

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.



№9 (12942)

Выходит один раз в месяц
15 сентября 2014 года

Волна здоровья пройдет в Поволжье



Стартовала благотворительная акция «Волна здоровья «Моя альтернатива». От Речного вокзала Москвы отправился теплоход «Президент» с ведущими медиками и современным оборудованием на борту.

Стр. 2

«Шофкет Алекперова» пополнил флот «Палмали»



Группа компаний «Палмали» 30 августа 2014 года приняла в эксплуатацию седьмой танкер смешанного река-море плавания «Волго-Дон макс» класса девейтом около 7100 тонн проекта RST22M «Шофкет Алекперова».

Стр. 7

Аномальная маловодность



Комитет по судоходству по внутренним водным путям Союза «Национальная палата судоходства» (СНПС) 5 сентября в г. Ростов-на-Дону провел свое расширенное заседание, посвященное актуальным проблемам осуществления судоходства на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации (ЕГС), в том числе и на всем протяжении Волго-Донского водного пути.

В заседании комитета приняли участие: президент СНПС А. Клявин, члены комитета, руководители судоходных компаний-членов СНПС, заместитель руководи-

теля Росморречфлота В. Вовк, руководство администраций бассейнов внутренних водных путей, администраций морских портов региона, территориального органа Росморречнадзора.

Председатель комитета — председатель Совета директоров ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» Р. Д. Багаудинов отметил, что текущая навигация, в связи с аномальной маловодностью верхневолжских водохранилищ и сложной внешнеполитической ситуацией, была и остается крайне тяжелой для судоходных компаний, осуществляющих как грузовые, так и пассажирские перевозки. Судоходный бизнес несет значительные финансовые и репутационные потери. ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» в связи с маловодностью в районе Городца недополучило 0,5 млрд рублей, объем перевозок снизился на 400 тыс. тонн, сообщил

управляющий директор предприятия Александр Шишкин. ООО «В.Ф. Танкер», которое, как и Волжское пароходство, входит в судоходный дивизион UCL Holding, недополучило порядка 1,85 млрд рублей, объем перевозок снизился более чем на 800 тыс. тонн нефтепродуктов.

По сравнению с прошлым годом показателями объем перевезенных наливных грузов в районе Городца сократился на 40%, а по Волжскому бассейну в целом — на 15–17%. Падение перевозок зерновых грузов составило 45% — в районе Городца и 20% — в целом по бассейну. Объем перевезенного металла, включая конструкции, металлолом, оборудование и руду, снизился на 53% в районе Городца, но показал рост в бассейне в связи с перераспределением грузопотока.

Судоходные компании единодушно отметили, что повышение эффективности работы флота, рост производительности труда и объемов перевозок, а также переключение части грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный возможны только при улучшении качественных параметров водных путей и ликвидации «узких мест» на ЕГС, а именно строительства низконапорных гидроузлов на реках Волга и Дон. Также необходим скорейший переход на 100% нормативное финансирование содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.

Серьезное внимание участники заседания комитета уделили вопросам безопасности мореплавания, подготовки к зимней навигации в акваториях морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Азовского моря, повышению уровня безопасности судоходства в Волго-Донском и Азово-Донском бассейнах внутренних водных путей, а также снижению административных барьеров в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации.

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК НА ВВП В 2014 ГОДУ ПРОГНОЗИРУЕТСЯ НА УРОВНЕ 2013 ГОДА

Объем перевозок на ВВП России в 2014 году прогнозируется на уровне прошлого года. Об этом сообщил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Вовк.

«В целом по стране грузооборот мы сохраним на уровне прошлого года», — отметил Виктор Вовк. Напомним, в 2013 году грузоперевозка на ВВП РФ составила 136,9 млн тонн.

В ЯКУТИИ НАВИГАЦИЯ 2014 ГОДА ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ПРОШЛОГОДНЕГО ГРАФИКА

В Якутии навигация 2014 года идет с опережением прошлогоднего графика,

сообщается на сайте главы Якутии. На рабочем совещании правительственной комиссии по вопросам организации перевозки грузов прозвучала информация о том, что объем доставленных грузов в текущем году на 259 тысяч тонн превышает уровень отгрузки прошлого года.

Обсуждая текущее положение дел на реках Якутии, заместитель председателя правительства Анатолий Скрыбыкин отметил более благоприятные по сравнению с 2013 годом природно-климатические и гидрологические условия. «Сданной позиции прошлый год выдался необычным и трудным, тогда как сейчас сильных ветров и резкого спада воды не наблюдается, все идет так же, как и в предыдущие годы», — отметил он.

По информации Госкомобеспечения Якутии, ежедневно в республике отгрузка

проводится на 10-15 судах.

Министерству транспорта и дорожного хозяйства и Госкомобеспечения поручено ввести в портах круглосуточный режим работы.

УГОЛЬ ИДЕТ ПО АНГАРЕ

Флотом ОАО «Енисейское речное пароходство» по Ангаре перевезено 270 тыс. тонн угля. Основным заказчиком выступает золотодобывающая компания «Полюс», для которой флот ЕРП осуществляет транспортировку каменного угля. Баржи с Кокуйского угольного месторождения до поселка Стрелка следуют с загрузкой по 500 тонн. На Стрелке производится их распаковка: чтобы ускорить процесс доставки, уголь грузится на крупнотоннажные баржи.

С середины августа начались пере-

возки угля для жилищно-коммунальных хозяйств города Лесосибирска, поселков Мотыгино, Пинчуга, Новоангарск. Объем перевозок составляет около 60 тыс. тонн.

В целом за навигацию 2014 года Енисейским пароходством запланировано перевезти 408 тыс. тонн угля, из них 40 тыс. тонн на Епишино.

Перевозки нефтеналива осуществляются с причала нефтебазы «Абалаково» (ОАО «Красноярскнефтепродукт») в село Рыбное Мотыгинского района. Всего перевезено 8 тыс. 600 тонн нефтеналива.

Всего в грузоперевозках на реке Ангара задействовано 64 ед. флота (16 мелкосидящих толкачей-буксировщиков проекта Р-14 и 8 буксировщиков проекта Р-96, а также около 40 ед. несамоходного флота).

Навигация-2015 начинается с бронирования

ООО «ВодоходЪ» подвел итоги первого месяца бронирования и продаж путевок на круизы в навигацию 2015 года. Как сообщили «Водному транспорту» в компании, во всех региональных офисах были получены заказы или оформлены путевки на 2711 человек, оплачено туров на сумму 41 млн рублей, забронировано и частично оплачено — еще на 97 млн рублей.

По сравнению с аналогичным периодом прошлого года динамика оплаты круизов в начале сезона продаж выросла на 38%, средняя загрузка круизных теплоходов компании увеличилась на 6%. Это связано в первую очередь с увеличением количества туристов, использующих возможности системы раннего бронирования круизов и получения максимальных скидок в начале продаж. Только за первые 5 дней со дня начала продаж заказы сделали более 1000 туристов на сумму 58 млн рублей.

Лидерами бронирования по итогам первого месяца продаж стали 8 теплоходов с общим количеством более 1800 заказов. Наибольшая загрузка достигнута на теплоходах «Александр Радищев» и «Михаил Фрунзе» — более 325 заказов, теплоход «Нижний Новгород» — 280 заказов. Такая популярность связана с перераспределением структуры спроса постоянных клиентов в пользу продолжительных и необычных круизов на теплоходах с посещением живописных районов Карелии, путешествий в Самару, Пермь, Нижний Новгород и другие города России.

В настоящее время в компании действует гибкая система раннего бронирования, позволяющая приобретать круизы с существенным дисконтом и предоставляющая преимущества выбора маршрутов, кают, дат и других параметров. Туристы круизов 2015 года могут воспользоваться сезонными, групповыми скидками, а также приобретать путевки

по тарифам, разработанным специально для разных возрастных и социальных групп, таких как школьники и пенсионеры. Постоянные клиенты компании до 31 октября 2014 года могут рассчитывать на максимальную скидку в 15%.

В предстоящую навигацию 2015 года теплоходы компании «Нижний Новгород», «Александр Радищев», «Константин Симон» «Феликс Дзержинский», «Александр Суворов», «Кронштадт», «Виссарион Белинский», «Санкт-Петербург», «Леонид Соболев», «Константин Коротков», «Георгий Жуков», «Семен Буденный», как и в прошедшем сезоне, будут работать в качестве пансионатов, теплоход «Михаил Фрунзе» — в режиме санатория.

ООО «ВодоходЪ» — крупнейший оператор речных круизов по России. В управлении компании четырехпалубный круизный флот и теплоходы малого флота. Компания образована в 2004 году и является оператором полного цикла, объединяющим под своим управлением все звенья цепочки обслуживания — перевозку, питание, экскурсионное обслуживание, развлекательные программы, подготовку персонала. Офисы «Водохода» расположены в Москве, Санкт-Петербурге, Самаре, Казани и Нижнем Новгороде. С начала навигации 2014 года круизными судами ООО «ВодоходЪ» перевезено 68 тысяч человек. Компания входит в VBTH — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером VBTH).

Волна здоровья пройдет в Поволжье



Стартовала благотворительная акция «Волна здоровья «Моя альтернатива». От Речного вокзала Москвы отправился теплоход «Президент» с ведущими медиками и современным оборудованием на борту.

В состав благотворительной экспедиции входят 13 специалистов из ведущих медицинских НИИ (НЦ ССХ им. АН. Бакулева РАМН, МНТК «Микрохирургия глаза» им. академика С.Н. Федорова, Научно-клинического центра оториноларингологии ФМБА и другие), которые проводят осмотр и консультации для детей в местах стоянок — в Калязине, Мышкине, Рыбинске, Тутаеве, Костроме, Ярославле и Дубне. Прием врачи ведут прямо на борту.

Лео Бокерия, академик РАН и РАМН, на пресс-конференции, состоявшейся перед рейсом, заявил: «Акция «Волна здоровья «Моя альтернатива» в этом году девять лет. Все эти годы задачи акции неизменны: оказание адресной медицинской помощи детям и пропаганда здорового образа жизни. Медицинская часть заключается в обследовании и консультировании детей бригадой врачей из ведущих медицинских центров».

Первая «Волна здоровья» — теплоходный маршрут по городам Поволжья с бригадами врачей, артистов, известных общественных деятелей — прошла в 2006 году. За это время более 5 тысяч детей прошли медицинское обследование и более 1 тысячи получили сертификаты на оказание бесплатной медицинской помощи в лучших клиниках Москвы. Более 40 тысяч человек приняли участие в основных мероприятиях «Волны» и более 300 тысяч человек поддержали программу «Россия без табака», проводимую в рамках акции в 2008–2009 гг., проект «Безалкогольная Россия» в 2010 году, проект «Общество против наркотиков» в 2011–2012 гг. В 2013 году «Волна здоровья» прошла по самой крупной российской реке Лена в самом крупном регионе России, в Якутии. В результате акции было обследовано 604 ребенка, им были уточнены диагнозы, а родители получили необходимые в этой связи рекомендации.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«ВАСИЛИЙ ЗАВОЙКО» НАЧИНАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА КАМЧАТКЕ

На Камчатке 5 сентября 2014 года грузопассажирское судно «Василий Завойко» приступило к работе на регулярном пассажирском маршруте Петропавловск-Камчатский — Никольское. Частота рейсов будет зависеть от востребованности. Помимо рейсов в Алеутский район, «Василий Завойко» будет также задействован на линии Петропавловск-Камчатский — Оссора.

