

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.



№7 (12928)

Выходит один раз в месяц  
15 июля 2013 года

В Санкт-Петербурге  
прошел Международный  
военно-морской салон



В экспозиции Международного  
военно-морского салона (МВМС-  
2013), который прошел в Санкт-  
Петербурге 3–7 июля 2013 года,  
приняли участие 457 предприя-  
тий из 31 страны, из них 89 —  
иностранные компании.

Стр. 2

МССЗ отправил  
«А. Кунахович»  
в Зеленодольск



На «Московском судостроитель-  
ном и судоремонтном заводе»  
(МССЗ) 2 июля 2013 года состоя-  
лась отправка в адрес ОАО «Зеле-  
нодольское проектно-конструк-  
торское бюро» грузопассажир-  
ского судна проекта «Волгарь».

Стр. 7

Грядет построение  
на реях



До завершения первого круго-  
светного плавания парусника  
Росрыболовства «Седов» оста-  
лось менее недели. Легендарный  
барк стартовал из порта Гамбург  
в Санкт-Петербург, куда он дол-  
жен прибыть 20 июля.

Стр. 8

## В России создана Палата судоходства

*Объединение АСК и СОРОСС в Национальную палату судоходства завершено*



**Процесс реорганизации союза «Национальная палата судоходства» (СНПС) путем объединения Ассоциации судоходных компаний (АСК) и Союза российских судовладельцев (СОРОСС) практически завершен. Первое Общее собрание объединенной Национальной палаты судоходства состоялось 3 июля 2013 года в Москве.**

«Можно констатировать, что большая часть пути по объединению АСК и СОРОССа пройдена», — сказал президент Национальной палаты судоходства Алексей Клявин.

Минтранс России в ходе Обще-го собрания СНПС вновь заявил о своей поддержке нового союза. Как подчеркнул в своем выступле-нии заместитель министра транс-

порта России Виктор Олерский, «регулирование и развитие — это два начала, которые присущи любой отрасли. Поэтому мини-стерству и палате судоходства необходимо будет наладить самое тесное взаимодействие в вопро-сах совершенствования нацио-нального законодательства».

На Общем собрании были утверждены основополагающие

документы Национальной палаты судоходства: положение об Общем собрании, положение о членстве в Палате, положение о Совете и по-ложение о Ревизионной комиссии.

Избран Совет СНПС, в состав которого вошли 25 человек, представляющие крупнейшие морские и речные судоходные компании России и организа-ции морского и речного транс-порта.

Как прокомментировал соз-дание Национальной палаты судоходства экс-министр транс-порта Российской Федерации Николай Цах, присутствующий на собрании: «Объединение двух отраслевых ассоциаций в единую

палату судоходства — это событие, безусловно, значимое. Интересы морского и речного судоходства тесно связаны, и создание единой общественной структуры позво-лит более эффективно отстаивать интересы всего российского судо-ходного сообщества».

Кроме того, в ходе общего собрания СНПС в состав палаты были приняты два новых члена — ООО «Балласт Хэм Дреджинг» (российское представительство международной компании «Ван Оорд») и ООО «Трансоптимал СПб». Всего в составе СНПС более 100 членов с общим дедевейтом флота, находящимся в их управ-лении, более 20 млн тонн.

## Продать нельзя, утилизировать

*СНПС выступил с инициативой введения в России судового утилизационного гранта*

**Союз «Национальная палата судоходства» (СНПС) выступил с инициативой введения в России судового утилизационного гранта. Об этом сообщил член совета СНПС, председатель совета директоров ОАО «СК «Волжское пароходство» Ришат Багаутдинов. Эта инициатива, по его словам, уже поддержана Минтрансом и Минпромторгом.**

Судовой утилизационный грант — это одновременная выплата судоходной компании при утилизации старого флота. Его можно будет использовать исключительно для постройки либо приобрете-

ния нового судна. Грант должен стать частью федеральной программы по строительству нового флота.

«Это позволит решить одновременно две задачи — обновление отечественного флота и развитие

русской судостроительной промышленности и смежных с ней отраслей», — подчеркнул Багаутдинов.

В расчете Судового утилизационного гранта, по мнению СНПС, должен быть учтен дедевейт, вало-

вая вместимость, пассажиромес-тимость и мощность судна.

Размер Судового утилизационного гранта должен составлять не менее 10% от стоимости нового судна, считает Ришат Багаутдинов.

В случае поддержки правительством Российской Федерации инициативы судовладельцев в России появится современный флот, обладающий повышенными стандартами безопасности, энергоэффективностью, высоким уровнем комфорта при размещении пассажиров, высоким уровнем автоматизации управления, повышенной пассажироместимостью, уверен Багаутдинов. Развитие флота повлечет за собой создание но-

вых рабочих мест в российских судоходных, судостроительных и судоремонтных компаниях, а также в сфере туристических услуг.

При этом общий размер отчислений в бюджет и внебюджетные фонды от строительства нового судна, в том числе от поставщиков и подрядчиков, превышает предоставляемые государством средства в виде Судового утилизационного гранта.

«Поэтому предоставление судовладельцам утилизационных грантов — это скорее краткосрочные инвестиции для средств федерального бюджета, а не государственные дотации или государственные субсидии», — подчеркнул Багаутдинов.



# Иностранные яхты в российских водах

В середине июня 2013 года вступил в силу ряд нормативных документов, которые значительно упрощают плавание спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям Российской Федерации. Об этом в ходе V Международного форума «Морской туризм» рассказала заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Надежда Жихарева.

«Ранее плавание таких судов по внутренним водным путям было возможно только на основании разовых решений правительства, подготовка которых осуществлялась на основании обращений компетентных органов иностранных государств не менее чем за 60 дней до срока планируемого прохода судна», — напомнила Жихарева.

Она пояснила, что Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ) был дополнен статьей, регулирующей вопросы плавания судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям. Также данная статья установила возможность плавания спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям в соответствии с правилами, установленными правительством РФ.

Кроме того, утвержден перечень портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств, и перечень

внутренних водных путей, по которым разрешено плавание судов под флагами иностранных государств. В этот перечень вошли основные порты и внутренние водные пути как Европейской части страны, так и Сибири, Дальнего Востока.

Кроме того, отметила Надежда Жихарева, Минтрансом России подготовлены изменения в Федеральный закон «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию», которые устанавливают возможность безвизового въезда в Россию (и пребывания в течение 72 часов) для иностранных туристов, прибывающих на борту спортивных парусных и прогулочных судов.

«Законопроект подготовлен по аналогии с действующей нормой Федерального закона «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию», предусматривающей такую возможность для лиц, прибывающих на паромах», — уточнила Надежда Жихарева.

По ее словам, законопроектом учитывается необходимость избирательного учета тех регионов, где привлечение иностранных туристов на безвизовой основе является экономически выгодным и вполне оправданным, а также тех регионов, где установление подобного безвизового режима нецелесообразно либо недопустимо.

«В связи с данными обстоятельствами законопроектом предлагается ограничить число пунктов пропуска, через которые будет разрешен безвизовый въезд иностранных туристов, прибывающих на спортивных парусных и прогулочных судах, только теми из указанных пунктов пропуска, которые для таких целей будут специально определены соответствующим постановлением правительства», — пояснила Жихарева.

По мнению представителя Минтранса, с принятием законопроекта будет завершена нормативная правовая основа для развития морского яхтенного туризма.

## Спрос на круизы по России растет



Российский круизный рынок смог преодолеть наблюдавшуюся с 2009 года тенденцию к падению интереса к этому виду туризма — с начала 2013 года наблюдается рост спроса на круизы по России на 35–40%. Об этом сообщил президент союза «Национальная палата судоходства» Алексей Клявин, выступая на международном форуме «Морской туризм».

По его словам, «в майские каникулы на ряде направлений наблюдалась стопроцентная загрузка судов». В число наиболее популярных маршрутов вошли Москва-Петербург, Москва-Соловки, Москва-Пермь и так называемая «московская кругосветка».

По данным Ростуризма, в течение 2012 года на внутренних российских водных маршрутах было перевезено 12,7 млн человек, в том числе 2,6 млн — на экскурсионных судах. По мнению участников форума, росту спроса способствовали меры по повышению безопасности судоходства на ВВП России и повышению качества сервиса со стороны судовладельцев.

### КРУИЗЫ КОРОТКО

#### ПУТЕМ ФРИТЬЕФА НАНСЕНА

В августе компания «Саянское кольцо» организует круиз по Енисею из Дудинки в Красноярск на комфортабельном пассажирском теплоходе «Александр Матросов». Маршрут повторит путь легендарного путешественника Фритьефа Нансена в «Страну будущего».

Вверх по течению Енисея, начав от Дудинки, с короткими остановками в небольших северных городах (Игарка и Туруханск) и рыбацких поселках (Курейка, Бахта, Ворогово, Ярцево), теплоход дойдет до старинного городка Енисейск, где туристы пересадят на автобус, который доставит их до города-миллионника Красноярск.

#### КЛАСТЕРЫ НАХОДКИ

Находка войдет в туристическо-рекреационный кластер, ориентированный на развитие экологического и водного туризма, сообщает пресс-служба администрации Находкинского городского округа.

На территории Приморского края до конца 2013 года планируется создать 5 межрегиональных отраслевых комплексов — кластера. Один из них объединит ресурсы Находки, Партизанского и Лазовского районов. Кластерный подход, подразумевающий согласованные программы по производству, продвижению и продаже турпродукта, признан наиболее приемлемым в связи с недостаточным развитием инфраструктуры региона.

#### ИНФРАСТРУКТУРА ВЛИЯЕТ НА СПРОС

Один из самых интересных и необычных туристических маршрутов Архангельской области — поездка по Северной Двине на колесном пароходе «Гоголь» — в навигацию текущего года был прерван. Как пояснил исполнительный директор региональной туристской ассоциации Сергей Никулин, «из-за мелководья до Котласа добраться по реке не получилось, пришлось остановиться в Виноградовском районе и вернуться обратно. За этот турмаршрут обидно вдвойне. Он всегда пользовался спросом. Сейчас мы предлагаем прогулки на корабле в акватории порта Архангельск». По свидетельству специалиста, в целом из-за неразвитой инфраструктуры наблюдается снижение количества спроса на поездки по региону.

#### ПЛЁС ПРИМЕНЯЕТ ГЧП

Причал для маломерных судов открыт в Плесе. По данным пресс-службы правительства Ивановской области, пока объект работает в тестовом режиме.

