

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

МОРБАЗА

С Новым Годом!



ВЫПУСК №2 (2) 2023 ОКТЯБРЬ-НОЯБРЬ-ДЕКАБРЬ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



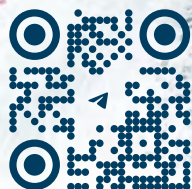
КТГ ПЕРЕВОЗКИ ГЛАЗАМИ
ЮРИСТОВ ЕПАМ — с. 8

УНИКАЛЬНАЯ УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ:
БАРЖА «МОРБАЗА-2» — с. 22

СУДА СЕМИЛЕТКИ —

ГРАНДИОЗНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ
СССР В 1959–1965 ГОДЫ — с. 14

ПЛАН ЛРН — ДЕЛО ПРОФЕССИОНАЛОВ
— с. 30



МОРБАЗА в Telegram

WWW.MORBAZA.COM

WWW.MARINERUS.RU

- Брокерские услуги по купле-продаже и аренде судов, сопровождение сделок
- Инспекция технического состояния флота
- Консультирование банков и лизинговых компаний по вопросам залога флота
- Консультации инвесторов при создании судоходных компаний и покупке флота
- Управление работой флота и портовой инфраструктурой
- Поставка, монтаж, ремонт и техническое обслуживание судового электрооборудования, радиооборудования, АПС и систем автоматики
- Сопровождение проектных и строительно-монтажных работ по реконструкции морских пунктов пропуска через государственную границу РФ
- Разработка планов ликвидации разлива нефтепродуктов (ЛРН), проведение учений
- Подготовка документов для издания нормативного акта Правительства РФ по изменению границ территории (акватории) морского порта

Telegram-канал МАРИНЕРУС —
Продажа и аренда флота

t.me/MARINERUS_Ships



zaliv@bk.ru • marinerus@inbox.ru

+7 (921) 758-77-77 • +7 (812) 607-70-38

г. Санкт-Петербург, Ленинский пр., 119Б, офис 1

МОРБАЗА №2 (2) 2023

Октябрь-Ноябрь-Декабрь

Профессиональный
специализированный журнал

Редакция

Главный редактор:

Яцентюк Татьяна Викторовна

Редакторы:

Зайцев Алексей Иванович

Яблонская Юлия Сергеевна

Литературный редактор, корректор:

Мельгунов Ритам Валерьевич

Дизайн-проект и верстка:

Яблонская Юлия Сергеевна

Редакционный совет

Председатель:

Зайцев Алексей Иванович,

Капитан, к.т.н., руководитель Холдинга «МОРБАЗА-Маринерус», Доцент Кафедры судоходства на ВВП Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова

Баранов Александр Николаевич,

Соучредитель ООО «МОРБАЗА», руководитель ООО «Судоходная компания Морвенна»

Адрес редакции и издателя

Адрес: 198207, Россия, г. Санкт-Петербург, Ленинский проспект, дом 119 Б, офис №10

Телефон: +7 (812) 670-38-58

E-mail: office@morbaza.com

Сайт: www.morbaza.com

Подписано в печать

1 декабря 2023 г.

Тираж

999 экземпляров

Редакция не несет ответственности за достоверность информации авторских статей и содержание рекламных материалов.

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА 4

МОРБАЗА: НОВОСТИ КОМПАНИИ 5

ОБЗОРЫ 7

Конференция «Речные перевозки России 2023» 7

БИЗНЕС 8

С. А. Ченцов, А. М. Галёва

Договорные способы распределения и уменьшения рисков при перевозке КТГ 8

ФЛОТ 14

Т. В. Яцентюк

Суда семилетки — семь флотских аспектов прорыва в судостроении СССР за период 1959–1965 годов 14

Н. Г. Жижин

Баржа-площадка «МОРБАЗА-2» 22

Судоходная компания «Морвенна»: участие в проекте

реконструкции городского гидроузла 26

АНОНСЫ 28

Все о гидротехнике и дноуглублении — VII Конгресс

«Гидротехнические сооружения и дноуглубление» 28

НАУКА 29

ГУМРФ: Посвящение в курсанты-макаровцы на Дворцовой

площади Санкт-Петербурга 29

В. Н. Беляков

Особенности разработки документов тренировочных учений перед утверждением плана ЛРН в морском порту 30

ОНЛАЙН-ВЕРСИЯ



ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Сердечно приветствую
вас, дорогие читатели,
уважаемые друзья и коллеги!
Мы представляем вашему
вниманию уже второй номер
журнала «МОРБАЗА».



Для меня это особая радость, ведь мне выпала честь быть его главным редактором. Кажется, только недавно я задумалась о разработке подобного специализированного издания, и вот уже почти полгода наши тиражи спешат по всей стране от Владивостока до Калининграда.

Сама идея создания журнала не давала мне покоя с первого дня работы в нашей компании. Быть вовлеченной в формирование «с нуля» профессионального издания — одновременно творческая и техническая работа, которую приходится совмещать с основной деятельностью по аренде и продаже флота, задачами по маркетингу и рекламе. Полностью концепция издания сформировалась у меня, лишь когда довелось принять участие во всех основных проектах компании и самое главное — по-настоящему проникнуться значимостью наших общих целей, осознанием важности и ответственности задач, которые стоят перед нами.

Вы можете заметить, что во втором номере появились новые рубрики, новые авторы, однако неизменным остается профессиональный характер издания. В ближайших номерах планируется освещение актуальных проблем отрасли, выполненных проектов, оказанных услуг, в том числе и новых разработок нашей компании и партнеров по бизнесу.

Хочу выразить свою признательность и уважение нашим авторам и членам редколлегии, которые вместе со мной создают и развивают наш журнал, помогая его становлению! Перед нами амбициозная задача — сделать журнал по-настоящему масштабным, емким и максимально интересным, для вас и вместе с вами! В стратегических планах редакции — превращение журнала в ценный источник информации для профессионального сообщества, создание электронной библиотеки публикаций и многое другое. Мы открыты к сотрудничеству и размещению ваших материалов.

Искренне поздравляю вас с наступающим Новым Годом! Пусть он будет насыщен позитивными событиями, радостными впечатлениями, яркими мероприятиями и интересными встречами.

Приятного чтения!
Главный редактор журнала «МОРБАЗА»
Яцентюк Татьяна Викторовна

МОРБАЗА: НОВОСТИ КОМПАНИИ

Открытие представительства на Дальнем Востоке

Новый виток в развитии компании. В октябре 2023 г. открыто представительство «МОРБАЗА-ВОСТОК» в г. Владивостоке.

Расширение географии присутствия с охватом самых удаленных точек нашей огромной страны позволяет нам участвовать в наиболее крупных и интересных проектах, расширять спектр предлагаемых услуг и партнерские связи.

Гидротехнические проекты, аренда и продажа флота, перевалка грузов — теперь по всей России, от Калининграда и до Владивостока.

Приглашаем к плодотворному сотрудничеству!



«МОРБАЗА» наводит мосты

После 4 лет участия в строительстве мостов через Волгу в районе Тольятти и Казани, наша компания успешно завершила свой этап работ, выполненный с помощью специализированного флота — барж, буксиров, плавкранов, пассажирских судов. Всего в управлении ООО «МОРБАЗА» за период работы на двух мостовых переходах было задействовано более 30 единиц флота.



Тольяттинский и Казанский мосты будут введены в эксплуатацию в ближайший год и станут ключевыми транспортными объектами для межрегионального развития.

С этих проектов началась яркая и успешная история нашего предприятия по строительству гидротехнических сооружений. Мы продолжаем участвовать в строительстве моста через р. Кама в районе Нижнекамска и открыты к новым проектам по ремонту и строительству объектов с помощью воднотранспортной техники.

Холдинг «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС» – участник бизнес-миссии на MARINTEC CHINA

MARINTEC CHINA — самая масштабная выставка Азиатско-Тихоокеанского региона в судостроительной отрасли, на которой собираются ведущие мировые эксперты. Состоится с 5 по 8 декабря 2023 г.

Выставка проводится более 40 лет и объединяет 2200 экспонентов и более 70 000 посетителей из 100 стран. Основные профили выставки — судостроение, морские технологии и судовое снабжение.

В этом году выставка проводится впервые после 4-летнего перерыва и разместится в рекордных 16 павильонах выставочного центра SNIEC — Shanghai New International Expo Centre.

Представители нашего холдинга проведут ряд производственных встреч с профильными ассоциациями и структурами, посетят с рабочими визитами предприятия нескольких регионов. По мнению наших специалистов выставка MARINTEC CHINA является важным событием для мирового морского сообщества и связана с развитием новейших технологий в судостроительной отрасли.





Доставляем все виды грузов



КОНТЕЙНЕРЫ

> 150 000
TEU

ФЛОТ

34 судна
в управлении

АВТОТРАНСПОРТ

> 100
тягачей

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

> 10 000
единиц

ТЯГОВОЙ СОСТАВ

16
тепловозов

ТЕРМИНАЛЫ

4 терминала
Новосибирск
Томск
Хабаровск
Владивосток

КАК ПРОШЛА КОНФЕРЕНЦИЯ «РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РОССИИ 2023»

Viva
consult

1–2 ноября 2023 г. в Волгограде прошла 6-я конференция «Речные перевозки России 2023». Организатор мероприятия — компания «ВИВА КОНСАЛТ».

Мероприятие посетили ключевые игроки сегмента речных грузовых перевозок. Среди делегатов присутствовали представители судоходных и логистических компаний, грузовладельцы, портовики, судостроители, госорганы, страховые, лизинговые и юридические фирмы, а также другие представители ВВТ и смежных направлений. В общем, на конференцию зарегистрировались более 120 участников.

Пленарную сессию о развитии речных перевозок и инфраструктуры внутренних водных путей открыл Александр Ключин, начальник Управления ВВТ Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлота).

О проблематике и перспективах в модернизации речной инфраструктуры рассказала Маргарита Сахненко, представитель Академии водного транспорта.

Продолжил сессию Алексей Зайцев, генеральный директор компании «МАРИНЕРУС», с докладом «ЕГС ВВП — потенциал развития».

Тему мультимодальности речных портов и жд грузовых терминалов осветила Виолетта Мусакаева из Приволжской дирекции по управлению ТСК ОАО «РЖД».

Не обошли вниманием и альтернативные решения в работе на МТК «Север-Юг», о чем рассказала Вера Вторыгина из представительства компании «РЖД Логистика».

Следующие сессии были посвящены грузовой базе и речной логистике.

Обзор грузоперевозок в рамках Волго-Донского бассейна внутренних водных путей сделал Алексей Струлев из ФБУ Администрации Волго-Донского бассейна внутренних водных путей.

Отдельную острую тему важнейшего сегмента грузовой базы — зерновых и масличных — поднял Виталий Шамаев, генеральный директор компании «АГРОСПИКЕР».

Николай Москвичев из компании «Фаворит» рассказал о логистике и перевалке нефтепродуктов на реке.

Юридическим кейсом для перевозчиков «река-море» и грузовладельцев «Где теперь судиться с иностранцами? Актуальные арбитражные оговорки» поделилась Анастасия Фарафонова из ЮФ «Ремеди».

Завершила деловую часть мероприятия сессия о строительстве и модернизации речного флота.

Обзорный доклад о проблематике проектирова-

ния, строительства и эксплуатации речных судов и судов «река-море» сделал Вадим Мищенко из «МИЦ СПб».

Алексей Клепиков, генеральный директор «Р-ФЛОТ», и Андрей Хангажеев, директор Рыбинского ПКБ, рассказали о новых проектах буксиров и толкачей.

Тему снижения эксплуатационных расходов флота поднял Константин Кемпинен из компании «Спутниксервис», осветив автоматизированные системы контроля, применяемые на судах.



Следует отметить, что на конференции работал экспертный совет, в который вошли представители различных сегментов ВВТ России. По итогу работы мероприятия членами комитета была разработана и составлена резолюция с обозначением актуальной проблематики отрасли для привлечения внимания к ней регулирующих профильных органов и структур Министерства транспорта Российской Федерации.

Завершилась конференция гала-ужином, где участники смогли пообщаться друг с другом в непринужденной атмосфере, а также экскурсией на теплоходе с посещением Волжского гидроузла.

Контакты организаторов конференции:

info@vivaconsult.ru
+7(958)19-77-503

<https://vivaconsult.ru>

ДОГОВОРНЫЕ СПОСОБЫ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ И УМЕНЬШЕНИЯ РИСКОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ КТГ



**Ченцов Савелий
Александрович,**
юрист АБ ЕПАМ



**Галёва Анастасия
Михайловна,**
адвокат АБ ЕПАМ

Перевозка негабаритных, тяжеловесных и крупнотоннажных грузов, равно как и иных специализированных, проектных и/или сверхтяжелых грузов (далее — «КТГ») является неотъемлемой частью мирового рынка морских перевозок.