В ЧЕБОКСАРАХ ПРИРОСТ ПАССАЖИРОВ СОСТАВИЛ 22 %

В Чебоксарах с 25 августа 2014 года завершили работу пассажирские линии «Чебоксары — пляж» и «Чебоксары — база отдыха «Буревестник» в связи с окончанием пляжного сезона. Всего за лето на этом маршруте было перевезено 21,7 тыс. пассажиров. Около 12 тыс. пассажиров перевезено с начала навигации по маршруту «Козловка — Волжск — Козловка». Всего за летний сезон прогулочными рейсами воспользовались около 30 тыс. пассажиров, и это на 22% больше, чем в 2013 году.

АСТРАХАНЬ ВОЙДЕТ В КАСПИЙСКИЙ КРУИЗ

Морской круизный маршрут по Каспийскому морю решили создать участники Второй встречи министров транспорта прикаспийских государств, состоявшейся в Астрахани. Ожидается, что создание кольцевого круизного маршрута послужит общему развитию регулярного морского судоходства между странами Прикаспия. По словам губернатора Астраханской области Александра Жилкина, в Астрахани уже имеется пароход, который можно использовать для круизных перевозок. «Как только будут приняты все организационные решения, мы сразу поставим судно на капитальный ремонт, сделаем его современным и запустим по маршруту», — отметил губернатор.

САХАЛИН ПРИМЕТ В ЛЕТНИЙ СЕЗОН 2014 ГОДА БОЛЕЕ 20 ТЫС. КРУИЗНЫХ ТУРИСТОВ

Сахалин примет в летний сезон 2014 года, который продлится до октября, 23 круизных лайнера и более 20 тысяч туристов. Из них большая часть иностранных гостей, прибывших на судах Sun Princess и Diamond Princess, уже посетила остров. Так, всего с начала сезона инспекторами Сахалинской таможни было оформлено 15 судов и почти 14 тысяч пассажиров, совершающих морской круиз с заходом на остров. Больше всего туристических групп прибывает из Японии, у граждан страны «Восходящего солнца» интерес к посещению Сахалина не снижается.

В 2015 году, по предварительной информации Сахалинской таможни, планируется заход на Сахалин порядка 16 круизных лайнеров.

Южное притяжение

НОВЫЕ МАРИНЫ

Новую яхтенную марину в порту Геленджик планирует построить к 2017 году. Об этом в ходе совещания президиума Морской коллегии при правительстве России в Геленджике сообщил заместитель министра транспорта России Виктор Олерский. По его словам, в настоящее время завершено ее проектирование, начата процедура проведения экологической экспертизы проекта. Ожидается, что строительные работы начнутся в начале 2015 года, стройка займет около двух лет.

Проект включает в себя также обеспечение возможности приема пассажирских судов длиной до 200 м и небольшой Ro-Ro терминал. В противном случае обеспечить рентабельность проекта из-за сезонности будет невозможно, отметил замминистра.

В настоящее время на Черноморском побережье России работает 2 яхтенных марин, расположенных в Сочи и в районе Имеретинский. Яхтенная марина в Имеретинском (Сочи), по данным оператора, заполнена на 100%. При этом марина в порту Сочи («Сочи Гранд Марина») заполнена на 50%, ее первая очередь рассчитана на 250 яхт.

По мнению Олерского, целесообразно также развивать яхтенные марин в Балаклаве, Феодосии и Ялте (Крым). Марина в Балаклаве существует исторически и находится в естественном укрытии. В Феодосии для развития марин потребуются незначительные вложения федерального бюджета, а в Ялте необходимо создать волнозащитное сооружение пассажирского порта.

«ЕДИНЫЙ БИЛЕТ» ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

В августе действующими паромными на Керченской переправе совершено более 2670 рейсов в обе стороны, перевезено порядка 630 тыс. пассажиров, более 117 тыс. легковых автомобилей, 2270 автобусов и 2555 мотоциклов. Об этом сообщила пресс-служба АНО «Единая транспортная дирекция».

В компании отмечают, что существенную роль в доставке пассажиров как в Крым, так и в обратном направлении сыграла перевозка пассажиров по «единому билету», т.е. в смешанном сообщении — поездом, автобусом, паромом. В августе через Керченскую переправу по «единому билету» было перевезено более 143 тыс. пассажиров. С 5-го августа в связи с вводом поезда «Москва — Симферополь» и «Симферополь — Москва» произошло увеличение пассажиров, переправляющихся паромными через Керченский пролив. Для увеличения провозной способности в мультимодальную систему доставки пассажиров на линии порт «Кавказ» — порт «Крым»



включена перевозка катамараном «Сочи-1». За август этим видом транспорта было перевезено более 30 тыс. пассажиров в обе стороны. Ежедневно катамаран выполнял от 8 до 14 рейсов.

ОБСЛЕДОВАНИЕ ПРИЧАЛОВ В СЕВАСТОПОЛЕ

Севастопольский порт в ближайшее время начнет принимать грузопассажирские паромы, что позволит разгрузить Керченскую переправу, сообщил и.о. губернатора Севастополя Сергей Меньяло.

«Мы будем принимать два-три парома в сутки по 120 машин каждый», — сказал он.

Он также сообщил, что в настоящее время по поручению правительства Севастополя многопрофильная комиссия проводит обследование причалов порта с целью определения перспектив его развития. По его результатам будет разработан комплексный проект модернизации причалов, включающий развитие лайнерного туризма.

Рекордная доставка



В Нижнекамск из Санкт-Петербурга водным путем доставлен реактор нефтепереработки для ОАО «ТАИФ-НК». Реактор гидрокрекинга, построенный в Индии, весом почти 1378 тонн, 30 августа был погружен на баржу в морском порту Санкт-Петербурга, куда прибыл морским транспортом.

Маршрут длиной более 2,2 тыс км прошел из Санкт-Петербурга по Неве, Ладожскому и Онежскому озерам, верхней и нижней Волге, Куйбышевскому водохранилищу и Каме. Перевозка по ВВП заняла 9 суток. Как рассказал Юрий Иванцов, старший помощник капитана буксира ОТА 862, транспортировавшего бар-

жу с грузом, погода позволила провести уникальную доставку без особых сложностей. «Погода благоприятствовала. Лишь 5 сентября пришлось простоять 12 часов из-за плотного тумана», — подтвердил старпом.

10 сентября в грузовом порту Большое Афанасово под Нижнекамском началась уникальная по своей сложности выгрузка 40-ме-

тровый конструкции, являющейся ключевым элементом проекта по переработке нефтяных остатков стоимостью \$1,8 миллиарда. Разгрузка осуществлялась выкаткой в док-камере.

Груз представляет собой газофазовый генератор и горячий сепаратор высокого давления. Вес первого составил 1377,9 т, вес второго — более 400 тонн.

Компания «Спецтяжавто-транс», разработавшая операцию по транспортировке, утверждает, что ранее по реке груз такого веса никогда еще не перевозился, именно поэтому подана заявка на внесение упоминания об операции в Книгу рекордов Гиннеса как «Перевозка самого тяжелого предмета речным транспортом».

По словам руководителя проекта по Нижнекамску «Спецтяжавто-транса», Сергея Савинова, в соответствии с контрактом с ТАИФ-НК, компания возложила на себя обязанность провести работы по модернизации док-камеры, предназначенной для выгрузки реактора, и участка автодороги, по которой груз должен быть доставлен на завод в Нижнекамск на специальном трапе.

Созданием условий для успешной транспортировки из Санкт-Петербурга до завода уникального груза компания занималась на протяжении пяти месяцев. Как рассказали в компании, был реконструирован сам причал, заново сделана разгрузочная площадка, проведен дренаж.

Также проведен ремонт 23-километровой участка дороги, соединяющей причал с заводом. В частности, было произведено усиление и расширение дороги на поворотах. Потребовалось и усиление подземных коммуникаций — трубы, кабели и другие коммуникации, проходящие под дорогой, перекалывались в специальные металлические гильзы, чтобы не быть разрушенными из-за сверхбольшой массы перевозимого. Кроме этого, на этом пути потребовалось переустройство нескольких линий электропередачи и эстакад.

Танкер «Аничков Бридж» прошел по СМП первым

Танкер «Аничков Бридж» группы компаний Совкомфлот (СКФ) 18 августа 2014 года завершил переход по Северному морскому пути. Об этом сообщила пресс-служба СКФ.

Судно типоразмера MR дедевейтом 47 тыс. тонн высокого ледового класса Ice-1A (Arc4) осуществило балластный переход в акватории Севморпути в западном направлении. Танкер следует в порт Высоцк (Финский залив), где он примет груз темных нефтепродуктов для фрахтователя ООО «Северо-Восточное морское пароходство» (North Eastern Shipping Company Ltd.).

Отмечается, что танкер «Аничков Бридж» стал первым крупнотоннажным танкером, совершившим транзитный переход по Севморпути в текущем году.

Танкер «Аничков Бридж» работает под флагом России, оснащен всеми доступными средствами связи, включая спутниковую связь. На борту судна действуют современные системы навигации Glonass и GPS. Технический менеджмент судна осуществляет дочернее предприятие СКФ — «Юником», Санкт-Петербург.

Судно следовало под проводкой атомного ледокола «Вайгач» ФГУП «Атомфлот». Плавание проходило в более сложных для данного времени ледовых условиях.

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 153 судна общим дедевейтом 12,6 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», «Приразломное», «Tangguh, Escobar, Peregrino. Головной офис компании находится в Санкт-Петербурге, представительства СКФ расположены в Москве, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке, Лондоне, Лимассоле, Мадриде, Сингапуре и Дубае.

Тяжеловесы СЗП

ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП) и ООО «Волго-Балтик Логистик» (дочернее общество ОАО «СЗП») завершили доставку негабаритного оборудования для производства жидкой химии для предприятий нефтехимического комплекса республики Башкортостан. Общий вес оборудования составил почти 2 тыс. тонн.

Для выполнения сложной транспортировки проектных грузов из европейских портов в Уфу специалистами ООО «Волго-Балтик Логистик» была создана оптимальная логистическая схема доставки оборудования по реке Дунай и внутренним водным путям Российской Федерации с учетом тяжелой ситуации по обеспечению судоходства, обусловленной недостаточностью глубин в навигационный период. Проработка схемы включала в себя сложные инженеринговые расчеты и разработку нескольких проектов транспортировки, размещения и крепления, а также крановой выгрузки и выгрузки методом Ro-Ro негабаритного и тяжеловесного оборудования. Специалистами ООО «ВБЛ» была организована перегрузка реакторного оборудования на причалах его производителя из Германии на дунайские баржи, а также в портах консолидации грузов: в Бельгии, Румынии и на реке Каме — на суда ОАО «СЗП».

