

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием Российской палаты судоходства. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Указом Президиума
Верховного Совета
СССР за большой
вклад в развитие
и совершенствование
отрасли в 1982 году
газета «Водный
транспорт» награждена
орденом Трудового
Красного Знамени.



№1 (12946)

Выходит один раз в месяц
15 января 2015 года

При поддержке ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и ЗАО «Азово-Донское пароходство»

Северо-Западное пароходство увеличило лихтеровку зерна



В 2014 году перевозки зерновых грузов по контрактам Северо-Западного пароходства (СЗП) с последующей перевалкой на морские суда (лихтеровкой) составили 876 тыс. тонн, превывсив на 46% результат прошлого периода.

Стр. 2

Деньги на пассажирские перевозки



В бюджете Московской области предусмотрено финансирование организации водных пассажирских перевозок на период 2014–2018 годы в объеме 65 млн 276 тыс. руб. Об этом сообщает пресс-служба регионального министерства транспорта.

Стр. 7

Нормы по СУБ и портконтролю необходимо изменить

Российская палата судоходства предложила создать рабочую группу по подготовке предложений по внесению изменений в нормативные акты в части системы управления безопасностью (СУБ) судна и осуществления государственного портового контроля, направленных на мотивацию добросовестных судовладельцев.

Как заявил президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин, необходимо совершенствовать матрицу оценки рисков с целью мотивации добросовестных судовладельцев и сократить избыточный на сегодня перечень нарушений, устранение которых требует подтверждения классификационного общества. Также, по мнению Клявина, необходимо усовершенствовать порядок и процедуру проверок (акт проверки судна, сроки проверок).



Подводя итоги...

Прошедший год был богат на события в сфере водного транспорта и портовой инфраструктуры. Редакция газеты «Водный транспорт» решила напомнить читателям о наиболее значимых событиях, произошедших в отрасли в 2014 году.

Важнейшим событием для внутреннего водного транспорта стало утверждение правительством России новых нормативов по содержанию внутренних водных путей. Как прокомментировал документ министр транспорта Максим Соколов: «Это даст мощный импульс восстановлению, а в дальнейшем — и развитию внутренних водных путей, как мы это видим в дорожной отрасли... Тем более что в 2014 году мы ликвидировали все критически опасные уровни на наших гидротехнических сооружениях и у нас есть четкие планы по их развитию». Между тем в ушедшем году наблюдалось обмеление водных путей, что не могло не отразиться на судоходстве. Так, потери грузопотока через Городецкие шлюзы № 15–16 в навигацию-2014 составили 2,4 млн тонн (то есть 29% от показателя 2013 года). В целом объем перевозок по внутренним водным путям России (ВВП) сократился более чем на 8%. При этом объем дноуглубительных работ в 2014 году вырос в 1,5 раза в сравнении с показателем 2013 года — до 3,5 млн куб. м.

По экспертным оценкам протяженность участков с глубинами менее 4 м в Единой глубоководной системе (ЕГС) Европейской части Российской Федерации превышает 1,7 тыс. км, или око-

ло 25% от всей протяженности ЕГС. Инфраструктурные ограничения стали причиной падения объемов перевозок грузов и туристов, что в свою очередь привело к убыткам судоходных компаний и сокращению их платежей в бюджеты всех уровней. Критически лимитирующими участками, существенно ограничивающими пропускную способность ЕГС, являются: Нижне-Свирицкий шлюз, Нижегородский участок в районе Городца на Волге и участок от Кочетовского гидроузла до устья притока реки Дон — реки Маньч.

в районе Городца явилось увеличение интенсивности движения флота на Волго-Донском водном пути, что повлекло увеличение простоев и удлинение рейсов (по экспертным оценкам судовладельцев на — 30–50%).

Напомним, что при разработке Стратегии развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) Российской Федерации на период до 2030 года был запланирован объем финансирования крупных инфраструктурных проектов на внутренних водных путях (ВВП) России в размере около 570 млрд. руб.

Грузооборот речных портов России за январь — ноябрь 2014 года снизился на 12,3% в сравнении с показателем 2013 года — до 151,9 млн тонн, сообщил министр транспорта России Максим Соколов. Снижение перевалки грузов в речных портах связано с сокращением объемов перевозок грузов внутренним водным транспортом из-за маловодности.

Так, перевозки металла из Череповца в Астрахань практически прекратились, а в направлении Волжского бассейна — сократились более чем на треть. Оставлена перевозка хлоркалия из Соликамска в Санкт-Петербург, наполовину сократились перевозки отходов металлургического производства из Череповца в пункты Поволжья. Рейсы из портов Западной Европы назначением в порты Каспийского моря пришлось выполнять через Гибралтар. Следствием ситуации

Россия на высочайшем уровне провела Олимпийские игры в Сочи, а моряки и речники нашей страны внесли значительный вклад в это грандиозное событие. Были успешно реализованы все проекты по развитию пассажирской и яхтенной инфраструктуры в Сочи. Благодаря этому после реконструкции в порту Сочи была обеспечена возможность одновременной швартовки двух круизных лайнеров длиной около 300 м и автопарома.

В морском порту Сочи обра-

зованы новые территории для размещения объектов портовой инфраструктуры, сформирована операционная акватория «Новая гавань», построены оградительный мол, волнолом и 4 объекта берегоукрепления, выполнено строительство 6 и реконструкция 12 причалов, построены новые здание пункта пропуска через государственную границу и административное здание, объекты инженерного обеспечения.

Для обеспечения захода в морской порт и безопасной стоянки круизных судов длиной более 311 м, шириной 38,6 м и осадкой 8,8 м ФГУП «Росморпорт» выполнены дноуглубительные работы в объеме 597,3 тыс. куб. м, в результате чего глубины акватории морского порта доведены до отметки 11,5 м.

Кроме того, на Черноморском побережье России (не считая Крыма) появились две яхтенные марины: «Сочи гранд марина» и «Имеретинский». Планируется создание марин в Геленджике, Феодосии и Ялте.

Пассажирскую инфраструктуру планируется развивать и в других бассейнах. Так, началось строительство вокзала в Петропавловске-Камчатском, прорабатывается вопрос о создании пассажирского вокзала в Пионерском (Калининградская область).

Значительным событием для отрасли стал проект организации Керченской паромной переправы, которая явилась единственным путем для перевозки основной массы пассажиров из России в Крым и обратно.

«Наверное, этот пример является беспрецедентным в нашей истории, когда за столь короткий период, да еще и что называется «с колес», мощность переправы и объем проделанной работы, количество перевезенных пассажиров увеличились более чем в 3,5 раза, а если говорить о перевезенном транспорте, то эта цифра будет больше по сравнению с предыдущими периодами более чем в 5 раз, — сказал о работе переправы Максим Соколов. — Сегодня уже 8 пассажирских паромов, которые были оперативно привлечены на Крымскую переправу... обеспечивают непрерывное сообщение. Конечно, будем в дальнейшем развивать инфраструктуру Керченской переправы на крымском и таманском берегу в порту Кавказ, увеличивая мощность и оборот. Было разделено пассажирское и грузовое сообщение, грузовые линии в пиковый период отправлялись из Новороссийска. В самый пик были приняты волевые решения — и железнодорожные подходы были приспособлены под движение автомобилей, а железнодорожные паромы были использованы для снятия пиковых нагрузок... Цифра перевезенных пассажиров за этот год составляет около 2,7 млн пассажиров, воспользовавшихся Керченской паромной переправой».

Функции единого оператора Керченской паромной переправы в 2015 году предполагается передать в Крым.