Реализация проектов по разработке месторождений, строительство объектов по переработке углеводородного сырья, реконструкция гидротехнических сооружений и объектов транспортной и энергетической инфраструктуры, а также укомплектование новых производственных линий необходимым оборудованием являются регулярно возникающими ситуациями, в которых обеспечение своевременной и безопасной перевозки КТГ со стороны российских участников рынка морских перевозок выступает одним из ключевых факторов для успешной реализации проекта.

В то же время, перевозки КТГ сопряжены с высокими рисками и являются одними из самых сложных с технической точки зрения услуг в сфере морской логистики. Для успешной перевозки КТГ требуется индивидуальное планирование маршрута, вовлечение квалифицированного и опытного персонала для осуществления грузовых операций, использование нестандартных способов погрузки и сложного оборудования, а также эксплуатация специализированных судов.

Особая сложность и высокие уровни риска при осуществлении таких перевозок наглядно подтверждаются периодически возникающими инцидентами, например:

- *Произошедшая в Северной Атлантике в 2008 г. утрата понтона KS Titan 1 с борта судна HeavyLift Ancora, которое было лишено хода по причине поломки головного двигателя в штормовых условиях и испытывало сильнейшую качку. В результате инцидента был существенным образом нарушен долгосрочный контракт*

по установке ветряных генераторов на шельфе;

- *Возникновение необходимости подъема судна Mighty Servant 3 с глубины 62м недалеко от порта Луанда (Ангола) — судно затонуло, продолжая развивать крен непосредственно после проведения операций по разгрузке буровой платформы Aleutian Key. Для восстановления мореходных качеств судна потребовались ремонтные работы, продолжавшиеся более двух лет;*
- *Опрокидывание судна Stellamare при осуществлении погрузки двух генераторов в порту Олбани (США) из-за допущенных нарушений в порядке эксплуатации балластных систем судна при проведении погрузочных работ. В результате инцидента погибли трое российских моряков, а судно было признано конструктивно погибшим;*
- *Падение в январе 2023 г. 375-тонной колонны с судна Mask в Адриатическое море, в результате чего ценный проектный груз был безвозвратно утрачен. По информации страховщика Allianz ни судоходная компания, ни само судно не являлись специализированными проектными грузовыми перевозчиками.*

Исходя из вышеизложенного, рассмотрение и анализ используемых в договорной практике альтернативных способов распределения рисков в отношении по перевозке КТГ может являться принципиально важным для любых перевозчиков данных грузов.

Для учета отдельных особенностей морских перевозок КТГ специалистами Балтийского и международного морского совета (далее — БИМКО) были разработаны проформы, которые сегодня активно применяются участниками международного рынка перевозок КТГ. При этом часто используемые проформы HEAVYCON 2007 и HEAVYLIFTVOY, несмотря на стремление БИМКО урегулировать вопросы

перевозки КТГ на борту одного судна, устанавливают принципиально разные режимы распределения рисков между судовладельцем, грузовладельцем и фрахтователем.

Например, HEAVYCON 2007, которая является результатом глубокой проработки со стороны привлеченных БИМКО специалистов по перевозке КТГ проформы HEAVYCON, разработанной еще в 1985 г., использует режим распределения рисков «Удар за удар» (Knock for knock).

Положения п. 22 проформы HEAVYCON 2007 закрепляют между судовладельцем и фрахтователем специфический режим ответственности, который не основан на вине какой-либо стороны договора и одновременно совмещен с предоставлением взаимных обязательств по возмещению имущественных потерь.

В частности, пп. (а) п. 22 рассматриваемой проформы вводит понятия:

- **«Группа Судовладельца»** — включает в себя непосредственно судовладельца, его подрядчиков и субподрядчиков, а также работников указанных лиц;
- **«Группа Фрахтователя»** — включает в себя фрахтователя, его подрядчиков и субподрядчиков, партнеров по проекту и клиентов (которые имеют договорные отношения с фрахтователем в отношении работ или проекта, где используется фрахтуемое судно), а также работников указанных лиц.

С практической точки зрения указанная договорная формулировка направлена на фактическое объединение интересов собственника груза и фрахтователя судна в общем морском предприятии. Обычно интересы, риски и вопросы ответственности собственника груза и фрахтователя рассматриваются отдельно друг от друга, однако подобное отступление и является необходимым для практической реализации режима Knock for knock.

Отражая рассматриваемый режим распределения рисков Knock for knock, который не изменяет действие оговорок об общей аварии, ответственности за загрязнения природной среды и о взаимной вине при столкновении судов, в пп. (б) п. 22 проформы «HEAVYCON 2007», невзирая на любые положения указанного договора об ином, устанавливает следующее:

Для Судовладельца

В случае возникновения любых событий, возникших в связи с исполнением заключенного договора, а также событий, которые хоть каким-либо образом связаны с исполнением такого, Фрахтователь:

- **не несет ответственности за утрату или повреждение имущества, принадлежащего любому члену Группы Судовладельца, в том числе не возмещает ущерб, причиненный судну;**
- **не компенсирует суммы расходов, связанные с подъемом затонувшего судна, а также какие-либо суммы ответственности, связанные с такими операциями;**
- **не несет ответственности за причинение вреда здоровью или в связи с причинением смерти какому-либо члену Группы Судовладельца;**
- **не несет ответственности за причинение вреда другому грузу, который находится на борту судна и перевозится судном на основании иного договора.**

Указанные положения применяются в том числе и в случаях, когда соответствующие убытки, утрата, ущерб, травма или смерть вызваны полностью или частично действием, небрежностью или ненадлежащим исполнением своих обязательств со стороны Группы Фрахтователя или немореходностью любого судна.

В свою очередь, Судовладелец принимает на себя обязательства возместить потери, оградить, защитить Фрахтователя от любых требований, расходов, предъявленных

в суде или в досудебном порядке претензий, а также исков, вне зависимости от оснований предъявления таковых к Фрахтователю, которые связаны с такими убытками утратой, ущербом, травмой или причинением смерти.

Для Фрахтователя

В случае возникновения любых событий, возникших в связи с исполнением заключенного договора, а также событий, которые хоть каким-либо образом связаны с исполнением такого, Судовладелец:

- **не несет ответственности за утрату груза или его повреждение, указанное ограничение относится также к иному имуществу, принадлежащему на праве собственности или на праве аренды любому члену Группы Фрахтователя;**
- **не несет какой-либо ответственности, связанной с задержкой доставки груза;**
- **не компенсирует суммы расходов, связанные с подъемом затонувшего груза, а также какие-либо суммы ответственности, связанные с такими операциями;**
- **не несет ответственности за причинение вреда здоровью или в связи с причинением смерти какому-либо члена Группы Фрахтователя.**

Указанные положения применяются в том числе и в случаях, когда соответствующие убытки, утрата, ущерб, травма или смерть вызваны полностью или частично действием, небрежностью или ненадлежащим исполнением своих обязательств со стороны Группы Судовладельца или немореходностью любого судна.

В свою очередь, Фрахтователь принимает на себя обязательства возместить потери, оградить и защитить судовладельца от любых требований, расходов, предъявленных в суде или в досудебном порядке претензий, а также исков, вне зависимости от оснований предъявления таковых к судовладельцу, которые связаны с утратой, ущербом, травмой или причинением смерти.

Иными словами, каждая из сторон интересов судовладельца или фрахтователя принимает на себя полный риск потери и/или возникновения ущерба, а также необходимости несения дополнительных расходов в отношении собственного имущества и/или своего персонала, независимо от вины и/или причин возникновения инцидента.

С учетом имеющихся рисков существенных финансовых последствий при перевозках КТГ, режим Knock for knock разумно развивается и в положениях об исключении ответственности сторон за косвенные убытки другой стороны, возникшие в результате или в связи с исполнением заключенного договора (п. 23 проформы HEAVYCON 2007). Каждая сторона также обязуется защищать, ограждать и возместить другой стороне потери другой стороны от всех таких претензий со стороны любого члена своей группы. При этом под «косвенными убытками» понимаются, помимо прочего, потеря возможности использования, упущенная выгода, убытки в связи с остановкой или невозможности запуска производства, а также стоимость дополнительных страховых взносов, вне зависимости от того, можно ли было предвидеть возникновение таких убытков на дату заключения договора или нет.

На практике наличие подобных условий распределения рисков может требовать обращения к дополнительному страхованию ответственности судовладельцев.

Вышеуказанные модели распределения рисков принципиально отличаются от традиционно используемых в морских перевозках правил, основанных на установлении факта наличия или отсутствия вины перевозчика (ст. ст. 124, 166 Кодекса торгового мореплавания РФ, ст. ст. 3, 4 Гаагско-Висбийских правил). Подобные правила распределе-

ния рисков также закреплены в проформе HEAVYLIFTVOY, разработанной БИМКО в 2007 г. в качестве договора фрахтования на перевозку тяжеловесных грузов.

Практическая разница для перевозчика при использовании различных режимов/моделей распределения рисков очевидна при рассмотрении примера ниже.

В порту выгрузки произошло падение груза при осуществлении выгрузки груза судовым краном. Причина инцидента — нарушение правил эксплуатации экипажем судового оборудования (т. е. вина перевозчика). Грузом является одна единица оборудования массой в 300 тонн. В результате происшествия возникли:

Возможность практической реализации модели распределения рисков Knock for knock неразрывно связана с соблюдением необходимых требований и условий к осуществлению страхования со стороны как судовладельца, так и фрахтователя.

Убыток	HEAVYCON 2007	HEAVYLIFTVOY
Поврежден корпус судна	На риске судовладельца. Возможна компенсация по полису N&M при соблюдении условий страхования.	
Повреждено гидротехническое сооружение, принадлежащее порту	На риске судовладельца	
Поврежден груз	На риске грузовладельца	На риске судовладельца
Упущенная выгода грузополучателя — третьего лица	На риске грузовладельца	На риске судовладельца
Расходы на подъем груза	На риске грузовладельца	На риске судовладельца
Вред жизни и здоровью сотрудника грузовладельца	На риске грузовладельца. В случае предъявления претензий со стороны сотрудника деликатных требований к судовладельцу — компенсация присужденных и выплаченных потерь со стороны грузовладельца	На риске судовладельца

Так положения п. 26 проформы HEAVYCON 2007 унавливают, что фрахтователь должен на протяжении всего срока действия поддерживать страховое покрытие в отношении риска утраты или повреждения груза на его полную стоимость вне зависимости от причины утраты. Также страхование груза обязательно должно включать условие о наличии страхового покрытия ответственности по обязательствам перед третьими лицами (причинение вреда жизни, претензии от третьих лиц, связанные с упущенной выгодой и иными экономическими потерями, расходы по подъему затонувшего имущества). Фрахтователь обеспечивает два фактора: чтобы судовладелец являлся со-страхователем по такому полису, а также отказ страховой организации от права суброгации.

Со своей стороны судовладелец обязан предоставить доказательства наличия страхового покрытия, которое обеспечит соблюдение принятого судовладельцем в п. 22 проформы обязательства о возмещении потерь фрахтователя.

При этом правила страхования ответственности судовладельцев, применяемые иностранными страховщиками, прямо указывают, что для полупогружных, а также иных судов, предназначенных исключительно для перевозки КТГ, стандартные условия покрытия P&I не покрывают риск утраты, повреждения или подъема затонувшего груза.

В отношении такого риска распространение страхового покрытия возможно только при осуществлении перевозки на договорных условиях, утвержденных и/или одобренных страховой компанией или клубом взаимного страхования. При этом предварительно утвержденными считаются условия договора перевозки, заключенного на основании проформы HEAVYCON 2007, при условии, что в такой договор не были внесены изменения, существенно отличающиеся от условий проформы.

В связи с повышенными рисками морских перевозок страховые компании и клубы зачастую требуют от судовладельцев обеспечить соблюдение дополнительных рекомендаций, разработанных отделами рисков соответствующих организаций совместно с сюрвейерскими и стивидорными компаниями.

Применительно к перевозкам КТГ особое внимание уделяется нижеследующим аспектам.

Успешная перевозка КТГ требует точной информации о грузе и его характеристиках. Необходимо подробное описание — помимо массы и габаритов требуются сведения о расположении центра тяжести и чертежи груза (при наличии). Кроме того, требуются сведения о допустимых точках найтования и способах подъема груза краном (также при наличии).

Не менее важна точность и полнота предоставления данных о характеристиках судна, его технических особенностях, а также сведения об установленном на судне грузовом оборудовании. При необходимости могут проводиться консультации с классификационным обществом и администрацией государства флага судна.

Перед непосредственным осуществлением перевозки необходимо провести значительный объем аналитической работы и составить подробные технические документы.

Для перевозки КТГ рекомендуется предварительное проведение исследований и составление заключения о возможности и о необходимых условиях для осуществления погрузочно-разгрузочных операций и перевозки.

В обязательном порядке предварительно составляются подробный расчет остойчивости судна, необходимый для оценки влияния планируемого к перевозке груза на мореходные качества судна.