В доставке оборудования в период с мая по август участвовали теплоходы «река-море» Северо-Западного пароходства.



Круизные компании потеряли пассажира

Круизные компании потеряли 40% пассажиропотока в 2014 году в связи с маловодностью в районе Городца и сложной внешнеполитической ситуацией. Как передал корреспондент отраслевого портала «Российское судоходство» (медиа-группа «ПортНьюс»), об этом сообщил управляющий директор ООО «Водоходъ» Александр Трофимов.

Александр Трофимов отметил, что навигация 2014 года оказалась очень сложной для пассажирских компаний. Навигация вынужденно началась на месяц раньше запланированного срока в связи с маловодностью в районе Городца. Так, затраты ООО «Водоходъ» в связи с ранним вводом судов в эксплуатацию составили порядка 11 млн руб.

Управляющий директор круизной компании отметил, что в связи с ограничением проходимых осадок в районе Городца были закрыты самые дорогие, интересные и продолжительные маршруты на Волге: Самара — Санкт-Петербург, Казань — Санкт-Петербург, Москва — Астрахань — Ростов-на-Дону, Москва — Елабуга — Пермь.

Круизные компании вынуждены были оперативно менять маршруты. Расписание изменилось на четырех судах «Мостурфлота», восьми судах «Водохода» и четырех судах «Инфофлота». «Водоход» изменил 64 рейса, «Мостурфлот» — 10, «Инфофлот» — рейсов.

«К сожалению, ситуация была такая, что мы не смогли сделать стыковочные рейсы по Городцу и пришлось большое количество путевок возвращать туристам», — отметил Трофимов. — Количество туристов, которые отказались от путевок, составило порядка 10% в совокупности». В частности, «Водоходъ» вернул деньги за билеты 460 пассажирам (23 млн руб.),

что сложная ситуация в этом году была и на рынке въездного туризма из-за политической ситуации, сложившейся на Украине. По его словам, было много аннулируемых купленных билетов иностранными туристами, и с марта продажи практически остановились.

«Эти потери мы не смогли компенсировать, поскольку случилась ситуация с маловодьем.

Потери пассажиропотока
круизных операторов в 2014 году
составили 40%

«Мостурфлот» — 100 пассажирам (5 млн руб.), «Инфофлот» и 120 пассажирам (6 млн руб.).

Упущенная выгода круизных компаний составила 37 млн руб. у «Мостурфлота», 170 млн руб. у «Водохода» и 44 млн руб. у «Инфофлота».

Александр Трофимов добавил,

Общая потеря круизных компаний — это порядка 40% на сегодняшний день», — уточнил управляющий директор ООО «Водоходъ».

ООО «Водоходъ» — крупнейший оператор речных круизов по России. В управлении компании четырехпалубный круизный



флот и теплоходы малого флота. Компания образована в 2004 году и является оператором полного цикла, объединяющим под своим управлением все звенья цепочки обслуживания — перевозку, питание, экскурсионное обслуживание, развлекательные программы, подготовку персонала. По итогам 2013 года было перевезено 542 тыс. человек.

Компания входит в ВВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером ВВТН), консолидирующей также ряд российских железнодорожных, стивидорных и логистических компаний.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СУДА ГК «АСТРА МАРИН», РАБОТАЮЩИЕ НА МАРШРУТАХ «СИТИ ТУР. КАНАЛ КРУИЗ», ОБОРУДОВАНЫ WI-FI

Группа компаний «Астра Марин» оборудовала суда, курсирующие в Санкт-Петербурге на маршрутах «Сити Тур. Канал Круиз», бесплатным доступом в Интернет через технологию Wi-Fi.

Группа компаний «Астра Марин» является одной из крупнейших и наиболее передовых судоходных компаний Санкт-Петербурга, осуществляющих внутригородские пассажирские водные перевозки. Отличительной чертой компании является наличие собственного разнообразного флота и широкого ассортимента услуг и туристических водных маршрутов, охватывающих весь Петербург, а также его знаменитые пригороды.

ДЕМОНТАЖ ПРИЧАЛОВ

СПбКУ «Агентство внешнего транспорта» объявило аукцион на выполнение работ по демонтажу причальной инфраструктуры маршрутов городского водного транспорта Санкт-Петербурга для государственных нужд Санкт-Петербурга в 2014 году.

Напомним, что аквабусы работали в Петербурге с 2008 года. Изначально в городе действовало четыре линии: Центральная, Приморская, Курортная и Невская.

РАСПИСАНИЕ ПРИМОРСКОЙ ЛИНИИ ИЗМЕНИЛОСЬ

В Санкт-Петербурге с 21 августа 2014 года изменилось время начала работы судов на городском маршруте водного транспорта «Приморская линия». Об этом сообщила пресс-служба комитета по транспорту городского правительства.

По будням движение откравается с 08:00 мск.

Также изменился интервал движения судов по маршруту: с 08:00 до 11:00 — 30 минут, с 11:00 до 19:00 — 15 минут, с 19:00 до 20:00 — 20 минут, с 20:00 до 21:00 — 30 минут.

ЛАРН на Неве

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С.О. Макарова принял участие в учениях по ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН). Учения проводились на месте впадения реки Охты в Неву.

Учения были организованы комитетом по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности Администрации Санкт-Петербурга. В мероприятиях принимал участие председатель комитета Валерий Матвеев.

В учениях участвовали силы и средства, несущие готовность по ЛАРН, осуществляющие очистку рек и каналов Санкт-Петербурга от загрязнений, а также ледокол «Невская застава», оснащенный специальным оборудованием для ЛАРН.

Валерий Матвеев, оценивая проведенные учения, отметил, что «необходимо обновление части оборудования и средств для оперативной ликвидации возможных аварий». По его словам, в этом году рассматривается возможность закупки новых боновых заграждений, а также палатки для развертывания на месте аварии. Отмечается, что

в ходе учений была продемонстрирована норвежская палатка, которая устанавливается силами двух специалистов в течение 15 минут.

«По плану ликвидации, на развертывание в район нефтяного пятна требуется не больше 2,5 часа. Мы справились за 1 час 20 минут. Пятно растянулось на расстояние 4 км», — оценил итоги учений начальник отдела координации аварийных работ комитета по природопользованию Игорь Березин.

От ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова в учениях принял участие Морской учебно-тренажерный центр (УТЦ), отвечающий за подготовку специалистов по предотвращению и ликвидации разливов нефти.

Морской УТЦ ГУМРФ проводит обучение специалистов, которые по роду деятельности связаны с вопросами защиты окружающей среды, предотвращением загрязнения, обеспечения готовности

и реагирования на аварийные разливы нефти. В ходе обучения рассматриваются вопросы защиты морских и речных акваторий, береговой черты и внутренних территорий. Подготовка проводится для специалистов всех уровней ответственности. Специалисты Морского УТЦ ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова также проводят экспертные работы по моделированию ситуаций с помощью тренажера, оценке риска и достаточности сил и средств, вырабатывают рекомендации организациям и предприятиям отрасли.

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С.О. Макарова образован путем объединения двух крупных отраслевых вузов Росморречфлота — Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций.



Морской учебно-тренажерный центр является подразделением Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. Центр осуществляет профессиональную

подготовку курсантов и студентов университета, членов экипажей морских судов, широкого круга специалистов морской индустрии и нефтегазовой отрасли России, стран ближнего и дальнего зарубежья.

Стальная тема

Сразу два буксира из серии, строящейся для ООО «П.ТрансКо», спущены на воду на «Средне-Невском судостроительном заводе» с перерывом всего в несколько дней.

«Череповецкий металлург» и «Стальной» представляют собой суда проекта 81, предназначенные для толкания и кратковременной (аварийной) буксировки барж проекта 82 полным водоизмещением около 5200 тонн со скоростью 10 узлов.

СНСЗ строит серию из шести буксиров в рамках контракта, заключенного в феврале 2013 года. Сдача всех шести судов серии запланирована на 2014 год. Финансирование проекта осуществляется ООО «Газпромбанклизинг» по лизинговой схеме.

Отличительной особенностью судна является фрикционное сцепное устройство типа ARTICOUPLER KVC3545 фирмы Taisei Engineering Consultant Inc (Япония), допускающую значительную взаимную качку буксира и баржи, что позволяет использовать барже-буксирный состав в ближней морской зоне, а также сокращает процедуру сцепки-расцепки барже-буксирного состава до 30 секунд. Судно спроектировано в соответствии с требованиями к классу Российского Речного Регистра класса М3.0 (лед 10) А.



«Пятиморск» для Росморречфлота

На «Ярославском судостроительном заводе» состоялся спуск третьего танкера-бункеровщика «Пятиморск», построенного по проекту RT18, разработанному Морским инженерным бюро.

Серия из трех речных танкеров-заправщиков строится по заказу ФКУ «Речводпуть» Федерального агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. Закладка килы была осуществлена 10 октября 2013 года. Судно будет эксплуатироваться ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей».

Новый танкер-бункеровщик предназначен 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, смазочного масла вязкостью до 50 Cst при 50 °С.

Головное судно проекта RT18 «Танкер — 3» спущено на воду 26 июня 2014 года, второе судно проекта «Рассвет» — 5 августа 2014 года.

ОАО «Ярославский судостроительный завод» (Ярославль, Управляющая компания ЗАО «ВП ФИНСУДПРОМ») находится в центральной части России на берегу Волги. Акционирован в 1993 году. Предприятие специализируется на строительстве судов гражданского и военного флота.



Окская судоверфь спустила на воду

«Балт Флот 2»

Окская судоверфь осуществила спуск на воду второго комбинированного танкера-площадки серийного комбинированного танкера-площадки «Волго-Дон макс» класса смешанного река-море плавания проекта RST54 «Балт Флот 2» дедвейтом около 5600 т.

Как и другие танкеры смешанного плавания Морского инженерного бюро, суда проекта RST54 используют в качестве единых средств движения и управления полноповоротные винто-рулевые колонки.

Сдать судно заказчику — ООО «БФ Танкер» (Санкт-Петербург), планируется в конце октября текущего года.

В конце августа навашинская судоверфь заложила шестой комбинированный танкер-площадку этого же проекта. Судно названо «Балт Флот 6».

Напомним, что «Окская судоверфь» планирует до конца 2015 года построить десять судов

проекта RST54 для ООО «БФ Танкер». Закладка головного судна этой серии состоялась в декабре 2013 года, спуск на воду — в июле текущего года. В 2015 году планируется сдать оставшиеся восемь судов. Стоимость одного судна составляет около \$15 млн.

«БФ Танкер» (г. Санкт-Петербург) занимается морскими и речными перевозками грузов, а также решает сопутствующие логистические задачи. Первое судно серии «Балт Флот 1» намечено ввести в эксплуатацию в сентябре 2014 г. Как сообщили «Водному транспорту» в компании, танкер приступит к выполнению перевозок по контракту с нефтяной компанией «Лукойл».



