наладки уже в апреле 2014 года. В четвертом квартале будет установлена крупнейшая в России линия сборки плоских секций. В целом этот цех будет перерабатывать 45 тысяч тонн стали в год, эта производительность соответствует примерно 10% всего российского судостроения.

ПРОБЛЕМЫ АМУРСКИХ СУДОСТРОИТЕЛЕЙ

На «Амурском судостроительном заводе», который с 2012 года находится под внешним управлением, началась распродажа имущества. На мартовские торги выставлена часть оборудования завода, три теплохода, автотехника на общую сумму свыше 106 млн руб. Загрузка предприятия не превышает 15%. На предприятии строятся суда снабжения и полупогруженные платформы, заказанные еще в 2008–2009 годах. Для решения проблем судостроительного завода ему необходима поддержка со стороны инвесторов.

РЕЖИМ НАИБОЛЬШЕГО БЛАГОПРИЯТСТВОВАНИЯ

Ленинградская область предоставит ОАО «Выборгский судостроительный завод» режим наибольшего благоприятствования, подразумевающий существенные налоговые льготы. Договор о предоставлении мер государственной поддержки инвестиционной деятельности подписали губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко и генеральный директор ВСЗ Александр Соловьев.

Данная мера позволит Выборгскому заводу успешно продолжить работы по модернизации и техническому перевооружению верфи.

С 2014 по 2020 год планируется провести модернизацию инженерных сетей завода и основного производства: реконструировать достроечную набережную, открытый стапель, некоторые производственные блоки. Помимо этого, предполагается произвести строительство объектов бытовой сферы; приобрести и установить эффективное производственно-технологическое оборудование.

Новое в законодательстве о транспортной безопасности

(Окончание, начало на стр. 1)

Установлены новые детализированные составы административно-правовых нарушений в области нарушения требований в сфере транспортной безопасности. В Уголовном кодексе Российской Федерации предусматриваются новые составы преступлений и дифференцируются наказания за совершение преступлений в области транспортной безопасности. Аналогичные изменения вносятся в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

В настоящее время на Едином портале размещены уведомления о разработке целого ряда подзаконных нормативных правовых актов, принимаемых в развитие положений указанного закона.

Очевидно, что реализация закона судоходными компаниями потребует дополнительных финансовых и организационных издержек. Так, из предмета регулирования Закона «О транспортной безопасности» исключают суда, используемые на внутренних водных путях, на которых не перевозятся пассажиры либо грузы повышенной опасности. Закон предусматривает принятие Правительством Российской Федерации требований по соблюдению транспортной безопасности пассажирами транспортных средств. Конкретизирован и расширен перечень оснований для отстранения от работы лиц, работа которых непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности.

Предусмотрена особая форма проведения проверок — с использованием тест-предметов (имитации оружия и др.) и тест-объектов (лиц, имитирующих нарушителей). Вводится понятие «сил обеспечения транспортной безопасности», под которыми понимаются ответственные и иные лица субъекта транспортной инфраструктуры, непосредственно обеспечивающие транспортную безопасность. Для них предусмотрено требование о прохождении подготовки и аттестации.

Закон содержит ряд иных, принципиально новых положений в сфере обеспечения безопасности искусственных островов и сооружений, регламентации деятельности профессиональных подразделений

транспортной безопасности и др. Детально регламентирован досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности.

В отношении технических средств обеспечения транспортной безопасности (сигнализации, видеонаблюдения, контроля доступа, связи, оповещения и др.) установлено требование об обязательной сертификации. При этом, к сожалению, закон не содержит переходных положений, предусматривающих возможность использования оборудования, установленного до введения данного требования.

Так, в октябре 2013 года вступил в силу закон о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам антитеррористической защищенности объектов,

предусматривающий, что взамен приказа Минтранса № 41 будет разработан новый нормативный акт, принимаемый Правительством Российской Федерации. 19 января 2014 года вступил в силу закон о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ (от 23 июля 2013 г. № 225-ФЗ). Закон содержит формулировку, направленную на совмещение норм международного права и национального законодательства. План охраны судна (предусмотренный международными требованиями — Кодексом ОСПС) теперь будет являться одновременно планом транспортной безопасности. Ожидается, что это позволит судовладельцам, чьи суда отвечают конвенционным требованиям, снизить затраты.

Чтим память моряков «Варяга» и «Корейца»



Официальные делегации Российской Федерации и Республики Корея возложили венки к памятнику российским морякам в Инчхоне и на воду южно-корейского порта, где 9 февраля 1904 года бронепалубный крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец» приняли неравный бой с японской эскадрой, сообщает пресс-служба Министерства обороны России.

Члены экипажа российского учебного парусного судна «Паллада» также приняли участие в мемориальной церемонии, посвященной 110-летию со дня боя. Курсанты во главе с капитаном парусника Николаем Зорченко, который является членом Совета старшин Владивостокского морского собрания Тихоокеанского флота, возложили венки и цветы к памятнику, посвященному героическому подвигу российских моряков у Чемульпо.

В этот же день состоялся выход на боевом корабле ВМС Республики Корея пред-

ставителей делегации экипажа «Паллады», сотрудников Посольства РФ и корейских военных комиссаров, которые отдали почести русским морякам.

Памятник российским морякам крейсера «Варяг» в корейском порту Инчхон был установлен и открыт по инициативе российской стороны 10 февраля 2004 года, в ознаменование 100-летия знаменитого сражения. В эти дни состоялся визит отряда кораблей ТОФ ГРКР «Варяг» и МПК «Кореец» в порт Инчхон под флагом командующего флотом адмирала Виктора Федорова.



«Надежда» примет участие в SCF Black Sea TSR 2014



На борту российского парусника «Надежда» Морского государственного университета имени Невельского для прохождения плавательной практики и участия в регате SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014 отправятся 102 курсанта Морского технологического колледжа и Морского колледжа Морской академии университета. Об этом говорится в сообщении Федерального агентства морского и речного транспорта.

Напомним, российский парусник «Надежда» отправился из Владивостока от причала № 30 в Черное море 4 февраля 2014 года в 15:00 по местному времени.

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

Отмечается, что во всех портах захода запланировано проведение представительских акций.

Международная Черноморская Регата Больших Парусников — SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014 пройдет под личным патронажем президентов России, Румы-

нии и Болгарии. Старт регате будет дан в Варне 29 апреля 2014 года, затем маршрут регаты пройдет через Новороссийск, Сочи, Констанцу (Румыния) и закончится в Новороссийске.

Вместе с «Надеждой» российский парусный флот представят три больших учебных парусника класса «А» — «Мир» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, «Седов» и

«Крузенштерн». Ожидается несколько десятков участников из разных стран. Регата организована при поддержке титульного спонсора — компании «Совкомфлот» и некоммерческой организации Sail Training International.