Составляется чертеж точек подъема с учетом запланированного к использованию погрузочного оборудования, а также письменный план погрузки. При необходимости разрабатываются чертежи устройств креплений.

Также рекомендуется подробная проработка особенностей рейса в части маршрута следования, погоды и вероятностей ее ухудшения, поскольку с учетом груза мореходность судна может претерпеть радикальные изменения, что может создать опасные ситуации при усиленном ветре и волнении.

Подробно анализируются данные об акватории и о глубинах в порту погрузки и выгрузки, портовая инфраструктура. Судно должно иметь возможность безопасно пришвартоваться у причала либо иным образом находиться в безопасном месте, где возможно осуществление погрузочно-разгрузочных операций с соблюдением ранее составленных документов.

Итоговым документом по результатам проведенных изысканий зачастую является инструкция по перевозке, с которой должны быть ознакомлены все заинтересованные и вовлеченные стороны.

При непосредственном осуществлении погрузочно-разгрузочных операций требуется соблюдение Кодекса ИМО безопасной практики размещения и крепления груза, проведение рутинных проверок судового погрузочного оборудования и использование наиболее точных способов позиционирования груза.

При осуществлении сварочных работ и для монтажа крепежных устройств необходимо контролировать соблюдение требований к качеству используемых материалов и выполняемых сварочных работ.

При необходимости груз дополнительно маркируется таким образом, чтобы особо важные сведения (масса, центр тяжести) были очевидно различимы экипажем и стивидорами.

Почти всегда при перевозке КТГ проведение погрузочно-разгрузочных операций согласовывается только в дневное время и в хорошую погоду.

Морские перевозки КТГ являются особым специализированным видом транспортировки, при котором исполнение обязательств по безопасной и своевременной доставке грузов сопряжено с повышенными рисками для всех участников морского предприятия.

Естественным следствием наличия столь высоких рисков является факт использования отраслью различных режимов разграничения рисков между интересами грузовладельцев и судовладельцев.

В мировой практике оформления договорных отношений по перевозке КТГ используется одновременно две модели распределения рисков — классическая модель распределения рисков, зависящая от установления факта наличия или отсутствия вины перевозчика, и особый режим (Knock

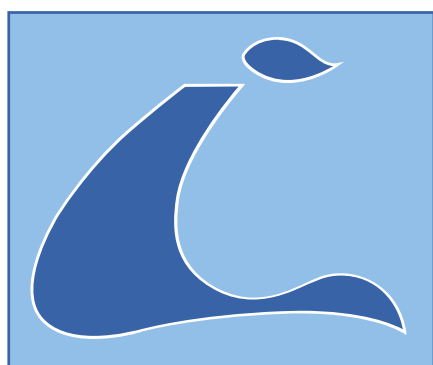
for knock), который не основан на вине какой-либо стороны договора и совмещен с предоставлением взаимных обязательств по возмещению имущественных потерь.

Несмотря на то, что модель распределения рисков Knock for knock предоставляет большую предсказуемость для сторон правоотношений и может показаться более отвечающей интересам перевозчиков, необходимо оценивать, насколько она подходит для конкретной ситуации, предполагающей осуществление перевозки КТГ. Отдельным фактором является потребность в получении дополнительного страхового покрытия ответственности судовладельца, что сопряжено с дополнительными расходами на уплату страховой премии, и, как следствие, должно быть заложено в операционный бюджет.

При составлении договоров по перевозке КТГ следует первоначально отталкиваться от разработанных и используемых проформ, поскольку именно соответствующие формулировки подвергаются наиболее частому уточнению со стороны судебных органов и отражают компромисс специалистов индустрии в рамках конкретного типа перевозки.

Целесообразно адаптировать используемые проформы под каждую конкретную перевозку КТГ. Также крайне важно включать непосредственно в текст договора все рекомендации страховщиков и привлеченных подрядчиков по минимизации рисков при фактическом осуществлении перевозки КТГ.

С учетом регулярно возникающих инцидентов скрупулезная предварительная договорная работа может сократить риски, а при невозможности их избежать позволяет предсказуемо распределить их между интересами судна и груза по одной из используемых на практике моделей.



INOK TM

Технический менеджмент судов

Подбор и управление экипажем

Надзор за строительством судов

Управление безопасностью, охрана труда

Морское страхование судов

Регистрация судов

Технический аудит судов

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

Приглашаем командный и рядовой состав
на работу на судах компании.

Под управлением компании находится самый
современный и крупный флот судов класса
«река-море» в России, нефтеналивные суда,
балкеры и пассажирские суда под различными
флагами и классификационными обществами.

г. Санкт-Петербург, Наб. реки Фонтанки, 161

+7 (812) 401-9920

+7 (812) 449-1791

secretary@inok-tm.com;

cv@inok-tm.com

www.inok-tm.com

добро пожаловать на борт!

ВЕЛЕСГАРД



ВЕЛЕСГАРД более 17 лет защищает металл от коррозии в экстремальных условиях на берегу и в море. Мы производим АКЗ покрытия для портовой, гражданской инфраструктуры, офф-шорных нефтяных платформ, судостроения и судоремонта.

Мы движемся в авангарде индустрии и внедряем тренды в практику жизни.

ВЕЛЕСГАРД - покрытия, которые нужны профессионалам.

ПРЕИМУЩЕСТВА:

Технологичность

Материалы для работы на берегу и в море при влажности до 99% и температуре до -18.

Готовое покрытие толщиной до 2 000 мкм ЗА ОДИН СЛОЙ.

Экономичность

Специальная линейка для судостроителей с минимальным количеством наименований = упрощенный технический процесс и отсутствие остатков материалов.

Адаптивность

Покрyтия с управляемой полимеризацией – под ваш производственный цикл.

Эффективность

Доказанный рост производительности вашего предприятия в 2,5-3 раза без дополнительных вложений. Минимизация текущих ремонтов: стойкость к абразивному износу (ледовым нагрузкам), химическая и био-стойкость.

МОЩНОСТИ производства покрытий для:

1520

судов-краболовов
в год

854

судов-сухогрузов
типа RSD 59 в год

1,1 млн.

штук свай
в год

43 км

причальных
стенок в год

ПОЧЕМУ МЫ:

Инновации

Инжиниринговый Центр ВЕЛЕСГАРД создаёт материалы будущего уже сегодня. Мы осуществляем собственный синтез полупродуктов и разрабатываем рецептуры спецпокрытий.

Уважение к Заказчику

С нами вы можете быть уверены в честных расчетах и подтвержденных экспериментально расходах. Мы неукоснительно соблюдаем все сроки, бюджеты и договоренности.

Компетенции и опыт

В нашей команде-мастера своего дела: химики, инженеры, строители, производственники с 30-летним стажем. Мы работаем на ваш результат.

Комплексный проектный подход

Каждый проект для нас – это живая система, в которой все компоненты дополняют и усиливают друг друга. Мы превращаем решение вашей задачи в безупречно работающий механизм от проектирования до сдачи объекта.

Подтверждённое качество

ВЕЛЕСГАРД – единственный в РФ производитель, аттестованный NORSOK M-501, COT (Netherlands).

Многоступенчатый контроль на всех стадиях изготовления материалов. Штат аттестованных в РФ и за рубежом технических инспекторов.

Индивидуальные решения

Ваш поставщик говорит: «Невозможно»? ВЕЛЕСГАРД – делает!

Ваши задачи – импульс для наших инноваций.

Мы понимаем специфику отрасли и находим ювелирно точные решения. Мы погружаемся в ваш проект, сопровождаем, консультируем, контролируем.



С подробной информацией о компании ВЕЛЕСГАРД вы можете ознакомиться на welesgard.ru



портфель проектов
welesgard.ru



Масштабные морские проекты в России и за рубежом:

Морская стационарная платформа «LAM-B», «LAM-E» (Dragon Oil LTD).

ТТНГ (Таманский терминал навалочных грузов), в п.Волна Краснодарского края. Защита свай, резервуаров хранения метанола и нефтепродуктов, пересыпных станций, галерей подачи минудобрений, серы, угля. (ОТЭКО, Таманьнефтегаз)

МЛСП им. Корчагина и МЛСП им.Филановского – капитальный ремонт ЛКП палуб, перегородок, отсеков, оборудования (Лукойл-Нижневожск Нефть)

Суда на электротяге (ООО «Эмпириум»).

Суда на подводных крыльях (АО ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева)

Добывающие морские платформы ПАО «Черноморнефтегаз»: защита подводной, надводной зон, и зоны переменного смачивания; Защита подводных трубопроводов.



«Судостроение, освоение шельфа, строительство портов – всегда были и остаются особой гордостью России. Мы ценим свою принадлежность к этим отраслям, чтим традиции, внедряем инновации.

**Знаем, как надо.
Сделаем, как должно.**

Мария Безрукова,
коммерческий директор

Email: M.Bezrukova@welesgard.ru
welesgard.ru



welesgard



**ООО «МАРИНЕРУС» — официальный представитель
Велесгард на территории РФ**

zaliv@bk.ru • marinerus@inbox.ru

+7 (812) 607-70-38



СУДА СЕМИЛЕТКИ — СЕМЬ ФЛОТСКИХ АСПЕКТОВ ПРОРЫВА В СУДОСТРОЕНИИ СССР ЗА ПЕРИОД 1959–1965 ГОДОВ

Яцентюк Татьяна Викторовна, главный редактор, начальник отдела аренды и продажи флота, ООО «Маринерус»



Настоящей публикацией, которая дает представление о технологическом прорыве в проектировании и строительстве судов в середине прошлого века согласно семилетнему плану 1959–1965 г., мы открываем серию статей, которые помогут вспомнить стальных тружеников моря этого периода, обрести новый взгляд на флот прошлых поколений и расширить пути развития отечественного судостроения.

Для меня флот овеян особой магией. Родившись в Приморском городе, много путешествуя на судах, я решила связать свою профессиональную деятельность с флотом. С самого детства я испытываю особые чувства, глядя на этих величественных покорителей водных просторов. Обводы корпуса, ходкость по волнам, живучесть в шторм покоряют до глубины души. Суда, как и люди, выполняя свои задачи, имеют свой характер, свою судьбу. Это самые крупные перемещаемые конструкции, созданные руками человеческими. Как при строительстве этих плавучих сооружений, так и при их эксплуатации применяются все доступные достижения науки и техники. Так было на заре судостроения и судоходства, так происходит сейчас и так будет всегда — флот «впитывает» и активно использует в своем развитии самые совершенные технологии, известные на момент начала строительства судов.

Именно сегодня в очередной сложный период для России, нашего судостроения, судоходства и экономики в целом, есть повод обратить внимание на опыт предыдущих поколений отечественного судостроения, понять, как в непростые для страны времена нашим предшественникам удалось совершить технологическое чудо, осуществив мощный прорыв в строительстве и эксплуатации советского гражданского флота. Нам есть чему поучиться у тех, кто передал нам свой опыт и знания. Как говорится, все новое — хорошо забытое старое.

Обращаясь к истории, мы видим, что в первые послереволюционные годы в СССР, когда потери торговых судов в результате Первой Мировой войны были огромными, перед руководством страны стояла сложная задача — компенсировать потери и буквально «с нуля» воссоздать судостроение. Советский Союз в этот период значительно отставал от других стран как по количеству морских торговых судов, так и по общему тоннажу, что было необходимо срочно ис-

правлять, — одна из первоочередных задач молодой страны. В 1925 г. в Ленинграде на Балтийском заводе начали строительство серий лесовозов грузоподъемностью от 3000 т. Это можно считать началом советского судостроения. Вскоре в Ленинграде начали строиться и другие типы судов — буксиры, рефрижераторы, ледоколы. С 1930-х г. в стране уже строились суда пассажирского флота и рыболовные траулеры.

Таблица 1. Статистика морского торгового флота СССР в период с 1954 по 1965 г.

Типы судов / Год	1954	1958	1965
Балкеры	16	35	165
Грузопассажирские	71	72	80
Наливные	51	92	232
Другие грузовые	425	575	868
ИТОГО	563	774	1345

К 1940-м г. количество торговых судов морского флота СССР было восстановлено до уровня дореволюционного периода, но годы Великой Отечественной войны вновь нанесли тяжелейший урон отечественному судостроению и морскому флоту. В послевоенные годы в стране началось создание масштабных проектов современных военных кораблей и гражданских судов, объем строительства которых динамично увеличивался. На восстановление флота ушла первая послевоенная пятилетка. В этот период советское судостроение освоило новые технологии: сварку, секционные и блочные виды судосборок, механизацию и автоматизацию судостроительных процессов.