Строительство причала для маломерных судов началось в 2012 году в рамках создания туристско-рекреационного кластера «Плес» в Ивановской области. Кроме непосредственно возведения причала были проведены берегоукрепление, благоустройство прилегающей территории. Работы финансировались за счет средств консолидированного бюджета в рамках государственно-частного партнерства.

Причал будет находиться в государственной собственности.

#### СЕЛЬСКИЙ ПРИЧАЛ

Комитет охраны окружающей среды и природопользования Волгоградской области одобрил обустройство постоянно действующей пассажирской остановки в районе села Покровка. Данную заявку подало ООО «Пассажирский порт Волгоград». Этот причал востребован жителями хутора, а также дачниками, проживающими в областном центре. На нем производят остановку пассажирские суда, осуществляющие перевозку людей по маршруту «Волгоград — х. Глухой (Ленинский район)».

Эта остановка существовала там и ранее, но практически неофициально. Теперь принято решение ее легализовать.

## В Санкт-Петербурге прошел Международный военно-морской салон

В экспозиции Международного военно-морского салона (МВМС-2013), который прошел в Санкт-Петербурге 3–7 июля 2013 года, приняли участие 457 предприятий из 31 страны, из них 89 — иностранные компании.

Среди участников представлены все ведущие отрасли России. Значительные площади экспозиции заняли производители комплектующего оборудования, приборов, электронных ком-

понентов, информационных технологий и продукции двойного назначения.

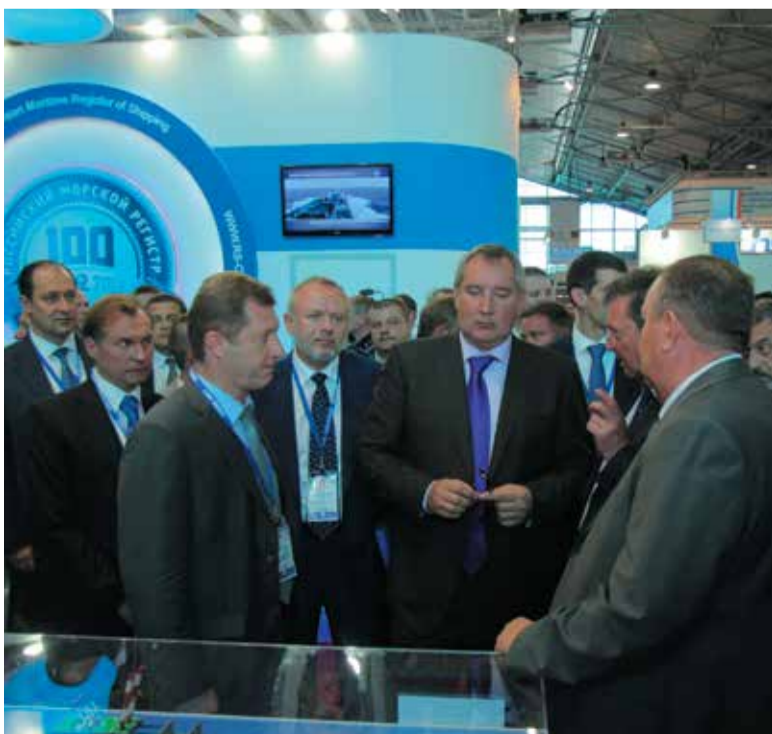
В демонстрационном разделе у причалов Морского вокзала и на акватории были представлены корабли и катера из состава Министерства обороны РФ,

Федеральной службы безопасности (ФСБ) РФ и приглашенные корабли иностранных военно-морских сил (ВМС): корвет пр. 20380 «Бойкий»; малый артиллерийский корабль пр. 21630 «Махачкала»; десантный катер на воздушной каверне пр. 11771 «Серна» Д-67; противодиверсионный катер пр. 21980 «Граченок»; гидрографическое судно проекта 19910 «Вайгач»; гидрографическое судно проекта РФ-100 «ГС-525»; малый гидрографический катер проекта 1403А «МГК-403»; патрульный катер

пр. 12200 «Соболь»; патрульный катер пр. 12150 «Мангуст»; подводная лодка королевских ВМС Нидерландов «Долфин»; фрегат королевских ВМС Нидерландов «Эверстен»; корабль ВМС Польши «Арктовский».

Кроме того, у причалов выставочного комплекса демонстрировались 24 катера предприятий-участников экспозиции.

В работе МВМС-2013 приняли участие свыше 48 тыс. специалистов. Проведение следующего Салона (МВМС-2015) запланировано на июнь-июль 2015 года.





# Салоны гражданской морской техники

сделать регулярными предложил заместитель председателя правительства России Дмитрий Rogozin



В Санкт-Петербурге прошел VI Международный военно-морской салон, в котором приняли участие более 457 компаний из 31 страны. Участники представляли все ведущие предприятия морской отрасли России, включая производителей комплектующего оборудования, приборов, электронных компонентов, информационных технологий и продукции двойного назначения. Наряду с военной тематикой салон широко представлял различные аспекты гражданского судостроения.

Учитывая потребности отрасли, заместитель председателя правительства России Дмитрий Rogozin предложил сделать морские салоны в Санкт-Петербурге ежегодными. Rogozin подчеркнул, что Военно-морские салоны в Санкт-Петербурге должны проходить, как и прежде, раз в два года, а в промежутке между ними — салоны гражданской морской техники.

Зампред правительства отметил, что в настоящее время «правительство Российской Федерации утвердило несколько программ, которые связаны не только с развитием морской военной техники, но и с развитием гражданской морской техники». В частности, уточнил Rogozin, это суда для Арктики.

В рамках салона ГУМЧС России

по Ленобласти продемонстрировал баржу для тушения пожаров на судах. Были наглядно показаны возможности и маневренные качества самоходной плавучей насосной станции на понтонном комплексе с малой осадкой «Баржа», разработанной специально по заказу МЧС России.

Успехи гражданского судостроения продемонстрировала верфь «Пелла». В один из дней салона состоялась торжественная церемония подъема флага Российской Федерации на многоцелевом катере ледового класса проекта PI-22 («Сириус»), построенного ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» для Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт». (О других реализованных нас судовой верфи проектах читайте на 5 странице газеты «Водный транспорт»)

МВМС стал хорошей площадкой для заключения выгодных договоров. Так, Внешэкономбанк и ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) договорились о стратегическом сотрудничестве. Стороны договорились взаимодействовать при решении приоритетных задач по выполнению заданий госзаказа и мероприятий федеральных программ, направленных на развитие ОПК, модернизацию и техническое перевооружение предприятий.

Всего же в рамках салона было проведено пять научно-практических конференций и 31 конгрессно-деловое и протокольное мероприятие, среди них круглые столы, семинары, презентации продукции и предприятий, пресс-конференции и другие события.

## Чем студент отличается от курсанта?

На этот и другие вопросы «Водного транспорта» отвечает ректор ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Сергей Барышников

По итогам конкурса по установлению контрольных цифр приема граждан по направлениям подготовки (специальностям) для обучения за счет средств федерального бюджета по образовательным программам среднего профессионального и высшего профессионального образования Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова получил 2158 бюджетных мест, из них 1049 мест по 4 специальностям ВПО и 15 направлениям бакалавриата и 1109 мест по 9 специальностям СПО.

Как идет работа в приемной комиссии нового вуза, объединившего два самых знаменитых российских учебных заведения, в интервью «ВТ» рассказал ректор университета Сергей Барышников.

— Сергей Олегович, в чем отличие приема этого года от предыдущих?

— Во-первых, изменилась нормативно-законодательная база в части выделения вузам контрольных цифр приема. Университет впервые принимал участие в конкурсе наравне с вузами, подведомственными Минобрнауки, в том числе федеральными университетами и национально-исследовательскими университетами. Как вы понимаете, условия неравные.

Во-вторых, в структуре приема с учетом мест для обучения на платной основе процент отраслевых специальностей (направлений подготовки) должен быть не менее 60%. Хотя вопрос о том, какие специальности и направления подготовки можно и нужно считать профильными, достаточно спорный. Например, направление «Строительство» с профилем «Гидротехническое строительство» и «Информационные системы» (на транспорте), на наш взгляд, являются профильными, но в перечень отраслевых не прошли.

В-третьих, в этом году все лица, зачисленные на специальности «Судовождение», «Эксплуатация СЭУ», «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики», «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования», получают статус «курсанта».

— Чем отличается статус студента от статуса курсанта?

В соответствии с уставом курсантом является лицо, в установленном порядке зачисленное в университет для обучения по основной образовательной программе высшего или среднего профессионального образования, соответствующей международным и национальным требованиям к подготовке членов экипажей морских судов и судов внутреннего водного плавания.

Курсанты, как и прежде, будут обеспечены питанием, обмундированием и будут проживать в экипажах: курсанты 1 и 2 курса специальностей ВПО — на



учебной площадке в Стрельне, а курсанты СПО, соответственно, на площадях Морского колледжа и Колледжа водного транспорта.

Учебные планы по специальностям подготовки плавсостава предусматривают в обязательном порядке плавательную практику и тренажерную подготовку. Прохождение плавпрактики предполагает предварительное медицинское освидетельствование, при этом требования комиссии плавсостава достаточно жесткие.

Поэтому будущие курсанты уже при подаче документов имеют возможность бесплатно пройти медкомиссию в медицинском центре университета или собрать необходимые документы по месту жительства.

Информация для лиц, поступающих на специальности подготовки плавсостава, будет постоянно обновляться на сайте приемной комиссии в разделе «Морская страница».

— В своих предыдущих интервью вы говорили, что системообразующим институтом объединенного вуза должен стать институт флота, осуществляющий подготовку по специальностям плавсостава. Сохранится ли в прежнем объеме обучение по береговым специальностям и направлениям?

— Конечно, сохранится. Деятельность в области водного транспорта включает в себя перевозку грузов судами различного назначения, деятельность по эксплуатации портовых и судоводных гидротехнических сооружений, эксплуатацию портовой инфраструктуры, работу логистических центров, судостроение, судоремонт и др.

Продолжение на стр. 4





# Чем студент отличается от курсанта?

Начало на стр. 3

Поэтому университет будет продолжать готовить студентов по широкому спектру направлений бакалавриата для обеспечения работы инфраструктуры водного транспорта.