Северо-Западное пароходство увеличило лихтеровку зерна

В 2014 году перевозки зерновых грузов по контрактам Северо-Западного пароходства (СЗП) с последующей перевалкой на морские суда (лихтеровкой) составили 876 тыс. тонн, превысив на 46% результат прошлого периода.

В общем объеме зерновых, предназначенных для лихтеровки, перевозки собственным флотом Северо-Западного пароходства составили 646 тыс. тонн, превысив в 1,4 раза показатель прошлого года. В том числе перевозки пшеницы выросли на 52% до 485 тыс. тонн, ячменя и других зерновых — на 10% до 161 тыс. тонн. 230 тыс. тонн было перевезено судами Волжского пароходства, зафрахтованными по контрактам СЗП.

Все операции по лихтеровке зерна осуществлялись в морских портах Азово-Черноморского бассейна.

По предварительным расчетам, в 2014 году объемы зерна для лихтеровки составили более 50% всех зерновых грузов Северо-Западного пароходства, перевезенных в экспортно-импортном направлении и между иностранными портами. Увеличение данного сегмента в структуре СЗП обусловлено значительным урожаем зерновых культур в 2014 году и большей рентабельностью перевозок до конечных портов Африки и Ближнего Востока с использованием морских судов большой грузоподъемности.

В перевозках были задействованы 18 судов типа «Валдай»,

«Русич», «Волжский», «Нева-Лидер» грузоподъемностью 5–7 тыс. тонн. Партии зерна с элеваторов и перегрузочных комплексов на рейды морских портов доставляли также теплоходы проектов «Сормовский» и «Волжский» грузоподъемностью 3,5 тыс. тонн.

В 2015 году пароходство намерено увеличить объемы перевозок зерна с последующей лихтеровкой за счет использования широкой линейки судов класса «река-море».

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится 50 грузовых судов «река-море», 10 морских судов и 3 RO-RO баржи класса «ре-

ка-море» суммарным дедвейтом около 280 тыс. тонн. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет свыше 6 млн тонн.

Северо-Западное пароходство входит в VVTH — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, консолидирующей железнодорожные, стивидорные, судоходные и логистические компании. В состав дивизиона также входит Волжское пароходство, компания «В.Ф. Танкер», ряд судостроительных и круизных активов.



ОТКРЫТА КОНТЕЙНЕРНАЯ ЛИНИЯ НОВОРОССИЙСК — СЕВАСТОПОЛЬ

Для связи между материковой частью и полуостровом Крым заработала контейнерная линия Новороссийск — Севастополь.

Как сообщает пресс-служба АНО «Единая транспортная дирекция», линия действует в рамках подписанного соглашения между организацией и ООО «СМТ-Крым».

Перевозку на маршруте осуществляет сухогруз «Сильный», регулярность кругорейса — один раз в неделю по расписанию. Для перевозки принимаются TEU и FEU с максимальной загрузкой до 26 и 28 тонн соответственно, а также опасные грузы в упаковке: класс 1.1–1.6; 1,4 S.

В работе контейнерной линии АНО «ЕТД» будет выполняться функции по формированию очереди на накопительных площадках, оптимизации распределения автомобильного потока по грузовым портам, диспетчеризации постановки судов к причалам и управлению погрузочно-разгрузочными работами.

РЕЧНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА СТОЛИЦЫ

Причальный комплекс с вертолетной площадкой

В Москве на Фрунзенской набережной открыт новый причальный комплекс с вертолетной площадкой Национального центра управления обороной Российской Федерации. Как передает Управление пресс-службы и информации Министерства обороны Российской Федерации, эта площадка станет одним из важнейших объектов инфраструктуры.

Главной особенностью комплекса является его широкая универсальность и функциональность. Возможности причального комплекса позволяют принимать не только вертолеты военного ведомства, но и, что особенно актуально для плотной застройки и транспортной ситуа-

ции в центральной части Москвы, вертолеты экстренных служб, в том числе и медицинские.

Имеющиеся на территории Москвы вертолетные площадки находятся, как правило, на окраинах города, поэтому новый ком-



плекс с вертолетной площадкой на Фрунзенской набережной повысит мобильность экстренных служб в центре столицы. Он позволит городским медицинским службам осуществлять экстренную транспортировку граждан

для оказания им квалифицированной медицинской помощи в ведущие лечебные учреждения, такие как ГКБ № 1 им. Н.И. Пирогова, Центральный военный клинический госпиталь им. А.А. Вишневского, Московский детский центр диагностики и лечения им. Семашко, Научный центр сердечно-сосудистой хирургии им. А.Н. Бакулева и др.

Причальный комплекс с вертолетной площадкой способен обеспечивать прием и взлет вертолетов типа Ми-8 и рассчитан на круглогодичную эксплуатацию.

Базируется комплекс у причальной стенки в районе Фрунзенской набережной Москвы-реки с возможностью безопасного прохода судов.

НОВОСТИ РЕГИСТРА

РС возглавит наблюдательный совет по взаимному признанию

Российский морской регистр судоходства с 1 января 2015 года принял на себя обязательства председательствующего общества в наблюдательном совете признанных ЕС организаций.

Это объединение создано в 2009 году в целях реализации статьи 10 правила ЕС 391/2009 (Общие правила и стандарты для организаций, осуществляющих инспекционный контроль и освидетельствования судов). В соответствии с этой статьей признанные ЕС организации должны разработать и применять схему взаимного признания свидетельств классификационных обществ, выдаваемых на судовое оборудование, материалы и изделия, на основе наиболее жестких классификационных

требований. В качестве сферы применения взаимного признания было выбрано типовое одобрение продукции, т.к. эта продукция, как правило, не является критически важной для судна с точки зрения безопасности и не предполагает сертификацию каждого отдельного изделия. Способ реализации взаимного признания — совместная разработка и внедрение согласованных технических требований и процедур сертификации изделий, с выдачей свидетельства о типовом одобрении по специальной форме, которое должно признаваться всеми признанными ЕС организациями. К настоящему времени разработаны общие технические требования для 34 видов изделий, выдаются первые свидетельства.

Тара для перевозки опасных грузов

Российский морской регистр судоходства (РС) в 2014 году по заявке ФГУП «НПО им. С.А. Лавочкина» РС сертифицировал специальную тару — контейнеры нового типа для перевозки разгонных блоков космических ракет. В начале декабря 2014 года контейнеры успешно возвратились в порт Санкт-Петербург после транспортировки объектов космического назначения на космодром Куру, Французская Гвиана. Об этом «Российскому судоходству» сообщили в РС.

Тара такого типа является уникальным высокотехнологичным изделием, предназначенным для защиты от внешних воздействий дорогостоящего космического оборудования при транспортировке к месту запуска в Тихом океане, и используется при реализации международных программ по освоению космоса.

В ходе работ по сертификации РС подтвердил соответствие контейнеров положениям Рекомендаций ООН по перевозке

опасных грузов, Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Международного Кодекса морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ). Свидетельство, выданное РС по итогам освидетельствования и испытаний, позволяет использовать их для перевозки опасных грузов (в том числе разгонных блоков космических ракет) автомобильным и морским транспортом.

Созданный НПО им. С.А. Лавочкина разгонный блок — это автономный робот с искусственным интеллектом, он обеспечивает весь процесс выведения космических аппаратов в соответствии с полетным заданием без вмешательства с Земли. Логика работы «Фрегата» предусматривает самостоятельное парирование ошибок по точности работы последней ступени ракеты-носителя «Союз-СТ-Б» с разгонным блоком (РБ) «Фрегат» выполнен с космодрома Куру 18 декабря 2014 года.

В Тушино у стадиона «Спартак» будет построена речная пристань

Рядом со стадионом «Спартак» в Тушино планируется построить пристань. Об этом сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики

и строительства Марат Хуснуллин.

