

УДК 656.6

## О СПОСОБАХ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ФЛОТА ЗА СЧЕТ ПРАВА ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ПЛАВАНИЕ БЕЗ ЛОЦМАНА В РАЙОНАХ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКИ СУДОВ

Заостровских Александр Сергеевич<sup>1</sup>, магистрант

e-mail: [alexander444333@mail.ru](mailto:alexander444333@mail.ru)

Лисин Александр Александрович<sup>1</sup>, кандидат технических наук, доцент

e-mail: [lisin\\_aa@mail.ru](mailto:lisin_aa@mail.ru)

<sup>1</sup> Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

**Аннотация.** В статье рассматриваются способы повышения эффективности работы флота за счет предоставления капитану судна права осуществлять плавание без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки судов. В перечень пунктов с обязательной лоцманской проводкой, в том числе входят морские порты Азов, Ростов-на-Дону, Кавказ. На сегодняшний день значительная часть отгрузок зерновых грузов по внутренним водным путям Российской Федерации приходится на Азово-Черноморский бассейн. Экспортные потоки зерна через АЧБ достигают приблизительно 90% от общего объема по стране. При этом более половины всех экспортных поставок зерна в рамках АЧБ осуществляется через три ключевых порта: Азов, Ростов-на-Дону и Новороссийск. В связи с этим актуальны поиски путей повышения эффективности работы флота в АЧБ.

**Ключевые слова:** водный транспорт, лоцманские услуги, снижение транспортных расходов.

## ON WAYS TO INCREASE THE EFFICIENCY OF THE FLEET DUE TO THE RIGHT TO SAIL WITHOUT A PILOT IN AREAS OF MANDATORY PILOTAGE OF VESSELS

Alexander S. Zaostrovskikh<sup>1</sup>, Master's Degree student

e-mail: [alexander444333@mail.ru](mailto:alexander444333@mail.ru)

Alexander A. Lisin<sup>1</sup>, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor

e-mail: [lisin\\_aa@mail.ru](mailto:lisin_aa@mail.ru)

<sup>1</sup> Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

**Abstract.** The article discusses ways to improve the efficiency of the fleet by granting the captain of the vessel the right to navigate without a pilot in areas of mandatory pilotage of vessels. The list of points with mandatory pilotage, including the seaports of Azov, Rostov-on-Don, Kavkaz. Today, a significant part of grain cargo shipments along the inland waterways of the Russian Federation falls on the Azov-Black Sea basin. Export grain flows through the Azov-Black Sea basin reach approximately 90% of the total volume in the country. At the same time, more than half of all grain export deliveries within the framework of the Azov-Black Sea basin are carried

out through three key ports: Azov, Rostov-on-Don and Novorossiysk. In this regard, the search for ways to improve the efficiency of the fleet in the Azov-Black Sea basin is relevant.

**Keywords:** water transport, pilotage, reduced transportation costs.

В условиях современной экономической ситуации, когда конкуренция на рынке транспортных услуг растёт, а цены на топливо и другие ресурсы нестабильны, судоходные компании сталкиваются с необходимостью постоянного поиска путей снижения транспортных расходов. Это становится ключевым фактором успеха и конкурентоспособности на рынке.

Снижение транспортных расходов позволяет судоходным компаниям предлагать более выгодные условия своим клиентам, что способствует увеличению объёмов перевозок и расширению рынка сбыта. Кроме того, оптимизация расходов на транспортировку грузов повышает рентабельность бизнеса и увеличивает прибыль судоходных компаний.

Одним из способов снижения транспортных расходов является предоставление капитану судна права осуществлять плавание без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки судов. Такое право может значительно повысить эффективность судоходства, сократить расходы на лоцманские услуги и сократить простои. Однако для его получения необходимо направить соответствующее заявление капитану морского порта и пройти проверку на соответствие установленным требованиям и стандартам. Так, например, в Азово-Черноморском бассейне (далее – АЧБ) районами обязательной лоцманской проводки являются порты: Азов, Ростов-на-Дону, Кавказ, Тамань, Темрюк, Ейск, Таганрог, Новороссийск, Сочи, Анапа, Геленджик, Туапсе.