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

НЕВСКИЙ ССЗ ПОСТРОИТ САМОХОДНЫЙ ПАРОМ ДЛЯ ГКУ «ЛЕНАВТОДОР»

ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» и ГКУ Ленинградской области «Управление автомобильных дорог Ленинградской области» в августе 2014 года подписали контракт на строительство самоходного парома для паромной переправы через реку Свирь в городском поселке Вознесенье Подпорожского района Ленинградской области.

Паром будет задействован в перевозке автотранспорта и пассажиров на переправе.

«ЗЕЛЕНОДОЛЬСКИЙ ЗАВОД ИМЕНИ А. М. ГОРЬКОГО» ЗАПУСКАЕТ СЕРИЮ БАРЖ

ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького (Республика Татарстан) запустило серийное производство несамоходных сухогрузных барж проекта № 3136, разработанных ОАО «Инженерный центр судостроения».

Баржи проекта № 3136 предназначены для вождения методом толкания кильватерных или пыжевых составов из 2-х барж или одиночных барж.

ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ ДЛЯ КРОНШТАДТСКОГО МОРСКОГО ЗАВОДА

Кронштадтский морской завод включен в прогнозный план приватизации на 2014–16 годы. Это следует из соответствующего распоряжения правительства России.

ФГУП «Кронштадтский Морской завод» — российская компания, занимающаяся ремонтом и сервисным обслуживанием военных и гражданских судов, а также ремонтом газотурбинных установок, дизельных двигателей, комплексной металлообработкой, цинкованием, малярными работами. Одно из старейших судоремонтных предприятий России (основано в 1858 г.). Общая протяженность стапельных оснований составляет 750 м, что позволяет проводить доковый ремонт кораблей и судов длиной до 230 м и водоизмещением до 40 тыс. тонн.

ЗАВЕРШИЛСЯ ПЛАНОВЫЙ РЕМОНТ ЛЕДОКОЛОВ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» И «ЮРИЙ ЛИСЯНСКИЙ»

На Кронштадтском морском заводе завершены ремонтные работы на ледоколах «Санкт-Петербург» и «Юрий Лисянский». Оба судна выведены из дока им. П. И. Велешинского.

Кроме доково-корпусного ремонта, проведенного на обоих ледоколах, на «Юрий Лисянский» осуществлялись работы по зачистке топливных и питьевых танков. В процессе ремонта завод освоил новые технологии покраски корпуса с применением современного оборудования для специальных ледовых типов краски.

КАДРЫ ДЛЯ СУДОСТРОЕНИЯ

ОСК И СПБГМТУ ПОДПИСАЛИ
СОГЛАШЕНИЕ О ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ

В Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете президент ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» Алексей Рахманов и и.о. ректора СПбГМТУ Евгений Апполонов подписали соглашение о сотрудничестве по формированию современной системы подготовки и переподготовки квалифицированных кадров для предприятий судостроения и судоремонта.

Соглашение определяет общие условия и основные направления сотрудничества сторон по формированию современной системы подготовки и переподготовки квалифицированных кадров для предприятий судостроения и судоремонта и является основой для разработки и реализации конкретных совместных проектов, программ, мероприятий, отвечающих интересам ОАО ОСК» и СПбГМТУ.

СПБГМТУ ПРИНЯЛ НА ОБУЧЕНИЕ
АБИТУРИЕНТОВ ИЗ КРЫМА

Выездная приемная комиссия Санкт-Петербургского государственного морского технического университета (СПбГМТУ) зачислила на обучение в вуз выпускников школ республики Крым и Севастополя.

Всего принято пятеро крымчан, из них двое зачислены на факультет «Кораблестроения и океанотехники», двое на факультет «Корабельной энергетики и автоматики» и один абитуриент выбрал факультет «Естественно-научного и гуманитарного образования».

В настоящее время вуз ведет прием студентов из Крыма и Севастополя на программы бакалавриата по заочной форме обучения (два человека уже зачислены и ведется работа еще с несколькими поступающими).

«В Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете — отметил и.о. ректора Евгений Апполонов, — сложилось общее понимание, что в стратегическом плане развитие морской составляющей в Крыму будет проходить достаточно интенсивно. Есть много заинтересованных в этом ведомств, предприятий. С другой стороны, очевидно, что без подготовки кадров решить вопросы развития судостроительного производства на полуострове практически невозможно. Получается, что осуществление разумной кадровой политики поможет решить дальнейшее успешное формирование судостроительного кластера на полуострове Крым».

ДВЕ НОВЫЕ БАЗОВЫЕ КАФЕДРЫ В КРЫЛОВСКОМ ГНЦ

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет (СПбГМТУ) открыл две новые базовые кафедры в Крыловском государственном научном центре (ГНЦ). К уже функционирующей кафедре «Прочности и конструкции корабля» добавились кафедры «Судовой акустики» и «Физических полей морских технических объектов и океана».

И.о. ректора СПбГМТУ Евгений Апполонов, обращаясь к студентам, подчеркнул, что основание базовых кафедр являлось одним из приоритетов нового курса развития кораблестроительного образования в вузе. «Выпускники «Корабелки» должны соответствовать самым строгим требованиям научных и проектных организаций. Я очень хорошо понимаю ту пользу, которую принесет студентам возможность получать знания и навыки от специалистов, работающих в Крыловском центре. Увидеть то экспериментальное оборудование, без которого невозможен прогресс в области кораблестроения, участвовать в исследованиях, работать здесь — все это важные этапы адаптации студентов к будущей профессии».

Заведующий базовой кафедрой «Прочности и конструкции корабля», начальник отделения прочности и надежности конструкций Крыловского ГНЦ Валерий Шапошников, выступая, сказал, что одной из задач базовых кафедр должно стать ускорение адаптации новых специалистов к производственным процессам отрасли. «Для принятия правильных решений нужны глубокие знания и быстрая реакция. Базовые кафедры не только дадут фундаментальные знания, они должны помочь студентам быстро выбрать область для приложения личных усилий. Студенты на собственном опыте смогут узнать — что такое научные и проектные исследования. Это поможет им включиться в создание новой продукции для нужд судостроения» — подчеркнул Шапошников.

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет — единственный в России вуз, который на трех основных факультетах готовит морских инженеров-специалистов мирового класса по проектированию, постройке и технической эксплуатации морских судов, боевых надводных кораблей и подводных лодок, технических средств обеспечения разведки и добычи нефти, газа и других полезных ископаемых на морском дне.

ФГУП «Крыловский государственный научный центр» — крупнейшая комплексная научная организация России по кораблестроению, судостроению и морской технике, обеспечивающая проектирование и строительство военно-морского и гражданского флота России и морских сооружений для разведки и добычи полезных ископаемых на морском шельфе. Центр осуществляет научно-техническую деятельность в области гидродинамики, энергетики, акустики, в сфере проектирования кораблей и судов. Является также одной из ведущих компаний на международном рынке по проведению модельных ледовых испытаний морских сооружений.

Вспоминная
арктические конвои

В Санкт-Петербурге торжественно открыт монумент «Памяти моряков полярных конвоев 1941–1945 годов», церемония была приурочена к 73-й годовщине прибытия первого союзного конвоя в СССР.

В мероприятии приняли участие министр транспорта РФ Максим Соколов, Полномочный представитель Президента РФ в СЗФО Владимир Булавин, врио губернатора Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, председатель Законодательного собрания Санкт-Петербурга Вячеслав Макаров, заместитель Министра транспорта РФ Виктор Олерский, заместитель Руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай, Председатель Совета организаций ветеранов морского и речного флота Юрий Михайлов, представители общественных организаций.

Почетными гостями церемонии стали ветераны-участники полярных конвоев и члены их семей из России, Великобритании, представители прессы и общественных организаций Франции, США, Шотландии.

В рамках официальной части церемонии прошел торжественный митинг, участники которого возложили венки и цветы к монументу и ознакомились с экспозицией выставки, посвященной полярным конвоям, в здании Морского колледжа ГУМРФ им. С. О. Макарова. Ветераны также встретились с курсантами и посетили ледокольную музей «Красин».



Монумент «Памяти моряков полярных конвоев 1941–1945 годов» создан скульпторами Я. Нейманом и Г. Лукьяновым, архитектором Р. Даяновым). Памятник посвящен подвигу героев арктических конвоев стран-союзников, доставлявших во время Великой Отечественной войны в СССР военные и гуманитарные грузы из Великобритании и США. В центре композиции мемориала — скульптурная группа, состоящая из фигур советского, английского и американского моряков на корме боевого корабля — символе единства трех стран-союзниц. Бронзовая скульптурная композиция установлена на постамент, выполненный из каменногорского гранита, высота ее — около 5 метров. Памятник располагается рядом с одним из исторических корпусов колледжа Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.



Историческая справка

31 августа 1941 года в Архангельск прибыл первый союзный конвой под кодовым наименованием «Дервиш». Это событие явилось прологом к началу беспрецедентной в истории операции продолжительностью более четырех лет, участниками которой стали тысячи советских, британских, американских моряков и летчиков. В тяжелейшей для Советского Союза 1941 год в Мурманск и Архангельск по соглашению о ленд-лизе суда конвоев доставили 153977 тонн различных грузов. При этом в обратном направлении к берегам Великобритании из Архангельска ушло 136000 тонн грузов, в том числе ценная древесина, руды редких металлов, химикаты. Это стало примером делового сотрудничества стран антигитлеровской коалиции. Первый конвой «Дервиш» состоял из семи транспортов, двух крейсеров, шести эсминцев и авианосца «Викториос», благополучно прибывших в Архангельск 31 августа 1941 года. Конвой доставил 10 тысяч тонн каучука, олово, 64 истребителя «харрикейн» в контейнерах, а также летчиков и наземный персонал британских военно-воздушных сил — всего 534 человека. Поставки вооружений, оборудования, материалов сыграли существенную роль в начальный период войны, обеспечили ускоренное восстановление боеспособности нашей армии и сохранили жизни многих солдат и офицеров. Только со стороны западных союзников СССР в охране конвоев было задействовано 435 боевых кораблей, включая корабли под флагами Канады, Франции, Польши и Норвегии. Всего с августа 1941 года по май 1945 года было проведено 78 арктических конвоев с привлечением 1400 торговых судов. Общий объем доставленных ими грузов составил 11,3 млрд долларов США.

Вышла в свет книга Владимира Овчинникова
об адмирале Федоре Ушакове

В издательстве ООО «Академия 76» вышла книга Владимира Овчинникова «Адмирал Федор Ушаков — святой праведный воин», которая является наиболее полным биографическим исследованием об адмирале. Об этом сообщает пресс-служба Морской коллегии при правительстве РФ.