Не зря ведь первый ректор Института Корпуса инженеров путей сообщения Августин Бетанкур произнес в 1809 г., формулируя основную задачу учебного заведения: «... Снабдить Россию инженерами, которые по выходе из заведения могли бы быть назначены к производству всех работ в Империи...».

— Как вы считаете, объединение вузов способствует привлечению абитуриентов и повышению конкурса в университет?

— Конечно, трудно предсказать, как сложится прием. На сегодняшний день подано 4200 заявлений, конкурс по заявлениям составляет 4,83 балла. Максимальный конкурс традиционно на направления бакалавриата «Менеджмент» — 21,7; «Экономика» — 13,7; «Юриспруденция» — 11,5.

Среди технических направлений лидируют «Информационные системы и технологии» и «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры» с конкурсом — 10,6.

Хотя конкурс на специальности плавсостава ниже, чем на направления бакалавриата, туда идут профессионально

ориентированные ребята, которые подают документы только к нам в университет и на одну определенную специальность. Среди них есть выпускники морских кадетских классов, клубов юных моряков. Именно во время приема остро ощущается преимущество поколений, когда будущие курсанты приходят в сопровождении отцов, а иногда и дедов, посвятивших свою жизнь морю.

Я считаю, что от реорганизации выиграли оба вуза, а больше всего повезло студентам и курсантам. Университет «имени адмирала С. О. Макарова» — это не просто образовательное учреждение, это история, флотские традиции, высокое качество подготовки и диплом, который признается во всем мире.

## Нужен единый центр

**Единый государственный центр подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов для судов и других плавсредств с ядерными установками» (ЕГЦ ПС ЯУ) целесообразно создать на базе Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова.**

Такое мнение высказал член ученого совета ГУМРФ, заведующий кафедрой судовых ядерных энергетических установок, начальник Спеццентра СПС ЯУ, к.т.н., профессор Алексей Ластовцев.

«Территориально такой центр должен находиться там, где существует интеллектуальная среда, создавшая данные наукоёмкие объекты», — считает собеседник агентства.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, созданный путем объединения ГМА имени адмирала С. О. Макарова и СПГУВК, на сегодняшний день является крупнейшим центром подготовки кадров, обладающим

соответствующей материально-технической базой и научно-образовательным потенциалом.

«Поэтому считаю целесообразным создание ЕГЦ ПС ЯУ как отдельного структурного подразделения Университета. Это позволит сэкономить финансовые средства, получить надежную учебно-образовательную структуру с большим опытом работы, сохранить кадры, способные безопасно и качественно управлять судами, используя самые современные методы научно-оперативного обеспечения и, несомненно, повысит имидж Университета на рынке морских образовательных услуг», — подчеркнул Ластовцев.

## Конкуренции больше нет

**Профессорско-преподавательский состав Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) отмечает положительный тренд в развитии крупнейшего отраслевого вуза страны.**

Как сообщил заведующий кафедрой технической эксплуатации флота ГУМРФ, д.т.н., профессор Александр Никитин, «положительный тренд есть, необходимо его всячески поддерживать».

Объединение ГМА имени адмирала С. О. Макарова и СПГУВК, считает эксперт, позволило устранить конкуренцию между отраслевыми вузами, более эффективно использовать материально-техническую базу, что, несомненно, будет способствовать развитию и укреплению отраслевого образования.

«Полагаю, что в объединенном Государственном универси-

тете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова общими усилиями мы сумеем не только сохранить наши традиции подготовки, но и пополнить их новыми», — считает Никитин.

Напомним, что приказ о реорганизации двух крупных отраслевых вузов — Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций (СПГУВК) и Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова (ГМА) в форме присоединения академии к университету был подписан 11 сентября 2012 года министром транспорта Российской Федерации Максимом Соколовым.

### ПОРТ И ВУЗ В ОДНОЙ СВЯЗКЕ

Компания «Порт Высоцкий» начала в 2013 году активное сотрудничество с факультетом международного транспортного менеджмента Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова.

На базе Высоцкого угольного терминала будут проходить ознакомительные занятия и производственная практика студентов. Руководство порта рассчитывает, что некоторые выпускники ГУМРФ в конечном итоге придут работать в ООО «Порт Высоцкий» — тем более, что многие из них проживают в Выборге.

Как прокомментировал президент ГУМРФ им. Макарова Иван Костылев, «в сфере практической подготовки нам очень важно, чтобы курсанты (студенты) ознакомились с современным технологическим процессом портовой деятельности и представляли построение логистических цепочек. Мы убеждены, что только совместно с потребителями кадров мы можем подготовить выпускников к тому, чтобы адаптация при поступлении на работу в тот или иной порт проходила в более короткое время».

Как сообщил генеральный директор ООО «Порт Высоцкий» Вадим Павлов, в компании постоянно действуют программы по обучению персонала по специальностям докеров-механизаторов, операторов автогрузчиков (за счет компании).

### РС НАГРАДИЛ СТУДЕНТОВ

Российский морской регистр судоходства (РС) наградил победителей конкурса студенческих работ Санкт-Петербургского государственного морского технического университета (СПбГМТУ).

Конкурс, посвященный празднованию 100-летнего юбилея Регистра, проводился среди выпускников университета, готовящих дипломные работы по темам, связанным с арктическим судоходством и экологией Арктики. Оценивало дипломные работы компетентное жюри, в состав которого входили профессора университета и специалисты РС.

Начальник управления персоналом РС Гариф Тухтаметов вручил компьютеры iPad выпускникам факультета кораблестроения и океанотехники СПбГМТУ Кириллу Плотникову и Леониду Князеву. Их дипломные работы были признаны победителями конкурса.

### БЛАГОДАРНОСТЬ

*Выражаем благодарность за безвозмездную и бескорыстную сдачу донорской крови курсантами 13 роты судоводительского факультета ГУМРФ. Кровь необходима была выпускнику судоводительского факультета 1992 года, капитану дальнего плавания Юрию Викторовичу Чернову, находящемуся в реанимации после инсульта в 26 больнице им. Семашко.*

*Родные и близкие.*



## Невский ССЗ спустил на воду сухогруз «Нева-Лидер 5»

Невский судостроительно-судоремонтный завод 2 июля 2013 года спустил на воду судно «Нева-Лидер 5», пятое в серии из десяти самоходных сухогрузных судов проекта RSD49, строящихся для ОАО «Северо-Западное пароходство» по проекту, разработанному ЗАО «Морское инженерное бюро-дизайн-СПб».

Суда проекта RSD49 относятся к классу «Волго-Дон макс» и имеют максимально возможные для ВДСК габариты: длина наибольшая — 139,95 м, ширина габаритная — 16,70 м, высота борта — 6,00 м, вместимость грузовых трюмов — 10920 куб. м, дедвейт в реке при осадке 3,60 м — около 4520 тонн, дедвейт в море при осадке 4,70 м — 7150 тонн, скорость эксплуатационная — 11,5 узлов.

Класс судна: KM Ice2R2AUT1-C Российского морского регистра судоходства.

Суда серии могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, опасных грузов классов 1, 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 МК

МПОГ и Приложения В Кодекса ВС в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Особенностью судна является наличие большого среднего трюма длиной 52 м, который позволяет перевозить негабаритные проектные грузы в прямых рейсах Европа — Каспий, что существенно влияет на совокупный финансовый результат работы.

Днем ранее завод отправил на ходовые испытания в Ладожское озеро судно «Нева-Лидер 4».

Первые три судна сданы и успешно эксплуатируются заказчиком. В период с ноября 2012 года по май 2013 года первыми двумя судами — «Нева-Лидер 1» и «Нева-Лидер 2» — ОАО «Северо-Запад-



ное пароходство» перевезло более 100 тыс. тонн грузов.

Среди других проектов, над которыми работает предприятие, стоит отметить выход на заводские ходовые испытания судна «Спасатель Кавдейкин», второго из серии многофункциональных аварийно-спасательных судов мощностью 4 МВт проекта MPSV07, строящихся на верфи.

ООО «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.



## Одиннадцатый на воде

«Окская судостроительная» спустила на воду одиннадцатый серийный танкер «Волго-Дон макс» «ВФ Танкер-21».

В сравнении с другими проектами 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 тем же расходом топлива; сохранении повышенной вместимости грузовых танков.

Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волга — Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 6,0 м.

Вместимость шести грузовых

танков и двух отстойных танков 8100 куб. м, дедвейт в море — 7030 тонн при осадке 4,20 м, в реке при осадке 3,60 м — 5428 тонн, скорость в эксплуатации — 10,5 узлов.

Судно проекта RST27 соответствует требованиям класса Российского Морского Регистра Судоходства KM Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCSECO-S Oil tanker (ESP).

Всего на заводе должно быть построено 15 танкеров проекта RST27.

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

## Ярославский ССЗ обновляет флот

Ярославский судостроительный завод заключил госконтракт с Федеральным агентством морского и речного транспорта на строительство серии из шести судов проекта SV2407 в рамках программы обновления обслуживающего флота. Главное в серии многофункциональное судно «Юрий Зоммер» было спущено на воду 14 июня, спустя пять дней пред-

приятие спустило на воду второе судно — «Путейский-601».

Суда проекта SV2407 предназначены для контроля судового хода на внутренних водных путях и акваториях, буксировки несамоходных плавсредств, перевозки грузов, постановки боновых заграждений при участии в операциях по ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов.



# Горячее лето «Пеллы»

## Буксир «РБ-404» прошел швартовные и ходовые испытания

Буксир «РБ-404» проекта 16609 успешно прошел заводские швартовные и ходовые испытания и подготовлен к проведению государственных испытаний.

Буксир предназначен для выполнения буксировочных и кантовочных операций в порту, на рейдах и прибрежных районах, соответствующих району плавания R2 (плавание в морских

районах с удалением от места убежища не более 100 миль), проведения эскортных операций на скорости до 10 узлов, снятия с мели кораблей и судов, тушения пожаров на плавучих объектах и береговых сооружениях, участия в операциях ЛАРН, перевозки грузов, ломки льда, а также для участия в спасательных и специальных операциях.

Технические параметры судна: длина наибольшая — 28,5 м, ширина наибольшая — 9,5 м, осадка — 4,3 м, скорость — ок. 12 узлов, символ класса — KM Arc4 R2 Aut1 FF3 WS Tug по классификации РС.



## Спущено на воду второе судно комплексного портового обслуживания

Судостроительный завод «Пелла» спустил на воду второе из серии судов комплексного портового обслуживания на базе проекта СКПО-1000. Передача судна госзаказчику намечена на 2013 год.