На сегодняшний день значительная часть отгрузок зерновых грузов по внутренним водным путям Российской Федерации приходится на АЧБ. Экспортные потоки зерна через АЧБ достигают приблизительно 90% от общего объема по стране. При этом более половины всех экспортных поставок зерна в рамках АЧБ осуществляется через три ключевых порта: Азов, Ростов-на-Дону и Новороссийск. [1]. Из этого следует, что в особенности актуально получение права осуществлять плавание без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки судов в морских портах Азов и Ростов-на-Дону. Отсюда можно сделать вывод, что получение права плавать без лоцмана в зонах, где лоцманская проводка судов обязательна, является особенно актуальным для морских портов Азов и Ростов-на-Дону.

Чтобы получить право плавать без лоцмана на участке, где лоцманская проводка судов является обязательной, необходимо соблюсти следующие условия.:

- наличие стажа работы не менее 3 лет в должности капитана судна;
- если в течение последнего года до подачи заявления капитан выполнил как минимум 12 операций в морском порту (заходы в порт, выходы из порта или транзитные прохождения) в качестве капитана в зоне обязательной лоцманской проводки;

Чтобы получить разрешение на самостоятельное плавание без лоцмана, капитан судна должен обратиться к капитану морского порта с соответствующим заявлением. Документ может быть представлен двумя способами: в электронном виде или по почте.

- ФИО, гражданство, дата рождения капитана судна;
- дата выдачи и номер квалификационного документа (диплома) капитана судна;
- сведения о районе обязательной лоцманской проводки, для плавания в котором запрашивается право плавания без лоцмана (указывается номер или название района обязательной лоцманской проводки, содержащиеся в обязательных постановлениях в морском порту;



- номер пункта обязательного постановления в морском порту, который содержит сведения о районе обязательной лоцманской проводки;
- номер приложения к обязательным постановлениям в морском порту, который содержит сведения о районе обязательной лоцманской проводки;
- адрес электронной почты (при наличии).

После подачи заявления на получение права самостоятельного плавания без лоцмана, капитан судна должен пройти квалификационные испытания. Испытания организует специальная квалификационная комиссия, которую формирует начальник морского порта. Тестирование должно быть проведено в течение 10 рабочих дней с момента подачи заявления. Вопросы составлены таким образом, чтобы проверить уровень профессиональных знаний капитана:

- гидрометеорологических, навигационных особенностей района обязательной лоцманской проводки;
- характеристик средств навигационного оборудования района обязательной лоцманской проводки;
- правил захода (выхода) судов в морской порт (из морского порта);
- правил плавания в акватории морского порта;
- правил использования средств связи в морском порту;
- порядка взаимодействия с операторами системы управления движением судов.

Для подготовки к квалификационному тестированию на право плавания без лоцмана предоставляется возможность ознакомиться с экзаменационными вопросами заранее. Вопросы для тестирования размещаются на официальном сайте администрации морских портов. Публикация происходит не позднее чем за 5 календарных дней до даты проведения квалификационных испытаний.

В соответствии с Обязательными постановлениями в морском порту Ростов-на-Дону, утвержденными приказом Минтранса России от 04.03.2013 № 62 лоцманская проводка судов осуществляется (Рисунок 1) [2]:

- на участке реки Дон от 3 151 км до 3 125,1 км;
- на акватории Александровского ковша в морском порту;
- от устья реки Аксай до верхней границы морского порта по реке Аксай.