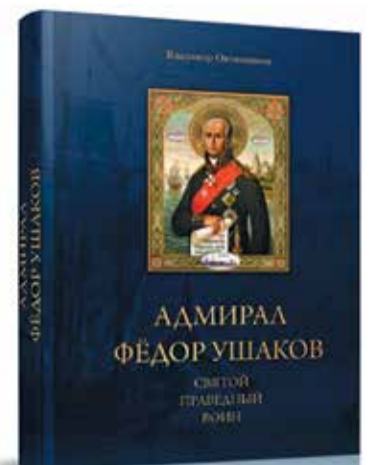
Издание книги, основанной на уникальных архивных документах и редких публикациях, приурочено к 270 летию со дня рождения Федора Ушакова.

Автор книги — капитан 1 ранга Владимир Овчинников — один из самых авторитетных современных отечественных военных историков эпохи XVIII в. и биограф адмирала Ф. Ф. Ушакова, опубликовавший более 50 научных трудов о флотоводе.

Автор провел реконструкцию процесса домашнего обучения и воспитания будущего флотоводе до момента его поступления в

Морской корпус, восстановил и описал учебную программу, по которой он занимался. В подробностях описан процесс становления молодого офицера на флотской службе, приобретения им практических навыков, благодаря которым к началу русско-турецкой войны 1787–1791 гг. Федор Ушаков по праву считался наиболее подготовленным командиром в отечественном флоте.

Важное место уделено боевой и военно-государственной деятельности адмирала. В книге подробно раскрыты все этапы жизни и деятельности адмирала Ушакова, с документальной



точностью показаны ключевые события российской истории, участником которых он являлся: походы русских кораблей и эскадр на Север и в Средиземное море, вооруженная борьба на южных рубежах и Черном море, кораблестроение на Дону и в Херсоне, эпопея присоединения Крыма к России.



Позитивный прогноз



Объем перевозок на Нижнем Дону в навигацию 2014 года, по экспертным оценкам, вырастет на 12% в сравнении с уровнем 2013 года и составит около 15 млн тонн грузов.

Об этом заявил ответственный секретарь Комитета Союза «Национальной палаты судоходства» по судоходству по внутренним водным путям Николай Смирнов на выездном заседании 5 сентября в Ростове-на-Дону.

Увеличить объем перевозок на Нижнем Дону удалось благодаря слаженной работе Азово-Донской бассейновой администрации и Росводресурсов по обеспечению гарантированных глубин.

«В результате загрузка теплоходов была на 10–12% выше, чем в 2013 году, количество шлюзований на 10% больше, чем в 2013 году», — уточнил Николай Смирнов.

Кроме того, по его словам, росту объема перевозок способствовал хороший урожай зерновых.

Август на подъеме

Уверенный рост грузооборота показали морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в августе 2014 года. Грузооборот увеличился только в Ростове и Азове.

Морской порт Ростов-на-Дону в августе 2014 года обработал 2 млн 444 тыс. тонн грузов, что на 6,6% больше аналогичного показателя августа 2013 года. Положительная динамика наблюдалась по всем показателям: погрузка выросла на 10,4% и составила 1 млн 265 тыс. тонн, выгрузка — на 6%, до 179 тыс. тонн, транзит — на 2,4%, до 1 млн тонн грузов.

По словам капитана порта Ростов-на-Дону Павла Захарченко, в отчетный период 2014 года в номенклатуре грузов преобладали зерновые грузы навалом (40%), нефть и нефтепродукты (27%) и незерновые навалочные грузы (20,2%).

Вырос и грузооборот морского порта. Если в августе 2013 года служба капитана порта Ростов зарегистрировала 851 приход и 851 отход судов, то в августе 2014 — 896 приходов и 868 отходов судов.

«В августе 2014 года статистика морского порта Ростов-на-Дону продолжает демонстрировать увеличение по всем позициям в связи с увеличением транзитного судопотока, объема экспортных и импортных грузов. Рост наблюдается по перевалке зерновых грузов на 18,8%, нефти и нефтепродуктов на 8% и незерновых навалочных грузов на 9,7% по сравнению с августом 2013 года», — уточнил Павел Захарченко.

Общий грузооборот морского порта Азов в августе 2014 года вырос на 7% по отношению к аналогичному показателю годичной давности и составил 1 млн 849 тыс. тонн грузов. Экспорт увеличился на 13%, до 903 тыс. тонн, импорт — более чем в 2 раза (+114%), до 79 тыс. тонн грузов. Транзит, напротив, продемонстрировал небольшое снижение: минус 2% и 868 тыс. тонн грузов.

В номенклатуре грузов за отчетный период текущего года, как, впрочем, и в августе 2013 года, преобладали зерновые, уголь и нефтепродукты.

Администрация порта Азов зарегистрировала 737 приходов и 714 отходов судов в августе 2014 года

против 663 приходов и 648 отходов год назад.

«Увеличение грузооборота и грузооборота обусловлено ростом экспорта и импорта грузов», — пояснил и.о. капитана морского порта Азов Виктор Завозин.

Таганрогский морской транспортный узел в августе т.г. обработал 334 тыс. тонн различных грузов, что на 14% ниже аналогичного показателя августа 2013 года. Судоборот порта, напротив, продемонстрировал рост. Администрация морского порта Таганрог зарегистрировала 116 приходов и 112 отходов судов в августе 2013 года против 95 приходов и 94 отходов годом ранее.

Речной грузооборот растет

Грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в августе 2014 года вырос на 4%. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в бюджетном учреждении.

Грузооборот в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в августе 2014 года составил 2 млн 135 тыс. тонн различных грузов, что на 4% выше аналогичного показателя годичной давности. В номенклатуре грузов преобладали мазут (602 тыс. тонн; 28,2%), вакуумный газойль (444 тыс. тонн; 20,8%), сера (213 тыс. тонн; 10%), дизельное топливо (167 тыс. тонн; 7,8%) и щебень (161 тыс. тонн; 7,5%).

«Рост показателей грузооборота в августе 2014 года связан с увеличением количества транзитных судов и судов, обрабатываемых на пристанях Дона и Северского Донца», — пояснили в Азово-Донской бассейновой администрации.

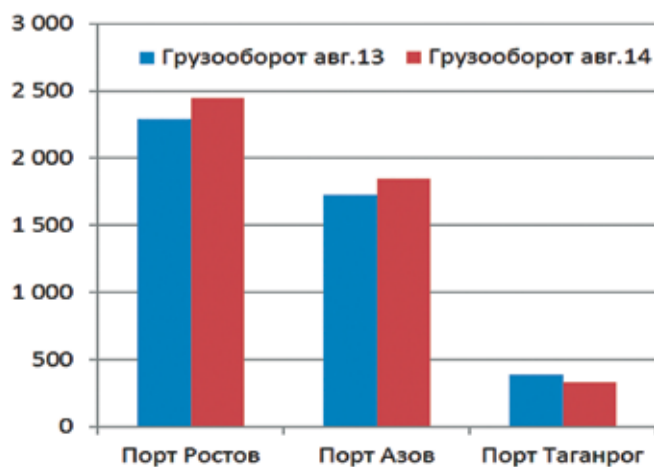
Судопоток в августе текущего года составил 1188 единиц судов и составов, в том числе 604 единицы в движении вверх и 584 единицы — в движении вниз. Для сравнения в августе 2013 года было 1204 единицы судов и составов: из

них — 598 в движении вниз и 606 в движении вверх.

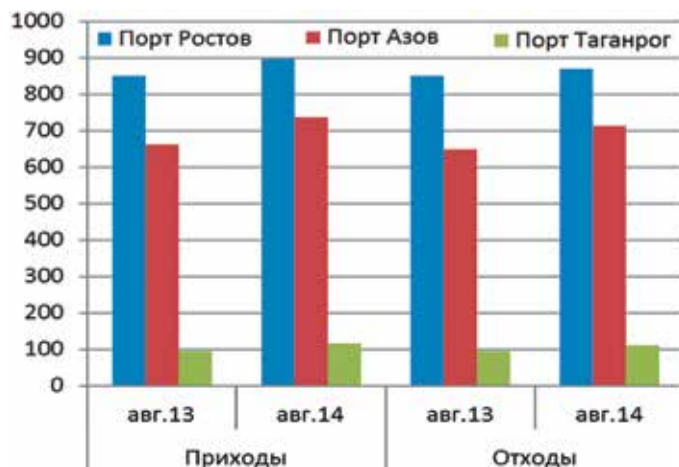
Общий грузооборот в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации с начала транзитной навигации на 1 сентября текущего года составил 9 млн 294 тыс. тонн грузов, что на 7,7% больше аналогичного показателя 2013 года. Общий судопоток вырос на 13,6%, до 5394 единиц судов и составов.

Границы деятельности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» включают в себя Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до поселка Аксай (3121-й км), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона — реки Северский Донец (от хутора Красный до устья) и Маныч (от Ново-Манычской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в закрепленных за ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» границах составляет 691,3 км.

ГРУЗООБОРОТ



СУДОБОРОТ





Глубины сдерживают рост

Грузооборот на внутренних водных путях (ВВП) России в 2014 году прогнозируется на уровне прошлого года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлота) Виктор Вовк.

«В целом по стране объем перевозок по ВВП мы сохраним на уровне прошлого года», — отметил Виктор Вовк. Замруководителя Росморречфлота пояснил, что в районе Нижнего Новгорода, Городца, наблюдается падение этого показателя, одновременно другие регионы — Азово-Донской и Волго-Донской речные бассейны — работают на пределе пропускной способности, за счет чего удается сохранить общий грузооборот на уровне 2013 года.

Снижение грузооборота на средней Волге обусловлено вынужденным введением ограничений прохода судов в связи с маловодностью. «Если в целом брать этот год, то он достаточно благоприятный для Азово-Донского бассейна по сравнению с прошлыми годами. В

районе Городца (Нижний Новгород — прим. редакции) ситуация другая, там введены ограничения по допустимой осадке судов, ограничения вводятся и в других бассейнах», — рассказал Вовк.

По его словам, ситуация с глубинами на внутренних водных путях России будет выравниваться за счет проводимых мероприятий. «В этом году начали проектировать строительство низконапорного гидроузла в районе Нижнего Новгорода. Мы считаем, что необходимо построить Багаевский гидроузел, это вопрос времени», — отметил Вовк, пояснив, что иначе, без обеспечения достаточных глубин, не удастся сохранить имеющийся судопоток.

По мнению Виктора Вовка, единственным вариантом, кото-

рый решит проблему маловодности на Волге в районе Городца, является проектирование и строительство низконапорного гидроузла в районе Большого Козино.

«Работа в этом направлении ведется», — подчеркнул Виктор Вовк. — Уже состоялось совещание с администрацией Нижегородской области, где найдено полное понимание и поддержка». Замруководителя Росморречфлота добавил, что запустить процесс строительства низконапорного гидроузла в районе Большого Козино необходимо как можно скорее, поэтому даны команды ускорить проектирование и проведение изыскательских работ. Он пояснил, что средства для строительства гидроузла есть, финансирование предусматри-



вается федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России до 2020 года».

«Эта проблема имеет временный характер — 4–5 лет, пока мы завершим все работы. Потом ситуация изменится в лучшую сторону», — заверил Вовк.

Позднее зерно

В Ростовской области по состоянию на 25 августа убрано 15,3% поздних зерновых культур. Об этом сообщает Министерство сельского хозяйства и продовольствия региона.

