

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.



№10 (12919)

Выходит один раз в месяц  
15 октября 2012 года

## ТРАНЗИТ ПО СЕВМОРПУТИ ПРЕВЫСИЛ 781 ТЫС. ТОНН

По оценке экспертов, потенциальный объем транзитных грузов по Северному морскому пути в ближайшие годы в восточном направлении может составить 5–6 млн тонн и в западном — 2–3 млн тонн. Такие данные сообщил в ходе конференции «Транспортно-транзитный потенциал» начальник Управления обеспечения судоходства Росморречфлота Александр Пошивай. По его словам, в 2011 году транзитный грузопоток по Севморпути в обоих направлениях составил 834 тыс. тонн.

С начала навигации 2012 года (по состоянию на конец сентября) по Северному морскому пути перевезено 781 тыс. тонн транзитных грузов 16 судами. За аналогичный период 2011 года транзитом по Северному морскому пути было перевезено 679 тыс. тонн.

## НА АНГАРЕ ЗАВЕРШИЛАСЬ НАВИГАЦИЯ

ОАО «Енисейское речное пароходство» в навигацию 2012 года перевезло по Ангаре более 440 тыс. тонн грузов. Основная часть грузов, перевозимых по Ангаре, — это уголь и нефтеналив, имеющие для Приангарского и Среднеенисейского регионов стратегическое значение. Навигация на Ангаре в этом году проходила в тяжелых условиях из-за низких уровней воды, загрузка флота составляла 20–25% от проектных величин. Кроме того, больше месяца речники работали при ограниченной видимости по причине большой задымленности от лесных пожаров. С середины июля правительство края ввело режим ЧС.

На сегодняшний день весь флот ЕРП выведен с притока.

## «ЛОРП» ЗАВЕЗ 1250 ТЫС. ТОНН ГРУЗОВ В ЯКУТИЮ

Арктическая навигация в Якутии близка к завершению. Нефтеналивной флот ОАО «ЛОРП» завозит последние объемы нефтепродуктов в пункты Арктического побережья и северных рек Республики Саха (Якутия). Танкер «Ленанефть-2060» доставил в Нижнеякутск дизельное топливо. На внешнем баре реки Индигирка находится «Ленанефть-2016» с нефтяным котельным топливом, которое после передачи на суда Белогорского речного порта будет доставлено грузополучателю. По самой Индигирке продолжается доставка до пунктов назначения прибывшего ранее с Ленского направления газоконденсатного и нефтяного котельного топлива.

Всего же с начала навигации «ЛОРП» отгрузил около 1250 тыс. тонн грузов для обеспечения жизненно необходимыми грузами Республику Саха (Якутия). Среди них продовольствие, топливно-энергетические, строительные и прочие грузы, которые будут необходимы зимой, в межнавигационный период 2012–2013 годов. Доустевых портов рек Арктического побережья доставлено 390 тыс. тонн грузов.

В оставшийся период навигации из Осетрово предстоит отгрузить не менее 15 тыс. тонн генеральных грузов для получателей Ленска, Олекминска, Якутска.



# Реформа в действии

**Реформа управления внутренним водным транспортом (ВВТ) уже за первый месяц с начала реализации показала свою эффективность. На всех бассейнах внутренних водных путей (ВВП) Российской Федерации создана общая система обеспечения безопасности.**

28 июля 2012 года Президентом Российской Федерации был подписан и 30 августа 2012 года вступил в силу Федеральный закон № 131-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», положивший начало реформе управления ВВТ. Новым законом Администрации бассейнов внутренних водных путей наделяются функцией обеспечения безопасности судоходства в своем бассейне и осуществления государственного портового контроля на ВВП России.

В настоящее время все реестры судов переданы от органов Ространснадзора в отделы регистрации судов государственных бассейновых управлений. ФГУП «Морсвязьспутник» создана единая электронная база зарегистрированных судов, во всех государственных бассейновых управлениях проведена сверка данных по зарегистрированным судам, указанным в реестрах с электронной базой.

Как сообщил, выступая 4 октября 2012 года на заседании Совета Ассоциации судоходных компаний (АСК) заместитель руково-

дителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Юрий Костин, согласно штатному расписанию во всех бассейнах ВВП планируется принять на работу 334 инспектора государственного портового контроля. По состоянию на октябрь 2012 года, штат инспекторов укомплектован примерно наполовину. Все они прошли обучение на специализированных курсах в Санкт-Петербургском государственном университете водных коммуникаций и Новосибирской государственной академии водного транспорта.

Как пояснил Юрий Костин, места расположения инспекций в бассейнах выбраны с учетом возможности осмотра наибольшего количества судов в бассейне, также применяются выездные проверки отдаленных районов с использованием катеров и автотранспорта. Например, в Волжском бассейне инспекции располагаются в Нижнем Новгороде (11 инспекторов), Астрахани (6 инспекторов), Волгограде (6 инспекторов), Саратове (4 инспектора), Самаре (4 инспектора), Казани (10 инспекторов). В Волго-Балтийском бассейне инспекции располагаются в Санкт-

Петербурге (5 инспекторов), Шлиссельбурге (1 инспектор), Череповце (1 инспектор), Гвардейске (1 инспектор).

С 30 августа 2012 года во всех бассейнах ВВП начались инспекции. Только за первый день проверок инспекторами портового контроля проверено 29 судов, выявлено 78 нарушений обязательных требований, 1 судно задержано. На 01 октября 2012 г. всего было проверено 1340 судов, выявлено 2270 нарушений обязательных требований, 68 судов были временно задержаны до устранения выявленных нарушений.

«Анализ первых результатов проверок судов позволяет говорить о том, что в 65% случаев причиной задержания судов, к сожалению, является отсутствие судовых документов или документов, выдаваемых органом классификации и освидетельствования судов, а также непредъявление в установленные сроки судов для ежегодного освидетельствования органом по классификации и освидетельствованию», — прокомментировал первые результаты проверок докладчик. Это, по его мнению, говорит о недостаточном кон-

троле со стороны судовладельцев за сроками действия судовых документов.

В 5% случаев отмечены несоответствия количества спасательных средств фактическому наличию людей на борту судна, а также в примерно 10% случаев обнаружены неисправности противопожарного оборудования.

«Данные факты наиболее ярко демонстрируют назревшую необходимость внедрения во внутреннем судоходстве Системы управления безопасностью (СУБ)» — продолжил заместитель руководителя Росморречфлота. — Тогда упущенная дата освидетельствования судна будет рассматриваться как несоответствие СУБ, а неисправное противопожарное оборудование и недоукомплектование судна спасательными средствами — как нарушение эксплуатационных процедур. Все это приведет к внеочередному освидетельствованию компании и, соответственно, вызовет дополнительные расходы. Поэтому судовладельцам станет выгодно самим более внимательно относиться к эксплуатируемым судам. Проект приказа Минтранса России по внедрению СУБ уже подготовлен».

## СУДОСТРОЕНИЕ КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

## АСТРАХАНЬ

«Морской судостроительный завод — 2» (МСЗ-2) завершил программу 2012 года по строительству объектов рыболовецкого флота для казахстанских заказчиков.

Так, в начале октября на заводе были завершены ходовые испытания и отладка технического оборудования на транспортно-рефрижераторном судне типа «Колонок» и на несамостоятельной бункеровочной плавучей станции.

«Принятая в соседнем государстве программа развития рыболовства в Урало-Каспийском бассейне до 2015 года предусматривает строительство еще как минимум двух крупных объектов для рыбного промысла: плавбазы для рыбаков и еще одного судна типа «Колонок». Астраханские судостроители рассчитывают на этот заказ.

## БЛАГОВЕЩЕНСК

На ОАО «Судостроительный завод им. Октябрьской революции» в Благовещенске заложен киль обстановочного судна проекта 3050.1. Судно строится в рамках программы обновления обслуживающего флота для ФБУ «Амурское ГБУВПиС» (Хабаровск).

Серия из 12 современных обстановочных судов строится по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта для предприятий, обслуживающих внутренние водные пути. Характерным отличием судов проекта 3050.1 является то, что они оборудованы двумя кранами-манипуляторами в носовой и кормовой оконечности.

ОАО «Судостроительный завод им. Октябрьской революции» основан в 1887 году, сначала производил литье, паровые котлы, машины, речные суда. В 60-е годы завод получил статус судостроительной верфи. Завод является основным поставщиком малых рыболовных сейнеров рыбакам Дальневосточного региона. Предприятие строит сейнеры под государственные гарантии для рыбаков Камчатского края и Сахалинской области.

## ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

Самусьский судостроительно-судоремонтный завод провел церемонию закладки киля обстановочного судна проекта 3050. Судно строится для ФБУ «Ленское ГБУВПиС» (Якутск).

Обстановочные суда предназначены для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, а также для контроля глубин судового хода на всех реках России.

Самусьский судостроительно-судоремонтный завод расположен в Западной Сибири, на правом берегу реки Томь. Основан в 1879 году. За время работы завода построено более трехсот судов разных типов и назначений. Модернизация цехов завода до современного технического уровня была произведена в 1985–90 годах.

## КРАСНОЯРСК

«Красноярская судостроительная верфь» ведет строительство бункеровщика жидким топливом проекта 00213. Контракт на изготовление для судна токораспределительных устройств и оборудования стоимостью 45,76 млн руб. подписан с ЗАО «Интехком».

Заказ должен быть выполнен ко II кварталу 2013 года.

## «Грозный» сдан заказчику

На Ангаре, в городе Иркутске, прошли демонстративные испытания полицейского катера «Грозный», построенного «Озёрной Верфью» в городе Шлиссельбурге Ленинградской области.

Катер уже передан заказчику — Восточно-Сибирскому Линейному Управлению МВД РФ на транспорте. Руководство Управления высоко оценило маневренные и ходовые характеристики катера, а также высококачественную внутреннюю отделку и окраску. Всего на верфи в период

с ноября 2010 года по сентябрь 2012 года построено 9 (девять) служебно-вспомогательных, развозных и патрульных катеров проекта 13 М.

Сроки окончания строительства судов строго соответствовали государственным контрактам с Минтрансом РФ, МЧС и МВД.

Сегодня коллектив ООО «Озёр-



ная Верфь» работает над новым, усовершенствованным проектом многоцелевых катеров 14 М и с уверенностью смотрит в будущее.

## Могучий и ловкий «Муромец»



Завод «Нижегородский Теплоход» построил ледокольный буксир «Муромец» и сдал заказчику — Ростовскому филиалу ФГУП «Росморпорт» — раньше срока. Судно построено по проекту «Морского Инженерного Бюро» TG04M.

Серия буксиров проектов TG04 и TG04M — первая из нового поколения речных буксиров и толкачей, которые создаются для работы на внутренних водных путях. Эти суда отличаются уникальными маневровыми качествами (буксир может выполнять даже «полицейский разворот»), имеет максимальную осадку не более 1,80 м. Проект судна разработан на класс + О 2,0 (лед 30) А Российского Речного Регистра, причем ледовая категория заведомо принята выше, чем рекомендуется Правилами РРР для судов класса О 2,0.

В речных портах потребность в новых буксирах чрезвычайно высока из-за крайней изношенности существующего флота. Так, по данным Морского инженерного бюро, в составе российского флота речных буксиров и толкачей насчитывается более 3 тысяч судов старше 30 лет, в то время как количество нового флота, построенного менее десяти лет назад, не превышает ста.

## Долгожданный вокзал для столицы Поморья

В Архангельске возобновлены работы по проектированию и дальнейшему строительству нового здания речного вокзала. Такое решение принято в связи с многочисленными обращениями жителей столицы Поморья и области.

Сегодня вопросы регулярных речных перевозок, а также организация социально-значимых маршрутов на водном транспорте стоят в Поморье достаточно остро. Особенно актуальна проблема для жителей островных территорий, расположенных в дельте Северной Двины, а это более 20 тысяч человек.

Земельный участок, выбранный под строительство речного вокзала, закреплен за компанией «Архсервисплюс». Она же профинансирует четверть затрат, необходимых для возведения нового вокзального комплекса. Оставшиеся 75 процентов финансирования выделит Архангельский речной порт.

В администрации города сообщили некоторые детали нового сооружения. Новое здание вокзала будет двухэтажным: на первом этаже разместятся зал ожидания с билетными кассами, пункт питания, санитарные комнаты, на втором — медицинский кабинет, комната матери и ребенка, а также ряд технических помещений, отвечающих современным строительным нормам и требованиям безопасности. Зал нового речного вокзала сможет одновременно вмещать до 250 пассажиров.