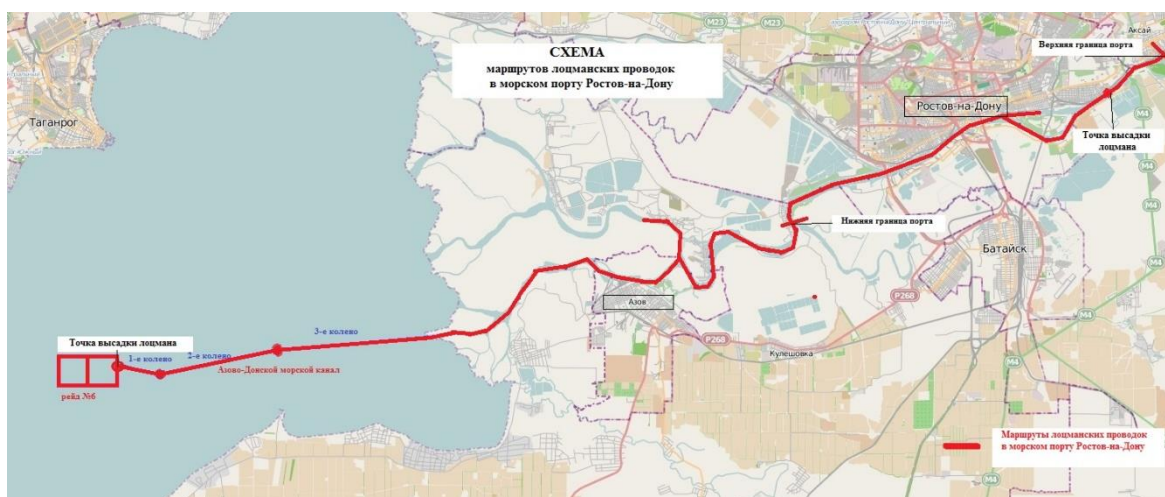


Рисунок 1 – Схема маршрутов лоцманских проводок в морском порту Ростов-на-Дону

В соответствии с Обязательными постановлениями в морском порту Азов, утвержденными приказом Минтранса России от 13.12.2012 № 430, лоцманская проводка судов в пределах (Рисунок 2) [3]:

- участка № 1 - Азово-Донской морской канал, который ограничен прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

№ 1 Ш=47°02,63' N Д=38°55,24' E;

№ 2 Ш=47°02,29' N Д=38°57,01' E;

№ 3 Ш=47°04,46' N Д=39°05,74' E;

№ 4 Ш=47°05,32' N Д=39°15,00' E;

№ 5 Ш=47°05,22' N Д=39°15,00' E;

№ 6 Ш=47°04,36' N Д=39°05,64' E;

№ 7 Ш=47°02,20' N Д=38°57,00' E;

№ 8 Ш=47°02,56' N Д=38°55,27' E.

- участка № 2 - река Дон от 3 183 км (0 км) до 3 151 км (устье реки Койсуг);
- участка № 3 - дополнительный судовый ход (рукав Каланча) от 0 до 4 км, является обязательной для всех судов.



Рисунок 2 – Схема маршрутов лоцманских проводок в морском порту Азов

Относительно обязанностей и ответственности лоцмана и капитана судна, следует отметить следующее. Согласно статье 102 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, присутствие лоцмана не освобождает капитана судна от ответственности за управление судном. Капитан судна имеет право отказаться от услуг лоцмана, если у него есть веские основания сомневаться в правильности рекомендаций лоцмана, чтобы обеспечить безопасное плавание судна. Если лоцманская проводка судна является обязательной, капитан обязан потребовать замену лоцмана. В случае, если лоцман допустил ошибки или проявил ненадлежащее руководство судном, он может быть лишен своего лоцманского удостоверения. Таким образом, капитан судна несет ответственность за безопасность и управление судном независимо от наличия лоцмана, и имеет возможность принимать меры для обеспечения безопасности в случае сомнений в компетентности лоцмана [4].

Далее представлены расчеты по стоимости лоцманских услуг за проводку судна проекта RSD44, следующего в грузу из порта Тольятти в порт Кавказ, транзитом через морские порты Ростов-на-Дону и Азов. Валовая вместимость судна составляет 4088 т. В соответствии с приказом Министерства транспорта от 04.03.2013 № 62 и приказом от 13.12.2012 № 430, граница лоцманской проводки определяется следующим образом: она начинается в точке приема лоцмана на границе акватории морского порта Ростов-на-Дону,



известного как Александровский рейд, и завершается в месте высадки лоцмана у приемного буя Азово-Донского морского канала (далее – АДМК), расположенного в точке с координатами Ш=47°02,60' северной широты и Д=38°55,3' восточной долготы. Согласно таблице расстояний для маршрутов лоцманских проводок от места приема (или снятия) лоцмана вблизи приемного буя АДМК до различных причалов и рейдов (а также якорных стоянок) морского порта Ростов-на-Дону, протяженность лоцманской проводки составляет 48 морских миль. [5]. Т.к. габариты судна проекта RSD44 позволяют проходить под Ростовским железнодорожным мостом (г. Ростов-на-Дону) без разводки для определения стоимости лоцманской проводки при расчете берем две операции: снятие с якоря в месте посадки лоцмана и постановка на якорь в месте снятия лоцмана. Ставка за доставку лоцмана на катере принимается за 16 000 рублей, согласно Таблице 1.