На рубеже 1950-х г. в СССР ощущалась явная нехватка как морских, так и речных судов, а для экономического развития страны флот необходим как основной участник в формировании транспортной компоненты базисных услуг. Страна остро нуждалась в развитии судостроения. И именно семилетний план развития народного хозяйства на 1959–1965 г. стал первым и основным этапом в создании нового современного флота нашего Советского государства. Семилетний план представлял собой задачу общегосударственного масштаба, в решение которой были вовлечены сотни предприятий всей страны. В промышленности Советского Союза предусматривалось увеличение ВВП до 80%, а кроме того, — значительный рост сельскохозяйственного производства, что предполагало перевозки водным транспортом зерновых грузов по стране и отправка их на экспорт. Было предусмотрено увеличение тоннажа морского флота примерно в 2 раза и грузооборота речного транспорта в 1,5 раза. Приоритетную роль в развитии судостроения и эксплуатации водного транспорта выполняли наиболее совершенные суда, оснащенные современными двигателями, новейшими средствами автоматизации, электрики, радионавигации, новейшими грузоподъемными устройствами.

Постепенно в послевоенные годы в СССР для торгового флота с нарастающими темпами начали строиться буксиры. С начала 1950-х г. поэтапно закладывались танкеры, следом — уже крупные сухогрузы, лесовозы, контейнеровозы, пассажирские суда, морские паромы и вспомогательный флот. За первые три года семилетки морской и речной флот страны пополнились значительным количеством отечественных судов, отвечающих прогрессивным требованиям по эксплуатационным параметрам и уровню безопасности.

Этот прорыв был обеспечен благодаря грамотному определению приоритетов и последовательности этапов в строительстве востребованных типов судов, что определило дальнейший успех постепенного ввода в эксплуатацию строящегося флота.

В первую очередь была удовлетворена потребность в мощных морских, рейдовых и портовых буксирах различных типов, в том числе с крыльчатыми движителями, предназначенными для кантовочных работ в ограниченных акваториях.

Второе — были созданы мощные сухогрузы, обладающие большой грузоподъемностью и такой же большой скоростью. Среди них «Бежица», «Днепрогэс», «Ленинский комсомол», «Полтава», «Пятидесятилетие комсомола». Строились новые крупнотоннажные сухогрузы типов «Капитан Кушнаренок», «Славянск», лесовозы грузоподъемностью 5000 т типов «Вытегалес», «Павлин Виноградов», а позже и балкеры типа «Балтика» дедвейтом 36000 т.

Третье — пляду наливных судов открыли танкеры грузоподъемностью в зависимости от типов: «Казбек» 10000 т, «Великий Октябрь» 15000 т, «Пекин» 30000 т и «София» 50000 т. Наиболее весомый вклад в развитие флота внесло строительство турбинных теплоходов типа «Пекин» и «София» — наиболее крупных и быстроходных отечественных танкеров того времени.

Четвертое — мощное развитие пассажирского флота обеспечили высокоскоростные глиссирующие суда на подводных крыльях. В свое время они широко применялись в речных и морских пассажирских перевозках. Именно строительство скоростных судов получило высокую международную оценку. Также в те годы были разработаны проекты океанских пассажирских лайнеров и теплоходов, в конструкции которых учтены особенности плавания на Севере и Дальнем Востоке, а также пассажирские суда типа «Киргизстан».

Пятое — в период семилетки для обслуживания и развития Северного морского пути и обеспечения круглогодичной навигации были построены ледокольно-транспортные суда типа «Амгума». Стоит сказать об атомном ледоколе «Ленин», подлинном хозяине Советской Арктики. Флагман ледокольного флота был введен в строй именно в период семилетки — первое в мире надводное судно с ядерной силовой установкой.

Шестое — освещая строительство промысловых судов, отметим китобойные базы, плавучие рыбоконсервные заводы, траулеры и рефрижераторный флот. При этом параллельно разрабатывались и создавались специализированные устройства, обеспечивающие лов, замораживание и переработку рыбы, хранение готовой продукции. Одним из наиболее важных направлений в совершенствовании техники рыбных судов тех лет было стремление к максимальной механизации трудоемких процессов в обработке рыбы.

Седьмое — суда специального назначения — самоходные крановые суда, предназначенные для установки оборудования нефтяных скважин на морских шельфах, земснаряды, а также пионеры новых направлений 60-х г.: морские, пассажирско-железнодорожные паромы типа «Советский Азербайджан» и автомобильные паромы (Таблица 2).

Таблица 2. Статистика судов, построенных для СССР по государствам и типам в период с 1959 по 1965 г.

Место постройки/ Тип	Много-функц.	Грузопасс.	Балкеры	Наливные	Всего
СССР	138	14	0	95	247
Соцстраны	287	25	127	27	466
Другие страны	467	41	14	110	632
Всего	892	80	141	232	1345
Доля СССР, %	15,50%	17,50%	0%	40,90%	18,40%

В 1963 г. суда морского торгового флота СССР составляли 483 единицы общим дедвейтом около 2 млн т. Уже к 1965 г. это количество достигло 1345 судов дедвейтом почти 10 млн т (Таблица 3).

Таблица 3. Статистика перевозки грузов СССР морским транспортом с 1950 по 1965 г.

Годы	Перевезено морских грузов СССР, млн т	В т. ч. перевезено грузов отеч. флотом, млн т	Доля морских грузов, перевезенных судами СССР, %
1950	8,3	5,9	72
1958	26,6	14,6	55
1960	44,3	18,2	41
1962	66,9	24,8	37
1965	91,8	46,4	50

К 1965 г. число судов, построенных в нашей стране, в общем объеме грузовых перевозок морским транспортом достигло 50%.

Если мы посмотрим на количество основных типов гражданских судов, построенных в СССР в период 1956–1965 г., то увидим данные из Таблицы 4.

Важно отметить, что в те годы высоко ценился не только труд моряков, но и их быт, обеспечивающий комфортабельные условия для экипажа и пассажиров. На всех судах, строившихся по семилетнему плану, создавались максимально благоприятные условия для работы и отдыха.

Не отставало от морского направления и речное судостроение. Торговый флот пополнился судами типов «Калининград» проекта 21-88, «Шестая Пятилетка» проекта 576, «Волго-Дон», на основе которых были построены танкеры типов «КамГЭС» и «Лось», танкерами типа «Волгонефть» грузоподъемностью 5000 т. Строились пассажирские суда для местных и круизных линий, а также несамоходные трюмные баржи и баржи-площадки, а к ним — мощные буксиры-толкачи, способные сопровождать составы до 20000 т.

Отметим, что гражданский флот страны строился не только в СССР, но и на зарубежных верфях. С увеличением количества стран, участвующих в строительстве флота для Советского Союза, количество судов иностран-

Таблица 4. Сводная таблица по количеству построенных в СССР основных типов гражданских судов за период 1956–1965 г.

Типы судов	1956–1960	1961–1965
Морские танкеры (ДВТ >1000 т)	68	34
Лихтеровозы, ледокольно-транспортные суда, суда-снабженцы	-	3
Морские ледоколы	2	13
Морские навалочные суда	-	-
Морские пассажирские суда, суда прибрежного плавания	~120	~150
Морские сухогрузы (контейнеровозы, лесовозы, универсальные) ДВТ > 500 т	20	94
Нефтерудовозы и наливные суда «река-море»	-	24
Речные пассажирские суда, речные паромы	~210	~330
Суда РО-РО (вкл. паромы)	6	10
Сухогрузы река-море плавания	-	~30
ВСЕГО:	~426	~688

ных государств превысило количество судов, построенных в СССР. Тем не менее, за период семилетки советские судостроители заслужили признание и высокие оценки зарубежных коллег, что позволило строить различный флот на экспорт. Грандиозный рывок отечественного судостроения 50-х и 60-х гг., в первую очередь, — это грамотное долгосрочное планирование и самоотверженный труд десятков тысяч специалистов различных профессий и отраслей.

Строительство судов семилеток с 1959 по 1965 г. в СССР стало одним из самых мощных и ярких рывков и достижений научно-технического прогресса своего времени. Благодаря этому грандиозному проекту в советской стране был создан надежный коммерческий флот, способный конкурировать на самом высоком международном уровне морских перевозок.

Даже с течением времени, когда Советский Союз перестал существовать, когда появились новые более совершенные типы судов, а развитие технологий пошло далеко вперед, суда семилетки продолжали работать, а некоторые из них эксплуатируются до сих пор или используются в качестве музеев и монументов, напоминая о временах СССР, когда страна была одной из самых мощных в мире.

Таблица 5. Общая статистика строительства морских судов в СССР в период с 1951 по 1968 г.

Тип	Постройка первого судна	ДВТ, т	Всего	Тип	Постройка первого судна	ДВТ, т	Всего
Танкер «Ази Асланов»	1950	~10000	1	Лесовоз «Сибирьлес»	1962	4170	19
Сухогруз «Алатырь»	1951	442	43	Паром «Советский Азербайджан»	1962	2370	5
Танкер «Казбек»	1951	11800	62	СПК «Вихрь» (260 пассажиров)	1962	118	1
Танкер «Олег Кошевой»	1954	4696	7	СПК «Комета» (118 пассажиров)	1962	56	~190
Сухогруз «Днепрогэс»	1956	7250	6	Сухогруз ледового плавания «Амгуэма»	1962	6340/9573	15
Танкер «Урал»	1956	8690	1	Сухогрузы откр. типа «Бежица» и «Полтава»	1962	13040/12730	55
Танкер «Инженер Пустошкин»	1957	4643	34	Лесовоз «Малоярославец»	1963	3584	3
Лесовоз «Инженер Белов»	1959	4016	21	Лесовоз «Вытегралес»	1963	6550	64
Пассажирское судно «Киргизстан»	1959	594	9	Танкер «Пекин»	1963	30900	7
Сухогруз «Ленинский комсомол»	1959	16040	25	Танкер «София»	1963	49370	23
Ледокол «Василий Прочинцев»	1960	2935	32	Ледовый танкер «Баскунчак»	1964	1660	43
Лесовоз «Павлин Виноградов»	1960	6402	6	Сухогруз «Славянск»	1966	12887	42
СПК «Стрела» (90 пассажиров)	1961	45	3	Сухогруз «Капитан Кушнаренко»	1967	15770	2
Сухогруз «Абрука»	1961	583	12	Сухогруз «Пятидесятилетие Комсомола»	1968	8290	36
ИТОГО							~767

Они остаются памятниками советской трудовой доблести и доказательством величия человеческих возможностей.

И в завершение — фраза из тех лет:

«Постоянная забота Коммунистической партии Советского Союза о непрерывном развитии отечественной науки и техники позволяет судостроителям создавать новые суда, обладающие высокими эксплуатационными качествами».

В следующих номерах нашего журнала мы обязательно ознакомимся более подробно с морскими и речными «судами семилетками», тем более, некоторые из них до сих пор находятся в эксплуатации, являя собой пример поистине исключительного технического долголетия!

Перенимая опыт — становимся лучше!

ОРГАНИЗАТОРЫ



Международный Форум

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА 2024



24-25 апреля



Астрахань

На сегодняшний день, на фоне геополитических изменений, перевозки по Каспийскому морю открывают широкие возможности по сравнению с традиционными путями поставок из Ирана и Индии в Россию. Однако маршрут не всегда представляется рентабельным с учетом ограничивающих судоходство путевых условий на Волге, а также санкций и непрозрачности международного сотрудничества в рамках транспортной логистики, утвержденных пошлин и таможенных операций.

Эти и другие актуальные вопросы обсуждаются на ежегодном Международном форуме «Транспортная логистика Каспийского региона», организаторами которого выступают компания «ВИВА КОНСАЛТ» и Ассоциация «Афанасий Никитин».

7 958 197 75 03
info@vivaconsult.ru
www.vivaconsult.ru



ООО «МОРБАЗА» — логистический оператор на морских и внутренних водных путях.

Компания оказывает полный комплекс услуг по сопровождению строительства гидротехнических сооружений.