«Проект развития территории рядом со стадионом «Спартак» предполагает строительство речной пристани», — сказал Марат

Хуснуллин.

Он отметил, что пристань будет рассчитана как на болельщиков, которые будут прибывать на футбольный стадион, так и на туристов.

Общественная палата РФ потребовала ликвидировать дебаркадеры на Москве-реке

Глава комиссии по безопасности Общественной палаты РФ Антон Цветков потребовал от властей Москвы ликвидировать 15 речных дебаркадеров, «превратившихся в пригоны», и представляющих угрозу для городских коммуникаций.

По его словам, главная проблема, связанная с дебаркадерами

в городской акватории — это транспортная безопасность.

«Сегодня типовой дебаркадер на Москве-реке — это баржа, поставленная на вечный прикол и переоборудованная под какой-то род деятельности, как правило, развлекательный клуб или ресторан. В большинстве случаев это весьма громоздкие, по сути, капитальные сооружения, ни де-юре, ни де-фак-

то не являющиеся судами», — сказал Антон Цветков.

Он отметил, что в случае схода такого судна «с якоря» он ни под одним мостом не пройдет, «а значит либо разрушит его, либо причинит существенный ущерб».

По сведениям Антона Цветкова, в настоящее время на Москве-реке в пределах города пришвартовано 15 таких судов.



В честь виртуозных корабелов

В Санкт-Петербурге состоялись торжественные мероприятия, посвященные годовщине вручения Петру I патента корабельного плотника.

Юбилейный, десятый по счету, митинг с участием представителей судостроительной отрасли прошел на Адмиралтейской набережной у памятника «Царь-плотник».

«Для нас принципиально важно, что каждый раз в годовщину знаменательного события мы награждаем выдающихся корабелов топором в скрипичном футляре, символом виртуозного владения мастерством корабела», — подчеркнул один из организаторов мероприятия, президент фонда «Морское образование» Анатолий Константинов.

В 2015 году знаковой профессиональной награды был удостоен руководитель ОАО «Адмиралтейские верфи» Александр Бузаков.

«Патент петровского корабела — очень важная награда для каждого судостроителя, но я воспринимаю её, прежде всего, как оценку труда коллектива Адмиралтейских верфей», — отметил Александр Бузаков. — Петр I был основателем и первым «директором» нашей верфи, которая уже на протяжении 310 лет с честью продолжает дело «царя-плотника». Последние три года предприятие переживает настоящий подъем: мы одновременно строим три серии подводных лодок, надводные корабли для отечественного флота, активно набираем кадры и наполняем портфель заказов на перспективу. И продолжаем воплощать в жизнь главный девиз адмиралтейцев: «Пока в Петербурге работают верфи, морскою державой мы будем

всегда!»

Символ наивысшего профессионализма получил также генеральный директор «Северного проектно-конструкторского бюро» Владимир Спиридопуло.

Завершился митинг торжественным возложением цветов к подножию памятника «Царь-плотник» и маршем знаменных групп и колонн курсантов Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

Далее, в рамках программы «Морское наследие Петра Великого», в Военно-морском институте ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», состоялась конференция на тему «Морские традиции в патриотическом воспитании граждан РФ».

Модератором конференции был Сергей Олегович Барышников — ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. В своей приветственной речи он подчеркнул важность проведения мероприятий, связанных с морским флотом и необходимость воспитания в людях мужества, трудолюбия, патриотизма.

Патент плотника Петр I получил 15 января 1698 года в голландском городе Заандам. Фактически это был документ о морском инженерном образовании, полученный первым русским. В честь этого события на Адмиралтейской набережной в 1910 году был открыт памятник Петру I работы Леопольда Бернштама, известный как «Царь-плотник». Копия скульптуры была подарена Голландии и установлена в 1911



году на главной площади города Заандама. После Октябрьской революции петербургский монумент был уничтожен. Но в 1996 году на Адмиралтейскую набережную вновь вернулось монументальное изображение Петра Первого, только уже копия голландского. Композиция была установлена к 300-летию Российского флота при поддержке консульства Королевства Нидерланды.



Учения «Невской заставы»



Ледокол «Невская застава» провел учения по ликвидации условного разлива нефтепродуктов в ледовых условиях в устье реки Охта. Тренировка по ликвидации разлива в ледовых условиях продолжалась на протяжении 2 часов. За это время с помощью самоходной платформы «Труксор» удалось собрать 50 кг нефтепродуктов.

Организатором учений стал комитет по природопользованию совместно с ГУП «Пиларн», а также представителями МЧС. По словам руководителя «Пиларн» В.Е. Иванова несанкционированные выпуски нефтепродуктов возможны в реальных условиях, и Охта была одним из самых подверженных этому загрязнению водных объектов.

«В последнее время выпуски прекратились. Мы связываем это с активной работой контрольных и надзорных органов», — заявил руководитель предприятия.

Тренировка ледокола проводилась для проверки возможности использования оборудования и устройств для локализации

и ликвидации нефтеразливов, выработки тактических приемов работы экипажа в ледовых условиях, проверки системы спуска и подъема на лед самоходной платформы «Труксор».

В 2015 году единственному в городе ледоколу исполняется 5 лет, предпрятию «Пиларн», в ведении которого находится нефтесборочный флот Петербурга — 25 лет. Напомним, ледокол «Невская застава» — это второй, созданный специально для нашего города, ледокол. Первый был произведен ровно 105 лет назад.

Длина ледокола «Невская застава» — 41,5 м, ширина — 11,8 м, осадка — 3,8, полное водоизмещение — 900 тонн, ледопродоимость — 0,6–0,7 м.



«Городские причалы Санкт-Петербурга»

Комитет по транспорту СПб разработал проект, обеспечивающий перевозчиков дополнительными причалами на условиях равных возможностей

Для развития водного транспорта в Санкт-Петербурге и повышения эффективности использования городского имущества Комитет по транспорту разработал проект «Городские причалы Санкт-Петербурга».

«Проект предполагает создание сети городских причалов Санкт-Петербурга и предоставление их в аренду юридическим и физическим лицам на платной основе. Его реализация позволит обеспечить развитие водного транспорта в Санкт-Петербурге, обеспечить перевозчиков дополнительным причальным фронтом в центральной части города на условиях равных возможностей», — уточняет заместитель председателя Комитета по транспорту Санкт-Петербурга Алексей Львов.

Для координации работы городских причалов привлечен оператор — СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта», подведомственное Комитету по транспорту. Использование городских причалов осуществляется на платной основе в соответствии с договором, заключенным с оператором.

В договоре указываются все необходимые сведения о заявителе, характеристики судна, данные о лицензии на выполнение пассажирских перевозок, расписание подхода судов и используемые причалы.

На городских причалах ведется видеонаблюдение. Обес-

печивается охрана, уборка и техническое обслуживание причалов.

УСЛОВИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИЧАЛОВ

Все суда должны быть обязательно оборудованы АИС и (или) УКВ радиосвязью.

Швартовка судна к причалу осуществляется пользователем самостоятельно.

Любая коммерческая и иная не согласованная с оператором деятельность запрещена.

Если на конкретный причал на конкретное время получено несколько заявок, оператор обеспечивает оказание услуг по использованию городского причала в следующей очередности:

а) скоростным судам, осуществляющим пассажирские перевозки по маршрутам водного транспорта в Санкт-Петербурге (по расписанию);

б) судам, осуществляющим пассажирские перевозки по маршрутам водного транспорта в Санкт-Петербурге (по расписанию);

в) судам, осуществляющим пассажирские перевозки по маршрутам водного транспорта в Санкт-Петербурге (без расписания);

г) иным судам, осуществляю-

щим пассажирские перевозки или используемым в целях туризма, отдыха и спорта.