Общий валовой сбор поздних зерновых в Ростовской области на 25 августа 2014 года составляет 110,3 тыс. тонн при средней урожайности 17,8 центнера с гектара.

По данным Минсельхозпрода РО, экспорт зерна с территории региона с начала текущего года составил 4 млн 532 тыс. тонн, в том числе 1 млн 929 тыс. тонн пшеницы третьего класса, 2 млн 137 тыс. тонн пшеницы четвертого класса и 107 тыс. тонн пшеницы пятого класса. Кроме того, за границу отправлено 670 тыс. тонн ячменя, 372 тыс. тонн кукурузы и 240 тыс. тонн других зерновых и зернобобовых культур.

Закупочные цены на зерновые и масличные культуры в Ростовской области составляют 7900–8300 рублей за тонну пшеницы третьего класса, 7500–7800 рублей за тонну пшеницы четвертого класса и 7000–7300 рублей за тонну пшеницы пятого класса. Цены на ячмень варьируются от 5300 до 5800 рублей за тонну, на кукурузу — от 6000 до 6300 рублей за тонну, на подсолнечник — от 11500 до 12000 рублей за тонну.

В нужном русле

Расчистить более 7 км русел рек в Ростовской области планируется в 2014 году. Об этом сообщил официальный портал Правительства Ростовской области.

В этом году будут выполнены работы по расчистке участков русел рек: Калитва в Белокалитвинском районе (1,2 км), Кадамовка в границах города Шахты (1,7 км), балки Безымянной (0,8 км), реки Кизитеринка (0,5 км) и балки Рябинина (2,8 км). Работы по расчистке рек в Ростовской области ведутся в рамках государственной программы «Охрана окружающей среды и рациональное природопользование».

«Заиление и зарастание русел водотоков не позволяет обеспечить безаварийный пропуск повышенных расходов паводковых вод и, как следствие, может привести к затоплению и подтоплению территорий 179 населенных пунктов Ростовской области. На сегодняшний день 89,7 тыс. жителей проживают на территории, подверженной негативному воздействию вод в результате неудовлетворительного состояния водоемов и их берегов», — отмечается в сообщении.

«Рациональное использование, восстановление и охрана водных объектов и их водных ресурсов, предотвращение негативного воздействия вод, развитие водохозяйственного комплекса — одна из приоритетных задач министерства природных ресурсов и экологии», — пояснил руководитель ведомства Геннадий Урбан.

Добавим, что всего на территории Ростовской области находится более 4,5 тысячи водотоков.

Водомерный пост в Ростове

ОАО «Донречфлот» инициировало строительство водомерного поста в порту Ростов-на-Дону.

Судоходные компании — члены Союза «Национальная палата судоходства» в 15-дневный срок рассмотрят вопрос о финансировании строительства современного водомерного поста на акватории морского порта Ростов-на-Дону.

С такой инициативой выступил генеральный директор ОАО «Донречфлот» Василий Филиппович на выездном расширенном заседании Комитета СНПС по судоходству на ВВП 5 сентября в Ростове-на-Дону.

Василий Филиппович уточнил, что по

предварительным расчетам бюджет строительства составит 400 тыс. рублей. В дальнейшем планируется размещение информации с водомерного поста в режиме «онлайн» на сайте либо Администрации АМП Таганрог, либо на сайте Службы капитана морского порта Ростов-на-Дону.

Оперативная информация о глубине на акватории порта Ростов позволит судоходным компаниям загружать суда с максимальной проходимой осадкой и тем самым оптимизировать транспортный процесс.



Первые шаги по флотскому пути

Торжественное построение курсантов Института водного транспорта им. Г. Я. Седова состоялось 1 сентября на набережной Ростова-на-Дону у памятника адмиралу Ушакову.

От имени Морской коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта с Днем знаний учащихся и преподавателей поздравил заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк. Он отметил, что для кого-то сегодняшний праздник 1 сентября является первым учебным днем в этом флотском учебном заведении, а кто-то продолжает учебу, в итоге все учащиеся должны стать достойными выпускниками и продолжателями традиций Института водного транспорта им. Седова.

Замруководителя Росморречфлота зачитал приветствие от министра транспорта России Максима Соколова: «Для первокурсников это особый день, ведь выбор профессии определяет не только сферу деятельности, но и в значительной степени всю жизнь, круг общения, среду для дальнейшего развития. Желаю всем, кто поступил в образовательное учреждение, интересной учебы, верных друзей, а в дальнейшем надежных соратников, так как именно на студенческой скамье формируется умение работать в команде,



так необходимое в экипаже, в смене, на вахте».

Директор ИВТ им. Седова Сергей Лутков пообещал, что курсантов ждет лучшее время в их жизни, и заверил первокурсников, что вуз обладает всем необходимым для подготовки хороших специалистов. Молодое поколение флотских кадров очень ждут на флоте, отметил руководитель Азово-Донской бассейновой администрации Сергей Гайдаев: «Я хочу вам пожелать в этот день, чтобы вы оставались верными выбранной профессии, учились достойно, и мы вас ждем на флоте, когда вы закончите это заведение!».

В празднике приняли участие руководители администрации морского порта Ростов-на-Дону, Азовского филиала ФГУП «Росморпорт» и других организаций водного транспорта Ростовской области.

Торжественное построение завершилось традиционным фотографированием и первыми классными часами для нового поколения учащихся Института водного транспорта.

Добавим, что на специальности высшего профессионального образования ИВТ им. Седова поступили 150 человек, на специальности среднего профессионального образования — 520 человек.





Порт ждет соглашения

Трехстороннее инвестиционное соглашение по дальнейшему развитию Ростовского универсального порта должно быть подписано до 20 октября 2014 года. Такую задачу поставил губернатор Ростовской области Василий Голубев на заседании Морского совета 21 августа 2014 года.

Предметом договора между региональным правительством, инвесторами и ФКУ «Ространсmodernизация» станет создание федеральных объектов транспортной инфраструктуры. Это позволит приступить к строительству дополнительных грузовых терминалов, внутрипортовых железнодорожных путей и транспортных развязок.

Консорциум частных инвесторов при поддержке регионального правительства и Министерства транспорта ведет строительство Ростовского универсального порта с 2008 года на устьевом участке реки Дон. О ходе реализации первого этапа инвестиционного проекта «Развитие мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» на заседании совета подробно рассказал генеральный директор ООО «Ростовский универсальный порт» Андрей Лещенко.

«Создано более 500 новых рабочих мест. Грузооборот стивидорных компаний комплекса с 2008 года вырос в 6 раз и по итогам 2013 года составил около 4 млн тонн — сообщил Андрей Лещенко. — Сегодня консорциум частных инвесторов обладает современными причальными сооружениями, достаточной логистической базой, перегрузочной техникой для оперативной обработки грузов и оказания

услуг по экспортно-импортным операциям. Ведутся работы по проектированию и строительству новых портовых мощностей, в том числе по развитию транспортной инфраструктуры. Капитальные вложения частных инвесторов с начала реализации проекта составили около 5 млрд рублей.

Гендиректор ООО «Ростовский универсальный порт» отметил, что консорциум частных инвесторов ежегодно прирастает новыми компаниями с долгосрочными инвестиционными намерениями. Так, в 2014 году в консорциум вошла группа компаний «Юг Руси».

Спикер уточнил, что по федеральной части проекта завершена первая очередь проектирования объектов транспортной инфраструктуры, получено положительное заключение экологической и государственной экспертизы. Из федерального бюджета на эти цели направлено 264 млн рублей.

Андрей Лещенко сообщил, что частные инвесторы работают в тесном контакте с федеральными структурами по реализации первой очереди строительства объектов железнодорожного транспорта, понимают трудности федерального бюджета и готовы идти навстречу просьбам государственного заказчика ФКУ «Ространсmodernизация» по удешевлению федеральной части проекта. «Частные инвесторы приняли на себя дополнительные обязательства по строительству соединительного железнодорожного пути от станции Универсальная до границ порта и проведению берегоукрепительных мероприятий, создали управляющую компанию (ООО «УК Портовая») по проектированию, строительству и эксплуатации портовой транспортной инфраструктуры», — рассказал топ-менеджер.

Кроме того, в 2010 году ООО «Ростовский универсальный порт» безвозмездно передало

МТЛУ «РОСТОВСКИЙ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПОРТ»

Реализация проекта мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» предусматривает строительство на земельном участке площадью до 400 га в промышленно-портовой зоне «Заречная» 25 грузовых причальных комплексов общей мощностью 16 млн тонн в год, в том числе контейнерного, угольного и зернового терминалов, индустриального и логистического парков.

Общая стоимость проекта составляет 24,3 млрд рублей, в том числе 6,4 млрд рублей из федерального бюджета, 1,2 млрд рублей из областного бюджета, а также 16,7 млрд рублей частных инвестиций.

Проект включен в Перечень приоритетных инвестиционных проектов Южного федерального округа, региональную Программу «100 губернаторских инвестиционных проектов» и ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

в федеральную собственность земельный участок площадью 0,6 га для проектирования и строительства в морском порту Ростов-на-Дону пункта пропуска через государственную границу. Создание пункта пропуска на территории Ростовского универсального порта позволит сократить простои судов и ускорить оформление грузовых партий.

Докладчик еще раз напомнил о необходимости развития железнодорожной инфраструктуры. По его словам, дальнейшую реализацию проекта МТЛУ «Ростовский универсальный порт» сегодня сдерживает отсутствие железнодорожной станции Универсальная. «Строительство первой очереди проекта — станции Универсальная и ж/д пути «Перегон — ст. Казачья» — позволит снизить нагрузку на железнодорожную станцию Заречная, увеличить грузооборот транспортно-логистического комплекса и создать 720 новых

рабочих мест», — подчеркнул Андрей Лещенко.

Губернатор Ростовской области Василий Голубев рассматривает проект как чрезвычайно актуальный, поскольку создание современного высокомеханизированного перевалочного комплекса позволит увеличить объем перерабатываемого груза в регионе, привлечь дополнительные грузопотоки из перегруженных черноморских портов России и из соседних портов Украины.

Глава донского правительства выразил готовность встретиться с министром транспорта России Максимом Соколовым для того, чтобы подписание соглашения состоялось в намеченные сроки. Кроме того, Василий Голубев потребовал от областных структур активнее включиться в работу по развитию Ростовского универсального порта и подготовить оптимальные варианты решения проблемных вопросов.

МОРСКОЙ СОВЕТ

Морской совет при Правительстве Ростовской области действует с 2005 года. Он является постоянно действующим коллегиальным совещательным органом и создан для обеспечения согласованных действий органов власти федерального и регионального уровня и местного самоуправления муниципальных образований, расположенных непосредственно на побережье Азовского моря, и организаций — участников морской деятельности. Председателем Морского совета является губернатор Ростовской области Василий Голубев.

Буксировка новостроя

Доставку новых морских буксиров из Азова в Астрахань обеспечили буксиры Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт». Об этом сообщила пресс-служба филиала унитарного предприятия.