По прогнозам агентства по транспорту Архангельской области, ожидается, что только в 2012 году речными перевозками воспользуется более миллиона пассажиров — информирует пресс-служба губернатора области.

## Проектам Приангарья — первая очередь в развитии

Проблемы развития внутреннего водного транспорта региона и вопрос включения предприятий Иркутской области в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» обсудили губернатор Приангарья Сергей Ерощенко и заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский.

Виктор Олерский провел в регионе совещание по вопросам судоходства, в котором приняли участие представители ФБУ «Байкало-Ангарское государственное управление водных путей и судоходства», Восточно-Сибирского управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, представители муниципального образования «Киренский район», ОАО «Осетровский речной порт», ООО

«Алексеевская РЭБ флота», ООО «Верхненеленское речное пароходство» и ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство».

Речь на совещании шла о строительстве и реновации грузовых, пассажирских и экологических судов на предприятиях Приангарья, капитальном ремонте гидротехнических сооружений, обновлении перегрузочной техники портов, формировании тарифов на социально-значимые и коммерческие перевозки грузов

водным транспортом. В ходе совещания были рассмотрены вопросы развития грузовой базы региона, организации государственного портового контроля на внутренних водных путях, проверок судов инспекторами государственного портового контроля, безопасности судоходства в Байкало-Ангарском бассейне.

Виктор Олерский предложил правительству Иркутской области и представителям предприятий водного транспорта региона представить в министерство транспорта РФ необходимые проекты, которые будут рассмотрены в первоочередном порядке.

Протяженность эксплуатируемых водных путей Байкало-Ангарского и Ленского бассейнов составляет 7787 километров.

## В строительство порта Оля вложено 8 млрд руб.

В ходе строительства порта Оля (Астраханская область) за период с 2003 по 2011 год было освоено 8,1 млрд руб., из них 2,9 млрд руб. составили федеральные инвестиции и 5,1 млрд руб. — частные вложения. Такие данные привел заместитель министра промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области Михаил Анишко.

По его словам, общий объем финансирования проекта строительства первой очереди первого грузового района порта Оля составляет более 14 млрд руб.

Первая очередь первого грузового района порта Оля предназначена для

перевалки контейнеров, генеральных и накатных грузов, для создания объектов паромной переправы, а также создания нефтеналивных комплексов в связи с открытием в российской части Каспийского моря нефтяных месторождений.

Проектирование второго грузового района планируется на 2014–2015 годы. Начало строительства второго грузового района — с 2015 года. Общий объем финансирования этого проекта составляет более 3 млрд руб.

Напомним, порт Оля расположен на 100 км южнее Астрахани, на 67 км Волго-Каспийского канала, в районе села Оля. Первый грузовой район разместится в непосредственной близости от села Оля, второй — на 4 км южнее первого (ильмень Забурунный). В настоящее время в порту в круглогодичном режиме работают 3 причала с глубиной у причала 5 м.



# Транзитная навигация по Волго-Балту завершается



Транзитная навигация бассейне Волго-Балтийского ГБУВПиС завершается 15 ноября. Как сообщает пресс-служба ГБУ «Волго-Балт», в северной части Ладожского озера, Волховской бухте и реке Волхов конец навигации придется на 31 октября.

Водники просят учесть эти сроки при планировании работы флота, которому необходимо пройти шлюзы и прибыть к местам зимовки.

Особое внимание обращается на усиление контроля за соблюдением соответствия осадки судна путевым условиям, а также за соблюдением требований по ограничению скоростного режима и при движении в условиях ограниченной видимости.

Администрация бассейна напоминает, что к движению в ледовых условиях допускаются только суда, имеющие соответствующий реальному состоянию льда класс Российского Реч-

ного Регистра или разрешения на разовый переход и только при наличии достоверной информации о ледовой обстановке.

При наличии отрицательных температур наружного воздуха, льда на акваториях, обмерзания конструкций, устройств и сооружений, шлюзы переводятся на особый режим работы. Плавающие рымы выводятся из работы. Судовладельцам рекомендуется провести инструктаж капитанов судов по выполнению «Правил пропуска судов и составов через шлюзы ВВП РФ» при льдообразовании, принятию мер, исключающих повреждение гидротехнических сооружений.

## Судоходство по ВВП России: проблемы и решения

В рамках Третьей Международной конференции по развитию портов и судоходства Санкт-Петербургским государственным университетом водных коммуникаций совместно с Морским советом при Правительстве Санкт-Петербурга и Транспортным союзом Северо-Запада был проведен круглый стол «Развитие судоходства по внутренним водным путям России». В его работе приняли участие руководители и ведущие специалисты предприятий отрасли, представители вузов, научных организаций России и иностранных государств (Бельгия, Норвегия, Украина, Финляндия и других).

Участники круглого стола рассмотрели более десятка актуальных тем, среди которых особое место занял «Проект Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года». Были подготовлены доклады о создании новых типов судов и новых видов перегрузочной техники, о развитии инфраструктуры внутренних водных путей с учетом вложения инвестиций в транспортный флот, речные и устьевые порты и терминалы.

Выступающие обсудили также комплекс мер госполитики, направленной на ускоренное обновление транспортного флота и повышение конкурентоспособности речных перевозок. В тесной связи с этим вопросом были рассмотрены пути минимизации транспортных издержек на перевозку грузов и пассажиров за счет переключения части грузопотоков с автомобильного и железнодорожного

транспорта на речной транспорт. Не остались без внимания собравшихся вопросы формирования эффективного механизма государственно-частного партнерства для инвестиционных проектов на внутреннем водном транспорте.

Среди других важных тем следует отметить такие как «Активизации процесса генерирования и реализации инноваций в области техники, технологии и организации транспортировки грузов и пассажиров водным транспортом, а также мультимодальных перевозок с его участием», «Региональные факторы и их влияние на возможности роста перевозок внутренним водным транспортом исходя из приоритетов экономической политики развития отдельных регионов», «Опыт зарубежных стран, особенно европейских государств, по поддержке судоходства на своих реках».

Начало, окончание на стр. 4

### Президент Ассоциации судоходных компаний (АСК) Алексей Клявин:

— Внутренние водные пути России теряют более 100 млн тонн грузопотока ежегодно из-за ограничений провозной и пропускной способности инфраструктуры... В советское время по ВВП перевозилось в разы больше грузов. Сегодня руководству отрасли и бизнесу необходимо добиваться, чтобы объем перевозок по ВВП России к 2030 году вырос на 150–200 млн тонн в год, до уровня начала 90-х годов. С этой целью государство должно гарантировать глубины и габариты ВВП на 20 лет вперед, стимулировать модернизацию и обновление речного флота, а также обеспечить трудоустройство молодых кадров в российских судоходных компаниях.

Государству следует пойти по пути ряда европейских стран, которые поставили себе задачу снизить объемы перевозок автотранспортом в пользу водного транспорта.

Этот путь возможен через предоставление различных преференций судоходным компаниям.



### «Волжское пароходство» приобрело «Пассажирский порт»



ОАО «Волжское пароходство» приобрело 100% ОАО «Пассажирский порт». Как указано в материалах пароходства, ранее компания не имела акций порта.

ОАО «Пассажирский порт» находится в деревне Новосаратовке (Ленинградская область), где помимо одного из крупнейших речных перевозчиков Санкт-Петербурга находятся другие объекты транспортной инфраструктуры — грузовой терминал ПСК «Пулково» и логистический центр «Уткина заводь».

ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. Выполняет грузовые, пассажирские перевозки по рекам и озерам страны. По итогам навигации 2011 года было перевезено 6,7 млн тонн грузов и 368 тысяч пассажиров.

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



# Осмотры встали на поток

В конце августа во всех бассейнах ВВП России, в рамках реформы, проводимой в отрасли, приступили к работе вновь назначенные капитаны бассейнов и инспекторы государственного портового контроля. Капитан Волжского бассейна внутренних водных путей — заместитель руководителя ФБУ «Волжское ГБУ» Евгений Лепехин рассказал «Водному транспорту» о первых итогах работы за прошедший месяц.

— В управлении Волжского ГБУ была разработана структурная схема государственного портового контроля (ГПК) и организована служба ГПК, которая подчинена капитану Волжского бассейна внутренних водных путей. Служба включает шесть территориальных инспекций, расположенных в портах Нижний Новгород, Казань, Самара, Саратов, Волгоград и Астрахань.

Общая численность инспекторского состава на данный момент составляет 41 человек. Штат инспекций ГПК Волжского бассейна практически укомплектован, большинство инспекторов — высококвалифицированные специалисты, имеющие большой судоводительский опыт, капита-



ны речных и морских судов.

При выборе места расположения и определения численности инспекции учитывались интенсивность движения флота

на участках ВВП бассейна, классы и типы судов, возможность исключения непроизводительных простоев судов для выполнения осмотров, то есть наличие рейдов, якорных мест, причалов. Разумеется, при выборе места расположения инспекции мы исходили из возможности размещения офисных помещений на площадках имеющейся инфраструктуры Волжского ГБУ.

Кстати, вопрос оборудования — один из важнейших. Все инспекции оборудованы мобильными и стационарными средствами связи, оргтехникой, приобретаются УКВ радиостанции. Для инспекторов закуплена форменная одежда.

Следует отметить, что все инспекторы прошли двухнедельное дополнительное обучение на специальных курсах в Санкт-Петербургском государственном университете водных коммуникаций и стажировку в Морском порту Санкт-Петербурга.

Службой государственного портового контроля организовано оперативное взаимодействие со службой диспетчерского регулирования движения судов, службой регистрации судов и прав на них, службой дипломирования и аттестации, службой безопасности судоходства и радионавигации.

Для получения необходимой информации, которая используется при проведении осмотра судов, инспекторам организован доступ в комплексную интегрированную информационную си-



стему «MoRe», в автоматическую идентификационную систему АИС Волжского бассейна и локальную систему мониторинга движения судов. Кроме того, при необходимости используются возможности диспетчерских пунктов регулирования движения судов Волжского ГБУ и диспетчерских пунктов сторонних организаций.

На сегодняшний день служба ГПК работает следующим образом. Каждое утро начальник территориальной инспекции представляет информацию по судам, планируемым к осмотру в службу ГПК ФБУ «Волжское ГБУ». В данной службе информация проверяется по фактору риска судна и наличия замечаний при предыдущих осмотрах. На электронном и бумажном носителях издается приказ на проведение проверки, в электронной программе «Инспектирование речных судов» формируется плановое задание на осмотр судна или иного плавучего объекта. Напомню, что периодичность проверок плавучего объекта устанавливается на основании оценок рисков нарушения обязательных

требований на судне, которые в свою очередь, рассчитываются информационной системой ГПК автоматически.

За сентябрь 2012 года в Волжском бассейне было проведено 150 осмотров судов, в среднем по 6–7 проверок в день в каждой инспекции. Осмотр судна занимает около 4 часов, в зависимости от вида осмотра.

Основные выявленные нарушения касаются состояния аварийно-спасательного, противопожарного оборудования и снабжения, состояния и содержания судовых главных и вспомогательных механизмов, судовой документации. В двух случаях нарушения оказались серьезными, что повлекло временное запрещение на движение судов. Так, габариты одного из судов превышали гарантированные габариты судового хода, в другом случае эксплуатация судна производилась с недействительными судовыми регистрационными документами.

По мере накопления статистических данных информация о запланированных осмотрах судов планируется к размещению на сайте Волжского ГБУ.



## Судоходство по ВВП России: проблемы и решения



Окончание, начало на стр. 3

На круглом столе с докладом «Стратегия развития внутреннего водного транспорта России: цели, задачи, приоритеты» выступил президент Ассоциации судоходных компаний А. Клявин.

От зарубежных участников конференции с докладом «IT стратегия для портов и водного транспорта — как в России и как на Западе?» выступил Генераль-

ный директор IntelliCo Solutions Asparuh Koev.

Совместный доклад «Развитие и опыт внедрения Речных информационных служб на внутренних водных путях России и Украины» представили К. Белова и Е. Бродский. (ЗАО «Транзас Морские Технологии», ГБУ «Волго-Балт»).

Вопросы организации перевозок сжиженных газов по внутренним водным путям России были

**Руководитель ГБУ «Волго-Балт» Владимир Николаев:**

— Работе внутренних водных путей препятствует кадровая проблема. Из бюджета на одного сотрудника ГБУ выделяется всего 11,8 тыс. руб., а увеличение финансирования не запланировано до 2015 года.

подняты в выступлении ведущего инженера ФГУП «ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова» А. Луцкевича.