БАРЖА «МОРБАЗА-2»



КЛАСС: РКО / О-ПР2,0 (лед 20)
ГОД ПОСТРОЙКИ: 1985
МЕСТО ПОСТРОЙКИ: СССР,
Вычегодская РЭБ флота
ДЛИНА: 56,63 м
ШИРИНА: 12,20 м
ВЫСОТА БОРТА: 2,00 м
ОСАДКА: 1,35 м
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ: 575 т

ПЛАВКРАН «ПК-303»



КЛАСС: РКО / О2,0 (лед 20)
ГОД ПОСТРОЙКИ: 1992
МЕСТО ПОСТРОЙКИ: РФ, завод «Теплоход»
ДЛИНА: 51,80 м
ШИРИНА: 16,00 м
ВЫСОТА БОРТА: 2,60 м
ОСАДКА: 1,16 м
ДВИГАТЕЛЬ: 1х 8Ч1А23/30-1, 330 кВт
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ: 16 т

ПЛАВКРАН «ПК-569»



КЛАСС: РКО / О2,0 (лед 20)
ГОД ПОСТРОЙКИ: 1988
МЕСТО ПОСТРОЙКИ: СССР, Череповецкий ССЗ
ДЛИНА: 52,00 м
ШИРИНА: 15,98 м
ВЫСОТА БОРТА: 2,60 м
ОСАДКА: 1,16 м
ДВИГАТЕЛЬ: 1х 8Ч1А23/30-1, 330 кВт
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ: 16 т

БУКСИР «МБ-1217»



КЛАСС: КМ* Ice2 R3-RSN tug/
water tanker
ГОД ПОСТРОЙКИ: 1989
МЕСТО ПОСТРОЙКИ: СССР
ДЛИНА: 49,84 м
ШИРИНА: 10,40 м
ВЫСОТА БОРТА: 3,50 м
ОСАДКА: 2,45 м
МОЩНОСТЬ: 1400 л.с. / 2х 515 кВт
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ: 17 т

СРЕДНИЙ КАТЕР «КУРЬЕР»



ТИП И МОДЕЛЬ: Моторное судно
«САМАРА-950»
ГОД ПОСТРОЙКИ: 2018
МЕСТО ПОСТРОЙКИ: РФ, Самарская судостроительная верфь
ДЛИНА: 9,50 м
ШИРИНА: 2,50 м
ВЫСОТА БОРТА: 1,10 м
ОСАДКА: 0,80 м
ДВИГАТЕЛЬ: SUZUKI DF 250, 183,80 кВт
ЛЮДЕЙ НА БОРТУ: до 12 чел.

МАЛЫЙ КАТЕР «ФИОРД»



ТИП И МОДЕЛЬ: Моторное судно
«FIORD 670»
ГОД ПОСТРОЙКИ: 2013
МЕСТО ПОСТРОЙКИ: РФ
ДЛИНА: 6,70 м
ШИРИНА: 2,20 м
ВЫСОТА БОРТА: 0,62 м
ОСАДКА: 0,50 м
ДВИГАТЕЛЬ: SUZUKI DF-90, 66,20 кВт
ЛЮДЕЙ НА БОРТУ: до 6 чел.

Проекты «МОРБАЗЫ» — уникальные по сложности задачи, связанные со строительством и ремонтом гидротехнических сооружений, возведением автономных временных строительных объектов на воде и на береговых линиях.

Для бесперебойной реализации задач Заказчика ООО «МОРБАЗА» имеет в распоряжении собственный флот.

ПЛАВКРАН «ПК-154»



КЛАСС:	РКО / О-ПР2,0 (лед 10)
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1984
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Будапешт, ВСКЗ
ДЛИНА:	52,00 м
ШИРИНА:	15,82 м
ВЫСОТА БОРТА:	3,10 м
ОСАДКА:	1,40 м
ДВИГАТЕЛЬ:	1х 6NVD48-2 - 1, 485 кВт
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	16 т

БУКСИР «АДЛЕР»



КЛАСС:	РКО / О2,0 (лед 20)
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1968
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Котлас / обновление Москва 2022
ДЛИНА:	29,42 м
ШИРИНА:	6,84 м
ВЫСОТА БОРТА:	1,80 м
ОСАДКА:	1,00 м
МОЩНОСТЬ:	465 л.с. / 2х170кВт
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ:	6 т

БУКСИР-ТОЛКАЧ «РЕЧНОЙ-83»



КЛАСС:	РКО / Р1,2
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1974
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Москва
ДЛИНА:	30,22 м
ШИРИНА:	7,90 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,70 м
ОСАДКА:	1,30 м
МОЩНОСТЬ:	450 л.с. / 2х165 кВт
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ:	8 т

БАРЖА-ПЛОЩАДКА «ВД-1263»



КЛАСС:	РКО / О2,0
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1972
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Сокольская судостроительная верфь
ДЛИНА:	65,00 м
ШИРИНА:	14,00 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,00 м
ОСАДКА ПОРОЖНЕМ/ В ГРУЗУ:	0,40/1,56 м
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	1000 т
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ:	17 т

БАРЖА-ПЛОЩАДКА «577»



КЛАСС:	РКО / М2,0
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1978
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Сокольская судостроительная верфь
ДЛИНА:	65,00 м
ШИРИНА:	14,00 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,00 м
ОСАДКА ПОРОЖНЕМ/ В ГРУЗУ:	0,40/1,56 м
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	1000 т
ЛЮДЕЙ НА БОРТУ:	до 12 чел.

КОНТАКТЫ

+7 (812) 670 38 58

г. Санкт-Петербург,
Ленинский проспект,
дом 119 Б, офис №10

@ office@morbaza.com

WWW.MORBAZA.COM

СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ



РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО

СОХРАНЯЯ ТРАДИЦИИ

1703 - 2023

320 ЛЕТ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ



ПЕТРУ ВЕЛИКОМУ
ЕКАТЕРИНА ВТОРАЯ
АВГ. 1743

ООО «Северо-Западное речное пароходство» —
всегда служить на благо России!

📍 198207, г. Санкт-Петербург, Ленинский пр-т, д. 119, лит. Б

✉ oooszrp@mail.ru

🌐 WWW.OOOSZRP.RU

☎ 8 (812) 688 72 08

ООО «ПАРТНЕР» – судовладелец грузового флота морского и смешанного плавания («река-море»). В собственности компании буксиры мощностью 930–2400 л. с., баржи-площадки грузоподъемностью 2040 т и речные катера, предназначенные для работ на рейде.

УСЛУГИ

- Ⓢ Краткосрочная и долгосрочная аренда флота от судовладельца
- Ⓢ Услуги фрахтования судов от сторонних судовладельцев
- Ⓢ Брокерские услуги по купле-продаже флота
- Ⓢ Сопутствующие услуги: обслуживание и ремонт флота, экспедиторские услуги, крюинг

РАЙОНЫ РАБОТЫ

Внутренние водные пути РФ, Черное, Азовское, Балтийское, Средиземное, Каспийское, Белое, Карское, Баренцево и Печорское моря

КОНТАКТЫ



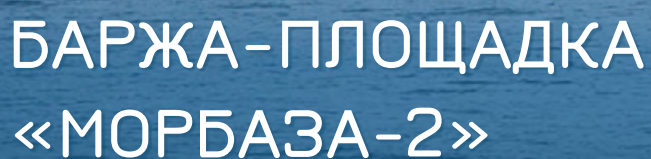
+7 903 321-02-59



director@partnerflot.com



Астрахань, Адмиралтейская ул., 53



Уникальность баржи «МОРБАЗА-2» состоит в ее универсальности и индивидуальных особенностях. Второго

Основные характеристики баржи:

Регистровый номер:	206049
Базовый проект баржи:	943-ТБ
Год постройки:	1985
Класс:	✠ О-ПР2,0 (лед 20)
Грузоподъемность:	575,0 т
Габаритные размеры:	длина 56,63 м ширина 12,20 м
Валовая вместимость:	948,05 м ³ , 335,0 регистровых т
Габариты грузового бункера:	длина 47,65 м, ширина 9,0 м, площадь 430 м ²
В 2007 г. с баржей были проведены работы по индивидуальному проекту 943Т/3226-901	
Баржа оснащена усиленной стационарной аппарелью	
Прежнее название — «№3226»	

- одним из главных преимуществ баржи «МОРБАЗА-2» является ее универсальность — это симбиоз ряда технических характеристик, не присущих другим баржам, что делает ее идеальной для работы в условиях самых разных проектов;
- район плавания «О-ПР» позволяет круглогодично использовать баржу в Ладозе и Онеге — озерах класса «М», в прибрежных районах Азовского, Черного, Каспийского и Балтийского морей и выходить барже

в морские воды, что дает возможность взаимодействовать с морской инфраструктурой по приему/передаче груза. Например, доставка тяжеловесного оборудования от какого-либо завода, расположенного недалеко от наших ВВП, в морской порт или наоборот;

- ледовый класс лед 20 позволяет эксплуатировать баржу в межнавигационный период;
- малая осадка до 1,35 м при грузоподъемности 575 т позволяет использовать даже полностью груженое судно для доставки грузов в такие районы наших внутренних водных путей, в которые другие суда пройти не могут;
- максимальная грузоподъемность в речных условиях достигает 841,2 т, что обеспечивает барже достаточный запас по грузоместимости;
- грузовая палуба выдерживает нагрузку, обеспечивающую заезд до 9 груженых бетонным раствором миксеров;
- наличие усиленной аппарели позволяет использовать баржу как перевозчика накатной техники и обеспечивать бескрановой способ погрузки методом РО-РО. При этом расходы на устройство причала могут быть минимальными, так как требуется организовать только подъездной путь к месту, где планируется упереть баржу в берег, а мощная опускаемая аппарель способна выдерживать вес крупной автотехники, включая полностью груженые тоннары и миксеры;
- конструкция баржи позволяет выполнять ее транспортировку как методом толкания, так и буксировкой, что является важным фактором при работе как на реке, так и в морской части;
- борт грузового бункера высотой 2,8 м защищает груз (технику, стройматериалы, оборудование) от ветра и брызг заборной воды; конструкция бортов удерживает груз при перевозке легких навалочных грузов, предохраняет от раскатывания штабели труб или шпунта, а при необходимости баржа может быть затентована сверху, что обеспечит полную защиту от воздействий гидрометеорологических факторов окружающей среды;
- имеется возможность баллаستировки баржи для выполнения посадки ее на грунт, что необходимо для обеспечения стационарного положения судна во время погрузо-разгрузочных работ накатным способом.

История баржи «МОРБАЗА-2» изобилует сложными и интересными перевозками, она участвовала во многих проектах по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов, была задействована в качестве платформы для монтажа элементов гидротехнических сооружений, строительства трубопроводов, а также решении комплексных воднотранспортных строительных проектов.

В 2008 г. эта баржа принимала участие в грандиозной перевозке негабаритного оборудования из Выборга в Великий Новгород для строительства завода. При этом была выполнена доставка большого количества негабаритных и тяжеловесных грузов. Для осуществления данного проекта было реализовано множество новаторских, нестандартных решений, которые впоследствии стали широко применяться при выполнении подобных перевозок. Например, использование домкратов на палубе баржи для поднятия груза на высоту, позволяющую заехать под него транспортным модулем, передвижение транспортного модуля с поворотным столом под дальний ложемент груза с помощью лебедки, построение системы механизмов, которые обеспечили выполнение балластных операций, а также много



новшеств в устройстве причала и подъезда к месту погрузочных операций в Великом Новгороде. Интересен тот факт, что к моменту осуществления данной перевозки навигация по р. Волхов была практически прекращена, и выполнение этого проекта по доставке оборудования существенно повлияло на возобновление судоходства в регионе. Ну а баржа стала активно применяться в подобных проектах.

В 2016 г. баржа принимала активное участие в производстве восстановительных работ Коневского монастыря, расположенного на о. Коневец в Ладожском озере. Для доставки техники и материалов при проведении погрузочных работ было принято решение использовать бухту Владимировская в Приозерском р-не Ленинградской обл. И для выполнения перевозок по маршруту бухта Владимировская — о. Коневец была использована наша баржа-площадка. Самый трудный первый этап строительства был выполнен с использованием именно этого судна. И здесь пригодилось все: и мощная аппарель, и способность подойти непосредственно к берегу за счет небольшой осадки, и высокие борта, позволяющие в некоторых случаях сэкономить много времени для крепления перевозимых грузов, и ледовый класс, обеспечивший возможность перевозок в зимний период. Острая форма носовой части баржи позволяла судну двигаться в проделанной ледовой майне, не собирая впереди себя шугу. А майну проделывали два мощных ледовых буксира по разработанному в нашей компании плану. Таким образом, в течение 5 лет мы смогли обеспечить круглогодичную навигацию в Ладожском озере на участке бухта Владимировская — о. Коневец.

В 2021–2023 г. «МОРБАЗА-2» использовалась на строительстве двух мостов через Волгу — одного в районе Казани, второго около Тольятти. И здесь снова пригодились все особенности этой уникальной баржи-площадки: мощные якоря баржи помогали удерживать состав вместе с буксиром при сильных шквальных ветрах, которые периодически буйствовали в районе Тольятти; небольшая осадка позволяла подводить баржу к самому берегу, высокие борта бункера и большая площадка грузового бункера обеспечили комфортную работу бригад по подготовке конструкций моста во время холодной и ветреной погоды, в шкиперской каюте, расположенной в носовой части баржи, компактно размещены кладовая для ЗИП, три места для отдыха, рабочий стол. При наличии берегового электропитания здесь работает отопление, можно попить чай и спокойно отдохнуть между рабочими вахтами.

Ну а сейчас баржа-площадка «МОРБАЗА-2» после выполненного ремонта на класс находится на плаву и ожидает на Волге продолжения своей славной истории, готовая оказать содействие в новых успешных транспортных и строительных проектах.