Буксиры Азовского бассейнового филиала РМФ «Фанагория» и «Добрыня» приняли участие в буксировке построенных в Турции

новых морских буксиров судоходной компании «Палмали» — «Алем» и «Jahan» — из морского порта Азов в морской порт Астрахань.

«Протяженность буксировки построенных судов, которые буксировались в несамоходном состоянии, составила более 1000 км и заняла неделю. Новые суда прошли на буксире по Нижнему Дону, Цимлянскому водохранилищу и каскаду гидроузлов Волго-Донского судоходного канала. В Астрахань буксирный караван прибыл 14 августа. Конечной точкой маршрута их движения был порт Туркменбаши (Туркменистан)», — рассказали в пресс-службе Азовского бассейнового филиала.

Добавим, что по итогам 2013 года АБФ «Росморпорта» осуществил 31 операцию буксировки морских судов.



Судостроение продолжается

Судостроительно-судоремонтный завод «РИФ» приступил к строительству двух пассажирских двухпалубных речных теплоходов-катамаранов. Об этом сообщила пресс-служба предприятия.

Строящиеся двухпалубные катамараны предназначены для скоростных перевозок пассажиров на местных линиях магистральных рек и водохранилищах с заходом на боковые реки. Суда длиной 25 м, шириной 9 м и водоизмещением 60 тонн вмещают до 250 человек. В летнее время отдыхающие смогут размещаться на открытых палубах.

Полностью оборудовать суда и передать заказчику предполагается к июню 2015 года.

ССРЗАО «РИФ» входит в группу компаний «Ростовский порт». Помимо своей основной деятельности по строительству и ремонту судов, с 2008 года предприятие производит бетонные понтоны для больших и малых марин.



Новый зерновой путь

Первая погрузка зерновых состоялась в Усть-Донецком порту 15 августа 2014 года. Открытию нового грузопотока способствовал высокий урожай зерна в Ростовской области.

Усть-Донецкий порт в июле 2014 года ввел в эксплуатацию комплекс по перевалке зерновых грузов. Первая отправка зерна водным транспортом состоялась 15 августа. Теплоход «Сибирский-2116» (ОАО «Донречфлот») первым пришел на погрузку зерновых в Усть-Донецкий порт. Он взял на борт 3380 тонн ячменя, чтобы доставить груз на рейд порта Кавказ, откуда российское зерно на балкере уйдет за границу.

«Погрузка в порту организована по следующей схеме: зерно перегружается со склада в автомобиле, из автомобилей через авторазгрузчик оно переваливается в бункеры объемом 90 куб. м на грузовом районе, откуда порталным краном с помощью грейфера отправляется в трюмы судна. Для предотвращения возможного просыпания зерна между судном и причалом натягиваются пологи», — рассказал генеральный директор ЗАО «Усть-Донецкий порт» Андрей Пяттериков.

Первая отправка зерна из Усть-Донецкого порта — исторический момент, открывающий новую веху развития предприятия. Порт в устье Северского Донца начал работать в 1960 году и почти за 55 лет эксплуатации переваливал самые разные грузы: лес, песок, уголь, минеральные удобрения, серу, тарно-штучные

грузы... Но зерновых в УДП до навигации 2014 года не было. В этом году ЗАО «Усть-Донецкий порт» заключило контракт с ООО «Зерниста» на перевалку 70 тыс. тонн зерна.

Для работы с новым грузом был построен специальный комплекс по перевалке зерновых. «Этот комплекс включает склад объемом хранения до 5 тыс. тонн зерновых грузов, оборудование для погрузки и разгрузки автотранспорта, автомобилеразгрузчик для погрузки на суда производительностью до 3 тыс. тонн в сутки, 80-тонные весы с возможностью приема зерновозов длиной до 24 м, а также лабораторию качества зерна», — сообщил гендиректор УДП. Расчетная производительность комплекса составляет 90 тыс. тонн зерновых в месяц по прямому варианту «автомобиль-судно». На строительство комплекса было направлено более \$500 тыс. собственных средств порта, уточнил Андрей Пяттериков.

На борту судна за погрузкой ячменя следит капитан «Сибирского-2116» Михаил Викторович Рывкин. Он 33 года посвятил флоту, вырос от матроса до капитана. За свою внушительную карьеру Рывкин поработал в разных бассейнах на внутренних водных путях, не бывал только на Каме и Москве-реке. Михаил Викторович



много лет работал капитаном и за границей: в Дании, Германии, Турции, Греции, Сингапуре, Бразилии. На флот смешанного «река-море» плавания в судоходную компанию «Донречфлот» он вернулся в прошлом году.

На «Сибирском-2116» команда смешанная, экипаж подобрался из разных уголков России, но живут и работают дружно. Обычно теплоход совершает рейсы в Средиземное и Каспийское моря, доставляет зерно в Египет и Италию. В этом году «Сибирский-2116» переориентировали на работу на внутренних водных путях в связи с высоким урожаем зерновых. «В этом году зерна так много, что наш теплоход, обычно совершающий рейсы за границу, поставили на внутренние водные пути. Вот об этом надо писать: в России такой богатый урожай,

что мы и себя накормим, и еще полмира!» — советует Михаил Викторович корреспонденту «Водного транспорта».

Урожай 2014 года действительно побил все рекорды: впервые за всю историю Ростовской области, по данным Министерства сельского хозяйства и продовольствия Ростовской области, донские аграрии собрали 8 млн 509 тыс. тонн ранних зерновых и зернобобовых культур при средней урожайности более 31 центнера с га. Основу урожая — 7 млн 215 тыс. тонн — составил валовой сбор озимой пшеницы. Кроме того, собрано 926 тыс. тонн ярового и 128 тыс. тонн озимого ячменя, а также

более 240 тыс. тонн зернобобовых культур, яровой пшеницы, овса, ржи и тритикале.

Российское зерно пользуется большим спросом за рубежом. Основными импортерами традиционно выступают Турция, Египет, Саудовская Аравия, Иран, Йемен. При отправке партий зерна за границу водным транспортом из Ростовской области экономически целесообразной оказывается схема с использованием перевалки на рейде порта Кавказ. Для доставки зерновых на рейд порта Кавказ обычно используются речные суда прибрежного плавания, но в навигацию 2014 года и морской сухогруз «Сибирский-2116» оказался включен в эту логистическую цепочку. На рейде порта Кавказ ячмень будет выгружен и уже на балкере отправится зарубежному потребителю.

Для морского судна под командованием Михаила Рывкина этот рейс хоть и не стандартный, зато груз вполне привычный.

Для Усть-Донецкого порта, напротив, первая погрузка зерновыми ознаменовала новый этап развития предприятия.

Завтра в порт придут другие суда, отправки зерновых водным транспортом станут регулярными и вполне будничными... И лишь «Сибирский-2116» останется в истории как первый теплоход, загрузившийся зерновыми в Усть-Донецком порту!



«Шофкет Алекперова» пополнил флот «Палмали»

Группа компаний «Палмали» 30 августа 2014 года приняла в эксплуатацию седьмой танкер смешанного река-море плавания «Волго-Дон макс» дедвейтом около 7100 тонн проекта RST22M «Шофкет Алекперова».

Как Двадцать один танкер типа «Армада» первой серии и типа «Новая Армада» второй и третьей серии эксплуатируются «Палмали» на смешанных река-море перевозках из российских речных портов мазута, дизельного топлива, других нефтепродуктов и растительных масел, а также на морских перевозках в Каспийском, Черном, Средиземном, Балтийском и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой. Морское Инженерное Бюро, являющееся проектантом серии сообщает что, еще восемь судов находятся на разной степени готовности в постройке на четырех заводах. В сравнении с первой серией

«Армада» танкеры нового проекта имеют усиленную морскую функцию, увеличенный на 750 тонн дедвейт в морских условиях и повышенную вместимость грузовых танков при сохранении возможностей в реке. Суда полностью соответствуют новым международным требованиям для перевозки растительных масел, включая двухотсечную непотопляемость. При проектировании учтены специальные требования российских и мировых нефтяных компаний, дополнительные экологические ограничения класса Российского Морского Регистра судоходства «ЭКО ПРОЕКТ» (ЕСО-S).

Судно получило свое название в честь известной азербай-

джанской певицы, народной артистки Азербайджанской ССР Шофкет Фейзуллы кызы Алекперовой. В годы Великой Отечественной войны, Алекперова выезжала с гастрольями на фронт, исполняя патриотические песни и нередко выступая до пятиде-

сяти раз в день. С 1945 года она работала в Азербайджанский Государственной филармонии. К 1950-м годам Алекперова была признана самой популярной исполнительницей азербайджанских народных и эстрадных песен.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ЗАВЕРШАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ГАЗОВОЗА «ПСКОВ»

На южнокорейской верфи STX Offshore & Shipbuilding 25 августа 2014 года состоялась церемония именная церемония высокотехнологичного судна для перевозки сжиженного природного газа (СПГ) «Псков».

«Псков» — второе судно в серии высокотехнологичных газовозов ледового класса типоразмера Atlanticmax с грузовыми танками мембранного типа общей вместимостью 170000 куб. м. Серия строится под техническим наблюдением РС.)

Суда данной серии строятся по заказу ОАО «Совкомфлот» в рамках долгосрочных соглашений с группой компаний «Газпром» и являются крупнейшими в составе флота «Газпрома». Головное судно серии «Великий Новгород» в настоящий момент уже успешно выполняет задачи по транспортировке СПГ.

РОССИЯ И ВЬЕТНАМ ДОГОВОРИЛИСЬ О СОЗДАНИИ СП НА ВЬЕТНАМСКИХ ВЕРФЯХ «СУДОЭКСПОРТА»

Россия и Вьетнам договорились о создании СП на вьетнамских верфях ОАО «Судоэкспорт». Об этом сообщил журналистам замглавы Минпромторга РФ Виктор Евтухов по итогам встречи с делегацией Вьетнама во Владивостоке, передает РИА «Новости». По его словам, речь идет о предприятиях, которые будут строить гражданские суда и морскую технику.

НА ВЕРФИ «ЗАЛИВ» (КРЫМ) НАЧИНАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ДВУХ ТЕПЛОХОДОВ

На керченском заводе «Залив» в Крыму начинается строительство двух пассажирских теплоходов проекта СПМ-150, каждый из них рассчитан на 150 мест. Предполагается, что суда будут использоваться для морских перевозок в Крым.

Министр также сообщил, что завод «Залив» заключает соглашение с феодосийским заводом «Море», который изготовит часть деталей.

«Судостроительный завод «Залив» специализируется на коммерческом судостроении, строительстве судов для нефтегазового сектора, изготовлении оффшорных конструкций и продукции судового машиностроения. Завод имеет 2 технологические линии постройки судов — стапель грузоподъемностью 2300 тонн и сухой док длиной 360 м и шириной 60 м. В общем объеме реализации доля экспорта составляет более 95%. Основные заказчики — Норвегия, Нидерланды.