Судно предназначено для bunkеровки судов различными видами топлива, сбора нефтесодержащих, сточных, льяльных вод с судов и плавучих объектов, сбора с судов твердого мусора и пищевых отходов, перевозки и постановки буев, обслуживания плавучих средств навигационного ограждения,

ликвидации аварийных разливов нефти, перевозки грузов.

Технические характеристики судна: длина наибольшая — 49,9 м, ширина наибольшая — 14,0 м, осадка — около 5,0 м, скорость — около 10,0 узлов, символ класса — KM Ice3 R2 Aut1 Oil Tanker (>60 °C) ESP по классификации РС.



Судостроительный завод «Пелла» основан в 1950 году. В 1992 году предприятие было приватизировано. Структура компании построена по принципу холдинга и включает в себя головную фирму, а также ряд дочерних предприятий. Завод специализируется на строительстве буксиров для российских заказчиков.



# «ВодоходЪ» завершил внедрение СУБ на всех теплоходах

Судоходная компания «ВодоходЪ» (входит в VBTH), крупнейший в России оператор речных круизов, завершила внедрение системы управления безопасностью судов (СУБ) на всех теплоходах компании. Об этом сообщает пресс-служба компании.

Отмечается, что «ВодоходЪ» стал первой компанией на рынке круизных речных перевозок, выполнившей требования закона № 131-ФЗ, обязывающего судовладельцев разработать и применять СУБ на своих судах. В октябре 2012 года компания на добровольной основе получила документ соответствия компании, подтверждающий соответствие СУБ, разработанной ООО «ВодоходЪ», нормам Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ), который действует до 2017 года.

В настоящее время все пассажирские теплоходы компании

прошли все предписанные МКУБ процедуры, были предъявлены Российскому морскому регистру судоходства (РМРС) и получили документы соответствия — свидетельства управления безопасностью (СвУБ).

Система разрабатывается индивидуально для каждого судна и представляет собой свод правил и регламентов, в которых детально прописаны меры по обеспечению безопасности судоходства и предотвращения загрязнения окружающей среды.

В частности, СУБ регламентирует действия каждого члена экипажа при эксплуатации судов и возникновении аварийных ситуаций, меры по обеспечению надежности оборудования, порядок проведения проверок и т.д. Соблюдение всех правил, установленных системой, является гарантией полной безопасности судна, членов экипажа, туристов и экосистемы внутренних водных путей.

Судоходная компания «ВодоходЪ» — крупнейший российский оператор речных круизов и туристический оператор полного цикла, объединяющий под своим управлением все звенья цепочки обслуживания — перевозку, питание, экскурсионное обслуживание, развлекательные программы, подготовку персонала.

В управлении «ВодоходЪ» находится 26 комфортабельных четырехпалубных теплоходов и 18 ед. малого пассажирского флота — скоростных судов типа «Метеор» и прогулочных судов типов «Москва», «Нева» и «Отдых». Компания располагает широкой сетью собственных офисов продаж в Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Казани и Самаре. Ежегодный объем перевозок круизным флотом составляет в среднем 105 тыс. человек, прогулочным и скоростным флотом — 450 тыс. человек.



«ВодоходЪ» входит в VBTH — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером VBTH), консолидирующей также ряд железнодорожных, стивидорных и логистических компаний. В состав дивизиона также входят Волжское и Северо-Западное пароходства, компания «В.Ф. Танкер» и ряд судостроительных активов.

# Маломерный флот Ленобласти

Ленинградская область на V международном форуме «Морской туризм» представила концепцию развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота. Презентация прошла в рамках рабочей сессии «Яхтенный туризм в России — новые вызовы и перспективы». Документ, определяющий наиболее перспективные территории для развития объектов водной инфраструктуры Ленобласти, рассчитан на период до 2020 года.

Как рассказал и.о. заместителя начальника департамента транспорта комитета по ЖКХ и транспорту Ленинградской области Виктор Берсенев, концепция предусматривает развитие территорий на побережье реки Нева во Всеволожском и Кировском районах, на побережье и островах Финского залива в Выборгском районе, на побережьях реки Вуокса, Суходольского и Ладожского озер в Приозерском районе, берегов устьевой части реки Волхов в Волховском районе, а также на реке Свирь в Лодейнопольском и Подпорожском районах.

Концепция устанавливает поэтапную подготовку этих территорий, и первоочередными объектами выбраны места размещения плавучих причалов в четырех точках акватории Невы — Невский парк-лесхоз, Холм Славы во Всеволожском районе, а также Невский пятачок и музей-диорама «Снятие блокады Ленинграда» в Кировском районе.

Предпочтение причальным сооружениям из сборных плавучих секций отдано из-за скорости сооружения, приспособленности к колебаниям уровня воды и более низкой стоимости. Плавучие причалы также легче переносить.

Эти объекты вошли в проект программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года, одобренной Минтранс России в 2012 году.



Проектом областного бюджета на 2014 год предусматривается выделение на централизованную закупку плавучих причалов 15 млн руб. с последующей передачей их администрациям муниципальных районов. Эксплуатацию причалов можно осуществлять на условиях аренды.

Размещение причалов вблизи территорий, имеющих рекреационное и культурно-историческое значение, повысит привлекательность района для пассажиров, следующих внутренним водным транспортом, туристов и яхтсменов, создаст условия для развития рынка сопутствующих услуг.

Комитетом по ЖКХ и транспорту также разрабатываются предложения по размещению объектов транспортной инфраструктуры и концепция создания культурно-исторического комплекса Старая Ладога. Высокая стоимость подобных объектов показывает, что оптимально размещать их с участием инвесторов на принципах государственно-частного партнерства — приобретение причалов на условиях совместного финансирования муниципальными образованияами и инвесторами.

Отмечалось, что восстановление проектных габаритов обходных каналов Ладожского и Онежского озер позволит осуществлять безопасное плавание малых, средних судов и яхт, минуя крупные озера со сложными, фактически морскими условиями судоходства.

Возможно, эти проекты будут реализовываться с участием федерального финансирования.

Участникам презентации был продемонстрирован пример частных инвестиций по размещению яхтенного порта Йоханнес в поселке Советский Выборгского района Ленинградской области. Причальные сооружения и береговая инфраструктура рассчитаны на 300 мест, и на сегодняшний день это крупнейшая в области стоянка маломерных судов. Инвестор планирует развивать порт и дальше — проектирует плавучую заправочную станцию, строит гостиницу, а также собирается расширить стоянку до 750 мест и углубить акваторию для приема судов водоизмещением до 40 тонн.

Форум «Морской туризм» прошел в рамках проекта «Санкт-Петербург — морская столица России». В заседании принимали участие 300 делегатов из 40 регионов России и 10 зарубежных стран. В работе форума приняли участие руководитель проекта, петербургский сенатор Вадим Тюльпанов, глава федерального агентства по туризму Александр Радков, президент союза «Национальная палата судоходства» Алексей Клявин.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

## Флот в Рыбинске выставлен на продажу

Навигация 2013 года станет последней в работе ООО «Рыбинские пассажирские перевозки». Компания-перевозчик выставила на продажу 5 теплоходов, 2 скоростных «Метеора», а также причалы.

«Этот навигационный сезон компания отработает в прежнем режиме, но предложения уже рассматриваются, — отметил генеральный директор ООО «Рыбинские пассажирские перевозки» Алексей Кузьмицкий, представляющий в Рыбинске интересы холдинга «Карелнеруд».

Холдингу с конца 90-х годов принадлежит имущество бывшего Рыбинского речного порта, который осуществляет пассажирские перевозки по трем направлениям: два скоростных судна класса «Метеор» обслуживают линию Ярославль — Брейтово с промежуточными швартовками в Рыбинске и Тутаеве, теплоход «Московский-7» работает на линии Рыбинск — Колхозник, тудяга-теплоход «МО-153» — на маршруте Переборы — Юршино, связывая материк с Юршинским островом.

## Пять минут на катере

На речной переправе Нижний Новгород — Бор начал работу скоростной пассажирский катер КС-140, это связано с увеличением пассажиропотока на маршруте Нижний Новгород-Бор. Судно будет работать в период весенне-летней навигации на переправе совместно с судами на воздушной подушке.

КС-140 — российский речной катер, рассчитанный на 12 пассажиров. Благодаря тому, что судно оборудовано водометным двигателем, его преимуществом является возможность преодолевать мелководные участки и подходить на минимально близкое расстояние к берегу. Для посадки пассажиров в носовой части катера установлен откидывающийся трап. Скорость движения составляет 27–30 км/ч, таким образом, время в пути от Нижнего Новгорода до Бора составляет не более 5 минут.

По словам руководителя управления речных перевозок «Логопром-Борский перевоз» Александра Штырлина, в настоящее время прорабатываются и другие возможности использования катера КС-140 в рамках программы услуг компании «Логопром — Борский перевоз», в том числе для туристических поездок и активного отдыха: охоты, рыбалки.





## Итоги полугодия



**Собственный грузооборот морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог снижается. По итогам I полугодия 2013 года увеличился только общий грузооборот Азова за счет роста транзита.**

Морской порт Ростов-на-Дону по итогам 6 месяцев 2013 года обработал 6 млн 406 тыс. тонн различных грузов, что на 8% ниже аналогичного показателя прошлого года. Примечательно, что импорт за отчетный период вырос на 26% и составил 900 тыс. тонн грузов. Экспорт, напротив, снизился на 13,5% и составил 3 млн 479 тыс. тонн грузов. Объем транзита по итогам I полугодия равен 2 млн 27 тыс. тонн, что на 10% ниже аналогичного показателя 2012 года.

В июне текущего года общий грузооборот морского порта сократился на 15% и составил 1 млн 869 тыс. тонн грузов. Отрицательную динамику продемонстрировали как экспорт (599 тыс. тонн грузов, 32%), так и импорт (195 тыс. тонн грузов, 18%). Транзит остался на прошлогоднем уровне и составил 1 млн 76 тыс. тонн грузов.

Как сообщили в Службе капитана порта Ростов-на-Дону, в номенклатуре импортных грузов преобладали генеральные грузы (49%) и грузы навалом (кроме зерна, 45%). На экспорт отправляли нефть и нефтепродукты (37%), уголь и кокс навалом (21%), металлолом (10%), зерновые гру-

зы навалом (9%), грузы навалом (кроме зерна, 9%) и другие (14%).