Активное участие в работе круглого стола приняли сотрудники Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций, в том числе, д. т. н. М. Колосов, д. т. н. В. Каретников, к. т. н. В. Дмитриев, к. т. н. О. Соляков. По итогам работы круглого стола подготовлен проект рекомендаций.

**Начальник департамента гражданского судостроения ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) Дмитрий Сапов:**

— Объем рынка строительства судов река-море в России составляет 15 млрд руб. в год. В составе ОСК серийным строительством судов река-море занимается судостроительный завод «Красное Сормово». ОАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород) — одно из старейших российских судостроительных предприятий, основано в 1849 году.



**Заместитель начальника управления инвестиций и программ развития Росморречфлота Алексей Володин:**

— Соотношение государственных и частных инвестиций в развитие российской портовой инфраструктуры планируется довести до 1:5 (на 1 государственный рубль должно приходиться 5 частных). Сейчас это соотношение составляет 1:3.

С этой целью планируется внедрять особые экономические зоны портового типа, заключать соглашения с инвесторами, в которых будут четко прописаны права и обязанности государства и частного инвестора.

В настоящее время заключены 16 подобных инвестсоглашений.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

**НЭС АКАДЕМИК  
ТРЕШНИКОВ»  
ПЕРЕДАН ЗАКАЗЧИКУ**

ОАО «Адмиралтейские верфи» передали Федеральной службе по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды научно-экспедиционное судно (НЭС) «Академик Трешников». На церемонии передачи, которая состоялась 10 октября, присутствовал глава правительства Дмитрий Медведев.

На строительство «Академика Трешникова», было затрачено около 6 млрд руб. На судне установлено современное оборудование.

**СУДОЗАВОД  
«ПЕЛЛА» СТРОИТ НОВОЕ  
ПРОИЗВОДСТВО**

Судостроительный завод «Пелла» (Ленобласть) планирует привлечь 1,2 млрд руб. кредитных средств под проект создания новой производственной площадки в пос. Саперный Ленинградской области.

Общая стоимость проекта составляет 3 млрд руб., его планируется реализовать к 2014 году. Ожидается, что на новых мощностях будут выпускаться по 4–6 буксиров в год, а также будут строиться суда длиной до 100 м и рыбопромысловые суда. С вводом новой площадки объем производства «Пеллы» достигнет 14 млрд руб.

**МССЗ СДАЛ  
ОБСТАНОВОЧНОЕ СУДНО**

«Московский судостроительный и судоремонтный завод» сдал госкомиссии головное обстановочное судно проекта 3050, построенное в рамках программы «Обновление обслуживаемого флота».

Обстановочное судно проекта 3050 (№ 201) останется на МССЗ на зимний отстой, до открытия навигации 2013 года, а весной будет передано в адрес эксплуатирующей организации ФБУ «Печерское ГБУВПиС» (Республика Коми).

**ПОРТФЕЛЬ  
ЗАКАЗОВ ОСК**

Портфель заказов ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) достиг 1,5 трлн руб., из которых примерно 230 млрд руб. (15%) приходится на гражданское судостроение. Об этом сообщил начальник департамента гражданского судостроения ОСК Дмитрий Сапов.

По его словам, гражданское направление корпорации состоит из строительства судов и морских платформ для морских месторождений, арктических судов, ледоколов, судов река-море.

В частности, в настоящее время в работе находятся такие крупные проекты, как строительство атомного ледокола мощностью 60 МВт, ледокола 25 МВт, трех ледоколов 16 МВт, аварийно-спасательного судна, судна-снабженца для месторождения Аркутун-Даги, платформы для месторождения им. Филановского и др.

По словам Д. Сапова, объем рынка строительства судов река-море в России составляет 15 млрд руб. в год.

По данным эксперта, в настоящее время доля России в мировом гражданском судостроении составляет всего 0,3%, при реализации всех заявленных проектов ОСК она может возрасти до 3%.

# Заложен новый ледокол

**В Санкт-Петербурге состоялась торжественная церемония закладки дизель-электрического ледокола нового поколения мощностью 25 МВт проекта 22600 для ФГУП «Росморпорт». Судно строится на площадях ООО «Балтийский завод — судостроение».**

Строительство ледокола стало первым судостроительным заказом стратегического предприятия после перехода его под контроль государства в лице «Объединенной судостроительной корпорации» (ОСК): контракт стоимостью 7,25 млрд руб. был подписан в присутствии руководителя правительства России

Владимира Путина в декабре 2011 года.

Проект ледокола мощностью 25 МВт, который должен прийти на смену ледоколам «Ермак» и «Капитан Сорокин» (1974 и 1977 годов постройки соответственно), был разработан в 2008 году. Ледокол проекта 22600 — это мощное дизель-электрическое судно с широким

набором функциональных возможностей. Он запланирован к постройке в рамках программы обновления государственного ледокольного флота.

ФГУП «Росморпорт» планирует использовать ледокол для проводки судов в ледовых условиях, в качестве вспомогательного ледокола в составе сложных караванов на трассе Северного морского пути, а также самостоятельной проводки судов на мелководных арктических участках и в устьях рек, обеспечения выгрузки грузов на припай, буксировки судов и других плавучих сооружений во льдах и на чистой воде, оказания помощи судам и выполнения аварийно-спасательных работ в ледовых условиях и на чистой воде, совершения экспедиционных рейсов, выполнения функций пожарного судна при тушении пожаров на судах,

буровых и нефтедобывающих платформах. Контрактный срок окончания строительства ледокола — ноябрь 2015 года.

Как сообщил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Сергей Горелик, ледокол может быть назван в честь Виктора Черномырдина.

Как сообщил генеральный директор ООО «Балтийский завод — судостроение» Александр Вознесенский, в настоящее время на заводе проводится модернизация мощностей для строительства атомных ледоколов. Уже летом 2013 года на предприятии пройдет резка металла для постройки еще более мощного ледокола — 60 МВт. По утвержденному графику, его закладка на стапеле запланирована на ноябрь 2013 года, а спуск на воду — на ноябрь 2015 года.

# Сормовские танкеры

**Очередной, восьмой, танкер проекта RST27 спущен на воду на заводе «Красное Сормово» в конце сентября. Верфь построила судно, названное «ВФ Танкер — 7», по заказу судоходной компании «В. Ф. Танкер».**

Всего на заводе должно быть построено десять танкеров проекта RST27. Как отметил проектант судов, Морское инженерное бюро, «судя по темпам работ, Красное Сормово сдаст всю серию уже в этом году». Напомним, что по контракту завод должен построить пять судов в 2012 году, и пять — в 2013 году. Закладка первого серийного судна состоялась в феврале текущего года.

В сравнении с другими проектами танкер RST27 имеет усиленную речную функцию, увеличенный на 732 тонны дедвейт в реке (по сравнению с «Армадами») при повышенной прочности корпуса (морской класс R2 или II

район — по старой классификации РС) и повышенной вместимости грузовых танков.

В сообщении МИБ отмечается, что контрактный дедвейт 6980/5378 тонн перевыполнен на 42 тонны и составляет около 7022/5420 тонн.

Спуская на воду восьмой танкер, завод сдал в эксплуатацию заказчику седьмое судно этой серии «ВФ Танкер — 7».

Компания «В. Ф. Танкер» входит в холдинг VBTH, мажоритарным акционером которого является международная транспортная группа Universal Cargo Logistics Holding, консолидирующая ряд российских судоходных, стивидорных и судостроительных компаний.



# Надо четыре, но можем и шесть

**Строительство танкеров проекта RST27 на Окской судовой верфи идет опережающими темпами. Всего в 2012 году завод должен по контракту сдать заказчику, судоходной компании «В. Ф. Танкер», четыре судна, но судостроители надеются построить шесть танкеров новой серии.**



Так, в конце сентября в Навашино был спущен на воду «ВФ Танкер — 13» дедвейтом в море/реке 7030/5428, что превышает контрактный дедвейт 6980/5378 тонн на 50 тонн. Судно является третьим в серии. А в начале октября на судовой верфи состоялся спуск на воду пятого серийного танкера «ВФ Танкер — 15».

Проект RST27 разработан Морским Инженерным Бюро. Модель будущего танкера прошла испытания в опытовом бассейне ФГУП «Крыловский государственный научный центр». Обводы судна

нового проекта являются продуктом научно-исследовательской работы, выполненной МИБ совместно с компанией Digital Marine Technology в 2010 году, и создавались с использованием методов вычислительной гидромеханики (CFD моделирования). Эксперимент в Крыловском центре полностью подтвердил результаты теоретических исследований.

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

# Третий сухогруз «Нева-лидер 3» построен на НССЗ

**На «Невском судостроительно-судоремонтном заводе» спущен на воду третий сухогруз проекта RSD49. Судно грузоподъемностью 7 тыс. тонн получило название «Нева-Лидер 3».**



Универсальные сухогрузы проекта RSD49 предназначены для транспортировки генеральных, навальных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Теплоходы проекта имеют два трюма по 25 метров и один длиной 51 метр, что особенно востребовано при перевозках негабаритных грузов. По водоизмещению они должны стать самыми большими из сухогруз-

ных судов, удовлетворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала.

Всего для Северо-Западного пароходства планируется построить 12 таких судов, 10 на Невском судостроительно-судоремонтном заводе (НССЗ), и два — на Астраханском заводе «Лотос». Строительство судов ведется в рамках программы масштабного обновления флота VBTH, судоходного дивизиона международной транспортной группы UCL Holding.

Первые теплоходы серии «Нева-Лидер» планируется ввести в эксплуатацию уже в этом году до закрытия навигации.

## Все начиналось с Царицына

Волгоградский речной порт отметил 150 лет со дня основания

Как сообщили «Водному транспорту» в компании, в Волгограде по случаю юбилея возле памятника морякам Волжской флотилии состоялось торжественное построение сотрудников предприятия ОАО «ВРП», курсантов Детской морской школы, учащихся школ Волгограда.



На мероприятие были приглашены ветераны ВОВ, работники порта, ветераны порта, представители федеральных, региональных и муниципальных структур.

За полтора века предприятие из простой пристани в Царицыне превратилось в крупную компанию, включающую на сегодняшний день такие структурные подразделения как Камышинский порт, Волжский порт, порт Татьяна, Трансфлот, Пассажирский порт, База ремонта и отстоя флота.

На митинге по случаю юбилея выступили генеральный директор ОАО «Волгоградский речной порт» А. Моложавенко, бывший министр речного флота РСФСР А. Багров, президент ассоциации портов и судовладельцев

речного транспорта А. Зайцев, генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» К. Анисимов и другие представители отрасли.

По окончании торжественной части 19 единиц пассажирского, грузового и вспомогательного флота кильватерным строем прошли вдоль Центральной набережной г. Волгограда.

Сегодня в составе Волгоградского речного порта более 120 единиц флота, представленными буксирными, несамоходными, пассажирскими, вспомогательными судами. На предприятии работает около 1000 человек, перевозится более 1 млн тонн грузов, более 1,500 млн пассажиров и в портах перерабатывается грузов до 3 млн тонн в год.

## Посвящение в первокурсники

В СПГУВК 4 октября состоялся праздник — торжественно-радостная церемония «Посвящение в первокурсники».

Ведущие торжественной части Дня первокурсника студенты Сергей Панышев и Ольга Васильева, поприветствовав аудиторию, сказали несколько слов о прославленном вузе:

— СПГУВК — это один из старейших транспортных вузов России, ведущий историю с 1809 года, когда в Петербурге был учрежден Институт Корпуса инженеров водяных и сухопутных сообщений. В этом году университет отметит 203-й день рождения. Здесь место, где мы получаем знания, навыки научной работы, занимаемся спортом, творчеством, встречаем настоящих профессионалов своего дела, ссоримся и миримся, здесь — целый мир, целая жизнь и настоящая эпоха!

С теплыми попутственными словами и поздравлениями в адрес первокурсников выступил проректор по учебной работе профессор Александр Кузьмин. Он напомнил, что университет славится не только прекрасным образованием, но и насыщенной, яркой студенческой жизнью. Пожелали студентам успехов в учебе и почетные гости университета: президент ГМА имени адмирала С.О. Макарова И. Костылев и начальник финансовой службы ГБУ «Волгобалт» Е. Овсянников.

По сложившейся традиции в этот день студенты произносят священные слова «Клятвы первокурсника» перед стоящими на сцене проректорами и деканами:

«Мы, вступая в ряды студентов Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций, перед лицом рек-

тората, деканов и своих товарищей торжественно клянемся: следовать и дорожить традициями университета! Помнить тех, кто внес вклад в его развитие! Настойчиво овладевать профессиональными знаниями! Использовать полученные профессиональные навыки для укрепления могущества и процветания России! Всегда и везде помнить, дорожить и с честью нести звание студента Университета водных коммуникаций. Быть верными единому духу студенческого братства!»