Право безвозмездного использования причалов предоставляется органам внутренних дел, МЧС, вооруженным силам, обслуживающим организациям, перевозчикам, обслуживающим городские маршруты водного транспорта.

Стоимость 1 причаливания и стоянки судна не более 15 минут составляет 320 рублей.

АДРЕСНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ПРИЧАЛОВ

На сегодняшний день на генерацию пассажиропотоков максимально влияет наличие в зоне доступности городских причалов пересадочных узлов, в которых сосредоточены как остановки наземных видов городского пассажирского транс-

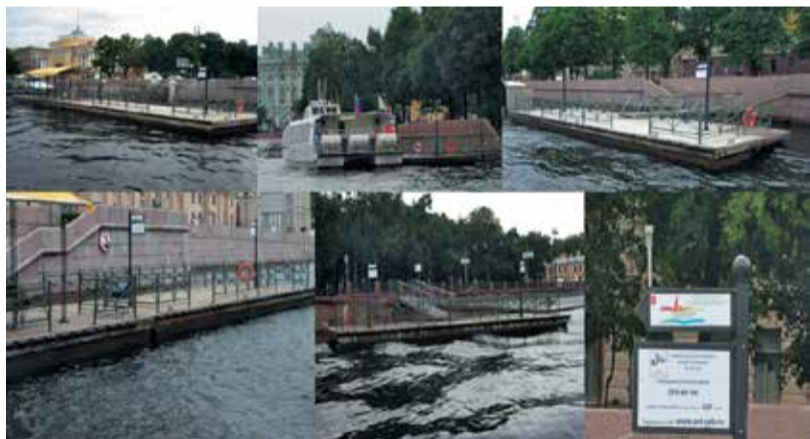


порта, станции метрополитена, так и объекты исторического и культурного значения, а также торгово-развлекательные центры.

Перечень причалов составлен с учетом этого критерия. В 2015 году предлагается к использованию 8 причалов. К 2018 году перечень может быть расширен до 21 причала.

ИТОГИ ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА В 2014 ГОДУ

В 2014 году с августа по октябрь проект реализован в пилотном режиме. Арендаторам были предложены 4 причала на Адмиралтейской, Дворцовой и Арсенальной набережных. Всего заключено 12 договоров с юридическими и физическими лицами, выполнено 387 причаливаний.



№	Местоположение	Характеристика
1	Арсенальная наб. (напротив пл. Ленина), спуск №5 (понтон)	Расположен в непосредственной близости к транспортному пересадочному пункту пригородного и городского пассажирского транспорта (ст. метро Пл. Ленина, Финляндский вокзал и 23 маршрута наземного пассажирского транспорта).
2	Университетская наб. Румянцевский спуск (понтон)	Расположен у объектов культуры и отдыха, городских достопримечательностей (Румянцевский сад, спуск со сфинксами, Академия художеств) может быть использован для организации переправы туристов, отправляющихся по пешеходному экскурсионному маршруту.
3	Адмиралтейская наб. (напротив Адмиралтейства), спуск №10 (понтон)	Расположен у объектов культуры и отдыха, достопримечательностей (Адмиралтейство, Дворцовая площадь и т.д.).
4	Адмиралтейская наб. (напротив Александровского сада), спуск №8 (понтон)	Расположен у объектов культуры и отдыха, достопримечательностей (Адмиралтейский сад, Медный всадник и т.д.).
5	Дворцовая наб. (напротив Летнего сада), спуск №22 (понтон)	Расположен у объектов культуры и отдыха (Летний сад, Марсово поле)
6	Мытнинская наб. (правый берег Кронверкского пролива, ниже Кронверкского моста), спуск №1 (понтон)	Расположен у объектов культуры и отдыха, достопримечательностей (Петропавловская крепость, Артиллерийский музей), будет использован как точка посадки высадки туристов следующих по маршрутам, работающим по принципу «Hop On/Hop Of».
7	Приморская наб. (правый берег Большой Невки, ниже 3-го Елагинского моста) (понтон)	Расположен у объекта культуры и отдыха (ЦПКО).
8	Петровская наб. (напротив перекрестка Петровской наб. с Мичуринской ул.), спуск №34 (понтон)	Расположен у объектов культуры и отдыха, достопримечательностей (домик Петра I, Троицкая пл., музей политической истории России).

Речные круизы по стране в 2015 получат дальнейшее развитие

Темпы роста внутреннего туризма в 2015 году будут увеличиваться, а за привлечение туристов между регионами РФ обострится конкурентная борьба. Такой прогноз сделала исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе.

Она отметила, что в 2015 году дальнейшее развитие получат, в частности, речные круизы по стране.

«Круизный туризм показывает хорошую динамику развития и уже может считаться альтернативой традиционному туризму», — рассказала исполнительный директор АТОР. — Что касается экскурсионного отдыха, то особой популярностью в этом году пользовались туры по Золотому кольцу, экскурсионные программы Москвы и Санкт-Петербурга. По оценкам экспертов, рост числа внутренних туристов в Петербурге составил около 50%, — сообщила М. Ломидзе.

Ломидзе сообщила, что интерес к внутреннему туризму в России по итогам 2014 года вырос на треть по сравнению с 2013 годом, при этом рост спроса составил 25–30%.

Как отметил Михаил Сегал, председатель совета директоров «Самараинтур Сервис Групп», речные круизы — это идеальный массовый продукт, в котором есть перевозка, элемент пляжного отдыха, экскурсии, пансионное питание... Главное — чтобы было достаточное количество круизных теплоходов, способных выйти в рейс, предлагающих все варианты размещения: эконом, средний и люксовый.

Руководитель отдела речных круизов туристического агентства «Спутник-Гермес» Татьяна Лимонникова считает, что этот вид отдыха выгоден с экономической точки зрения:

— Круизный сезон начинается с мая и заканчивается в сентябре, но уже сейчас у всех операторов идут акции раннего бронирования. Пока цены остались на уровне прошлого года, поэтому покупать круиз сейчас наиболее

выгодно, когда еще есть выбор кают для путешествия. В последнее время наблюдается тенденция заказывать путевки практически за год до начала круиза. А в сегодняшних условиях — это вообще один из оптимальных вариантов, чтобы провести свой отдых не разорительно для семейного бюджета. Ведь речные круизы не столь привязаны к валюте, как зарубежные туры, поэтому если цены в 2015 году на них и вырастут, то не столь значительно, как на трансграничный отдых. Еще один плюс — на этом рынке все стабильно. При выборе оператора нужно обращать внимание на компании, которые занимаются и внешним, и внутренним туризмом, то есть имеют много направлений работы. В случае форс-мажора они смогут помочь своим клиентам, например взамен зарубежного тура предложить речной круиз.

Классика над Волгой

В 2015 году для жителей Казани в 2015 году компания «Инфофлот» подготовила круиз-фестиваль «Классика над Волгой», который пройдет по маршруту Казань — Нижний Новгород — Казань с 11 по 14 мая 2015 года.

Этот фестиваль получил звание «Лучший фестиваль-2014» по итогам конкурса «Туристический бренд», однако в формате речного круиза фестиваль будет проводиться впервые. Суть проекта в том, что на протяжении четырех дней классическая музыка будет сопровождать туристов как на борту теплохода, так и на суше, в городских парках. Специально для этого круиза разработана тематическая экскурсионная программа с посещением Казанской государственной консерватории и Нижегородской Государственной Академической филармонии, а также репертуарных концертов, проводимых там.