КОМПЛЕКСНЫЕ СУДОРЕМОНТНЫЕ УСЛУГИ

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ФЛОТА, ПЛАВУЧИХ ПЛАТФОРМ И КОНСТРУКЦИЙ



г. Астрахань, пл. Артема Сергеева, 22 А

+7 (8512) 58-65-72

office@caspiancrane.ru

WWW.CASPIANCRANE.RU

АССОЦИАЦИЯ «АФАНАСИЙ НИКИТИН» —

некоммерческое объединение предпринимателей, общественных организаций и государственных органов, заинтересованных в развитии экспорта сельскохозяйственной и промышленной продукции с использованием потенциала Волго-Каспийского региона и связанных с ним международных транспортно-логистических коридоров.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ

- Поддержка в Северо-Западном регионе России инициатив и сопряжений потенциалов Международного транспортного коридора «Север-Юг» и Северного морского пути;
- Содействие развитию инфраструктурных узлов Международной интеграционной инициативы «Глобальная матрица продовольственной безопасности».



АФАНАСИЙ НИКИТИН
АССОЦИАЦИЯ

ПОДАТЬ ЗАЯВКУ НА ВСТУПЛЕНИЕ

afanasy-nikitin.ru

КОМПЛЕКСНЫЕ УСЛУГИ ДЛЯ СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОРЕМОНТА ПОСТАВКА / ИНЖИНИРИНГ / МОНТАЖ / ПУСКОНАЛАДКА / СЕРВИС



КОНТАКТЫ:

г. Санкт-Петербург, улица Невельская,
дом 7, литер К, пом. 5-Н-16

office@souz.su; tech@souz.su
+7 (812) 329 03 94; +7 (911) 256 62 78

1. Монтаж, шеф монтаж, подключение к судовым системам, ПНР, гарантийное и постгарантийное обслуживание систем и групп оборудования
2. Работа с радиоэлектронными системами навигации, связи и опознавания
3. Поставка оборудования, механизмов и их частей, ЗИП и расходных материалов
4. Заключение договоров с заводами-изготовителями на выполнение работ на борту. Гарантийные обязательства от имени производителей
5. Технические консультационные услуги, экспертиза проектов, инжиниринг, разработка решений, сопровождение



Общество с ограниченной ответственностью
Волго-Балтик Логистик

ВАШ НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЁР ПО ДОСТАВКЕ ПРОЕКТНЫХ ГРУЗОВ



Волго-Балтик Логистик занимается комплексным транспортно-экспедиционным обслуживанием крупногабаритных и тяжеловесных грузов, включающим:

- Морские и речные перевозки КТГ/ партий КТГ на судах и баржах;
- Буксировочные операции любой сложности, включая буксировки плавучих модулей.
- Перегрузочные операции кранами / способом ро-ро в портах и на специализированных причалах;
- Наземная доставка КТГ различными видами транспорта;

Общество с ограниченной ответственностью
«Волго-Балтик Логистик»

190068 Санкт-Петербург,
пер. Пирогова, д.3, литер А, офис 303
тел.: +7 (812)3802323; email: reka@vbtc.ru;
сайт : www.vbtc.ru

Эксклюзивный коммерческий агент компании
Jumbo SAL Alliance в России и СНГ

Собственный флот судоходного дивизиона
Группы Компаний
(более 200 сухогрузных судов, а также большое
количество буксиров и барж в управлении)



СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «МОРВЕННА»: УЧАСТИЕ В РЕКОНСТРУКЦИИ ГОРОДЕЦКОГО ГИДРОУЗЛА

Две баржи судовой компании «Морвенна» — Р0-Р0 понтоны «Сильвер 3006» и «Сильвер 3007» — задействованы в проекте реконструкции Городецкого гидроузла в Нижегородской области. Этот проект входит в число 20 крупнейших инфраструктурных проектов России, реализация которых предусмотрена за счет средств федерального бюджета.

В 2022 году, выполняя поручение президента России Владимира Путина, группа компаний «МСУ-1» — генподрядчик проекта — начала комплексную модернизацию Городецкого гидроузла. Заказчиком проекта реконструкции Городецкого гидроузла является ФКУ «Ространсmodernизация».

Реконструкция позволит увеличить грузопропускную способность участка более чем в пять раз — с 5 млн т в год до 26 млн т

Реконструкция судовых шлюзов Городецкого гидроузла призвана обеспечить гарантированную глубину 4 м для судоходства между Нижним Новгородом и Городцом и значительно увеличить пропускную способность данного участка внутренних водных путей (ВВП) России. Тем самым будет ликвидирован наиболее проблемный лимитирующий судоходство участок ВВП на Единой глубоководной системе европейской части страны, что создаст условия, в том числе, для наращивания транзитного судоходства в рамках международного транспортного коридора (МТК) «Север — Юг».

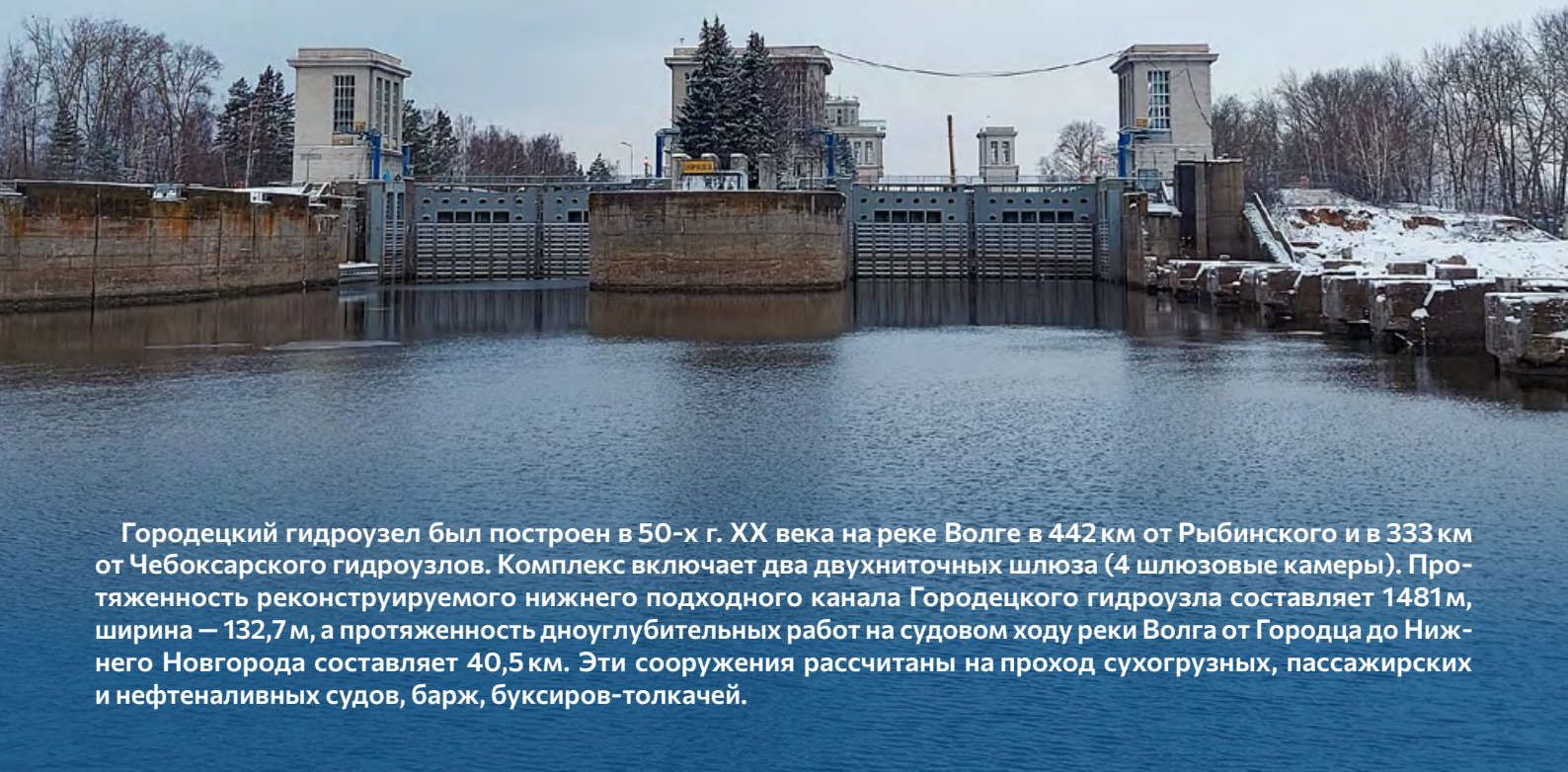
Мобилизация флота

Технический флот судовой компании «Морвенна» работает в нижнем подходе канала Городецкого гидроузла по договору аренды с ГК «МСУ-1».

В рамках реконструкции Городецкого гидроузла предусмотрено дноуглубление нижнего подхода канала. Прогнозируемый объем дноуглубления составит около 4 млн куб. м грунта.

В ходе основных строительно-монтажных работ по реконструкции судовых шлюзов №15 и №16 в нижнем подходе канала запланировано строительство дополнительной камеры шлюза № 15-А, также начата реконструкция дамбы №10 на правом берегу и работы по укреплению левого берега с устройством на нем причального фронта. Проводится погружение шпунтовых свай для устройства ограждения будущего котлована для строительства в нем новой камеры шлюза. Всего на объекте задействовано около





Городецкий гидроузел был построен в 50-х г. XX века на реке Волге в 442 км от Рыбинского и в 333 км от Чебоксарского гидроузлов. Комплекс включает два двухниточных шлюза (4 шлюзовые камеры). Протяженность реконструируемого нижнего подходного канала Городецкого гидроузла составляет 1481 м, ширина — 132,7 м, а протяженность дноуглубительных работ на судовом ходу реки Волга от Городца до Нижнего Новгорода составляет 40,5 км. Эти сооружения рассчитаны на проход сухогрузных, пассажирских и нефтеналивных судов, барж, буксиров-толкачей.

330 человек и 70 единиц техники. Реконструкция проводится без полного прекращения работы шлюзов.

На баржах-понтах «Сильвер-3006» и «Сильвер-3007» размещены гусеничные монтажные краны с большой грузоподъемностью, строительное и технологическое оборудование, позволяющее выполнять работы на судовом шлюзе №15 — построить новую камеру шлюза №15-А и окружающую ее инфраструктуру. Суда используются для вибропогружения шпунтовых свай ограждения будущего котлована для строительства камеры шлюза и прочих сопутствующих строительно-монтажных работ.

Суда останутся на строительном объекте в Нижегородской области до конца апреля 2024 г. — столько времени потребуется для выполнения запланированных работ по договору аренды. Затем еще месяц понадобится на демонтаж большегрузных монтажных кранов и разгрузку установленного на понтонах оборудования, зачистку судов и их демобилизацию.

В фокусе внимания

Россия в существенной мере выполнила задачу прорыва транспортной блокады, которую пытались установить недружественные страны. Об этом в ходе пленарной сессии «Транспортной недели-2023» в Москве заявил первый заместитель председателя правительства России Андрей Белоусов. Министр транспорта Виталий Савельев, участвующий в дискуссии, добавил, что транспортный комплекс страны устойчиво растет по всем направлениям.

Говоря о развитии водного транспорта, министр сообщил, что уже до конца 2023 года на Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК) будет обеспечена осадка в 4,5 м. Продолжаются работы по проектам Багаевского и Городецкого гидроузлов. По прогнозам министерства транспорта, грузооборот морских портов России по итогам года достигнет 850 млн т.



Судоходная компания Морвенна —

судовладелец и оператор морского
и речного грузового флота

- Перевозки негабаритных грузов •
- Все виды буксировок • Баржи • Буксиры •
- Технический менеджмент •

 t.me/mwship

 vk.com/morwenna

 [@ morwennashipping](https://www.youtube.com/morwennashipping)

www.mwship.ru

27–28 ФЕВРАЛЯ 2024 Г.

ВСЕ О ГИДРОТЕХНИКЕ И ДНОУГЛУБЛЕНИИ — НА ДВУХДНЕВНОМ КОНГРЕССЕ

Российскую портовую инфраструктуру, пропускная способность которой сегодня составляет 1,3 млрд тонн в год, в ближайшие годы ждет развитие. Причем инфраструктурные проекты намечены во всех морских бассейнах страны.

Реализация федеральных программ развития морских портов, инфраструктуры Северного морского пути и внутренних водных путей Российской Федерации станет одним из основных драйверов роста российской экономики. В условиях изменения мировой логистики от своевременного исполнения этих планов во многом зависит российская внешняя торговля.

Возведение гидротехнических сооружений и дноуглубительные работы, пожалуй, наиболее дорогостоящие этапы любого инфраструктурного проекта водного транспорта. С уходом с российского рынка крупных мировых дноуглубительных компаний и поставщиков высокотехнологичного оборудования перед отраслью остро встал вопрос о замещении подводно-технических работ и услуг гидротехнического строительства российскими предприятиями. За прошедшие два года удалось наметить пути решения этого вопроса и добиться определенных успехов: активизировался рынок дноуглубительного флота, возросла интенсивность гидротехнических работ.