В соответствии с приказом «Об утверждении ставок лоцманского сбора за услуги по обеспечению лоцманской проводки судов, оказываемые ФГУП «Росморпорт» в морских портах Российской Федерации» ставки за лоцманские услуги в морских портах Ростов-на-Дону и Азов, составляют:

Таблица 1. Ставки за лоцманские услуги в морских портах Ростов-на-Дону и Азов

| Наименование сбора                               | Ставка, руб./1 GT                                               |                                           |               |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------|
|                                                  | все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных | накатные, наплавные суда и контейнеровозы | наливные суда |
| <u>Лоцманский сбор</u>                           |                                                                 |                                           |               |
| за операцию:                                     | 0,59                                                            | 0,41                                      | 0,64          |
| за каждую милю:                                  | 0,15                                                            | 0,12                                      | 0,19          |
| за обеспечение проводки судна, руб. за операцию: | 16 000                                                          | 16 000                                    | 16 000        |

Стоимость услуг по лоцманской проводке определяется по формуле:

$$C_{\text{проводки}} = GT \times d_{\text{оп.}} \times n_{\text{оп.}} \times d_{\text{миль}} \times l + d_{\text{катер}} \quad (1)$$

где GT – валовая вместимость, т.

$d_{\text{оп.}}$  – ставка за операцию, руб.

$n_{\text{оп.}}$  – количество операций

$d_{\text{миль}}$  – ставка за каждую милю, руб

$l$  – протяженность лоцманской проводки, морские мили

$d_{\text{катер}}$  – ставка за катер для доставки лоцмана, руб.

$$C_{\text{проводки}} = 4088 \times 0,59 \times 2 \times 0,15 \times 48 + 16\,000 = 50\,731,6 \text{ руб.}$$

Таким образом стоимость лоцманской проводки судна проекта RSD44 по транзитному переходу через морские порты Ростов-на-Дону и Азов составляет 50 731,6 руб. Принимая во внимание, что при эксплуатации судна на участке между Тольятти и Кавказом за навигацию может осуществляться около 14 транзитных переходов (как с грузом, так и в балласте), экономия на транспортных расходах для судоходной компании при наличии у капитана права на самостоятельное плавание без лоцмана может достигать приблизительно 700 000 рублей. Однако данная сумма может изменяться в зависимости от особенностей проекта судна и интенсивности его эксплуатации на различных участках.

В связи с этим, для мотивации капитанов судов получать право на самостоятельное плавание в зонах, где обязательна лоцманская проводка, предлагается внедрить систему



материального поощрения. Размер этого поощрения может составлять 5% от общей стоимости услуг по лоцманской проводке.

#### **Список литературы:**

1. Заостровских А.С. Перевозка зерна на экспорт. // Транспорт. Горизонты развития. 2024: Материалы четвертого международного форума. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2024. – URL: [http://xn-----7kcgqc6assog3b.xn--p1ai/2024/PDF/7\\_34.pdf](http://xn-----7kcgqc6assog3b.xn--p1ai/2024/PDF/7_34.pdf) (дата обращения 20.04.2025)
2. Приказ Минтранса РФ от 4 марта 2013 г. N 62 "Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Ростов-на-Дону". – URL: <https://base.garant.ru/70362500/> (дата обращения 20.04.2025)
3. Приказ Минтранса РФ от 13 декабря 2012 г. N 430 "Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Азов". – URL: <https://base.garant.ru/70302486/> (дата обращения 20.04.2025)
4. Статья 102 КТМ РФ «Ответственность лоцмана и капитана судна». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_22916/0bc15a5c53cea2eb46e3f8df28f5a89cef54af7e/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/0bc15a5c53cea2eb46e3f8df28f5a89cef54af7e/) (дата обращения 20.04.2025)
5. Официальный сайт ФГУП «РОСМОРПОРТ», Азово-Черноморский бассейновый филиал. – URL: [https://www.rosmorport.ru/filials/nvr\\_services/](https://www.rosmorport.ru/filials/nvr_services/) (дата обращения 20.04.2025)