Теплоход «Александр Невский», на борту которого будут разворачиваться фестивальные события, признан «Лучшим трехпалубным теплоходом в Самаре — 2014» по итогам народного голосования на интернет-портале «РЕЧФЛОТ-63».

Петербург готов строить суда для Крыма



В ходе официального визита в Крым, состоявшегося в январе 2015 года, губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко заявил, что судостроительные предприятия Северной столицы могут оказать помощь в развитии судостроительной отрасли Крыма, модернизации пассажирского флота, обеспечения прибрежных перевозок, создания пассажирских судов третьего класса.

Согласно планам администрации города, суда для прибрежных пассажирских перевозок, потребность в которых в Крыму довольно высока, могут быть построены предприятиями, входящими в состав ОСК.

Однако на сегодняшний день пока таких заказов со стороны крымских перевозчиков ОСК не поступило. Если они появятся, проектировать новые суда будет, скорее всего, петербургское конструкторское бюро «Алмаз», и строиться они будут также на одном из заводов в Петербурге.

Напомним что на данный момент сообщение полуострова с территорией России затруднено. Согласно АНО «Единая транспортная дирекция», в 2014 году пассажиропоток через Керченскую переправу увеличился в 4,5 раза по сравнению с 2013 годом, составив 2,8 млн. человек. В 2015 году пассажиропоток, как ожидается, увеличится еще в два раза. Чтобы справиться с потоком, «Единая транспортная дирекция» должна увеличить пропускную способность переправы до 50 тыс. человек в сутки.

Модернизация пришла на «Северную верфь»

ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь» объявило конкурс на проведение проектно-изыскательских работ по первому этапу строительства современного судостроительного комплекса на базе предприятия. Компания, выигравшая тендер стоимостью 549,4 млн. рублей, должна будет в течение 16 месяцев выполнить заказ и подготовить всю необходимую документацию. Проект будет реализован в рамках государственной программы «Развитие судостроения на 2013 — 2030 гг.»

Современный судостроительный комплекс появится по адресу: Корабельная ул., 6, и займет около 50 га с береговой линией протяженностью 2,5 км.

Сначала планируется реконструировать набережную длиной около 520 м, провести дноуглубительные работы в акватории, площадь которой составляет 11,5 га. Затем будут возведены сухой док, эллинг, корпусообработывающий цех и подводные опоры для установки плавдока. Основное требование — только современный подход, чтобы в дальнейшем завод мог работать над увеличением количества и качества продукции. «Организация производственных процессов должна соответствовать современным требованиям и тенденциям развития судостроительных предприятий, а также обеспечивать достижение планируемых показателей по мощности металлообработки, качеству выпускаемой продукции и конкурентоспособности на судостроительном рынке», — отмечается в техническом задании.

Согласно требованиям техза-

дания, строительство комплекса должно вестись без остановки действующего судостроительного производства, однако, учитывая, что портфель заказов верфи сегодня составляет около 200 млрд. рублей, то есть предприятие загружено, это требование трудно выполнимо. Помимо этого, часть оборудования (тяжелые краны), которое необходимо для функционирования сухого дока, производится за рубежом, что с учетом санкций осложнит его поставку в Россию. По оценкам специалистов, в целом строительство сухого дока на «Северной верфи» может составить около 15 млрд. рублей.

К сожалению, полноценных строительных доков в России сегодня нет. Идея о строительстве сухого дока на одном из предприятий судостроительного кластера Северо-Запада появилась еще в 2000-х годах, и в прошлом году Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) вернулась к данному вопросу. Согласно заявлению президента ОСК Алексея Рахманова, сухой док является узким местом любой верфи, и если в «Северной верфи» он будет



построен, то Балтийский завод и «Северная верфь» смогут работать в кооперации.

Судостроение для Санкт-Петербурга остается одним из приоритетных направлений. По данным городского Комитета по промышленной политике и инновациям, петербургские заводы обеспечены заказами на несколько лет вперед. На ряде предприятий полная загрузка гарантирована вплоть до 2024 г. В Северной столице выполняются заказы для Совкомфлота, Атомфлота, Росморпорта. Поставляется продукция петербургских судостроителей и в другие страны.

По данным Комитета по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга, продукция индустрии судостроения сегодня составляет более 50% от всей продукции оборонно-промышленного комплекса, выпускаемой в Северной столице.



«Сириус» стал третьим

ОАО «Средне-Невский судостроительный завод» 25 декабря 2014 года спустило на воду третий буксир в серии из 6 единиц, строящихся предприятием по заказу ООО «П.Транс Ко».

Судно получило имя «Сириус». Финансирование проекта осуществляется ООО «Газпромбанклизинг» по лизинговой схеме.

Отличительной особенностью судна является фрикционное сцепное устройство типа ARTICOUPLER KVC3545 фирмы Taisei Engineering Consultant Inc (Япония), допускающее значительную взаимную качку буксира и баржи, что позволяет использовать барже-буксирный состав в ближней морской зоне, а также сокращает процедуру сцепки-расцепки барже-буксирного состава до 30 секунд. В качестве рулевого устройства предусмотрены две полноповоротные винторулевые колонки

(ВРК), управление которыми осуществляется из ходовой рубки. Благодаря винторулевым колонкам буксиры обладают высокой маневренностью и просты и удобны в управлении.

Буксир-толкач проекта 81 с азимутальным принципом движения имеет полное водоизмещение 365 тонн, длину 25 м, ширину 10 м. Судно предназначено для толкания и кратковременной (аварийной) буксировки барж проекта 82 полным водоизмещением около 5200 тонн со скоростью 10 узлов. Судно спроектировано в соответствии с требованиями к классу Российского Речного Регистра класса М3.0 (лед 10) А.

Как сообщалось ранее, головное судно серии «Череповецкий

металлург» спущено на воду 20 августа 2014 года.

«Средне-Невский судостроительный завод» (Санкт-Петербург) основан в 1912 году. На заводе построено более 500 кораблей и судов по 43 проектам для флота России и на экспорт.

В настоящее время завод строит ракетные катера, тральщики, пассажирские и рабочие суда различного назначения и готовится к крупномасштабному строительству противоминных кораблей нового поколения для ВМФ России и на экспорт.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«ПЕЛЛА» ЗАЛОЖИЛА БУКСИР

На ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» осуществлена закладка буксира специального назначения проекта 16609. Судно будет сдано уже в текущем году.

Судно предназначено для выполнения буксировочных и специальных операций в районах с удалением от места убежища не более 100 миль.

Ранее государственная приемная комиссия приняла судно комплексного портового обслуживания «ВТН-74» проекта 03180.

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

РАЗВИТИЕ ЗАВОДА

На ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» (Республика Татарстан) запущена в тестовом режиме автоматическая система учета движения, перемещения ТМЦ на склад и со склада. Благодаря системе внесения и считывания штрих-кодов сокращается время на комплектацию необходимых деталей и узлов.

Кроме того на предприятии недавно открылись диспетчерский и логистический центры.

ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» входит в группу компаний ОАО «Холдинговая компания «Ак Барс»

НАБОР СУДОСТРОИТЕЛЕЙ

Онежский судостроительный завод в Петрозаводске в ближайшие месяцы возобновляет работу. Закладка трех судов состоится, предполагается, в мае 2015 года. Уже с января судозавод объявил набор 230 рабочих.

Как сообщалось ранее, имущество Онежского судостроительного завода, признанного в 2013 году банкротом, планируется передать ФГУП «Росморпорт».

Онежский судостроительный завод основан в 1944 году. Предприятие расположено на берегу Онежского озера в Петрозаводске. Основное направление деятельности — экспорт сухогрузов, а также других грузовых и грузопассажирских плавучих средств.