В России приступили к созданию отечественных высокопроизводительных самоотвозных земснарядов, которые востребованы для работы в условиях короткой навигации в акваториях портов Севморпути. АО «ЦМКБ «Алмаз» и Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) с июля 2022 года ведут работу по обоснованию облика, проектированию и строительству отечественных самоотвозных земснарядов с объемом трюмов 4 тыс. и 8 тыс. куб. м.

ФГУП «Росморпорт» в 2023 году приступил к разработке технического проекта самоотвозного земснаряда с объемом трюма 1000 куб. м для Каспийского и Азовского морей. Строительство двух таких судов Росморпорт включил в инвестиционную программу предприятия на период 2025–2029 годов.

Если же говорить о техническом флоте для ВВП, то с 2023-го по 2024 год российские верфи должны сдать 101 судно, в том числе 8 земснарядов, 54 единицы обстановочного флота, 27 промысловых судов, 6 экологических и 6 обслуживающих.

Программы импортозамещения, типовые проекты для строительства технического флота, новые инженерные

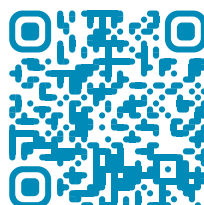
решения отраслевой науки, проектировщиков и производителей, новые материалы и технологии, особенности участия подрядчиков в тендерах, возможности привлечения государственного финансирования и льготного кредитования в отрасль, надзор за реализацией крупных инфраструктурных проектов — все это обсудят участники **VII Конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» 27–28 февраля 2024 года в Москве.**

Конгресс ежегодно проводит ведущая отраслевая медиа-группа «ПортНьюс» на площадке Торгово-промышленной палаты Российской Федерации.

Мероприятие объединяет XI Международный Форум дноуглубительных компаний (27 февраля 2024 г) и VII техническую конференцию «Современные решения для гидротехнических работ» (28 февраля 2024 г). В холле будет развернута отраслевая выставка. По окончании первого рабочего дня конгресса участники форума продолжают общение на вечернем приеме.

Ежегодно конгресс собирает более 400 делегатов — крупнейших заказчиков и успешных исполнителей гидротехнических, дноуглубительных и подводно-технических работ. Среди делегатов — поставщики высокотехнологичного оборудования, комплектующих, проектные и инженерные организации, операторы технического флота, финансовые организации, отраслевые университеты.

Регистрация на конгресс уже открыта:



ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ МАКАРОВКИ: ПОЛТЫСЯЧИ КУРСАНТОВ ПОКЛЯЛИСЬ В ВЕРНОСТИ МОРСКОЙ ПРОФЕССИИ НА ДВОРЦОВОЙ ПЛОЩАДИ ПЕТЕРБУРГА

30 сентября на Дворцовой площади Санкт-Петербурга состоялось посвящение в курсанты ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова. Мероприятие в самом центре города, на глазах у сотен жителей и гостей Петербурга прошло впервые в истории университета.

Новоиспеченными макаровцами в этот день стали 323 курсанта Института «Морская академия» и 172 обучающихся Колледжа ГУМРФ. В 12 часов дня под выстрел пушки Нарышкина бастиона их приветствовали руководство университета и преподаватели, почетные гости и близкие люди. Начало мероприятия ознаменовалось выносом флагов России, Санкт-Петербурга и ГУМРФ, исполнением государственного гимна.

Ректор Сергей Барышников поздравил курсантов с поступлением в университет и отметил, что «каждый успех обучающегося приносит славу Макаровке». Ректор дал напутствие молодым людям хранить доброе имя Макаровки и ее знамя. Затем проректор по молодежной политике Роман Кузнецов предоставил возможность поздравить первокурсников почетным гостям.

Президент некоммерческого партнерства «Транспортный союз Северо-Запада», член Попечительского совета ГУМРФ, выпускник Макаровки 1953 г. Владимир Ходырев отметил, что Макаровка дает выпускникам мощный импульс, и пожелал ребятам двигаться вперед. От имени Законодательного собрания Санкт-Петербурга выступил депутат Константин Чебыкин и сказал, что главное — это морская дружба, которую курсанты обретут в университете на всю жизнь.

Заместитель председателя Комитета по науке и высшей школе Санкт-Петербурга Владимир Гайдей подчеркнул, что «поступление в Макаровку — мечта многих».

Капитан морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» Александр Волков напутствовал ребят: «Вы будете носить гордое имя макаровца всю жизнь. Профессия моряка очень важна. Поморы издревле говорили: морюшко нас кормит».

Начальник УТ МВД по СЗФО генерал-майор Евгений Сташин заслуженно назвал макаровцев золотым фондом российского флота.

Директор Северо-Западного бассейнового филиала «Росморпорта» Александр Стрельников от лица генерального директора «Росморпорта» Сергея Пылина пожелал ребятам органично влиться в морские коллективы отрасли.

Генеральный директор ФАУ «Российский морской регистр судоходства» Сергей Куликов выразил пожелания крепкого морского здоровья и удачи.

Председатель Морского собрания Санкт-Петербурга Сергей Ирютин отметил, что «посвящение в курсанты — славная традиция великой Макаровки». Ответственный секретарь Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга Татьяна Чекалова пожелала первокурсникам идти под алыми парусами.

Также с поздравлениями к курсантам обратились капитан атомного ледокола «50 лет Победы» Руслан Сасов, директор МТА имени Сенявина, председатель Ассоциации профессиональных образовательных организаций Санкт-Петербурга, выпускник Макаровки Виктор Никитин, директор «Музея истории подводных сил России» Михаил Юрченко, упомянул, что именно Россия выбрала ребят.

От духовенства города курсантов благословил священник Смольного собора отец Андрей: «Вы выбрали новый путь бытия, вы носители духа морских служителей. Трудитесь на благо счастья нашего Отечества!»

По университетской традиции будущим морякам был зачитан исторический указ императора Петра I «Морским судам быть!», предопределивший три века назад появление отечественного флота.

С наказом первокурсникам выступил председатель курсантского и студенческого самоуправления Юрий Мальцев, после чего младшему поколению вручили символические курсантский билет и зачетку.

Затем руководство университета наградило лучших старшекурсников медалью ГУМРФ «За усердие». Ее заслужили представители факультета Навигации и связи Никита Востриков, Иван Ободков, Михаил Петров и Колледжа — Полина Назарова, Илья Грецов.

Председатель Морского собрания Санкт-Петербурга Сергей Ирютин в свою очередь вручил награды собрания.

По традиции курсанты принесли клятву на верность профессии и университету, после чего в небо был запущен салют из воздушных шаров. Венцом мероприятия стало исполнение гимна ГУМРФ, который в 2013 г. написал профессор кафедры математики Михаил Сухотерин.

Посвящение завершилось торжественным проходом по Дворцовой площади колонн курсантов и вручением курсантских билетов.



ОСОБЕННОСТИ РАЗРАБОТКИ ДОКУМЕНТОВ ТРЕНИРОВОЧНЫХ УЧЕНИЙ ПЕРЕД УТВЕРЖДЕНИЕМ ПЛАНА ЛРН В МОРСКОМ ПОРТУ

Беляков Валерий Николаевич, советник генерального директора ООО «МОРБАЗА», экс-заместитель капитана морского порта Темрюк, капитан I ранга запаса, заслуженный работник транспорта Кубани



В данной статье мы постараемся осветить основные особенности при разработке отдельных разделов планов тренировочных учений (далее — План ТУ) перед утверждением плана ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (далее — План ЛРН) при осуществлении деятельности по перевалке нефти и нефтепродуктов, бункеровке судов у причалов морского порта.

Общую структуру Плана ТУ мы рассматривать не будем, так как она определена приказом Минтранса России от 30 ноября 2020 г. № 522 «Об утверждении порядка проведения тренировочных учений перед утверждением плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов при осуществлении деятельности по перевалке нефти и нефтепродуктов, бункеровке (заправке) судов с ис-

пользованием специализированных судов, предназначенных для бункеровки (судов — бункеровщиков)».

План ТУ разрабатывается с учетом положений проекта Плана ЛРН при осуществлении деятельности по перевалке нефти и нефтепродуктов, бункеровке (заправке) судов с использованием нефтеналивных судов и должен включать следующую информацию:

- 1) об учебных целях;
- 2) о времени и районе (месте) проведения учений;
- 3) об основаниях для проведения тренировочных учений;
- 4) о составе привлекаемых сил и средств;
- 5) об исходной обстановке (аварийном объекте, источнике загрязнения);
- 6) о порядке развертывания и свертывания сил и средств на тренировочных учениях (включая описание, схемы, планы и карты развертывания сил и средств);
- 7) об организации руководства тренировочными учениями, управления и связи;
- 8) о мерах безопасности при подготовке и проведении тренировочных учений.

К плану ТУ прилагается таблица, которая должна содержать следующие сведения:

- 1) перечень, порядок и последовательность мероприятий тренировочных учений в хронологическом порядке, а также учебные вопросы;
- 2) оперативное и астрономическое (местное) время начала и окончания каждого мероприятия тренировочных учений;
- 3) команды руководителя тренировочных учений, руководителя на месте действия, доклады, приказы, указания, распоряжения участников тренировочных учений во время каждого мероприятия тренировочных учений;
- 4) ожидаемые решения и действия участников тренировочных учений.

В своей статье остановимся только на тех разделах Плана ТУ, при разработке которых, по нашему мнению, необходимо учитывать определенную специфику.

В дальнейшем официальную аббревиатуру организации, разрабатывающей План ТУ будем заменять словом Компания.

Используемые сокращения:

- **КЧС и ОПБ** — комиссия по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, пожарной безопасности;
- **ШРО** — штаб руководства операций;
- **САР** — судно аварийного реагирования;
- **ПАСФ** — профессиональное аварийно-спасательное формирование;
- **АСГ** — аварийно-спасательная готовность;
- **ЧС (Н)** — чрезвычайная ситуация;
- **ЛРН** — ликвидация разливов нефти и нефтепродуктов.

1. Введение

В указанном разделе помимо короткой описательной части целесообразно включить следующую информацию:

«Проведение ТУ не предусматривает изменений обычного режима эксплуатации объекта Компании и не приводит к снижению надежности и безопасности судоходства.

С целью исключения ошибочных действий участников учений все команды во время ТУ передаются только после слов «ПО УЧЕНИЮ», все отрабатываемые документы исполняются с грифом «ПО УЧЕНИЮ».

2. Учебные цели

При перечислении учебных целей предлагается использовать следующую терминологию:

1) Отработать взаимодействие подразделений Компании при осуществлении погрузочно-разгрузочных операций на причале № __ акватории морского порта.

2) Отработать организацию развертывания и действий КЧС и ОПБ, ШРО Компании по локализации и ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов при возникновении ЧС (Н) на акватории.

3) Отработать организацию развертывания и взаимодействия сил и средств, привлекаемых к выполнению Плана ЛРН.

4) Отработать схему организации связи и оповещения при проведении работ по ликвидации аварий и их последствий.

5) Отработать организацию взаимодействия КЧС и ОПБ Компании через свою диспетчерскую службу с силами и средствами, несущими АСГ и участвующими в работах по ЛРН.

6) Проверить достаточность и оценить возможности сил и средств, привлекаемых по Плану ЛРН к ликвидации последствий аварии судна в акватории морского порта.

7) Отработать организацию первоначальных мероприятий по локализации разлива нефти и нефтепродукта.

8) Дать практику руководящему составу КЧС и ОПБ Компании в управлении подчиненными силами и средствами при ликвидации последствий разлива нефтепродуктов.

9) Отработать технологию постановки боновых заграждений и сбора разлитых нефтепродуктов.

10) Отработать организацию документирования событий.

11) Показать готовность Компании к работе в акватории морского порта.

12) В случае необходимости подготовить предложения по корректировке разработанного Плана ЛРН.

3 Основания для проведения учения

Пункт 2.1 ст. 16.1 Федерального закона от 31.07.1998 № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

4. Состав привлекаемых сил и средств

В данном разделе необходимо перечислить все силы и средства привлекаемых ПАСФ и собственных средств Компании. При перечислении состава оборудования, а также плавсредств, предлагается не указывать их название

и тип, так как в процессе подготовки и при проведении ТУ часть средств может измениться. Например:

- боновые заграждения постоянной плавучести — 170 м;
- нефтесборная система — 1 ед.;
- емкости для временного хранения нефтепродуктов — 1 шт.;
- сорбент — 200 кг.
- 2 судна аварийного реагирования.

5. Исходная обстановка

В данном разделе необходимо кратко отразить следующие подразделы:

- фактическая обстановка;
- состояние и характер действий привлекаемых сил и средств, органов управления к началу ТУ;
- навигационная и гидрометеорологическая обстановка (можно обозначить одной фразой — фактическая на момент проведения ТУ).