ЗАО «ТЮМЕНЬСУДОКОМПЛЕКТ» СДАЛО ВТОРОЕ СУДНО ДЛЯ РЫБОДОБЫЧИ

ЗАО «Тюменьсудокомплект» ввело в эксплуатацию новое судно класса река-море «Полярная звезда» для рыбодобывающей промышленности Ямало-Ненецкого автономного округа, сообщает пресс-служба губернатора ЯНАО.

Судно «Полярная звезда» построено по заказу правительства округа, снабжено холодильными камерами, рассчитанными на 200 тонн продукции, и установками шокковой заморозки рыбы производительностью до 15 тонн в сутки. К его основным задачам относится сбор рыбы, выловленной рыбодобывающими предприятиями Тазовского района, с последующей транспортировкой на перерабатывающие предприятия округа. Новое судно класса река-море станет вторым по счету в ямальском рыболовецком флоте.

Несамостоятельная площадка

На ОАО «Красноярская судостроительная верфь» спущена на воду пятая баржа-площадка проекта 1960 для ОАО «Енисейское речное пароходство» (ЕРП). Об этом сообщает пресс-служба пароходства.

Новое несамостоятельное судно с серийным номером «БП-3006» — 28-е в общей программе обновления флота ЕРП. Имеет максимальную грузоподъемность в 3 тыс. тонн. Судно предназначено для перевозок грузов открытого хранения (песок, лес, уголь, минерально-строительные материалы), а также автотехники, оборудования, контейнеров.

Первое судно проекта 1960 было построено в 2011 году.

На строительстве барж данного типа работают более 60 человек берегового состава предприятия, стоимость судна составляет порядка 60 млн руб.

ОАО «Красноярская судостроительная верфь» — зависимое общество ОАО «ЕРП». Основная специализация — мелкосидящие суда для малых рек. За 75-летнюю историю на верфи было построено около 3 тыс. судов — буксиры-толкачи и буксиры-плотоводы, сухогрузные и пассажирские

теплоходы, танкеры и нефтеналивные баржи, баржи-площадки и др., а также десятки тысяч понтонов для речных переправ.

«Енисейское речное пароходство» как государственное предприятие было создано в 1931 году на базе «Западно-Сибирского пароходства», как акционерная компания — в 1994 году. ЕРП является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. Флот пароходства

составляет около 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн. ЕРП располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании. Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ОАО «ГМК «Норильский никель».



«Мидволга-2» спущен на воду

ООО «Средне-Волжская судосудостроительная компания» спустила на воду многоцелевой танкер-химовоз смешанного река-море плавания «Мидволга-2» грузоподъемностью 6290 тонн.

Сдача в коммерческую эксплуатацию танкера «Мидволга-2» запланирована на начало ноября 2014 года. Судно было заложено 18 марта 2014 года.

Контракт на строительство двух многоцелевых танкеров-химовозов был подписан в рамках реализации программы обновления флота. Помимо строительства пяти новых многоцелевых танкеров, предусматривает модернизацию/реновацию эксплуатируемых танкеров. Программа обновления флота рассчитана до 2015 года включительно.

К концу 2014 года планируется ввести в эксплуатацию три новых танкера, к началу летней навигации 2015 года будет полностью завершена модернизация/реновация эксплуатируемых танкеров.

Под управлением ООО «Средне-Волжская судосудостроительная компания» находятся нефтеналивные танкеры грузоподъемностью 5000 тонн, барже-буксирные составы грузоподъемностью от 4500 до 9 тыс. тонн, вспомогательный флот.

Совокупный тоннаж нефтеналивных судов, находящихся под управлением компании, составляет более 70 тыс. тонн.

Портфель заказов ОСК сформирован до 2020 года

Портфель заказов ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» сформирован до 2020–2021 годов. Об этом журналистам сообщил президент ОСК Алексей Рахманов.

«Мы имеем четкий и понятный график строительства гражданских судов и военных кораблей до 2020–2021 годов», — сказал глава корпорации.

Среди основных заказов он выделил заказы со стороны Минобороны России и заказы по строительству ледоколов.

Среди ближайших планов Рахманов назвал программу технического перевооружения верфей, которую ОСК разрабатывает в 2014 году.

По его словам, программа технического перевооружения будет сформирована для каждого регионального судостроительного кластера и вынесена на рассмотрение Совета директоров корпорации в течение ближайших трех месяцев.

ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» — крупнейшая судостроительная структура России. Создана в соответствии с указом президента РФ в 2007 году со 100% акций в

федеральной собственности. В холдинг входит около 60 предприятий и организаций отрасли (основные судостроительные и судоремонтные верфи, ведущие проектно-конструкторские бюро). В настоящее время на базе ОСК консолидировано около 80% отечественного судостроительного комплекса. Российский рынок — основной для госкорпорации, которая также экспортирует свою продукцию в 20 стран мира.

Реанимационный катамаран строят в Астраханской области

В Астраханской области на кораблестроительной базе в селе Якатово к середине сентября 2014 года будет построен реанимационный катамаран, сообщила пресс-служба председателя правительства региона.

Аналогов таких судов в России нет, говорится в сообщении. На данный момент готов каркас судна, установлено навигационное оборудование,

планируется покрасить корпус, выполнить внутреннюю отделку и оснастить лодку медицинской техникой.

Реанимационная лодка, которую назвали «Авророй», станет средством быстрой эвакуации пострадавших в ЧС и техногенных катастрофах на воде, а также максимально оперативного оказания экстренной помощи. Катамаран имеет длину 15 м и низкую

посадку. Лодка может развивать скорость до 90 км/ч. Катамаран может ходить по мелкобитным льдам и преодолевать волны высотой до 2,5 м.

На судне будет 2 реанимационные койки с амортизаторами, носилки с фиксаторами, кресла для медперсонала, все виды связи и навигации, отопление и бытовые удобства. Катамаран полностью автономный.

Крымские моряки признаны Минтрансом

Министерство транспорта РФ и Крымский филиал Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова 28 августа 2014 года подписали соглашение по подготовке моряков.



Соглашение о признании в области подготовки членов экипажей морских судов подписали заместитель Министра транспорта РФ Виктор Олерский и начальник Крымского филиала ФГБОУ ВО Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова Юрий Корнилов.

Подписанию документа предшествовала проверка, проведенная комиссией Минтранса России. По ее результатам комиссией установлено соответствие этого образовательного учреждения конвенции ПДНВ (Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты) и российско-

го законодательства в области подготовки и дипломирования моряков.

Соглашение наделяет филиал полномочиями по следующим областям подготовки: судовождение; эксплуатация судовых энергетических установок; эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики; радиосвязь.

Кроме этого, филиал наделен полномочиями по дополнительному профессиональному образованию.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова» является крупнейшим учебным заведением водного транспорта и единственным высшим учебным заведением на Юге России, выпускающим морских специалистов для судоходных компаний, судостроительных и судоремонтных заводов, предприятий водного транспорта, портов и транспортных терминалов.

В Североморске открылся кадетский корпус

Североморский кадетский корпус, который был создан правительством Мурманской области в августе этого года на базе морских кадетских классов в Североморске, открылся 1 сентября 2014 года. Как сообщает пресс-служба правительства Мурманской области, в учебном заведении начали учиться 26 кадетов-пятиклассников.

Всего в Североморском кадетском корпусе будут учиться 130 кадетов со всей Мурманской области.

В торжественной церемонии открытия Североморского кадетского корпуса приняла участие временно исполняющая обязанности губернатора Мурманской области Марина Ковтун. Глава ре-

гиона подчеркнула, что открытие первого в Заполярье кадетского корпуса стало возможным потому, что здесь были заложены традиции кадетского образования еще в 2003 году по инициативе мэра Североморска Виталия Волошина и при поддержке Юрия Евдокимова.

Марина Ковтун провела для учащихся Североморского кадет-

ского корпуса первый в новом учебном году урок. Она рассказала об освоении Кольской земли, об открытиях, которые были сделаны учеными в Хибинском горном массиве, об уникальном атомном ледокольном флоте, который базируется в Мурманске, о горнорудной и рыбодобывающей отрасли.

В кадетские классы принимаются юноши с хорошим здоровьем. Обучение в этом учреждении имеет свою специфику. Например, учебный план дополнительного образования каждого кадетского класса включает в себя такие программы, как «этикет», «юный пожарный», «спасатель», «школа младших штурманов маломерных судов». С 6-го класса кадеты принимают участие в практических полевых занятиях.

Основы кадетского образования в Североморске были заложены в 2003 году. На базе общеобразовательной школы-интерната в рамках движения «Помоги сироте», объявленного губернатором области, по инициативе главы Администрации ЗАТО Североморск Виталия Волошина был открыт первый морской кадетский класс. В этом учебном году учреждение осуществляет двенадцатый набор юношей. Учреждение выпустило более 100 выпускников.



Парусник «Надежда» вернулся во Владивосток

Учебно-парусное судно «Надежда» Морского государственного университета имени Невельского (МГУ) вернулось во Владивосток 2 сентября 2014 года.

За время рейса, длившегося больше полугодия, судно приняло участие в Международной Черноморской Regate Больших Парусников — SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014, в которой курсанты и экипаж заняли первое место.

Парусник прошел 23 тыс. миль по маршруту: Владивосток — Варна (Болгария) — Констанца (Румыния) — Новороссийск — Севастополь — Сочи — о. Лемнос (Греция) — Задар (Хорватия) — Порт-Саид (Египет) — Сингапур — Хайфон (Вьетнам) — Пусан (Южная Корея) — Владивосток.

Во время первой части похода на борту фрегата прошли плавательную практику 98 курсантов Морского технологического колледжа и Морского колледжа Морской академии университета. Сменили их 83 курсанта третьего курса судоводительского факультета МГУ им. адм. Г. И. Невельского. На борт «Надежды» поднялись четыре курсанта из Крымского филиала ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова. На судне они преодолели путь из Севастополя до Владивостока.

Парусное учебное судно «Надежда» — это учебный трехмачтовый фрегат (судно с полным парусным вооружением), принадлежащий Морскому государственному университету имени адмирала Г. И. Невельского (Владивосток). Построено в Польше на Гданьской судостроительной верфи Stocznia Gdanska в 1991 году. Название паруснику было дано в честь легендарного фрегата, на борту которого 200 лет назад российские моряки под командованием Ивана Крузенштерна и Юрия Лисянского впервые в истории отечественного флота совершили кругосветное плавание.



Наше топливо — это ваша уверенность и безопасность на море. «Газпромнефть Марин Бункер» обеспечивает круглогодичные поставки судового топлива, высокое качество которого соответствует мировым стандартам.

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ



КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА
От производителя до потребителя



ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ
В основных портах России, а также Констанца и Таллинне



СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ И ТЕРМИНАЛЫ
Современная инфраструктура для надежности и оперативности поставок



СЕРТИФИКАЦИЯ
Деятельность компании сертифицирована по международным стандартам



IBIA
Участник Международной Ассоциации Бункеровщиков IBIA



СТРЕМИТЬСЯ К БОЛЬШЕМУ

www.marinebunker.gazprom-neft.ru