«Снижение грузооборота обусловлено уменьшением погрузки, выгрузки и транзита генеральных грузов на 11%, зерновых грузов на 60,7%, металлолома на 6,8% и пищевых грузов наливом на 24,7%, — пояснил и.о. капитана морского порта Ростов-на-Дону Александр Богданов. — Стоит также отметить увеличение погрузки, выгрузки и транзита нефти и нефтепродуктов на 45,2%, металла на 31,6%, контейнеров на 24,7%, угля и кокса навалом на 4,3%. Импорт грузов на отчетный период вырос на 25,65% и составил 183,7 тыс. тонн грузов».

Судооборот морского порта по итогам I полугодия 2013 года оказался в минусе: за отчетный период этого года было зарегистрировано 2019 приходов и 2083 отхода судов против 2412 приходов и 2515 отходов судов годом ранее. Июньские показатели также снизились: если в июне 2012 года администрация морского порта Ростов-на-Дону зарегистрировала 810 приходов и 820 отходов, то за аналогичный период 2013 года — 658 приходов и 663 отхода судов.

«Снижение судозаходов на 17% по итогам I полугодия 2013 года

в отношении аналогичного периода 2012 года связано с уменьшением грузооборота», — добавил Александр Богданов.

Общий грузооборот морского порта Азов за 6 мес. 2013 года увеличился на 6% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года и составил 3 млн 942 тыс. тонн грузов. При этом экспорт и импорт показали отрицательную динамику, в плюсе — только транзит. Экспорт по итогам I полугодия 2013 года составил 1 млн 518 тыс. тонн (-12%), импорт — 321 тыс. тонн грузов (-17%). Объем транзита, напротив, по итогам шести месяцев текущего года вырос на 29% и составил 2 млн 103 тыс. тонн грузов.

В июне 2013 года порт Азов обработал 1 млн 171 тыс. тонн грузов, что на 4% ниже аналогичного показателя 2012 года. Экспорт сократился на 26% и составил 324 тыс. тонн, импорт снизился на 27% и составил 74 тыс. тонн грузов. Транзитом в июне текущего года через морской порт прошло 774 тыс. тонн грузов, что на 14% превышает аналогичный показатель годичной давности.

По словам капитана морского порта Азов Владимира Брагина, в номенклатуре грузов в 2013 году, как и годом ранее, преобладали зерновые, уголь, цемент и нефтепродукты.

Судооборот в 2013 году продемонстрировал незначительный рост. Если в I полугодии 2012 года

администрация морского порта зарегистрировала 1520 приходов и 1530 отходов судов, то за аналогичный период 2013 года — 1678 приходов и 1682 отхода судов. Небольшой рост судооборота отмечен в июне текущего года: было зарегистрировано 514 приходов и 509 отходов против 498 приходов и 501 отхода в июне 2012 года.

«Незначительный рост грузооборота и судооборота по итогам полугодия обусловлен увеличением транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — пояснил Владимир Брагин.

По итогам I полугодия 2013 года грузооборот морского порта Таганрог сократился на четверть и составил 1 млн 84 тыс. тонн различных грузов. Отрицательную динамику порт продемонстрировал и в июне текущего года: всего было обработано 203 тыс. тонн грузов, что на 39% ниже аналогичного показателя прошлого года.

Тенденция к снижению характерна и для судооборота Таганрогского морского транспортного узла. Администрация порта за период январь — июнь 2013 года зарегистрировала 392 прихода и 395 отходов судов, в том числе в июне — 76 приходов и 72 отхода судов. Для сравнения, по итогам I полугодия прошлого года капитан порта зарегистрировала 431 приход и 433 отхода судов, в июне 2012 года — 95 приходов и 92 отхода.

*С Днем работников морского и речного флота!*

**Дорогие речники и моряки! Уважаемые ветераны флота!**

От всей души поздравляем вас с профессиональным праздником. В этот день мы с гордостью вспоминаем о тяжелом труде и огромной ответственности людей, навсегда связавших себя с рекой или морем.

Морской и речной флот — это важная составляющая транспортного комплекса и неотъемлемая часть экономики России. Благодаря вашей работе стабильно осуществляются пассажирские перевозки, важные грузы доставляются в самые труднодоступные уголки и с каждым годом растет грузооборот нашей страны.

Желаем вам крепкого здоровья, терпения и сил для новых профессиональных свершений и личных побед! Речных глубин и спокойных морей!

Нельзя не вспомнить и тех, кто ждет работников флота на берегу — их родителей, жен и детей. Пусть тревоги и волнения обходят стороной ваши семьи! Радостных встреч, взаимопонимания, благополучия, любви и счастья вам и вашим близким!

Редакция газеты  
«Водный транспорт Дон»

## Речной грузооборот растет

**Грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» вырос на 6% по итогам трех месяцев летней навигации-2013.**

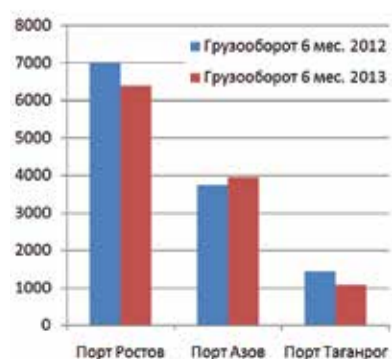
Об этом свидетельствуют показатели, опубликованные на официальном сайте бюджетного учреждения.

За период апрель-июнь грузооборот составил 4 млн 582 тыс. тонн различных грузов, что на 6% превышает аналогичный прошлогодний показатель. В номенклатуре грузов преобладали: мазут (32,5%), вакуумный газойль (17,2%), сера (9,8%), щебень (9,6%), дизельное топливо (7,9%) и удобрения (4,2%).

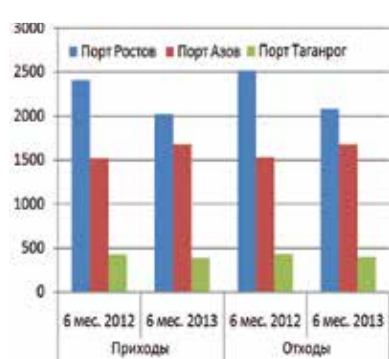
Июньский грузооборот оказался ниже прогнозируемого на 42 тыс. тонн грузов и составил 2 млн 58 тыс. тонн, что на 5,5% выше аналогичного показателя год назад.

Границы деятельности Азово-Донской бассейновой администрации: река Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до п. Аксай (3121,0-й км), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов и притоки Дона — реки Северский Донец (от хутора Красный до устья) и Маньч (от Ново-Маньчской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в закрепленных за ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» границах составляет 691,3 км.

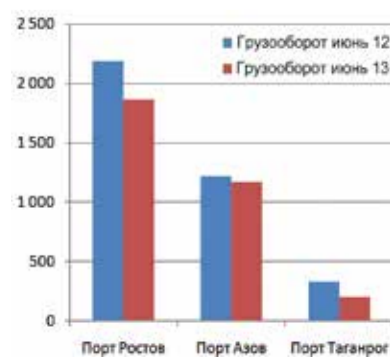
**ГРУЗОБОРОТ**



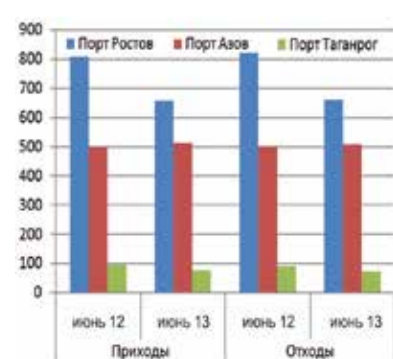
**СУДОБОРОТ**



**ГРУЗОБОРОТ**



**СУДОБОРОТ**







# Зерновая палитра

**Зерно прошлогоднего урожая почти полностью реализовано, на экспорт отправлено более 15 млн тонн. В преддверии нового зернового года «Водный транспорт» подвел итоги 2012–2013 сельскохозяйственного года и собрал информацию о посевной кампании-2013 и прогнозных ценах на новый урожай.**

## ЭКСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Экспорт зерна из России в 2012–2013 сельскохозяйственном году составил 15 млн 423 тыс. тонн. Такие данные приведены в обзоре состояния рынка зерна, подготовленном ФГБУ «Специализированный центр учета в АПК».

Согласно документу с 1 по 20 июня было экспортировано 249,1 тыс. тонн зерна. Номенклатура экспортного зерна была представлена пшеницей (46,6%), кукурузой (39,9%), ячменем (11%) и прочими зерновыми культурами (2,5%).

«Постепенно расширяется география экспорта, что на пороге поступления зерна нового урожая очень важно, — отмечается в обзоре. — Если в марте российская пшеница отправилась по 11 зарубежным адресам, то в апреле

их стало 15, а в мае — 17. Ливия потеснила Турцию с первого места в списке импортеров. На эту североафриканскую страну пришлось почти 29% майского экспорта пшеницы. На втором месте — Йемен (18%), на третьем — Турция (9%)».

По информации, опубликованной на официальном сайте министерства сельского хозяйства и продовольствия Ростовской области, экспорт зерна с территории области с начала 2013 года составил 894 тыс. тонн. В номенклатуре, как и в целом по России, преобладает пшеница: всего пшеницы третьего, четвертого и пятого классов было реализовано 359,6 тыс. тонн. Объем экспорта ячменя составил 134,5 тыс. тонн, кукурузы — 284 тыс. тонн, других зерновых и зернобобовых культур — 115,9 тыс. тонн.

По данным ФГБУ «Центр оценки качества зерна», остатки зерна (по состоянию на 19 июня 2013 года) составляли 345,56 тыс. тонн. На элеваторах находилось 341,5 тыс. тонн зерна: в том числе 143,5 тыс. тонн пшеницы, 48,9 тыс. тонн кукурузы и 11,2 тыс. тонн ячменя. При этом у сельхозтоваропроизводителей осталось 104 тыс. тонн зерна для реализации.

## ЧТО ПОСЕЯЛИ...

Весенний сев завершен. По данным Минсельхоза России, на 21 июня 2013 года засеяно яровыми культурами 49 млн 73,7 тыс. га (96,4% от плана), что на 515,6 тыс. га больше, чем на аналогичную дату 2012 года, в том числе зерновыми культурами — 30 млн 559,6 тыс. га (100,9% от плана). В Южном федеральном округе план сева яровых культур выполнен на 94,2%.