6. Порядок развертывания сил и средств на ТУ

В указанном разделе необходимо отразить следующую специфику:

- перед проведением ТУ руководителями подразделений проводится инструктаж участников по мерам безопасности;
- начало и окончание ТУ производятся по команде руководителя ТУ;
- все команды и действия сил предваряются фразой «ПО УЧЕНИЮ».

7. Организация руководства ТУ, управления и связи

При представлении сведений о составе органов управления, их руководстве, а также оповещаемых организациях в информации о каждом участнике операции, помимо занимаемой должности, необходимо указывать каналы связи (номера мобильных средств связи, радиопозывные, адреса электронной почты).

После формирования основной текстуальной части разрабатываются следующие приложения к Плану ТУ в табличной и текстуальной формах:

- схема организации управления и взаимодействия привлекаемых сил и средств для ликвидации ЧС (Н);
- схема оповещения в случае возникновения ЧС на объектах Компании;
- плановая таблица тренировочного учения;
- ситуационный план с обозначением всех сил и средств, участвующих в ТУ.

В качестве дополнительных, информационных, приложений могут быть:

- технология и способы сбора разлитой нефти и порядок их применения;
- пример (схема) установки каскадов боновых заграждений для высокоэффективной локализации разлива нефти и нефтепродуктов;
- шкала визуальной оценки степени загрязненности поверхности воды;
- порядок определения параметров пятна разлива нефти и нефтепродуктов на акватории;
- предельно допустимая концентрация (ПДК) загрязняющих веществ в воздухе рабочей зоны, представляющих угрозу органам дыхания и возможность отравления;
- формы донесений о разливе нефти и нефтепродуктов, а также отчетов о их ликвидации;

- формы документов, ведущихся КЧС и ОПБ, ШРО (журнал учета событий, журнал учета поступающей информации, журнал учета исходящей информации и др.).

Во время ТУ должны быть проведены следующие мероприятия:

- 1) оповещение об условном разливе нефти и нефтепродуктов;
- 2) сбор комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности организации;
- 3) выдвижение сил и средств к месту условного разлива;
- 4) проведение разведки места разлива;
- 5) проведение локализации разлившейся нефти (нефтепродуктов);

- 6) применение средств сбора нефти и нефтепродуктов;
- 7) проведение мероприятий по защите береговой полосы (при наличии береговой полосы в месте проведения тренировочных учений);

- 8) проведение мероприятий по доочистке акватории;
- 9) организация хранения и передачи для дальнейшей утилизации собранных нефти и нефтепродуктов;

- 10) передача донесений и оповещений при ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов.

Особое внимание при формировании Плана ТУ следует обратить на разработку раздела «Плановая таблица тренировочного учения», форма которой представлена ниже (Таблица 1):

Таблица 1. Плановая таблица тренировочного учения (ТУ)

Астроном. (местное) время начала операции	Оперативное время проведения операции	Мероприятия ТУ и учебные вопросы	Команды руководителя ТУ, руководителя на месте действия, доклады, приказы, указания, распоряжения участников ТУ во время каждого мероприятия	Ожидаемые решения и действия участников ТУ
1	2	3	4	5
До 09:30	До «Ч–10 мин»	Окончательная подготовка к ТУ	Руководителем тренировочного учения (далее РУ) является главный инженер ООО «_____». Руководителем работ на месте действия на акватории порта (далее РМД) является командир ПАСФ Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба». Руководителем работ на месте действия на берегу (далее РМД-берег) является командир ПАСФ АО «_____». Оценка ШРО фактических гидрометеорологических условий (ГМУ), оценка возможности начать ТУ.	Доклад капитана т/х «Х» – имитатора аварийного судна о волнении, направлении и силе ветра на предполагаемом месте ТУ.
09:30–09:50	«Ч–30 мин»	РУ в назначенном месте на причале №__ участникам ТУ и комиссии Росморречфлота доводит План проведения ТУ: тему учения; учебные цели; основания для проведения учения; районы (места) проведения учения; состав привлекаемых сил и средств аварийно-спасательного реагирования; замысел учения (этапы, исходная обстановка, оперативная обстановка); порядок развёртывания сил и средств на учении; организация руководства учением, управления и связи; организация свертывания сил и средств с окончанием учения; меры безопасности.		
09:50–10:00	«Ч–10 мин»		Команда РУ: «Приготовиться к Тренировочному учению. О готовности участников учения доложить». Капитан условно аварийного судна т/х «Х»:	Капитан условно аварийного судна (т/х «Х») условно:

С целью отработки всех элементов Плана ЛРН в Плановой таблице ТУ необходимо предусмотреть следующие мероприятия:

- после объявления о начале ТУ и исходной обстановки, связанной с аварийным разливом нефти и нефтепродуктов, для облегчения работы руководителю ТУ управление силами и средствами передать руководителю ПАСФ на месте. В случае участия на ТУ двух ПАСФ (на акватории и на берегу) – руководителям соответствующих ПАСФ. Например, «Команда руководителя ТУ: «Управление силами и средствами, привлекаемыми для ликвидации аварийного разлива нефти и нефтепродуктов передается командиру ПАСФ – руководителю на месте действий»;
- так как на ТУ рассматривается вариант ликвидации максимально возможного расчетного разлива нефти и нефтепродуктов при разгерметизации двух смежных танков в результате навала судна, мероприятия по превентивному, перед началом грузовых операций, выставлению каскада боновых заграждений вокруг судна необходимо выполнить до начала ТУ;
- с учетом длительного времени (до 5–7 суток) проведения операции по ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов и постоянной повторяемостью одних и тех же мероприятий (сбор нефтепродуктов в плавающие емкости, транспортировка к месту передачи НВС и т.п.) в Плановой таблице предусмотреть оперативные скачки на 10–15 часов до завершения операции

в соответствии с Планом ЛРН.

В последнем разделе «Плановая таблица тренировочного учения» перед подписью руководителя ТУ необходимо подвести итог, например:

Общая продолжительность учения:

- по астрономическому времени – с 10:00 до 14:00
- по оперативному времени – 129 часов (5,4 суток).

Далее ставится подпись руководителя ТУ.

Таким образом, разработка Плана тренировочных учений перед утверждением плана ЛРН в морском порту весьма трудоемкая задача, требующая от разработчика определенных знаний в области планирования и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов не только в акватории порта, но и на берегу.

Р.С. Перед выходом нашего номера произошли изменения в нормативной базе Российской Федерации в сфере выдачи положительного заключения о проведении тренировочных учений – постановлением Правительства Российской Федерации от 08.09.2023 № 1466 «Об утверждении Правил выдачи положительного заключения уполномоченного федерального органа исполнительной власти о проведении тренировочных учений и о признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 31 октября 2018 г. № 1289». Постановление вступает в силу с 1 сентября 2024 г.

Таблица 2. Основные замечания контролирующих органов (членов комиссии) по результатам проведения тренировочного учения

Замечания контролирующих органов	Действия Компании
При оповещении государственных органов об условном разливе нефти и нефтепродуктов и об окончании ТУ использованы не все каналы связи.	При организации оповещения с целью сокращения времени назначить не менее 2-х сотрудников, один из которых производит оповещение по телефонам, другой по электронной почте согласно схеме оповещения. Предварительно подготовить форму краткого донесения о начале и окончании ТУ. В промежутке между оповещениями о начале и окончании ТУ выслать оповещаемым адресатам по электронной почте заранее заготовленные доклады (форма ЧС-1, ЧС-2, ЧС-3).
В ходе проведения ТУ, согласно Плана ТУ, руководство КЧС и ШРО осуществляло радиосвязь с аварийным судном.	Получение информации о ситуации на аварийном судне возможно только через ИГПК. Капитаны судов обязаны передавать информацию в адрес ИГПК, а также должностных органов СУДС и пункта пропуска. При формировании команд и действий участников в Плановой таблице в отношении аварийного судна пользоваться формулировками «Условно аварийное судно» и «Условно». Фактические действия экипажа аварийного судна при наличии такового на ТУ не являются предметом рассмотрения на учении. Комиссией должны рассматриваться только действия сил и средств по ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов в акватории порта и на береговой черте.
В ходе проведения ТУ сотрудниками Компании осуществлялись мероприятия по оказанию помощи ПАСФ в сборе (транспортировке) нефти и нефтепродуктов.	Все мероприятия по ликвидации разлива нефтепродуктов должны осуществляться аттестованными спасателями ПАСФ. Сотрудники Компании не имеют такой аттестации и не могут осуществлять работы по ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов.
В Плане ТУ не отражена возможность наращивания сил и средств ПАСФ в случае необходимости.	В Плане ЛРН Компании основной упор при ликвидации разлива нефтепродуктов сделан на силы и средства ПАСФ (а это в основном ФГБУ «Морспасслужба») осуществляющие несение АСГ в порту. Согласно проведенных в Плане ЛРН расчетов, время проведения операции по ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов может составлять до 5-7 суток. При наращивании группировки ПАСФ из соседних портов время проведения операции может значительно сократиться. Руководитель ПАСФ на месте проведения операции всегда имеет возможность через оперативную службу ПАСФ нарастить группировку сил и средств.
В соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 27.11.2020 № 523 «Об утверждении Требований к составу сил и средств постоянной готовности, предназначенных для предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» (далее — Приказ) для ликвидации разлива нефтепродуктов объемом до 3000 м3 ПАСФ должны иметь боновые заграждения с высотой стенки не менее 830 мм и длиной не менее 1000 м. Вместе с тем на ТУ ПАСФ применялись боновые заграждения высотой порядка 400 мм.	Боновые заграждения высотой с стенки не менее 830 мм имеются у ФГБУ «Морспасслужба» в достаточном количестве согласно паспорту ПАСФ. В соответствии с пунктом 4 Приказа: «Требования к составу сил и средств постоянной готовности в зависимости от максимального расчетного объема разлива нефти и нефтепродуктов не распространяются на силы и средства, определяемые расчетным путем в планах ликвидации разливов нефти организаций...». С целью сбережения дорогостоящего государственного имущества (боновых заграждений высотой не менее 830 мм) для применения в условиях фактического проведения операции по ликвидации фактического разлива нефти и нефтепродуктов при проведении тренировок и учений в закрытой акватории морского порта ПАСФ ФГБУ «Морспасслужба» используются боны постоянной плавучести с высотой стенки менее 830 мм типа ЛЕСОРУБ БЗ-10/400ЛМ. Установка боновых заграждений высотой не менее 830 мм, размещенных специальным образом в контейнерах, в том числе и на берегу, не потребует дополнительного значительного времени так как развертывание их на акватории осуществляется САР, мощность двигателей которого соответствует предъявляемым к судну-бонопоставщику требованиям. Кроме того, установленный ранее норматив на локализацию разлива нефти и нефтепродуктов в течение 4 часов в настоящее время отменен и нормативными актами не регламентируется.



СУДОВОЕ АГЕНТСТВО
SHIPPING AGENCY

СУДОВОЕ АГЕНТСТВО «ОВЕР СИ» «OVER SEA» SHIPPING AGENCY

Более 10 лет на рынке

**Бункеровка ГСМ и питьевой водой
Снятие отходов 1–4 классов
Декларирование припасов**

**Тел.: 8-961-653-70-37, 8 (8512) 24-05-26 E-mail: office@oversea-agency.ru
г. Астрахань, ул. Дзержинского, 36ж, каб. 8**



НЕРУДОВ

СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ



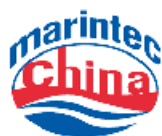
- Строительство и реконструкция причалов, причальных стенок, мостов, набережных.
- Дноуглубительные работы, забивка и демонтаж шпунта.
- Вывоз и утилизация грунтов водным транспортом, очистка русел рек.
- Перевозка твёрдых и инертных грузов на водном транспорте.
- Буксировка негабаритных объектов по внутренним водным путям.
- Подводно-технические и водолазные работы.
- Поставка нерудных строительных материалов водным транспортом.

20 более
лет
на рынке

Московская обл,
г. Жуковский,
ул. Наркомвод 4а,
причал Кратово
тел: 8 (985) 922-31-93
8 (958) 184-49-49
e-mail: nerudov1@yandex.ru



КАЛЕНДАРЬ МЕРОПРИЯТИЙ



БИЗНЕС-МИССИЯ

MARINTEC CHINA

SHANGHAI NEW INTERNATIONAL
EXPO CENTRE (SNIEC)



МОРСКОЙ КОНГРЕСС: ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

ВЛАДИВОСТОК
КАМПУС ДВФУ



БИЗНЕС-МИССИЯ

MARINTEC INDONESIA

ДЖАКАРТА, ИНДОНЕЗИЯ



МОРСКОЙ КОНГРЕСС

МОСКВА
КОНГРЕСС-ЦЕНТР ЦМТ



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»



ПОДРОБНЫЙ
КАЛЕНДАРЬ
МЕРОПРИЯТИЙ

Октябрь-Ноябрь-Декабрь

ПАРТНЕРЫ ЖУРНАЛА