После торжественно-официальной части собрания состоялся долгожданный концерт, где самые активные старшекурсники всех факультетов и творческие коллективы Студенческого клуба университета демонстрировали свои многочисленные таланты.

Студенты самостоятельно подготовили концертные номера в честь первокурсников. Студенты-гидротехники с гордостью исполнили гимн гидротехнического факультета. Факультет портовой техники и электромеханики удивил слушателей высококачественным рэпом о ценности знаний, целеустремленности и высоком имидже университета.



Отличились и судомехи: слоган «Судомех — лучше всех!» скандировали всем залом. Студенты факультета информационных технологий заявили о себе видеорепортажем, где в форме интервью преподаватели вуза делились своими впечатлениями о первокурсниках (причем впечатления эти оказались самыми добрыми, светлыми и позитивными). Театральная постановка студентов гуманитарного факультета перенесла зрителей в «Страну чудес», которой в итоге оказался университет водных коммуникаций. Поздравила первокурсников победительница всероссийских конкурсов эстрадного вокала и лауреат конкурса «ТрансАрт-2011» студентка юридического факультета Юлия Зуева. Слушатели оценили по достоинству и музыкальный номер от студентов экономического факультета. Ведущие концерта — студенты Артем Медведев и Давид Мамунц выступили экскурсоводами по волнам истории факультетов вуза и с удовольствием представляли участников.

Шутки, веселье, искрометный юмор участников концерта и ведущих создали атмосферу настоящего студенческого праздника.

В добрый путь! И семь футов под килем!

## Особенности специализированного суда в России

Транспортная отрасль, в особенности, морской транспорт, исторически имеет ряд специфических особенностей, разобраться в которых могут подчас лишь специалисты высокого профессионального уровня. Об особенностях специализированного суда рассказывают эксперты НП «Международная Комиссия по урегулированию неправительственных споров» С. Марковский и О. Соляков.

Современная судебная система в России давно показала свою косность, узкорамочный подход, отсутствие специальных познаний, так необходимых в реальной судебной практике.

На современном этапе остро назрела необходимость наличия специализированных судов для качественного разрешения споров, возникающих между субъектами внутреннего и внешнего транспортного оборота. Об этом неоднократно говорилось на встречах, на высоком уровне, с участием глав европейских государств, особенно в контексте вступления России в ВТО. Более того, одним из условий этого интеграционного процесса ставилась реформа российской судебной системы путем создания условий для деятельности институтов альтер-

нативного разрешения споров (негосударственных арбитражей, медиаторов, консилиаторов).

Старейшим в нашей стране негосударственным арбитражным органом является Морская Арбитражная комиссия (МАК) при Торгово-промышленной палате РФ. Она была создана в 1931 году для разрешения коммерческих споров в сфере морских транспортных перевозок. Сегодня этот арбитражный орган пользуется заслуженным признанием во всем мире. Однако, в силу своей крайней загруженности и дороговизны, МАК не может удовлетворить все потребности в разрешении споров. Одним из влиятельных арбитражей, действующих в российском правовом пространстве, является «Международный Арбитраж» при «Международной комиссии по урегулированию

неправительственных споров» (ICSNGD).

«Международная комиссия по урегулированию неправительственных споров» создана в 2005 году в Страсбурге ведущими юристами-международниками ряда государств, с целью проведения реформы институтов международного правосудия, развития альтернативного разрешения споров на территории постсоветских государств.

Реализация указанной программы предполагала создание международных арбитражей (третейских судов), свободных от давления экономических и политических приоритетов, политики двойных стандартов, противостояния социальных систем.

Правовой базой организации и работы суда стали Конвенция ООН «О признании и приведении в исполнение иностран-

ных арбитражных решений», Нью-Йорк, 1958 г., Конвенция «О международном коммерческом арбитраже», Женева 1961 г. Закон «О международном коммерческом арбитраже» РФ N 5338-1 от 7 июля 1993 года. По сложившейся практике за истекший период работы арбитража субъектный состав лиц, чьи споры рассмотрены в Международном Арбитраже ICSNGD составляли: порты (стивидорные компании) (РФ); судоремонтные предприятия (РФ), судоходные компании (РФ, GB), бункеровочные компании (РФ, GB, Cyprus), авиапредприятия (РФ), металлургические заводы (РФ, India, Korea), предприятия-экспортеры металла, угля (РФ, GB, Korea);

Очевидным преимуществом «Международного арбитража ICSNGD» является то, что в составе его арбитров, кроме юристов — международников, работают опытные специалисты транспортной отрасли: руководители морского и речного регистров, судоходных инспекций, ассоциаций предприятий флота, директора портов, судоходных компаний, военные моряки,

представители высшего руководства флота.

Такой субъектный состав арбитров обеспечивает сторонам спора гарантию быстрого, качественного и справедливого урегулирования. При этом, одной из главных задач арбитража является не только восстановление справедливости путем разрешения спора, но и сохранение между сторонами деловых отношений.

Приемные «Международного Арбитража» при «Международной комиссии по урегулированию неправительственных споров» (ICSNGD) расположены в крупнейших портовых городах России: Санкт-Петербург, Москва, Ростов-на-Дону, Новороссийск, Калининград, Иркутск, Красноярск, Волгоград, Казань, Чебоксары, Якутск и др.

Развитие в нашей стране этого и ему подобных правовых институтов способствует развитию деловых отношений, установлению благоприятного инвестиционного климата, росту товарооборота, увеличению объемов промышленного производства в сфере морского транспорта.



# Новый пункт пропуска



**Строительство нового пункта пропуска в порту Ростов должно начаться в 2013 году. Об этом сообщила пресс-служба Министерства транспорта Ростовской области.**

Совещание по вопросу обустройства пункта пропуска в морском порту Ростов-на-Дону провел региональный министр транспорта Дживан Вартамян.

Строительство нового административного здания пункта пропуска ФГУП «Росморпорт» изначально планировалось начать в 2015 году, однако для более оперативной и качественной работы пограничной, таможенной и других контролирующих

служб возведение нового, современного объекта необходимо ускорить, — такую позицию занимает областное министерство транспорта. На сегодняшний день проект строительства пункта пропуска проходит согласование в Росгранице и Федеральной таможенной службе. Директор Ростовского филиала ФГУП «Росморпорт» Валерий Филиппов назвал лето 2013-го года новым ориентировочным сроком начала строительства.

«От региональных подразделений Росграницы и ФГУП «Росморпорт», а также от Ростовского универсального порта сегодня требуется продуктивная совместная работа — пока что результат их взаимодействия нельзя назвать удовлетворительным», — отметил Дживан Вартамян.

В ходе совещания было решено, что в течение двух недель эти структуры представят в областной минтранс общий план действий, в частности, — по опре-

делению земельного участка под новый объект.

Напомним, нынешний пункт пропуска действует по временной схеме и находится в Ростове, на правом берегу реки Дон. Участок под новый объект будет расположен в городской левобережной портово-промышленной зоне «Заречная», где, в частности, располагается мультимодальный транспортный логистический узел «Ростовский универсальный порт».

«Новый пункт пропуска планируется построить в левобережной промышленной зоне «Заречная» на территории ООО «Ростовский универсальный порт». РУП выделит и безвозмездно передаст государству 6 тыс. кв. м земли для строительства административного здания пункта пропуска, где будут размещаться контрольно-надзорные органы, обеспечивающие работу в морском порту Ростов-на-Дону.



В настоящий момент эта земля уже оформлена в федеральную собственность», — рассказал генеральный директор ООО «Ростовский универсальный порт» Андрей Лещенко.

По словам топ-менеджера, сейчас ведется разработка проекта строительства административного здания пункта пропуска.

Проект планируется направить в Главгосэкспертизу и по-

лучить положительное заключение в июне-июле 2013 года. «После получения положительного заключения можно начать строительство пункта пропуска. В связи с тем, что необходимые документы и земельный участок будут готовы уже в 2013 году, Администрация Ростовской области и Министерство транспорта РО обратились в Росграницу с предложением перенести сроки начала строительства с 2015 на 2013 год, — пояснил Лещенко. — Помимо административного здания пункта пропуска, проектом предусмотрено строительство ряда вспомогательных, хозяйственно-бытовых помещений, которые будут несколько дистанцированы от основного здания. Вопрос отведения земельного участка на эти нужды пока не решен, в связи с чем Дживан Хоренович Вартамян призвал Росморпорт и Росграницу активизироваться и ускорить решение этого вопроса».

Гендиректор РУП отметил несомненные выгоды для работы морского порта Ростов-на-Дону в связи с переносом пункта пропуска: «Поскольку основные портовые мощности и рейды находятся вблизи этой территории, ниже Ворошиловского моста, перенос администрации пункта пропуска в левобережную зону повысит эффективность контрольно-надзорных органов и существенно сократит время обработки грузов».

## Морские порты: итоги 9 месяцев

**Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в сентябре оказались в минусе, по итогам 9 месяцев 2012 года, напротив, продемонстрировали рост показателей.**

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в сентябре 2012 года сократился на 11% по сравнению с аналогичным показателем сентября 2011 года и составил 1 млн 271 тыс. тонн грузов. Погрузка за отчетный период составила 1 млн 48 тыс. тонн (-18%), выгрузка — 223 тыс. тонн различных грузов (+ 48%). В номенклатуре грузов сентября 2012 года преобладали зерновые, уголь, сера, мазут, металлолом, печное топливо, цемент, нефть, — сообщил и. о. капитана морского порта Ростов-на-Дону Александр Богданов.

Морской порт Ростов по итогам девяти месяцев 2012 года

увеличил общий грузооборот на 16%: было обработано 8 млн 680 тыс. тонн различных грузов.

В сентябре 2012 года грузооборот остался на уровне прошлого: было зарегистрировано 917 приходов и 921 отход судов против 918 приходов и 919 отходов в сентябре 2011 года. За период январь-сентябрь 2012 года грузооборот вырос: если по итогам девяти месяцев 2011 года администрация порта Ростов зарегистрировала 4 тыс. 581 приход и 4 тыс. 644 отхода судов, то за аналогичный период 2012 года — 5 тыс. 122 прихода и 5 тыс. 246 отходов судов.

Морской порт Азов в сентябре 2012 года обработал 1 млн

323 тыс. тонн различных грузов, что на 2% ниже грузооборота сентября 2011 года. При этом за отчетный период экспорт вырос на 2% и составил 607 тыс. тонн грузов. Импорт показал заметный рост (+ 20%), составив 78 тыс. тонн грузов. Транзит, напротив, в сентябре 2012 года сократился: 639 тыс. тонн, что на 7% ниже аналогичного показателя год назад.

По итогам девяти месяцев (январь-сентябрь) 2012 года общий грузооборот порта Азов продемонстрировал положительную динамику (+ 17%): было обработано 7 млн 677 тыс. тонн грузов. Прирост экспорта составил 24%, что соответствует 3 млн 439 тыс.

тонн грузов. Импорт составил 653 тыс. тонн грузов (+ 12%). Вырос транзит (+ 11%), который за отчетный период 2012 года составил 3 млн 585 тыс. тонн грузов.

По словам капитана морского порта Азова Владимира Брагина, в номенклатуре грузов транспортного узла по итогам девяти месяцев 2012 года преобладают зерновые, стройматериалы, нефтепродукты и уголь.

Грузооборот Азова в сентябре 2012 года несколько сократился: администрация порта зарегистрировала 547 приходов и 541 отход судов против 574 приходов и 588 отходов годом ранее. По итогам девяти месяцев текущего года, напротив, грузооборот показал положительную динамику: 3 тыс. 156 приходов и 3 тыс. 159 отходов судов против 2 тыс. 770 приходов и 2 тыс. 784 отходов судов за период январь-сентябрь 2011 года.

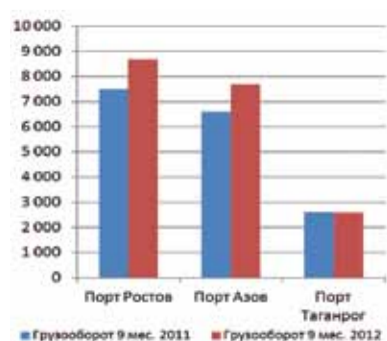
«Рост грузооборота и грузооборота в 2012 году связан с уве-

личением отгрузки зерновых и угля на экспорт», — пояснил Владимир Брагин.