Посевные площади Ростовской области под урожай 2013 года составляют 2 млн 116,8 тыс. га под озимые культуры и 2 млн 200 тыс. га под яровые культуры. «Условия для проведения полевых и уходовых работ были хорошими. С повышением минимальной относительной влажности воздуха действие суховея в юго-восточных районах прекратилось», — отмечается в сообщении минсельхоза региона.

По состоянию на 1 июля 2013 года валовой сбор зерна в регионе достиг почти полутора-миллионной отметки.

«Урожайность в этом году — 27 центнеров с гектара, — сообщил министр сельского хозяйства и продовольствия РО Вячеслав



Василенко. — Это, к нашей радости, несколько выше, чем в прошлом году, хотя на эту дату в прошлом году мы убрали немножко больше. Но не забывайте про особенности уборки: у нас в апреле-мае выпало только 29% осадков от нормы. На урожайности и валовом производстве зерна это скажется. Прошедшие в последнее время дожди могут благотворно сказаться на урожайности поздних культур».

По данным минсельхоза, на 1 июля урожайность озимой пшеницы составляла 27,1 центнера с га, озимого ячменя — 35,1 центнера с га, зернобобовых — 14,2 центнера с га.

В активной фазе находилась уборка ранних зерновых культур в Сальском, Песчанокосском, Азовском, Орловском, Ремонтненском, Пролетарском, Семикаракорском, Зерноградском и Мартыновском районах.

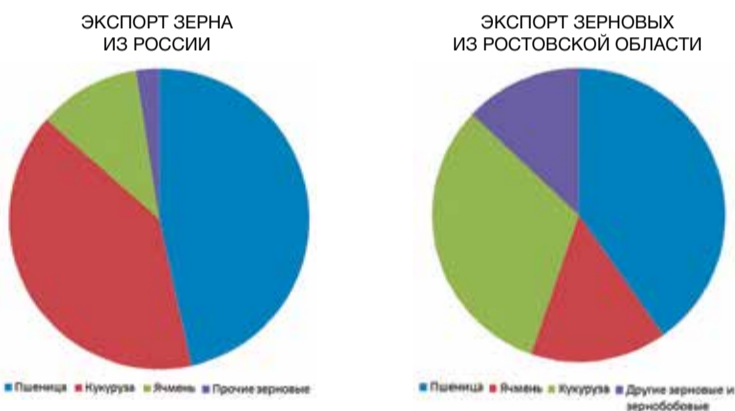
## ПРОГНОЗ ЦЕН

Закупочные цены на зерновые и масличные культуры по Ростовской области по состоянию на 19 июня 2013 года составляют 7400 рублей за тонну пшеницы 3 класса, 7000–7200 рублей за тонну пшеницы 4 класса, 6700–6900 рублей за тонну пшеницы 5 класса. Цена на ячмень составляет 7000 рублей за тонну, на кукурузу варьируется от 8200 до 8900 руб-

лей за тонну, на подсолнечник — от 15800 до 16000 рублей за тонну.

В соответствии с приказом Министерства сельского хозяйства Российской Федерации от 30.03.2013 г. № 157 определен предельный уровень минимальных цен, при достижении которых в 2013–2014 годах будут проводиться государственные закупочные интервенции в отношении зерна урожая 2013 года по субъектам, входящим в состав Южного федерального округа. На мягкую продовольственную пшеницу 3-го класса минимальная цена установлена в размере 6550 рублей за тонну, на мягкую продовольственную пшеницу 4-го класса — 6300 рублей за тонну, на мягкую пшеницу 5-го класса — 5950 рублей за тонну. Продовольственная рожь группы «А» не будет продаваться дешевле, чем по 4950 рублей за тонну. Ценовой минимум на ячмень фуражный составляет 5050 рублей за тонну и на зерно кукурузы 3 класса — 5600 рублей за тонну.

По информации регионального минсельхоза, прогнозируемая цена на пшеницу будущего урожая варьируется в пределах 6300–7500 рублей за тонну, на ячмень — 5800–6000 рублей за тонну, на кукурузу — 6000–6200 рублей за тонну, на горох — 6300–6500 рублей за тонну, на подсолнечник — 9000–9300 рублей за тонну.



## Негабарит доставлен в срок

Судоходная компания «Донречфлот» осуществила негабаритную перевозку груза. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в дирекции по эксплуатации заграничного флота компании.

Теплоход «Сибирский-2115» перевез кран из порта Дериндже Мраморного моря (Турция) в Туркменбаши (Туркменистан, Каспийское море).

«Кран Terex CC 8800–1 представляет собой самоходный стреловой кран с решетчатыми стрелами, установленный на гусеничное шасси. Оборудование транспортировалось в разобранном виде. Общий вес крана составляет более 168 тонн», — рассказал собеседник «Водного транспорта». Доставка груза по маршруту составила 20 дней.

В судоходной компании уточнили, что разобранный кран составлял только часть груза: кроме того, «Сибирский-2115» вез металл.

Отметим, что это не первый опыт работы ОАО «Донречфлот» с негабаритными грузами и сложным оборудованием. В частности, логистическое подразделение «Азово-Донского пароходства» осуществляет мультимодальную перевозку оборудования для ОАО «Ульяновский комбинат строительных материалов» (УКСМ). Перевозку первой партии оборудования пароходство осуществило зимой, в настоящее время идет второй этап транспортировки груза. Доставка груза осуществляется судами ДРФ, а также задействовано около 100 единиц автотехники, включая спецтехнику для тяжеловесного груза.



## Нерудные материалы востребованы

Объем добычи щебня ОАО «Азово-Донская нерудная компания» вырос на 24% по итогам I полугодия 2013 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил первый заместитель генерального директора АДНК Иван Богданов.



По его словам, объем добычи ОАО «Азово-Донская нерудная компания» (АДНК, входит в «Азово-Донское пароходство») за 6 мес. 2013 года составил 267 тыс. тонн нерудного материала. Объем реализации также показал положительную динамику: за отчетный период текущего года заказчики приобрели 241 тыс. тонн щебня, что на 15% превышает аналогичный показатель прошлого года.

«Увеличение объемов добычи и реализации обусловлено востребованностью продукции потребителями, нашими клиен-

тами», — пояснил Иван Богданов. Собеседник «Водного транспорта» добавил, что основными потребителями щебня являются Татарстан, Ульяновская, Саратовская, Астраханская, Волгоградская и Ростовская области.

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



# Безопасность труда на особом контроле



«Донречфлот» (ДРФ, входит в «Азово-Донское пароходство») разработал и утвердил в компании «Политику и цели в области безопасности и гигиены труда». Разработка свидетельства о соответствии требованиям конвенции находится на завершающем этапе, документы находятся на одобрении в Российском морском регистре судоходства (РМРС). Внутри компании внедряются такие процедуры, как рассмотрение жалоб, внутренняя проверка, репатриация.

По словам директора по безопасности ДРФ, большим подспорьем в подготовке к работе в новых условиях для судоходной компании стал имеющийся опыт внедрения МКУБ.

«Конвенция направлена на защиту трудовых и социальных прав моряков. Вся флотская жизнь прописана до тонкостей. Контроль за исполнением требований будет осуществлять государство порта. При заходе в страны, которые ратифицировали эту конвенцию, суда будут подвергаться проверкам», — пояснил Калашников. Конвенция предусматривает выпуск двух судовых документов: свидетельства о соответствии требованиям конвенции и декларации. «После 20 августа, когда конвенция вступит в силу, ни одно судно без этих документов не выйдет из порта», — добавил директор по безопасности ДРФ.

В настоящее время идет проверка судов классификационным обществом на соответствие требованиям Конвенций МОР № 93,

ОАО «Донречфлот» готовится к вступлению в силу Конвенции о труде в морском судоходстве. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил директор по безопасности судоходной компании Владимир Калашников.

133. Кроме того, «Донречфлот» проводит внутреннюю проверку судов на соответствие требованиям конвенции, большое внимание уделяется жилым помещениям. «Мы стремимся, чтобы у инспектора, который придет на судно, был определенный первоначальный материал. Сами себя заранее проверяем, чтобы заблаговременно устранить некоторые несоответствия, определиться с неустраняемыми замечаниями и официально получить изъятия. Конечно, сложности возникают, ведь изначально суда построены не в соответствии с требованиями конвенции. Замечаний немного, но они есть», — пояснил Калашников.

На этом этапе, по его словам, сложность состоит в том, что Российская Федерация пока не определилась с компетентным органом, который будет давать изъятия. Кроме того, отсутствует первая часть декларации, заполнить которую будет государство.

«Нам еще предстоит очень большая работа — первоначальное освидетельствование. Чисто технически это очень трудоемкий процесс. Чек-лист первоначальной проверки состоит из трех частей: документации, обхода

судна и беседы с экипажем», — рассказал представитель судоходной компании.

Несмотря на некоторые сложности при внедрении регламентирующего документа Владимир Калашников отмечает несомненные плюсы работы в новых условиях. «Конвенция нужна и позитивно скажется на рынке морских перевозок. Слабые, субстандартные компании, которые зачастую работают «в серую» и не заботятся о безопасности перевозок, вынуждены будут уйти с этого рынка. Останутся же наиболее крупные и ответственные судовладельцы, которые работают в правовом поле», — подчеркнул собеседник «Водного транспорта».

Напомним, Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС) вступает в силу 20 августа 2013 года. Конвенция была принята 23 февраля 2006 года на 94-й сессии Генеральной конференции Международной организации труда. Наряду с конвенциями СОЛАС, МАРПОЛ и ПДНВ, КТМС войдет в число основных международных нормативных документов, регламентирующих деятельность в области морского судоходства.



## Экспорт вырос на треть

Экспорт Ростовской области по итогам первого квартала 2013 года увеличился на 30,3%. Об этом сообщил официальный портал правительства Ростовской области.

Объем экспорта за отчетный период достиг \$1 млрд 119 млн, что составляет 53% внешнеторгового оборота региона. Общий внешнеторговый оборот Ростовской области в I квартале 2013 года вырос на 9,5% по сравнению с соответствующим периодом прошлого года и составил \$2 млрд 106 млн. Объем экспорта превысил импорт на \$132 млн.

Основными товарными группами экспорта в I квартале 2013 года являлись продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (41,2%), минеральные продукты (39,4%), а также металлы и изделия из них (11,1%), машины, оборудование и транспортные средства (5,7%).

Рост показателей объемов экспорта произошел по всем товарным группам.