НЕОБХОДИМ КАДРОВЫЙ РЕЗЕРВ

«На сегодняшний день у нас недостаток трубопроводчиков, слесарей-достройщиков, слесарей монтажников, вот — это основные специальности», — заявил врио гендиректора ПСЗ «Янтарь» Олег Шумаков во время визита на предприятие вице-преьера Дмитрия Рогозина. Главной темой для обсуждения стал дефицит кадров на заводе. Предприятие готовит рабочие руки на базе своего техникума, последний выпуск составил чуть больше 340 человек. Однако, как считают на предприятии, для будущих заказов, предусматривающих строительство как военных, так и гражданских судов, необходим кадровый резерв.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

День
российского
студенчества

Комитет по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями Санкт-Петербурга, Ассоциация содействия духовно-нравственному просвещению «Покров» 25 января 2015 года отметили церковно-государственный праздник Российского студенчества — День святой Татьяны.

Мероприятия прошли в Смольном соборе прошли мероприятия — Божественная литургия, Праздничный молебен, награждение Почетным знаком Святой Татьяны.

С 16.00 до 22.00 в Морском корпусе Петра Великого (наб. Лейтенанта Шмидта, 17) прошел традиционный Татьянинский бал. Мероприятию танцевальные мастер-классы, которые прошли в РГПУ имени А.И. Герцена.

XIX Ассамблея
молодых ученых

В Санкт-Петербурге в конце декабря 2014 года состоялась очередная XIX Ассамблея молодых ученых, в рамках которой прошла торжественная церемония стипендиатов Правительства Санкт-Петербурга и победителей конкурсов грантов для студентов, аспирантов, молодых ученых и молодых кандидатов наук.

В церемонии приняли участие губернатор Санкт-Петербурга Георгий Сергеевич Полтавченко, председатель Совета ректоров вузов Санкт-Петербурга Владимир Николаевич Васильев, председатель Комитета по науке и высшей школе Андрей Станиславович Максимов, руководители многих организаций и учреждений, ученые, представители общественных структур.

От СПбМТК диплом стипендиата Правительства Санкт-Петербурга получил курсант второго курса судомеханического отделения Станислав Орлов.

ВГАВТ провела
распределение
судоводителей
и электромехаников

ФГБОУ ВО «Волжская государственная академия водного транспорта» в январе 2015 году провела собрание по содействию трудоустройству выпускников академии.

Так, распределение прошло на факультете судоводения (специальность «Судоводение»), на электромеханическом факультете (специальности «Эксплуатация судовых энергетических установок», «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики судов», «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования»).

Также на данное мероприятие будут приглашены учащиеся старших курсов академии и курсанты НРУ им. И.П. Кулибина, интересующиеся местами прохождения практики в штатных должностях.

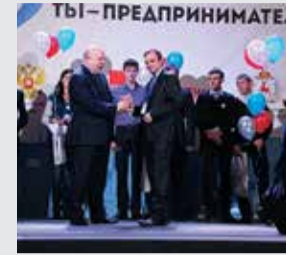
Награды молодым ученым ВГАВТ

В конце 2014 года подводились итоги молодежных инновационных проектов конкурса РОСТ-2014 и фестиваля «Иннофест», участниками которого стали проекты «Волжской государственной академии водного транспорта».

Первым итоговым мероприятием 2014 года явился фестиваль «Иннофест», в котором приняли участие порядка тысячи молодых ученых и аспирантов. Одним из стратегических партнеров этого мероприятия стал основатель Virgin Group и владелец компании Virgin Connect сэр Ричард Брэнсон, который обратился к участникам фестиваля с видеобращением. Программа фестиваля была очень насыщенной, но началась она с выставки проектов участников которого были аспирант кафедры СЭУ Сухарев Илья, представивший проект «Разработка аэраторов для грунтонасосных установок», руководитель д.т.н., профессор Арефьев Н.Н. и к.т.н., доцент кафедры ТКМиМР Дмитрий Мизгирев, представивший проект малого инновационного предприятия при ВГАВТ «Станции очистки хозяйственно-бытовых сточных

вод», руководитель проекта — заслуженный деятель науки, д.т.н., профессор Курников А.С.

Выставка оказалась очень полезной, т.к. проекты защищали перед каждым из 5 ведущих экспертов в области инновационного бизнеса, что позволило получить ряд полезных советов в области дальнейшего развития проектов, а также найти стратегических партнеров для их дальнейшего продвижения. В этом году по приглашению областного Министерства образования и Нижегородского научного информационного центра в областном конкурсе РОСТ-2014 года участвовали проекты студента факультета ЭиУ Дмитрия Безрукова и аспиранта ВГАВТ Илья Сухарева. Проект Дмитрия Безрукова, руководитель проекта к.т.н. доцент Домнина О.А., посвящен экономическому обоснованию возможности уменьшения тарифов ЖКХ по статье «вывоз



В Нижнем Новгороде состоялось торжественное закрытие конкурса РОСТ-2014. Награды студенту и аспиранту ВГАВТ вручал губернатор Нижегородской области В.П. Шанцев. При этом Сухареву Илье пришлось подниматься на сцену 3 раза, т.к. его проект получил также первые места в номинациях «Лидер молодежного проекта» и «Инновация года».

и утилизация мусора» для населения прибрежных районов Нижегородской области. В разработке показана возможность снижения транспортных затрат на переработку за счет использования для утилизации относительно близко расположенного надводного модуля переработки, осуществляющего одновременно и переработку судовых отходов. Данная работа была представлена в секции социальных проектов и заняла почетное третье место.

Проект аспиранта Илья Сухарева, руководитель д.т.н., профессор Н.Н. Арефьев был посвящен разработке аэраторов грунтонасосных установок. Применение этих новых устройств при транспортировке вязкопластичных жидкостей по

трубопроводному транспорту на дальние расстояния позволяет существенно снизить энергозатраты при транспортировке продукта. Результаты проекта применимы не только для транспортировки добытого сапропеля и донных отложений при очистке загрязненных озер, но и при транспорте вязкопластичных продуктов нефтепереработки. Проект вызвал большой интерес у членов конкурсной комиссии. В результате было получено ряд предложений о сотрудничестве, в частности от российско-индийского совместного предприятия по участию в работе по очистке загрязненных водоемов от донных отложений. Разработка была удостоена первого места в секции энерго- и ресурсосбережения.

Модель струга «Москворецкий» вернулась в музей

В настоящее время она заняла достойное место в экспозиции музея, посвященной Петру I, рядом с расшивой.

В апреле 2013 года Музей речного флота «Волжской государственной академии водного транспорта» посетили специалисты Центрального военно-морского музея Санкт-Петербурга. Они были восхищены коллекцией моделей, экспонатами и гравюрами исторических судов, представленных в экспозиции. Удивлены были тем, что в музее хранится уникальная на сегодняшний день модель струга «Москворецкий». Именно на струге «Мрскворецкий» Петр I в 1722 году прошел по Оке и Волге, предприняв Персидский поход. А вот состояние модели, по заключению специалистов, было удручающее. Реставрация — работа дорогостоящая, но петербуржцы предложили восстановить модель на благотворительной основе.

И вот в начале июля модель струга «Москворецкий» на тури-

стическом теплоходе была переправлена в Санкт-Петербург на реставрацию. И только 12 декабря поездом модель прибыла домой, при этом заняв все купе.

«Состояние модели — отличное, — сообщила директор Музея речного флота ВГАВТ Галина Абаева. — В настоящее время она заняла достойное место в экспозиции музея, посвященной Петру I, рядом с расшивой. Реставрацией занимался реставратор ЦВММ Вячеслав Иванов, ранее отслуживший 30 лет на флоте, сейчас дает второе дыхание самым-самым историческим и древним моделям различных судов. Кроме того, он занимается исследовательской работой по истории создания той или иной модели и об этом пишет статьи. Коллектив Музея речного флота выражает ему огромную благодарность».