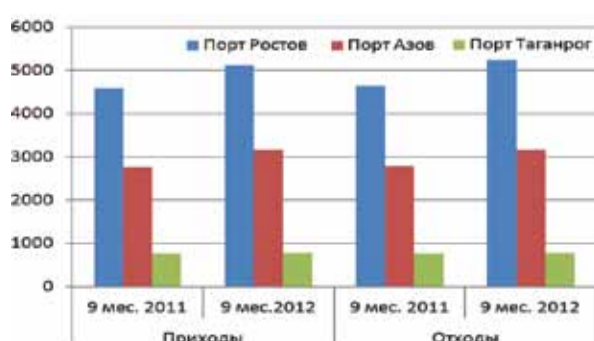
Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в сентябре 2012 года составил 344 тыс. тонн, что на 9% ниже аналогичного показателя сентября 2011 года. При этом по итогам 9 месяцев порт обработал 2 млн 598 тыс. тонн, что соответствует прошлогодним показателям.

Грузооборот морского порта по итогам сентября 2012 года незначительно снизился: за отчетный период администрация порта зарегистрировала 110 приходов и 106 отходов судов против 117 приходов и 114 отходов годом ранее. По итогам 9 месяцев, напротив, грузооборот показал небольшой рост. Если за период январь-сентябрь 2011 года было зарегистрировано 760 приходов и 757 отходов судов, то за аналогичный период 2012 года — 777 приходов и 779 отходов судов.

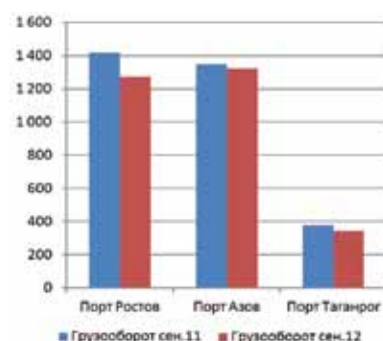
ГРУЗООБОРОТ ЗА 9 МЕС.



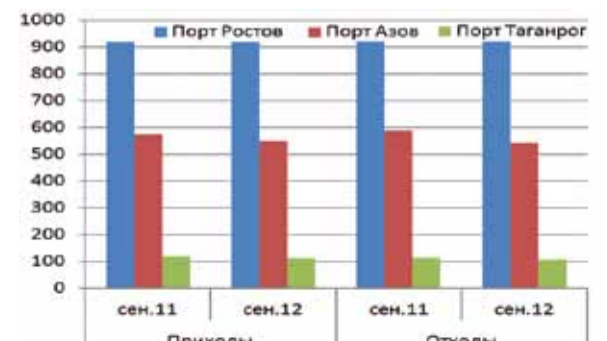
СУДООБОРОТ ЗА 9 МЕС.



ГРУЗООБОРОТ ЗА СЕНТЯБРЬ



СУДООБОРОТ ЗА СЕНТЯБРЬ



# Пароходство приросло грузами

Стивидорные компании Группы «Азово-Донское пароходство» за 9 месяцев 2012 года увеличили объемы перевалки грузов на 16% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года.

Грузооборот стивидорных компаний Группы «Азово-Донское пароходство» (АДП, г. Ростов-на-Дону) за период с января по сентябрь 2012 года увеличился на 16% по сравнению с аналогичным показателем 2011 года и составил 3,7 млн тонн. В том числе, Ростовский универсальный порт (РУП) перевалил 1,1 млн тонн грузов, Усть-Донецкий порт (УДП) — 893 тыс. тонн, рейдовая перевалка грузов в порту Кавказ составила 602 тыс. тонн. Другими стивидорными компаниями, входящими в АДП, на терминалах Ростовской области и Краснодарского края переработано 1,1 млн тонн грузов.

В объеме переваливаемых грузов преобладают: сера — 37%, строительные грузы — 30%, уголь — 18%, металлолом — 8%, прочие — 7%.

За девять месяцев 2012 года морскими и речными судами Азово-Донского пароходства перевезено 4,5 млн тонн различных грузов, что соответствует объему перевозок аналогичного периода 2011 года. В том числе, объем речных перевозок составил 2,2 млн тонн, морских перевозок — 2,3 млн тонн.

В номенклатуре перевезенных грузов преобладают зерновые грузы —

28%, строительные грузы — 28%, сера — 22%, уголь — 12%, металлы — 4%, прочие — 6%.

Маршруты движения флота Азово-Донского пароходства проходят через российские порты Ростов-на-Дону, Усть-Донецк, Астрахань, Кавказ, а также морские порты Турции, Греции, Ливана, Сирии, Египта, Израиля.

Азово-Донское пароходство — транспортная группа, создана в 2003 году. Объединяет более 20 предприятий водного транспорта, среди которых судоходные, стивидорные компании (Ростовский Универсальный порт, Усть-Донецкий порт), логистические и девелоперские компании. Под управлением АДП работают 73 единицы судов река-море плавания дедевитом до 7000 тонн каждое, 100 единиц речных судов дедевитом до 3000 тонн. Компания осуществляет перевозки зерновых грузов, угля, минеральных удобрений, строительных материалов, контейнеров и генеральных грузов. Стивидорные компании группы осуществляют перевалку на терминалах Ростова-на-Дону, Ростовской области и Краснодарского края. В 2011 году флотом компании перевезено 6 млн тонн, перевалено в портах 4,2 млн тонн грузов.



## Экспорт поддерживают Центром

Автономная некоммерческая организация «Центр координации поддержки экспортоориентированных субъектов малого и среднего предпринимательства Ростовской области» (АНО «Центр поддержки экспорта») появится в регионе.

Соответствующее распоряжение 20 сентября подписал губернатор Ростовской области Василий Голубев.

Согласно документу Центр поддержки экспорта создается в рамках реализации «Областной долгосрочной целевой программы поддержки экспорта в Ростовской области на 2011–2014 годы». Основная цель создания новой организации — развитие внешнеэкономической деятельности субъектов малого и среднего предпринимательства региона.

Учредителем «Центра поддержки экспорта» выступает Ростовская область, в частности, соответствующие функции и полномочия возложены на региональное министерство экономического развития. Назначенный представитель Ростовской области будет принимать непосредственное участие в управлении организацией и ежегодно отчитываться о своей деятельности в органах управления АНО «Центр поддержки экспорта».

# Торговля по новым правилам

Россия присоединилась к Всемирной торговой организации (ВТО) 22 августа 2012 года. Перспективы и риски внешнеэкономической деятельности региональных предприятий в новых условиях обсуждались в рамках конференции «Вступаем в ВТО: изменения в государственно-правовом регулировании ВЭД», организованной юридической фирмой «Эберг, Степанов и партнеры».

### ЮРИДИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

«Всемирная торговая организация образована в 1995 году, но соглашение о тарифах и торговле действует с 1947 года, то есть большинство стран Европы уже более 60 лет живут в условиях, которые мы только сейчас будем осваивать», — рассказала юрист Нина Алешенко.

Докладчик пояснила, что под нормами ВТО следует понимать Марракешское соглашение об учреждении (15 апреля 1994 г.), соглашения, регулирующие специфические вопросы международной торговли (ГАТТ, ГАТС и прочие) и Протокол о присоединении России к ВТО (от 19 декабря 2011 года). Нормы российского законодательства должны соответствовать международным договорам, а в случае несоответствия применяются правила международного договора. Соответствующие указания есть и в Протоколе о вступлении России в ВТО, и в Марракешском соглашении.



«Однако, исходя из международного опыта, нормы ВТО не являются нормами прямого действия», — подчеркнула Нина Алешенко. — Большинство стран — это и ЕС, и США, и Япония — не допускает прямого применения в своем законодательстве норм ВТО». На то есть несколько причин.

Во-первых, нормы ВТО носят достаточно гибкий характер, они позволяют договаривающимся странам в порядке переговоров отходить от предусмотренных соглашением обязательств. Во-вторых, отдать на откуп национальным судам разрешение внешнеполитических споров было бы как минимум нецелесообразно: суды не предназначены для решения таких вопросов, и это может привести к ущемлению прав одной из сторон. Нина Алешенко напомнила, что в Генеральном соглашении о тарифах и торговле отсутствует норма о возмещении ущерба и безусловном устранении неправомерных мер.

### ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИТ

«Моделирование последствий присоединения России к ВТО в рамках сценария общего равновесия в масштабах экономики указывает на общий положительный эффект, в том числе для экономики Ростовской области», — отметила представитель



регионального Министерства экономического развития Галина Пацева. В частности, по ее словам, ВТО откроет доступ к ранее недоступным внешним рынкам, обеспечит выход на мировые рынки, ранее защищенные пошлинами, позволит участвовать в выработке правил мировой торговли, а также использовать

инструменты для борьбы с дискриминационной политикой. Прогнозируется, что переходный период различных отраслей в экономике продлится до семи лет, то есть до 2019 года.

Однако сегодня показатели не столь жизнедающие: по данным на начало 2012 года, в Ростовской области только 2,7% предприятий являлись участниками внешнеэкономической деятельности. «Это говорит о том, что большинство предприятий не имеют никакого опыта ведения внешнеэкономической деятельности и им предстоит очень серьезно учиться работать в новых условиях. Для усиления положительного влияния вступления России в ВТО необходимо в первую очередь увеличить потенциал российского

сельского хозяйства и продовольствия и Министерством промышленности и энергетики создана рабочая группа. Этой группе предстоит до конца 2012 года разработать план мероприятий на 2013–2014 гг., направленных на минимизацию последствий вступления в ВТО. «Данный план включает в себя проведение обширного перечня мероприятий. Во-первых, это мероприятия, направленные на повышение конкурентоспособности товаров и услуг, стимулирование экспорта с территории области. Во-вторых, мероприятия по стабилизации занятости в регионе», — сообщила Галина Пацева.

Представитель областного Минэкономразвития подчеркнула, что ведомство будет продолжать осуществлять информаци-

сопровождения, без понимания того, что ВТО — это, прежде всего, знание условий работы в этой организации, не обойтись», — подчеркнул Корнюш. По его словам, России нужно минимум 300 специалистов по ВТО, на сегодняшний день стоимость подготовки одного такого специалиста составляет примерно \$25–30 тыс. Это небольшие затраты, если учитывать, что Китай, когда вступал в ВТО, подготовил около 1 млн специалистов.

Юрий Корнюш отметил возросшее значение региона в экспорте зерна: «Ростовская область на сегодняшний день занимает значительное положение в перевалке зерна. Маломерными судами типа «река-море» за счет оборачиваемости капитала проще заработать. Поэтому почти 3 млн тонн через нашу область уже перевалили».

Спикер напомнил, что сегодня в условиях ВТО важно страховать сделки, тщательно прописывать условия договора. Так, перевозчикам водным транспортом Корнюш рекомендует отдельно, как форс-мажор, прописывать сложную ледовую обстановку, а также не заключать в зимнее время года договоры на перевозки выше Ворошиловского моста, поскольку ледокол может там не работать.

**Эксперты единодушны в одном: последствия вступления России в ВТО будут видны только через несколько лет. Очевидно, что правила игры изменились, и чем быстрее российские предприятия освоят их, тем легче пройдет интеграция в глобальное экономическое пространство.**

*Всемирная торговая организация (ВТО; англ. World Trade Organization, WTO) — международная организация, созданная в 1995 году с целью либерализации международной торговли и регулирования торгово-политических отношений государств-членов. ВТО является преемницей Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ), заключенного в 1947 году и на протяжении почти 50 лет фактически выполнявшего функции международной организации.*

несырьевого экспорта, снизить барьеры входа предприятий области на рынки, развивать меры поддержки экспорта, не запрещенные в рамках ВТО, а также увеличивать инвестиционную привлекательность экономики Дона», — сообщила Пацева.

В целях поддержки предприятий Ростовской области в условиях членства в ВТО Министерством экономического развития Ростовской области совместно с региональными Министерством

онную и финансовую поддержку предприятий-экспортеров в соответствии с утвержденными долгосрочными целевыми программами.

### ЕСТЬ РИСКИ? ЗАСТРАХУЙ!

Советник президента по вопросам АПК Торгово-промышленной палаты Ростовской области Юрий Корнюш отметил недостаточную информированность участников рынка об условиях работы в ВТО. «Без юридического





## Капитан прибыл

**Заместителем руководителя по безопасности судоходства-капитаном речного бассейна Азово-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства (ГБУВПиС) назначен Александр Иванович Тараненко.**

Профессиональный путь Александра Тараненко тесно связан с флотом. В 1979 году он окончил Ростовское-на-Дону речное училище (РРУ, ныне Ростовский филиал МГАВТ) по специальности «Судовождение на внутренних водных путях». Затем 13 лет работал в командных должностях плавсостава на судах РЭБ «Красный флот».