«Одним из факторов достижения этих результатов является реализация основных направлений поддержки экспорта в рамках областной целевой программы, которая включает в себя меры как финансовой, так и организационной и информационно-консультационной поддержки организаций-экспортеров. С 2007 года это уже третья существующая и успешно реализуемая программа поддержки экспорта на территории Ростовской области. Кроме того, в настоящее время утверждена четвертая программа на 2015–2017 годы», — отметил

министр экономического развития области Александр Левченко.

Как сообщает официальный портал правительства региона, основными партнерами Ростовской области во внешней торговле в I квартале 2013 года были страны дальнего зарубежья. Экспортно-импортные операции совершались с 99 странами, в 88 из них осуществлялся экспорт.

Основным контрагентом традиционно остается Украина, на долю которой приходится 20,5% товарооборота. Ведущими торговыми партнерами региона также выступают Турция, Италия, Китай, Швейцария, Египет, Германия, США, Испания и Франция.

Экспортно-импортные операции в Ростовской области в I квартале 2013 года осуществляли 1357 участников ВЭД, то есть на 53 предприятия больше, чем год назад.

## Поддержка на федеральном уровне

Росводресурсы поддержали проект  
строительства Багаевского гидроузла

Федеральное агентство водных ресурсов России поддержало проект строительства Багаевского гидроузла. Об этом в ходе заседания экспертного совета при совете Росморречфлота России сообщила глава Росприродресурсов Марина Селиверстова, передал корреспондент ИАА «ПортНьюс».



По ее мнению, проект улучшит ситуацию на Цимлянском водохранилище, а также даст комплексный мультипликативный экономический эффект.

Проект также поддержан Национальной палатой судоходства.

Как, в свою очередь, отметил присутствовавший на заседании заместитель начальника управления внутреннего водного транспорта Росморречфлота Игорь Злобин, к 2020 году коммерческая потребность в перевозках водным транспортом через данный участок составит 19,4 млн, а недостаток пропускной способности достигнет 6,3 млн тонн, что демонстрирует необходимость реализации данного проекта.

Проект Багаевского гидроузла предполагается осуществить к 2022 году. Срок окупаемости составит 39 лет.

Строительство объекта «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Азово-Донского бассейна, III этап (Багаевский гидроузел)» ведется в соответствии с Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», подпрограмма «Внутренний водный транспорт».

Основным лимитирующим участком для водного транспорта не только в Южном федеральном округе, но и на ЕГС в целом является участок на Нижнем Дону: от Кочетовского гидроузла до 3121 км судовой хода — границы внутренних водных путей Российской Федерации.

Недозагрузка флота из-за отсутствия необходимых глубин для крупнотоннажных судов, которые составляют более 75% единиц флота и обеспечивают около 85% объема перевозок экспортно-импортных грузов, в настоящее время приводит к потере грузооборота порядка 2 млн тонн в год.

Стратегически важным вопросом является обеспечение гарантированных глубин судовой хода 4,0 м на лимитирующем (по осадке эксплуатируемых судов) участке Волго-Донского пути на реке Дон ниже Кочетовского гидроузла.

## Порты под контролем



Инспекция государственного портового контроля Азово-Донской бассейновой администрации по итогам I полугодия 2013 года проверила 345 судов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил капитан Азово-Донского бассейна ВВП Александр Тараненко.

По итогам проверок в первом полугодии текущего года было за-

держано за нарушение обязательных требований 20 судов различных судоходных компаний.

«Чаще всего причиной для временного задержания судов является нарушение требований статьи 14 Кодекса внутреннего водного транспорта (КВВТ), реже — нарушение обязательных требований, предъявляемых к членам экипажа судна статьей 27 КВВТ», — отметил Александр Тараненко.

## При портах груза прибыло

Погрузка грузов, следующих через припортовые станции Северо-Кавказской железной дороги, выросла на 6,9% за период январь — май 2013 года. Об этом сообщила пресс-служба магистрали.

За отчетный период было погружено 2,9 млн тонн грузов, что на 6,9% больше аналогичного показателя прошлого года.

Рост отмечен на припортовых станциях Черноморского бассейна. Так, в порту Новороссийск за 5 месяцев текущего года погрузка импортного сахара-сырца выросла на 34% к аналогичному периоду про-

шлого года и составила 438 тыс. тонн. В порту Туапсе было погружено 20 тыс. тонн импортного сахара-сырца, в то время как в прошлом году погрузки сахара не было.

Кроме того, увеличение погрузки нефтепродуктов зарегистрировано на станции Грушевая: за отчетный период там было погружено 1,1 млн тонн нефтепродуктов (+ 25,6%).





## Учения на гидроузле

Азово-Донская бассейновая администрация совместно с ГУ МЧС России по Ростовской области провела учения на гидроузле № 2 на реке Северский Донец 27 июня.

Темой учений была ликвидация аварии на судоходном шлюзе гидроузла № 2 на реке Северский Донец. Согласно вводной произошел прорыв напорного фронта при разрушении ворот верхней головы при открытых нижних воротах. Ликвидацией условной аварии занималось аварийно-восстановительное подразделение ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Проведенная тренировка позволила отработать ряд учебных целей, в том числе проверить систему оповещения, готовность органов управления бюджетного учреждения к действиям в чрезвычайной ситуации, а также выработать оптимальные инженерно-технические решения по локализации и ликвидации аварии на ГТС.



Рабочая группа ГУ МЧС России по Ростовской области по результатам учений дала заключение, что ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация», эксплуатирующее гидроузел № 2, готово к локализации и ликвидации ЧС и защите населения и территории в случае аварии судоходного гидротехнического сооружения.

## Лучшие в профессии

Губернатор Василий Голубев подписал распоряжение о присвоении звания «Лучший работник транспорта Дона». Об этом сообщил официальный портал Правительства Ростовской области.

За значительный вклад в обеспечение стабильного функционирования транспортного комплекса области и в связи с Днем работников морского и речного флота оно присвоено заместителю генерального директора ОАО «ССЗ «Мидель» Вадиму Данькову, капитану теплохода «Ахмат Кадыров» ОАО «Дон-речфлот» Евгению Кузнецову и исполнительному директору ООО «Кадры» Александру Лосеву. Почетного звания также удостоились второй штурман теплохода «Михаил Шолохов» ОАО «Дон-интурфлот» Анатолий Лысак, начальник Усть-Маньчского гидроузла ФБУ «Азово-



Донская бассейновая администрация» Максим Метельченко и слесарь-судоремонтник ОАО РСЗ «Прибой» Леонид Мишихин.

# Фестиваль Дона-батюшки

Фестиваль реки Дон, уже третий по счету, состоялся на набережной Ростова-на-Дону 29 июня.

Программа фестиваля была рассчитана на целый день. Гости ждали увлекательные мастер-классы и конкурсы на интерактивных площадках «Скифы», «Золотая Орда», «Казачи», а также путешествие по реке времени в прошлое Дона. Кроме того, все желающие смогли отдохнуть на прогулочных теплоходах и побывать на бесплатной экскурсии.

Заключительной частью фестиваля стало выступление творческих коллективов, светомузы-

кальное шоу на фонтане «Петровский» и фейерверк.

Напомним, целью организации фестиваля является повышение туристской привлекательности города Ростова-на-Дону, формирование дополнительных комфортных условий для отдыха и развлечений населения, содействие в увеличении турпотока, развитие въездного и внутреннего туризма. Организатором мероприятия выступило ООО «ПАРУС» по заказу Департамента экономики города Ростова-на-Дону.





## Флоту нужна господдержка

Российским судовладельцам для реализации проектов по обновлению флота необходима дополнительная государственная поддержка. С таким мнением в ходе V международного форума «Морской туризм» выступил президент союза «Национальная палата судоходства» Алексей Клявин.

По его словам, сегодня российские судовладельцы не имеют возможности строить новый пассажирский флот за счет собственных средств, а долгосрочное финансирование на срок свыше 25 лет в России недоступно. При этом срок окупаемости одного нового круизного судна превышает 30 лет. В этой ситуации, считает докладчик, без помощи государства проблему обновления отечественного круизного флота не решить.

В настоящее время средний возраст российского речного круизного флота превышает 40 лет.

## Координатор судостроительной отрасли

Координацией судостроительной отрасли в России на постоянной основе будет заниматься Морская коллегия при правительстве России. Об этом в ходе заседания коллегии заявил председатель высшего исполнительного органа власти страны Дмитрий Медведев.

По словам Медведева, коллегия должна заниматься на постоянной основе вопросами контроля выполнения судостроительных программ, выработать четкую систему приоритетов, контролировать, что строится, где и за какие деньги, в какие сроки и каковы результаты, а также кто несет за проекты ответственность.

В свою очередь, заместитель председателя правительства Дми-

трий Рогозин, курирующий отрасль, предложил пересмотреть структуру Морской коллегии, введя постоянно действующий орган — президиум, организацией которого будет заниматься заместитель министра одного из профильных федеральных органов государственной власти и основных заказчиков судостроительной продукции. Деятельность прези-

диума, в свою очередь, будет обеспечиваться межведомственной рабочей группой. Коллегии планируется придать и контрольные функции отслеживания выполнения федеральных программ. Решения коллегии будут оформляться протоколами, с учетом которых будут формироваться поручения на уровне правительства России. Соответствующие изменения предлагается внести и в положение о Морской коллегии.

## Сколько нужно гражданских судов

Потребность в судах со стороны основных заказчиков в России оценивается в 1200 ед. до 2015 года. Такие данные в ходе заседания Морской коллегии при правительстве России привел президент ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) Владимир Шмаков.

По словам Шмакова, данные о своих потребностях в ОСК представили «Газпром», «Роснефть», «ЛУКОЙЛ», «Совкомфлот», «Росатом», Росгидромет и Росрыб-

ловство, Минтранс России.

Около трети из данных судов приходится на суда, связанные с освоением шельфовых месторождений. В то же время большинство заказчиков еще не определи-

лись со своими потребностями на период с 2020 года до 2030 года. Также у ОСК недостаточно данных о потребностях в судах смешанного плавания и плавания по внутренним водным путям.

## МССЗ отправил «А. Кунахович» в Зеленодольск



На «Московском судостроительном и судоремонтном заводе» (МССЗ) 2 июля 2013 года состоялась отправка в адрес ОАО «Зеленодольское проектно-конструкторское бюро» грузопассажирского судна проекта «Волгарь».

Согласно условиям государственного контракта, подписание акта сдачи-приемки теплохода состоится по прибытии в Зеленодольск.