Музей речного флота при Волжской государственной академии

речного транспорта в Нижнем Новгороде ведет свою историю с 1921 года, когда в Саратове появился Музей волгаря. Коллекцию музея начал собирать Федор Родин, 25-летний штурман дальнего плавания, человек преданный флоту и увлеченный историей. В 1924–1929 годах Родин лично возглавил целый ряд научно-поисковых экспедиций по Волге, ходили на реки Кама, Ока, Мокша, Сура, Шексна, Белое озеро. В том числе им были выполнены редчайшие фотоснимки строительства деревянных судов и их движения по рекам.

В экспозиции широко отражена тема бурлачества — фотографии, паспорта, бирки бурлаков и огромная диорама, изготовленная по картине И.Е. Репина «Бурлаки на Волге». Раздел экспозиции «Морским судам быть» рассказывает об основании Петром I регулярного флота в России. Совершая прогулку по музею, можно познакомиться с разными видами судов российского флота. В музее прослеживается судьба



именитых пароходов XX века: «Баян» и «Витязь», «Великая княжна Ольга Николаевна» и «Великая княжна Татьяна Николаевна», пароход-рекордсмен «Великий князь Александр Михайлович», проходивший по Волге 87 навигаций.

В зале технического и вспомогательного флота представлены модели самых мощных земснарядов для углубления и очищения водных артерий страны и старинные землечерпалки. В музее можно узнать, с чего начиналось судоходство, как назывались первые суда, из чего их строили, как ими управляли. Отдельной темой показан материал о пассажирском флоте и о создании судов на подводных крыльях, об экранопланах.

Глубокое бурение

На Срединно-Атлантическом хребте завершились испытания российского глубоководного бурового технологического комплекса. Участие в них приняли специалисты предприятий «Севморгео» и «Полярная морская геологоразведочная экспедиция».

По словам главного инженера «Севморгео» Юрия Кузьмина, в целом испытания прошли успешно. Морская часть испытаний ТК-15 проводилась в международных водах в разведочном районе площадью 10 тыс. кв. км, расположенном на несколько градусов севернее экватора. В следующем году, после устранения недочетов, комплекс будет направлен на производственные испытания.

Параллельно «Севморгео» закончило работы по глубоковод-

ному бурению в центре Тихого океана. Предприятие проводило исследование мощности рудных отложений марганцевых корок в районе Магеллановых гор. Работы осуществлялись с научно-исследовательского судна «Геленджик». Заказчиком выступал ГНЦ ФГУП «Южморгеология», который по договору с департаментом по недропользованию на континентальном шельфе и мировом океане «Моргео» ведет исследование в рудном районе Магеллановых гор Тихого океана на разведоч-

ных участках, выделенных Российской Федерации Международным органом по морскому дну (МОМД).

Специалисты компании пробурили 150 скважин и обнаружили огромные запасы кобальта — более 1 млн. тонн.

Право на разведку океанических месторождений кобальтоносных марганцевых корок кроме России получили только Китай, Япония и Бразилия. Это было сделано впервые, поскольку правила МОМД по разработке таких месторождений были приняты только в 2012 году.

МОМД является структурой ООН, созданной на основании Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (Конвенция) для организации и контроля разведки и разработки минеральных ресурсов Международного района морского дна за пределами национальной юрисдикции. Членами МОМД являются 159

государств и Европейский Союз.

«Севморгео» (Санкт-Петербург, входит в холдинг «Росгеология») учреждено в 1991 году на базе Инженерного центра при институте ВНИИОкеангеология. Специализируется на региональных геофизических исследованиях шельфа, детальных сейсмических работах в мелководных зонах морей с целями поиска нефти и газа, разведочных работах на твердые полезные ископаемые в глубоководных районах Мирового океана и на шельфе, комплексных геоэкологических исследованиях. ОАО «Севморгео» — единственная в России компания, проектирующая глубоководные буровые установки. Их производят в сотрудничестве с одним из крупнейших судостроительных заводов страны, петербургским ОАО «Средне-Невский судостроительный завод».



Суда идут караванами

Ледокольная проводка 69 караванов судов обеспечена в порты Азов, Ростов-на-Дону и Таганрог с начала зимней навигации, по данным на 12 декабря 2015 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил и.о. руководителя ФГБУ «АМП Азовского моря» Сергей Сафоничев.

На вход в порты Азов, Ростов-на-Дону и Таганрог было проведено 542 судна, на выход в Азовское море — 636 судов.

«Начало периода ледокольной проводки в зимнюю навигацию 2014–2015 годов в морских портах Азов, Ростов-на-Дону, Таганрог распоряжениями капитанов портов на основании прогнозов Росгидрометцентра было объявлено

с 00–00 мск 1 декабря 2014 года. Однако, в связи с более интенсивным, чем прогнозировалось, льдообразованием в акваториях морских портов и на подходах к ним, а также с учетом обновленного прогноза ледовой обстановки по Азовскому морю Росгидрометцентра даты начала ледокольных проводок распоряжениями капитанов портов были перенесены: в портах Азов и Ростов-на-Дону

на 12–00 мск 27 ноября 2014 года, в порту Таганрог — на 00–00 мск 28 ноября 2014 года», — рассказал Сергей Сафоничев.

Конец ноября и первая декада декабря характеризовались низкими температурами, ветрами восточных и северо-восточных направлений и, как следствие, понижением уровня воды в Таганрогском заливе.

Начало, окончание на стр. 4

Рейд прибавил грузов

ООО «Универсальная стивидорная компания» по итогам 2014 года на 109% увеличило объем перевалки грузов на рейде порта Кавказ. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор УСК Тимофей Лещенко.

ООО «Универсальная стивидорная компания» (УСК, входит в Азово-Донское пароходство) по итогам 2014 года перевалило на рейде порта Кавказ 1 млн. 108 тыс. тонн грузов, что на 109% выше аналогичного показателя 2013 года.

В номенклатуре обрабатываемых УСК грузов преобладала гранулированная и кормовая сера. Объем гранулированной серы вырос в 2,7 раза, до 704 тыс. тонн, кормовой серы — в 14 раз, до 252 тыс. тонн. Кроме того, на рейде порта Кавказ была перевалена 151 тыс. тонн зерна, что на 39% меньше, чем в 2013 году.

Значительному увеличению объемов перевалки Универсаль-

ной стивидорной компанией способствовал ряд факторов. «На первоначальном этапе подготовки к навигации были произведены ремонт флота и его подготовка к продолжительной и бесперебойной работе. В условиях жесткой конкуренции заказчиком были предложены самые выгодные условия на рынке услуг по перевалке грузов, отдельным заказчикам была предоставлена баржа-накопитель грузоподъемностью 10 тыс. тонн с целью временного хранения грузов и уменьшения простоев речных и морских судов. Для перевалки большого объема грузов компания дополнительно арендовала два крана», — пояснил Тимофей Лещенко. Кроме того, по словам

гендиректора УСК, присоединение полуострова Крым к России повлияло на увеличение объема рейдовой перевалки, поскольку компании, участвовавшие в перевалке грузов со стороны Украины, в 2014 году проходили реабилитационный процесс.