С 1992 года по 2007-й — капитан теплохода «Максим Литвинов» ОАО «Донинтурфлот». В 1998 году Тараненко окончил Волжскую государственную академию водного транспорта по специальности «Судовождение на внутренних водных путях». В 2007 году назначен заместителем директора по эксплуатации ОАО «Донинтурфлот». С 2010 года по май 2012 года Александр Тараненко занимал должность генерального директора ОАО «Донинтурфлот».

На должность заместителя руководителя по обеспечению безопасности судоходства ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС» Тараненко был назначен 21 мая 2012 года. Капитан Азово-Донского речного бассейна является обладателем ряда государственных и отраслевых наград: знаков «Отличник соцсоревнования», «Отличник речного флота», «Почетный работник речного флота», медали «300 лет Российскому флоту» и знака отличия «За безаварийную работу на речном транспорте».

Напомним, Федеральным законом № 131-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 28.07.2012 года внесены изменения в Кодекс внутреннего водного транспорта, предусматривающие преобразование существующих государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства в Администрации бассейнов внутренних водных путей и наделение их функцией государственного портового контроля на внутренних водных путях Российской Федерации. Капитан бассейна внутренних водных путей возглавляет инспекцию государственного портового контроля.

## Кубань закрыла навигацию

**Кубанское речное пароходство (КубРП, входит в «Азово-Донское пароходство») закрыло пассажирскую навигацию 7 октября.**

Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщила руководитель направления пассажирских перевозок КубРП Людмила Олехова.

Пассажирские теплоходы КубРП по итогам навигации-2012 перевезли 23 тыс. пассажиров, в том числе «Кубань» — 14,9 тыс. человек, «Дон» — 8,1 тыс. человек. Таким образом, Кубанское речное пароходство перевезло на 2% больше пассажиров, нежели годом ранее.

В пароходстве рост связывают с благоприятными судоходными условиями в сентябре 2012 года

по сравнению с сентябрем 2011 года. Так, в прошлом году уже 26 сентября суда ушли на зимний отстой и ремонт в связи с низким уровнем воды в Кубани.

В межнавигационный период 2012–2013 гг. теплоходы «Дон» и «Кубань» проведут текущий ремонт на базе КубРП.

Напомним, ОАО «Кубанское речное пароходство» восстановило пассажирские перевозки по реке Кубань в 2004 году. Компании принадлежат два пассажирских теплохода: «Дон» вместимостью 35 человек и «Кубань» вместимостью 120 человек.



## Речные порты выросли

**Грузооборот в границах деятельности ФБУ «Азово-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» (Азово-Донское ГБУВПиС) по итогам 6 месяцев (апрель-сентябрь) речной навигации-2012 вырос. Об этом сообщается на официальном сайте организации.**

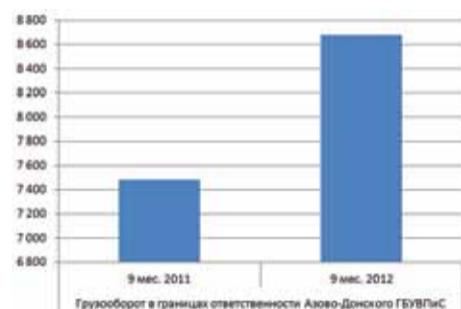
За период апрель-сентябрь 2012 года грузооборот в границах деятельности Азово-Донского ГБУВПиС вырос на 15% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 10 млн 266 тыс. тонн различных грузов.

По итогам сентября 2012 года речные порты Азово-Донского бассейна также в плюсе: они обработали 2 млн тонн грузов, что на 13% больше показателей прошлого года.

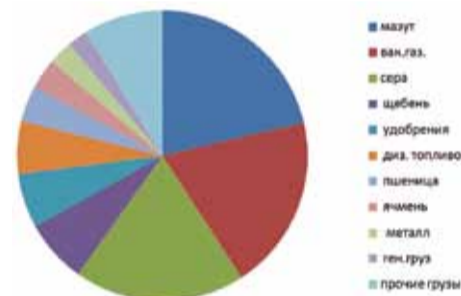
В номенклатуре обрабатываемых грузов преобладают мазут, вакуумный газойль, сера, щебень, удобрения, дизельное топливо, зерновые,

металл и металлолом.

В зоне ответственности Азово-Донского ГБУВПиС находится участок реки Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до порта Аксай (3121-й км), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, а также притоки Дона — реки Северский Донец (от хутора Красный до устья) и Маныч (от Ново-Манычской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в закреплённых за ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС» границах составляет 691,3 км.



**НОМЕНКЛАТУРА ГРУЗОВ ПО ИТОГАМ 9 МЕС. 2012 Г. ОБЪЕМ**



## Миллиарды инвестиций

**Губернатор Ростовской области Василий Голубев подписал десять соглашений об организации новых производств и строительстве предприятий на общую сумму свыше 38 млрд рублей на XI Международном инвестиционном форуме «Сочи-2012». Об этом сообщила пресс-служба губернатора.**

Таким образом, итоги участия региона в инвестиционном форуме в 2012 году оказались весомее прошлогодних показателей, когда общая стоимость шести заключенных контрактов составила 21 млрд рублей.

Предприятия, которые инвесторы собираются создать в Ростовской области, имеют самый разный профиль: от сахарного завода и ветропарков до производства стального проката и минеральной изоляции из базальтового волокна.

Основная идея донской экспозиции: «Ростовская область — новое индустриальное сердце юга России». Для презентации на инвестиционном форуме был отобран 31 масштабный инвестиционный проект на общую сумму 87,6 млрд рублей.

На выставочной площадке в 136 кв. м были представлены семь донских индустриальных парков: Азовский, Гуковский, Красносулинский, Матвеево-Курганский, Новоалександровский, Октябрьский и индустриально-логистический

парк «Усть-Донецкий порт». Уже сегодня в этих парках реализуются проекты с совокупным объемом заявленных инвестиций в 81 млрд рублей. Интересно, что, по оценкам Агентства инвестиционного развития области, парки имеют потенциал еще как минимум трех-четырёхкратного роста объема инвестиций — до 243–324 млрд рублей.

Василий Голубев отметил большое значение индустриальных парков для региона. «Это востребованный бизнес для России в целом. Это, с одной



стороны, развитие строительной индустрии, с другой — создание комфортных условий для жителей области, для гостей области — строительство отелей, логистических центров. Убежден абсолютно, что это соответствует

нашей стратегии развития региона до 2020 года», — пояснил губернатор Ростовской области.

Напомним, XI Международный инвестиционный форум «Сочи-2012» состоялся 20–23 сентября 2012 года.

## Пиратский захват расследуют

**Южной транспортной прокуратурой проверена законность возбуждения уголовного дела по факту пиратского захвата в территориальных водах африканской республики Того танкера «Energy Centurion» с российским экипажем. Об этом сообщила пресс-служба прокуратуры. Постановление ЮСУТ СК РФ о возбуждении уголовного дела на основании ч. 2 ст. 227 УК РФ признано законным и обоснованным. Ход и результаты расследования взяты на контроль.**

По версии следствия, 28 августа 2012 года группа лиц в количестве 10 человек, вооруженных огнестрельным оружием, напала на морское судно — танкер

«Energy Centurion», — стоявшее на якоре в 19 милях от побережья г. Ломе Тоголезской Республики.

Экипаж судна состоял из 24 человек, 23 из которых — граждане

Российской Федерации, зарегистрированные на территории Краснодарского края и Ростовской области.

Морской танкер, принадле-

жащий греческой компании «Golden Energy Management», зарегистрирован в порту г. Дуглас (остров Мэн, Великобритания).

После нападения судно вместе с экипажем и перевозимым грузом — дизельным топливом в количестве 50 тыс. тонн — было перемещено к берегам Федеративной Республики Нигерия.

Пираты насильственно поместили в каюту членов экипажа, причинив двоим из них телесные

повреждения, после чего открыто похитили принадлежавшие морякам личные вещи. В течение двух дней захватчики перекачали 3 тыс. тонн дизельного топлива на неустановленный корабль.

Пираты покинули танкер на маломерных катерах 31 августа 2012 года, после чего к «Energy Centurion» подошел корабль Военно-морских сил Французской Республики, который освободил экипаж судна.



# Полвека на флоте

По рассказам Владимира Николаевича Метелкина можно запросто составить историю советского торгового флота. На реке он работает с восемнадцати лет, в апреле этого года встретил 52-й год на флоте, а чуть раньше, 3 марта, отметил 70-летний юбилей.



Детство Владимира Николаевича прошло на берегу Волги, в городе Козьмодемьянск. Каждый день изумительные картины рисовались перед глазами маленького Володи. «По Волге идут белые красавицы пароходы. Подходят к пристани, причаливают. Сажают пассажиров, загружают груз. На мостике — капитан, в белом кителе, фуражке с крабом. В руках — рупор, и он кричит: «Подать носовую!». А в рубке у капитана — труба, ведет в машинное отделение. И в эту трубу капитан кричит: «Стоп, машина!». В машинном отделении слышат, выполняют команду», — вспоминает Метелкин.

Названия пароходов были монументальные, титанические, под стать эпохе: «Сталин», «Ленин», «Октябрьской революции», «Орджоникидзе», «Родина», «Ломоносов», «Спартак», «Волга». Титаническим был

и труд на таких теплоходах. Многие из них тогда еще топились углем, и кочегары в котельной по три часа находились при температуре плюс шестьдесят градусов. Были и огромные грузопассажирские теплоходы, на которых, как в кино, на главную палубу на телегах заезжали цыгане, распрягали лошадей и ставили в стойло.

Толкач «Добрыня Никитич» — первый теплоход Владимира Николаевича. Здесь он восемнадцатилетним мальчишкой прошел свою первую практику. Вторым судном стал двухпалубный пассажирский «Аргунь», под управлением капитана Игоря Александровича Бодрова.

В 1961 году Владимир Николаевич был призван в армию. Демобилизовался в 1964 году и сразу вернулся на флот. Работал мотористом на трехпалубном пассажирском «Сунгарии». Рассказывает, что даже на пас-

сажирских теплоходах приходилось перевозить большие грузы: «Нам давали план, и вся команда грузила мешки с картошкой, арбузы, помидоры. Работали на линии Москва — Ростов, везли пшеницу с Дона. Мешки на себе таскали. Старпом со вторым штурманом на берегу поднимают, подают — кидают на спину, боцман укладывает, а мы тащим. Работать приходилось много».

Затем работал на грузопассажирском теплоходе «Вычегда». Там же работала поваром и жена Владимира Николаевича — Галина.

В 1971 году Владимир Николаевич окончил Горьковское речное училище и по распределению был направлен в город Волжский. Попал на теплоход «Волго-Дон-5017». На этом теплоходе, под руководством капитана Виктора Егоровича Синельникова, Владимир Николаевич получил свой самый главный, начальный опыт. «Голос у Синельникова был как у Левитана, — рассказывает Владимир Николаевич, — и без мегатона отдавал команды, такая сила была! Это был очень грамотный специалист. Его сын Игорь тоже капитаном работал». На этом теплоходе Владимир Николаевич был рулевым-мотористом. После работал третьим-вторым на «Волго-Доне-55», вторым-вторым на «Волго-Доне-5003», там же — первым-первым, с 1977 года — на «Волго-Доне 197». В 1980 году стал капитаном-механиком на «Волго-Доне 90», после перешел на «Волго-Дон 60», где проработал до 1990 года. Работал на 5015-м и 5016-м «Волго-Донах», «Волжком-4» с приставкой (длина состава — 260 метров!)... Признается, что управлять такой машиной, маневрировать, было непросто.

За все это время Владимир Николаевич совершил огромное количество рейсов по российским рекам: Волге, Каме, Дону, Оке, по Волго-Балтийскому каналу до Ленинграда, Онежскому, Ладожскому озерам, бывал в Астрахани, Перми, Ахтубинске, Москве, Угличе, Петрозаводске, Казани, Чебоксарах. Грузы были самые разные: лес, уголь, гранитная щебенка, соль.

В трудные 90-е годы пришел в Донреч-

флот. Попал на «Волго-Дон 217», где капитаном был Олег Николаевич Сидоркин. Работал сменным капитаном-механиком, а позже стал постоянным капитаном. Потом принял «Волго-Дон 227», где проработал капитаном 5 лет. «Работа давалась легко, — рассказывает Владимир Николаевич, — как-то сразу стало получаться все. Капитанский опыт у меня был, да и коллектив подобрался очень хороший». Возили серу, пшеницу, семечки, удобрения, алюминиевую пудру в Березники, Соликамск, Ильичевск (Украина). Бывали трудные времена, когда за навигацию могло поменяться восемь старпомов. По сути, капитану приходилось выполнять работу и за старпомов.