Грузопассажирское судно «А. Кунахович» предназначено для перевозки людей, а также имеет возможность модификации в грузовое судно грузоподъемностью до 1800 тонн. Высокая маневренность достигается благодаря двухвальной пропульсивной системе и подруливающему устройству

в носовой части. Грузопассажирское судно «А. Кунахович» построено по классу Российского речного регистра + «О 0,2 А».

Длина — 32,24 м (по КВЛ — 29,9 м), ширина — 5,9 м, осадка — 0,7 м, полное водоизмещение — 90 тонн, скорость — 8 узлов, дальность плавания — 310 миль, автономность — 1/2 суток, экипаж/пассажиры — 2 человека/65 человек.

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод»



(МССЗ) — один из старейших в России судостроительных заводов, предприятие полного цикла с собственным конструкторским бюро, судокорпусным, окрасочным, электромонтажным, механосборочным и интерьерным производством. С момента осно-

вания в 1936 году на предприятии было построено свыше 1800 судов. МССЗ является самым крупным производителем речных пассажирских судов и катеров в России, строит в т.ч. водоизмещающие моторные яхты класса люкс длиной от 25 до 50 м.

## Тем временем

### СПУЩЕНО НА ВОДУ ОБСТАНОВОЧНОЕ СУДНО

МССЗ спустил на воду обстановочное судно проекта 3050 класса РРР «Р 1,2», строящегося в рамках госконтракта по обновлению обслуживающего флота для ФБУ «Беломорско-Онежское ГБУВПиС».

В рамках этого госконтракта на предприятии строится серия из 27 современных обстановочных судов, предназначенных для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, а также для контроля глубин судового хода на всех реках России.

На МССЗ размещено три четверти от всего объема заказов на строительство обстановочных судов (проектов 3050, 3050.1 и 3052), предусмотренных в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России на период 2010–2015 гг.».

### ЗАВОД ПОЛУЧИЛ КОНТРАКТ



МССЗ победил в конкурсе на строительство служебно-разъездного катера проекта РТ 14МТ для ОАО «Зеленодольское ПКБ».

Катер будет построен по проекту ГК «Морская техника» в соответствии с правилами Российского речного регистра.

За основу нового катера взят проект МРВ14, причем повышена дальность плавания до 500 км за счет увеличения объема топливных цистерн. Одновременно уменьшена масса корпуса и трудоемкость постройки. Все эти усовершенствования выполнены без изменений бюджета катера.

### ОЗЕРНЫЙ ТЕПЛОХОД НАЧАЛ РАБОТУ

МССЗ доставил заказчику — ФГУП «НПЦАП» им. Академика Н. А. Пилюгина филиал «Завод «Звезда» — первый озерный пассажирский теплоход «Брест», построенный на базе проекта «Пилигрим».

Судно было построено для работы на озере Селигер. Для того чтобы достичь места эксплуатации, был разработан маршрут перегона по несудоходной реке Селижаровка с порогами, пешеходными и ж/д мостами. Перегон продолжался более трех недель. При проходе порогов использовались суточные колебания уровня воды в реке и максимально снижались весовые характеристики судна. При проходе под мостами проводилась их разборка или принимался балласт предельно допустимого веса. Это первый в истории предприятия перегон, при котором удалось избежать серьезных повреждений корпуса и винто-рулевого комплекса.



### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

#### СПБУ нарекли «Нептун»

На площадке «Астраханского судостроительного производственного объединения» состоялась торжественная церемония именная церемония самоподъемной буровой установки (СПБУ) «Нептун».

Сборка СПБУ «Нептун» проходила на площадке «Астраханского судостроительного производственного объединения», управление проектом осуществляло ООО «Каспийская энергия» совместно с Lamprell Energy.

На производственной площадке группы «Каспийская энергия» была произведена накатка кантилера (бурового комплекса) на платформу. Впервые на верфях астраханского региона буровой комплекс массой 1300 тонн перемещался с помощью гидравлической техники, говорится в сообщении.

#### Сотрудничество в области гражданского судостроения

ОАО «Совкомфлот» и ОАО «Выборгский судостроительный завод» подписали соглашение, направленное на укрепление сотрудничества в области отечественного гражданского судостроения.

Соглашение между ВСЗ и Совкомфлотом подписано в развитие заключенного в январе 2013 года соглашения между ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» и ОАО «Совкомфлот» о сотрудничестве по строительству судов снабжения и обеспечения ледового класса на предприятиях ОАО «ОСК».

Ранее ВСЗ принял участие в строительстве первых двух судов серии «Витус Беринг», заказанных «Совкомфлотом» для работы в рамках проекта «Сахалин-1». Около 90% конструкций были изготовлены на «Выборгском судостроительном заводе».

#### Первый резидент

Первым резидентом судостроительного технопарка Архангельской области стало ООО «Морские комплексные системы».

По словам губернатора Архангельской области Игоря Орлова, правительство региона намерено применять освобождение от налога на имущество и снижение налога на прибыль для инвесторов технопарка. Как, в свою очередь, рассказал коммерческий директор ООО «Морские комплексные системы» Павел Зубков, компания намерена создавать на территории области дополнительное производство. Компания специализируется на производстве судовой мебели, которая поставляется для судостроительных предприятий региона — «ПО «Севмаш» и «Звездочка».



# Грядет построение на реях

До завершения первого кругосветного плавания парусника Росрыболовства «Седов» осталось менее недели. Легендарный барк стартовал из порта Гамбург в Санкт-Петербург, куда он должен прибыть 20 июля.

Как рассказал капитан Николай Зорченко, войдя в Неву, курсанты поприветствуют публику праздничным построением на реях. «Все действие, при благоприятных погодных условиях, развернется в акватории Невы в районе набережной Лейтенанта Шмидта. Представьте, курсанты приветственно машут вам рукой с высоты так, как будто они твердо сто-

ят на земле. За кругосветное плавание подобное довелось увидеть только зрителям на прошлогодней «Кильской неделе». В Санкт-Петербурге, да и в России, парад на реях «Седова» пройдет впервые», — сообщил Николай Зорченко.

На «Седове» уже провели первую тренировку праздничного построения. По словам помощника капитана Валерия Василевского, необходимо



добиться максимальной синхронности подъема на мачты и расхождения курсантов до ноков рей, где, встав в полный рост, ребята будут приветствовать всех, кто придет встречать парусник.

Напомним, «Седов» находится в первом за свою 92-летнюю историю кругосветном путешествии. Плавание парусника посвящено 1150-летию зарождения российской государственности и памятным датам в истории русских географических открытий. За 14 месяцев кругосветки российский парусник преодолел 45 тысяч морских миль, посетил 24 страны и 32 порта Европы, Азии, Африки и Америки.



SCF Tall Ships пройдет весной 2014 года

Первая черноморская регата учебных парусных судов SCF Tall Ships пройдет с 30 апреля по 29 мая 2014 года по маршруту Варна (Болгария) — Новороссийск (Россия) — Сочи (Россия) — Констанца (Румыния). Об этом «Водному транспорту» сообщили во Всероссийской федерации парусного спорта (ВФПС). «Минимум 20 больших парусных судов примет участие в международной парусной регате, плюс множество крейсерских яхт. Кроме участников из Болгарии и России, ожидаются представители Фран-

ции, Италии, Нидерландов и Испании», — пояснил директор по связям с общественностью ВФПС Алексей Жиров.

Мероприятие впервые в истории регат пройдет вдоль всего Черноморского побережья России, свое участие в ней планируют четыре российских больших учебных парусника класса «А» — «Седов», «Крузенштерн», «Мир», «Надежда».

Сейчас готовится к подписанию распоряжение Правительства России о проведении международной регаты больших учебных парусников «SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014».

«Святая Елена» уйдет в Арктику

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа в июле-августе 2013 года организуют экспедицию яхты «Святая Елена» в Арктику. Как сообщает пресс-служба губернатора Ямала, целью мероприятия является установление поклонных крестов и знаков в местах, памятных с точки зрения истории освоения российского Севера.

«Это не просто дань памяти отважным первопроходцам. Это еще и напоминание нашим соседям о том, что у этой земли есть хозяин», — говорится в сообщении.

Первый этап похода стартует в Архангельске 7 июля и продлится в течение 20 дней. В обозначенных местах акватории Баренцева моря будет установлено четыре поклонных креста. На втором этапе, который планируется начать с 4 августа, будет установлено

6–7 поклонных крестов в акваториях Баренцева и Карского морей, включая остров Белый.

Установку предлагается провести в точках, принципиальных для обзора с моря и истории освоения северных территорий РФ, при прохождении от Архангельска — символических «ворот» Северного Морского Пути. Среди них: Канин Нос (Канин полуостров), мыс Желания (Новая Земля, самая северная точка острова, граница Баренцева и Карских морей), мыс Флора (самая южная точка архипелага Земля Франца-Иосифа, традиционное место остановки практически всех северных экспедиций), остров Рудольфа (архипелаг Земля Франца-Иосифа, самая северная точка РФ, установка осуществляется в зависимости от конкретной ледовой обстановки в регионе плавания в июле 2013 года).



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](mailto:robok@rs-class.org)  
[www.rs-class.org](http://www.rs-class.org)

## «Газпромнефть Марин Бункер» первой начнет бункеровку в морском порту Сочи

«Газпромнефть Марин Бункер» первой среди бункерных операторов черноморского региона получила разрешение на работу в морском порту Сочи. В июне компания уже осуществила бункеровку пассажирского лайнера AIDAaura, управляемого одной из крупнейших в мире круизных компаний.

«Газпромнефть Марин Бункер» занимает одну из ведущих позиций в черноморском регионе России, осуществляя деятельность во всех крупных портах, включая Новороссийск, Туапсе, Кавказ и Тамань. За 5 месяцев 2013 года на этом рынке компания реализовала «в борт» более 130 тысяч тонн бункерного топлива — почти вдвое больше, чем за аналогичный период 2012 года.

«Грузовое и пассажирское судоходство в порту Сочи сегодня стремительно развивается. Подучая возможность для бунке-

ровки топливом непосредственно в порту назначения, судовладельцы приобретают дополнительный стимул для расширения деловой и туристической активности в регионе, — отметил генеральный директор компании «Газпромнефть Марин Бункер» Андрей Васильев. — Для нашей компании выход на новый рынок — одна из стратегических задач, решение которой позволит нам укрепить сотрудничество с крупнейшими мировыми судоходными компаниями».