Сейчас Владимир Николаевич работает старпомом на теплоходе «Капитан Рыбалко», который ходит по маршруту Ростов — Кавказ. Передает свой колоссальный опыт капитану Александру Ивановичу Галинко, подсказывает, обучает.

У Владимира Николаевича и его жены Галины, тоже выпускницы Горьковского речного училища, две дочери — Оксана и Марина. Старшую дочь брал с собой на корабль, учил рулить. Не удивительно, что судьбы дочерей тоже связаны с флотом: Марина — проводница на пассажирском флоте, Оксана замужем за речником из флотской династии. Внук Илья — выпускник Горьковского речного училища.

Владимир Николаевич — ветеран труда, награжден почетной медалью «300 лет российскому флоту». Экипаж теплохода «Капитан Рыбалко» второй год подряд признается лучшим на реке.

Со своим стажем Владимир Николаевич уже давно мог бы заслуженно отдыхать. Но уходить с флота не хочет. «Буду работать, пока здоровье позволяет», — улыбается он. Капитан Александр Галинко заявляет, что старпом его только молодеет.

«Для работы на флоте нужно призвание, — говорит Владимир Николаевич. — Я всегда горел желанием работать на реке и до сих пор не хочу уходить».

## Награды нашли своих героев

Представителей транспортного комплекса по поручению губернатора Ростовской области Василия Голубева наградил региональный министр транспорта Дживан Вартанян. Награждение приурочено к празднованию 75-летия Ростовской области.

Обращаясь к участникам встречи, особые слова благодарности Дживан Вартанян

адресовал ветеранам отрасли: «Вы — поколение, которое, несмотря на все невзгоды и лишения, обрело профессию, необходимую нашей стране для созидания. То, что сделано вами, сегодня продолжает молодое поколение».

Среди награжденных — немало работников водного транспорта.

Награда	Работник водного транспорта
Медаль ордена «За заслуги перед Ростовской областью»	Мартыненко Виктор Гаврилович, генеральный директор ОАО «Ростовский судоремонтный завод «Прибой»
Медаль «За доблестный труд на благо Донского края»	Чащинов Юрий Николаевич, капитан-1-й помощник механика теплохода «Шлюзовой-144» ОАО «Донречфлот»
Почетная грамота губернатора Ростовской области	Пилкин Петр Власович, начальник Азовского морского порта с 1980-го по 2001 г.
Памятный знак «75 лет Ростовской области»	Бирюков Игорь Иванович, капитан теплоходов «Пингвин» и «Орленок» ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС»
	Гайдаев Сергей Константинович, руководитель ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС»
	Гибин Михаил Дмитриевич, капитан морского порта Таганрог ФБУ «Администрация морского порта Таганрог»
	Забусов Виктор Васильевич, начальник стапельного цеха ЗАО «Цимлянский судомеханический завод»
	Завозин Виктор Владимирович, первый заместитель капитана морского порта Азов по безопасности мореплавания Азовского филиала ФБУ «Администрация морского порта Таганрог»
	Зябрин Валентин Николаевич, начальник отдела по проверке российских и иностранных судов ФБУ «Администрация морского порта Таганрог»
	Кустарев Юрий Николаевич, заместитель начальника службы управления движением флота ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС»
Звание «Лучший работник транспорта Дона»	Ляхов Виктор Дмитриевич, генеральный директор ОАО «Усть-Донецкий порт»
	Ошкин Дмитрий Родионович, главный инженер Усть-Донецкого порта с 1974 по 2001 г.
	Полковников Василий Иванович, капитан морского порта Ростов-на-Дону ФБУ «Администрация морского порта Таганрог»
	Крижановский Георгий Федорович, боцман земснаряда «Кубань-2» ФГУП «Росморпорт»
	Левченков Сергей Леонидович, главный энергетик ОАО «Усть-Донецкий порт»
	Сидоров Анатолий Иванович, докер-механизатор погрузочно-разгрузочного комплекса ОАО «Таганрогский морской торговый порт»

### ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ КРЕДИТЫ

# от 12,9% годовых в рублях

Процентная ставка зависит от категории компании — работодателя, срока кредита, внутренней методики Банка. Срок кредита: до 5 лет. Размер кредита: от 30 тыс. до 1,5 млн рублей. Срок рассмотрения документов - 5 рабочих дней, считая от даты предоставления полного пакета документов (Банк оставляет за собой право увеличить срок рассмотрения документов). ПОРЯДОК ПОГАШЕНИЯ КРЕДИТА: ежемесячно. Первый платеж включает только проценты, начисленные за первый процентный период. Если указанная в кредитном договоре дата исполнения обязательств по кредитному договору приходится на выходной (нерабочий праздничный день), то она переносится на ближайший следующий за ними рабочий день. Неустойка за нарушение заемщиком сроков возврата кредита, а также уплаты начисленных процентов, составляет 0,75% от суммы просроченного платежа за каждый календарный день просрочки. Порядок досрочного погашения кредита: частичное досрочное погашение производится в сроки, установленные для внесения планового платежа. Минимальная сумма частичного досрочного погашения не ограничена. Для осуществления досрочного погашения заемщик должен предоставить Банку письменное уведомление по форме Банка не позднее, чем за 3 дня до даты внесения досрочного платежа. Договор вступает в силу с даты его подписания и действует до полного выполнения договорных обязательств и завершения взаиморасчетов. РАСХОДЫ ЗАЕМЩИКА (комиссия не взимается с работников Банка, работников компаний — партнеров Банка и работников бюджетных организаций): комиссия Банка за выдачу кредита — 2% от суммы кредита (минимум 1000 рублей, максимум 2000 рублей). Страхование жизни и риска утраты трудоспособности заемщика не требуется. За неисполнение/ненадлежащее исполнение обязательств по договору, стороны несут ответственность в соответствии с законодательством РФ и договором. Ростовский филиал ОАО АКБ «Связь-Банк». Генеральная лицензия Банка России №1470 от 17.08.2012. Реклама.

**г. Ростов-на-Дону, ул. Суворова, д. 61**

**Контакт-центр Банка:**  
**8 (800) 200-23-03**  
(круглосуточно, звонок по России бесплатный)

[www.sviaz-bank.ru](http://www.sviaz-bank.ru)

## «Татфлот» ГОТОВИТСЯ К ЗИМЕ

В начале октября скоростная линия Казань — Камское Устье, на которой оперирует ОАО «СК «Татфлот», закрылась. Недели раньше перестала действовать линия Казань — Болгар.

Как сообщили в пресс-службе компании, скоростные суда выведены из расписания Казанского речного порта и отправлены на зимнюю стоянку. Сначала их отбуксируют к причальным стенкам, а с приближением холодов поднимут на баржи.

ОАО «СК «Татфлот» является крупнейшей судоходной компанией Татарстана. Флот компании состоит из 4 скоростных судов, 24 водоизмещающих судов и 5 паромов.

## Пассажирская навигация по Ангаре завершилась

Восточно-Сибирское речное пароходство (ВСРП) в конце сентября завершило пассажирскую навигацию по Ангаре.

Между тем четыре переправы продолжают действовать в запланированном режиме: «МРС-Ольхон» — до 15 декабря, «Листвянка — порт Байкал» — круглогодично, «Балаганск-Игжей» — до 31 октября, «Свирск-Каменка» — до 15 ноября.

Подводя итоги навигации, в пресс-службе ВСРП отметили, что пассажиропоток в этом году оказался выше ожидаемого. За 9 месяцев 2012 года было перевезено 180 тыс. человек, что на 7 тыс. человек больше, чем за аналогичный период прошлого года.

ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство», с 2001 года входящее в группу «Истланд», осуществляет грузовые и пассажирские перевозки по озеру Байкал и реке Ангаре, Братскому и Усть-Илимскому водохранилищам. Ежегодно пассажирскими судами ВСРП перевозится около 200 тыс. человек по 12 рейсовым маршрутам, грузовыми судами — около 2 млн тонн грузов.

## В Твери запущен новый речной маршрут

В Твери запущен новый водный маршрут — от Серебряковской набережной до Тверского вагоностроительного завода.

Как сообщили в пресс-службе правительства области, в открытии маршрута принял участие губернатор Тверской области Андрей Шевелёв, который заявил, что «сейчас будут запущены пробные рейсы, чтобы изучить ситуацию. А в следующем году маршрут станет регулярным».

На маршруте работает речной трамвай «Быстрый», который доставляет пассажиров на левый берег Волги всего за три с половиной минуты. Несколько десятилетий назад рабочие ТВЗ именно таким маршрутом добирались на работу.

По заявлению главы региона, если услуга будет востребована, то будет организована работа речных трамваев от Вагонзавода до Химинститута.

## «Хорошему флоту — хорошие кадры»

Руководство ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» и Волгоградского профессионального училища № 28 им. адмирала флота Н. Д. Сергеева провели мемориальную акцию: к плавучему знаку, установленному в фарватере Волги, напротив Мамаева кургана, они возложили венки в память о капитанах Волжского пароходства, погибших во время Великой Отечественной войны. Торжественное мероприятие было приурочено к 70-летию Сталинградской битвы.



Руководители судоходной компании и будущие речники оказались связаны общей памятью. В состав флота «Волжского пароходства» входят 10 теплоходов, носящих имена капитанов — героев Сталинградской битвы: «Капитан Рузманкин», «Капитан Загрядцев», «Капитан Краснов», «Капитан Гудович», «Капитан Сергеев», «Капитан Кадомцев», «Капитан Афанасьев», «Капитан Юров», «Капитан Шумилов» и «Капитан Канатов». На этих новейших сухогрузах проекта RSD44, построенных в 2010–2012 годах, минувшим летом многие курсанты училища № 28 проходили практику.

Символично, что в момент, когда на Волге состоялась торжественная церемония, к прощальному гудку катеров и теплоходов присоединил свой голос и «Капитан Рузманкин», проходивший мимо плавучего памятника.

Знакомство с училищем делегация руководителей «Волжского пароходства», в состав которой вошли председатель совета директоров ОАО «Волжское пароходство» Ришат Багаутдинов, генеральный директор ООО «Управление транспортными активами» UCL Holding Игорь Федеров и управляющий директор ОАО «Волжское пароходство» Александр

Шишкин, продолжили в стенах учебного заведения, являющегося одним из старейших в России. Начиная с 1946 года оно готовит специалистов по рабочим специальностям для флота.

За время своего существования училище выпустило свыше 16 тысяч специалистов, многие из которых водят и сейчас речные и морские суда по Дону, Волге, Днепру, Каспию, Азовскому и Черному морям, работая капитанами, механиками, штурманами.

Ежегодно полторы сотни человек получают здесь профессию: матрос-рулевой, моторист-судовой и повар-кондитер. С переходом на новые стандарты образования, которые предусматривают двухступенчатую систему, училище начнет также выдавать дипломы «Техник-судоводитель», «Техник-судомеханик», «Техник-электромеханик».

Готовясь к введению стандартов СПО (специальное профессиональное образование), руководство училища задумалось об обновлении материально-технической базы. И в этом вопросе на помощь пришло «Волжское пароходство», которое в 2012 году перечислило «ПУ № 28 им. адмирала флота Н. Д. Сергеева» 855 тыс. рублей.

«Для обучения судоводителей нам необходим, например, мощный тренажер, стоимость кото-

рого на рынке достигает 2,5 млн рублей, — рассказал директор училища Аркадий Кравченко. — «Волжское пароходство» нашло возможность оплатить программное обеспечение к этому тренажеру. В октябре специалисты из петербургской фирмы намерены установить его на наш компьютерный комплекс, и мы сможем вести полноценную подготовку современных судоводителей».

Существуют также планы по модернизации лабораторий, в которых представлены действующая модель машинного отделения, электрооборудование и другие системы.

В свою очередь, в «Волжском пароходстве» финансовую помощь училищу, из которого ежегодно от 50 до 80 выпускников приходят на работу именно в эту компанию, считают не благотворительностью, а «инвестициями в человеческий капитал».

Стратегически эта позиция оправдана. Как известно, холдинг UCL, в состав которого входит «Волжское пароходство», активно расширяет свой флот, ведя строительство новых судов. По предварительным расчетам только до конца текущего года в строй войдут 6–7 судов, всего же в планах строительство еще не менее 60 современных судов. «Хорошему флоту — хорошие кадры», — девиз Ришата Багаутдинова, председателя совета директоров «Волжского пароходства».



## Омское речное училище увеличило набор

В Омское командное речное училище им. капитана Евдокимова в 2012 году поступило 317 абитуриентов, в то время как в прошлом году набор составил 292 человека. Как сообщила методист Елена Жердева, рост связан, прежде всего, с тем, что на гражданские специальности было увеличено количество бюджетных мест. Так, например, на бюджетной основе училище будет вести подготовку 28 юристов (против 18 — в прошлом году) и 7 экономистов (против 4 — в минувшем учебном году).

Училище отметили, что в этом году на все специальности без исключения был очень приличный конкурс. Так, на специальность «Право и организация социального обеспечения» (юрист) конкурс составил 1,7 человека на место (после 9 класса) и 2 человека (после 11 класса), на специальность «Экономика и бухгалтерский учет» — 3,25 человека (после 9 класса) и 4 человека (после 11 класса), на специальность «Эксплуатация судового электрооборудования» — 1,3 человека (после 9 класса) и 2,8 человека (после 11 класса), на специальность «Судовождение» — 1,5 че-

ловека (после 9 класса) и 2,8 человека (после 11 класса).

Анализируя социальный портрет абитуриентов, в училище отметили, что основной контингент поступающих составляют выпускники школ Омской области, поскольку всем курсантам предоставляется общежитие. Второе место в рейтинге поступающих занимают выпускники омских школ. Но немало среди абитуриентов и иногородних — прежде всего из Казахстана, Новосибирской области.

Что касается профессиональных предпочтений, то вчерашние школьники начали активнее выбирать технические специальности.

— Абсолютное большинство ребят приходит с твердым намерением стать судоводителем, — заметила Елена Жердева. — И это понятно. Эта профессия, кроме уважения со стороны окружающих, романтики, предполагает и дальнейший карьерный рост. Но многие ребята забывают при этом, что профессия эта сезонной занятости. Готовы ли они к этому? Поэтому мы, работающие в приемных комиссиях, берем порой, на себя и роль психологов, советуем абитуриентам не гоняться за престижной специальностью, а присмотреться к другим. Тем более, что тенденции таковы, что к моменту получения ими диплома именно на эти специальности может появиться стабильный спрос, подкрепленный достойной зарплатой и соцпакетом.

Данное обстоятельство является очень важным, считают в училище, ведь почти 40 процентов абитуриентов — ребята из неполных малоимущих семей и опекаемые сироты. Училище становится для них надежным этапом на пути во взрослый мир.

## ИЗБРАН ПРЕЗИДЕНТ МГАВТ

Ученый совет Московской государственной академии водного транспорта избрал президентом академии генерального директора ОАО «Московское речное пароходство» Константина Анисимова.

К. Анисимов рекомендован на эту должность руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта Александром Давыденко, который лично представил Константина Олеговича ученому совету МГАВТ.

Московская государственная академия водного транспорта представляет собой крупный учебно-научный комплекс, в состав которого входят 8 факультетов и 28 кафедр, в том числе 15 выпускающих и 13 общеобразовательных, колледж, научные и учебные лаборатории, компьютерные классы, спортивные залы, плавательный бассейн, студенческие общежития, производственные объекты и административно-хозяйственные службы, подразделения административно-управленческого, социально-культурного и бытового назначения.

МГАВТ имеет 4 филиала, представляющие собой бывшие речные училища.

## МИНТРАНС НАМЕРЕН ОБНОВИТЬ ОТРАСЛЕВЫЕ УЧЕБНИКИ ДЛЯ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ ВУЗОВ

Министерство транспорта Российской Федерации приступило к работе по обновлению учебной литературы для отраслевых вузов водного транспорта. Как сообщил в ходе заседания Совета Ассоциации судоходных компаний (АСК) замминистра транспорта России Виктор Олерский, «пришло время не только обновить отраслевые учебники, но и написать новые». По его оценке, обновления учебной литературы для отраслевых вузов не производилось с 1985 года, учебные пособия только переиздавались, но новых учебников не было написано.

«Сегодня можно отметить существенный разрыв между профессорско-преподавательским составом и отраслью», — добавил он. Олерский предложил членам АСК принять участие в работе по созданию нового учебника по техническому и коммерческому менеджменту флота.

## СОВМЕСТНЫЕ ТРЕНИРОВКИ И УЧЕНИЯ

Совместные тренировки служб управления движением судов России и Финляндии начнутся в марте 2013 года. Такое решение принято в рамках проекта трансграничного сотрудничества России и Финляндии RescOp (Развитие спасательных операций в Финском заливе, Development of rescue operations in the Gulf of Finland).

Кроме того, Комитетом по природопользованию администрации Санкт-Петербурга и Морским учебно-тренажерным центром (УТЦ) ГМА им. адм. С. О. Макарова в мае 2013 года запланированы учения более 100 волонтеров по проведению спасательных работ на акватории и береговой линии Финского залива.

Оба проекта были представлены на конференции «Безопасность мореплавания — ответ на новые вызовы», организованной ГМА имени адмирала С. О. Макарова в Санкт-Петербурге. В конференции участвовали представители судоходных компаний, морских администраций, спасательных служб, учебных заведений и научно-исследовательских институтов. Всего в мероприятии приняло участие 129 человек из России, Украины, Эстонии, Финляндии, Швеции и Бельгии.

# 1150-летие российской государственности отметили ...в Южной Атлантике

На паруснике «Седов», совершающем кругосветное путешествие, состоялись официальные торжества в честь 1150-летия российской государственности.

На борту парусника находятся двести курсантов из различных учебных заведений России.

Как передал с борта судна помощник капитана Валерий Василевский, по плану мероприятия должны были пройти на палубе, однако из-за сильнейшего шторма в Южной Атлантике торжества перенесли в актовыв зал.

«Практически сразу после парусного аврала, когда экипажу и курсантам пришлось частично убирать паруса в условиях ледяного ураганного ветра и сильной качки, все свободные от вахт собрались в помещении, — рассказал В. Василевский. — В торжественной обстановке под



звучи государственного гимна почетный караул внес в актовыв зал флаг Российской Федерации. Капитан парусника «Седов» Николай Зорченко поздравил всех собравшихся со знаменательной датой в истории государства Российского, рассказал об истоках объединения разрозненных племен и княжеств в единый, общий союз. «Найдите себя в будущей взрослой жизни, станьте заметными и полезными членами общества, укрепляйте и дальше мощь своей страны», — с таким напутствием обратился Зорченко к курсантам.

Сейчас «Седов» уже прибыл в чилийский порт Вальпараисо. Ранее судно побывало в самом южном городе планеты — аргентинском порту Ушуайя, ландшафты которого напомнили россиянам мурманские и дальневосточные сопки.

Следует отметить, что заход российского барка на Край Земли, а именно так называют аргентинцы свой самый южный город, вызвал еще больший ажиотаж, чем в предыдущих латиноамериканских портах Ресифи и Монтевидео вместе взятых. В день открытого трапа парусник посетили около 7 тысяч человек.

Гостей встречали у трапа члены экипажа, а курсанты проводили для желающих экскурсии. В этот же день на борту состоялось и награждение победителей второго этапа международной викторины «Российской газеты» за рубежом в странах Латинской Америки об истории парусника «Седов», завершившееся для знатоков истории легендарного виндjamмера традиционным чаепитием и беседой с капитаном Николаем Зорченко.

Немало теплых слов в адрес России и ее флота было сказано во время торжественного приема на борту парусника «Седов» с участием российских дипломатов и представителей местных политических кругов, возглавляемых вице-губернатором провинции Огненная Земля и мэром города Ушуайя Роберто Кросианелли. Как подчеркнул вице-губернатор, российских моряков хорошо знают в этой части света. Ведь Ушуайя — порт, из которого многие годы отправляются в антарктические круизы пассажирские суда, в том числе и под российским флагом.

# ...и в Великом Новгороде

Инновационный колесный теплоход проекта ПКС-40 «Сура», построенный в Нижнем Новгороде, принял участие в праздновании 1150-летия основания Великого Новгорода и становления Российского государства.

Судно, названное «Рюрик», совершило презентационную прогулку по озеру Ильмень до причала Рюриково городище, исторического поселения эпохи викингов.

Как сообщили в компании «Гама», переход теплохода из Нижнего Новгорода в Новгород Великий доставил судоводителям немало беспокойства. Кроме рек и водохранилищ, «Сура» преодолела путь по водному пути, практически невозможному для пассажирских теплоходов из-за малого количества воды и узости судового хода — Онежскому обводному каналу и Ново-Ладожскому обводному каналу. По словам генерального директора ГК «Гама» Дмитрия Галкина, из чис-

ла всех судов, эксплуатируемых в России, только «Сура» смогла преодолеть сложный маршрут благодаря своей уникальной конструкции: осадке 0,80 метра, хорошей маневренности, устойчивости и проходимости по мелководью, способности самостоятельно сниматься с мели и другим характеристикам. В случае форс-мажора ни один буксир не смог бы помочь нижегородской «Суре», но она успешно справилась самостоятельно.

Губернатор Великого Новгорода Сергей Митин сообщил, что регион намерен приобрести этот теплоход, что станет стимулом для развития водного туризма: «Мы будем прикладывать все силы, чтобы водный путь приносит Великому Новгороду больше пользы... Еще в августе обращался к президенту страны по этому вопросу, и он поддержал мою инициативу о выделении 80 млн рублей на приобретение теплохода типа «Сура» для Детского морского центра «Клуб юных моряков».



Организатор:



Технический организатор:



При поддержке:



Генеральный медиа-партнер:



22 ноября 2012 года,  
гостиница «Лотте Плаза», Москва

## II ежегодная международная конференция СМС «Морское страхование 2012»

Российское морское страхование — динамично развивающийся сегмент мирового страхового рынка. В то же время на международном рынке морского страхования к российским страховщикам продолжают относиться с недоверием. Как российские страховые компании намерены повышать свой имидж? Как защитить свои права страхователей? Какие рекомендации могут дать страховщики и сюрвейеры при возникновении внештатных ситуаций на судне? Эти и другие вопросы будут рассмотрены в ходе международной конференции СМС «Морское страхование в России-2012».

К участию в конференции СМС приглашены представители Министерства транспорта и Министерства финансов Российской Федерации, члены Союза Морских Страховщиков (СМС), судовладельцы, члены Совета Ассоциации Судовладельческих Компаний (АСК), члены Союза Российских Судовладельцев (СОРОС), российские и зарубежные страховые компании, топ-менеджеры P&I Клубов — членов Международной Группы P&I Клубов, морские адвокаты и сюрвейеры.

Конференцию СМС поддержали ведущие экономические и отраслевые средства массовой информации.

### Темы для дискуссий:

- СМС: каковы наиболее актуальные проблемы Союза и кто наши союзники в их решении.
- Реформа управления внутренним водным транспортом сделала обязательным страхование ответственности судовладельцев. Как будет развиваться этот рынок? Адекватны ли высоким лимитам страхования требования, предъявляемые к страховым компаниям?
- Имидж Российского Страховщика в России и за рубежом.
- Российский рынок морского страхования. Движение вперед или холостой ход?
- Ваш полис не принял Фрахтователь, потому что Ваш Страховщик P&I не является членом Международной Группы Клубов. Можно ли с этой ситуацией бороться?
- Изменение в системе контроля Solvency II в структуре Клубов Взаимного Страхования приведет к значительному увеличению накладных расходов, а значит, и размеру страховой премии. Что ждет Страхователей — членов Клубов взаимного страхования.
- Машинные убытки и их предотвращение. Рекомендации Сюрвейера.

Программой конференции СМС предусмотрена панельная дискуссия судовладельцев, страховщиков и морских юристов.



Оргкомитет: (812) 570-78-03,  
570-78-02, 712-45-16, 712-45-01,  
E-mail: mail@portnews.ru



Газета «Водный транспорт» (Свидетельство о регистрации СМИ №ФС77-3513) подготовлена отраслевой информационной медиа-группой ООО «ПортНьюс». Адрес редакции: 191119, Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, д. 1. Контакты: +7 (812) 570-78-03, 712-45-16, 712-45-01, mail@portnews.ru, www.rus-shipping.ru. Главный редактор: Надежда Малышева. Выпускающий редактор: Маргарита Малышева. Над номером работали: Ирина Цивилева, Татьяна Житник. Дизайн и верстка: Сергей Яковлев. Фотографии Валерия Василевского (предоставлены пресс-службой ИЦ «Седов»), Владимира Южакова. Приложение к газете «Водный транспорт» выходит при поддержке СПГУВК. Отпечатано в типографии ООО «БЭЛЛ». Тираж 3000 экземпляров. При перепечатке ссылка на газету «Водный транспорт» обязательна.