В зимний период 2014–2015 годов ООО «Универсальная стивидорная компания» впервые продолжает осуществлять перевалку грузов на внешнем рейде порта Кавказ. «Груз приходит железнодорожным транспортом до причалов порта Кавказ, откуда судами ОАО «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) доставляется на рейд порта Кавказ, где и происходит его выгрузка», — рассказал собеседник

«Водного транспорта». Тимофей Лещенко добавил, что работу в зимний период осложняют сложные гидрометеорологические условия, суда периодически приходится уводить в укрытия в ожидании улучшения погоды.

УСК планирует в ближайшее время покупку самоходного плавкрана. «В январе 2015 года ООО «Универсальная стивидорная компания» намерено приобрести самоходный плавкран грузоподъемностью 35 тонн и ввести его в эксплуатацию к началу навигации 2015 года. В настоящее время обговариваются детали сделки, ведутся подготовительные работы, связанные с предстоящим ремонтом и вводом крана в эксплуатацию», — объяснил Лещенко.

Добавим, что в настоящее время на балансе УСК находятся самоходный плавкран «Тузла», морские буксиры «Вектор» и «Борей». В осенне-зимний период технике предстоит пройти ремонт. В частности, в первой декаде ноября 2014 года на базе

головного филиала «5СРЗ» ОАО «ЦС «Звездочка» в порту Темрюк начат средний ремонт и подготовка к классификационному освидетельствованию МБ «Борей». Кроме того, параллельно с ремонтом будет произведена замена устаревшего дизель-генератора 6Ч 12/14 на современный дизельгенератор DEUTZ. Самоходный плавкран «Тузла» в межнавигационный период 2014–2015 годов пройдет средний ремонт. Морскому буксиру «Вектор» запланирован текущий ремонт с заменой устаревшего дизель-генератора 4Ч10,5/13 на современный марки DEUTZ.

Напомним, ООО «Универсальная стивидорная компания» занимается перевалкой грузов на рейде порта Кавказ с апреля 2012 года. Перевалку грузов с судов внутреннего плавания на балкеры осуществляют самоходные плавучие краны GANZ грузоподъемностью 16 тонн, в обеспечении которых работают буксиры мощностью от 571 до 1600 л.с.

ИТОГИ ГОДА

Показатели морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог по итогам 2014 года незначительно изменились к уровню 2013 года

РОСТОВ-НА-ДОНУ

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в 2014 году составил 17 млн 856 тыс. тонн грузов, что на 0,7% ниже аналогичного показателя 2013 года. Погрузка в порту выросла на 2,3%, до 9 млн 452 тыс. тонн грузов. Выгрузка сократилась на 19,2%, до 1 млн 452 тыс. тонн. Транзит немного прибавил (+0,2%) и составил за отчетный период 6 млн 926 тыс. тонн грузов.

Как сообщили в администрации порта Ростов, номенклатура грузов в 2014 году была представлена нефтью и нефтепродуктами (30,4%), зерновыми грузами навалом (26,8%), незерновыми навалочными грузами (21,6%), углем и коксом навалом (5,4%), металлоломом (5,1%), генеральными грузами (4,6%) и пищевым наливом (2,2%).

Судооборот Ростова показал положительную динамику. Администрация морского порта в 2014 году зарегистрировала 6342 прихода и 6330 отходов судов против 6234 приходов и 6243 отходов годом ранее.

«По итогам двенадцати месяцев

2014 года статистика морского порта Ростов-на-Дону демонстрирует положительную динамику судозаходов (+1,4%) и незначительное уменьшение грузооборота (-0,7%) по сравнению с аналогичным периодом 2013 года», — уточнил капитан порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко.

В декабре 2014 года в порту Ростов отмечено снижение по всем показателям. За отчетный период порт обработал 903 тыс. тонн грузов, что на 22,2% ниже уровня декабря 2013 года. Погрузка сократилась на 17,6%, до 689 тыс. тонн, выгрузка — на 11,9%, до 104 тыс. тонн, транзит — на 46,9%, до 110 тыс. тонн грузов.

Судооборот также заметно снизился. Если в декабре 2013 года администрация порта зарегистрировала 328 приходов и 315 отходов, то в декабре 2014 года — всего 266 приходов и 239 отходов судов.

Как пояснил Павел Захарченко, уменьшение судозаходов и общего грузооборота в декабре 2014 года связано с ранним окончанием транзитной навигации и началом ледовой навигации 2014–2015 годов.

АЗОВ

Морской порт Азов по итогам 2014 года обработал 12 млн 530 тыс. тонн грузов, что на 2,6% выше аналогичного показателя 2013 года. Как сообщил капитан порта Владимир Брагин, в номенклатуре грузов преобладали зерновые, уголь и нефтепродукты.

Экспорт в 2014 году вырос на 15,2% и составил 6 млн 177 тыс. тонн. Импорт и транзит, напротив, показали отрицательную динамику. Импорт снизился на 4,6%, до 543 тыс. тонн, транзит — на 7,5%, до 5 млн 810 тыс. тонн.

Администрация морского порта зарегистрировала 4962 прихода и 4947 отходов судов в 2014 году против 4891 прихода и 4876 отходов судов в 2013 году.

«Увеличение грузооборота и судооборота по итогам 2014 года связано с увеличением экспорта грузов», — пояснил Владимир Брагин.

Заметное снижение грузооборота в порту Азов отмечено в декабре 2014 года. За отчетный период порт обработал 577 тыс. тонн грузов, что на 28,8% ниже показателя декабря 2013 года. Экспорт

уменьшился на 15,3%, до 437 тыс. тонн грузов. Импорт остался на уровне декабря 2013 года и составил 31 тыс. тонн. Транзит грузов просел больше всего: минус 59% и в итоге — 108 тыс. тонн.

В декабре прошлого года служба капитана морского порта Азов зарегистрировала 196 приходов и 176 отходов судов. Для сравнения, годом ранее — 271 приход и 265 отходов судов.

По словам Владимира Брагина, уменьшение показателей в декабре 2014 года обусловлено неблагоприятными метеорологическими условиями: ветрами северо-восточных и восточных направлений, отрицательными температурами воздуха и ранним льдообразованием на акватории порта.

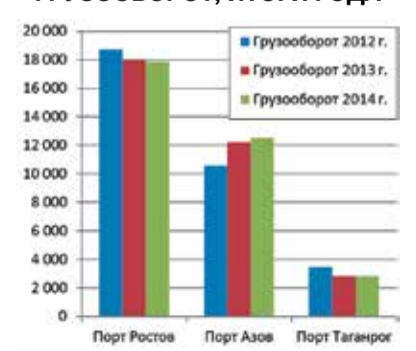
ТАГАНРОГ

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в 2014 году остался практически на уровне 2013 года, прибавив всего 0,8%, и составил 2 млн 860 тыс. тонн грузов. Судооборот порта также показал небольшой прирост: служба капитана порта Таганрог в 2014 году зарегистри-

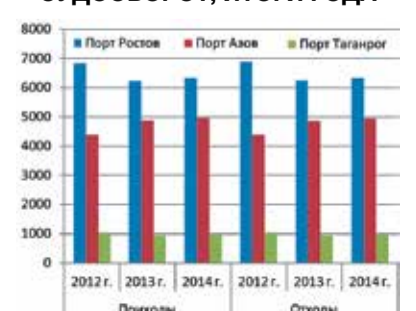
ровала 963 прихода и 965 отходов судов против 945 приходов и 942 отходов годом ранее.

В декабре 2014 года морской порт Таганрог обработал 264 тыс. тонн грузов, что на 11,4% превышает аналогичный показатель 2013 года. Если в декабре 2013 года был 81 приход и 73 отхода судов, то в декабре 2014 года — 79 приходов и 77 отходов судов.

ГРУЗООБОРОТ, ИТОГИ ГОДА



СУДООБОРОТ, ИТОГИ ГОДА





Суда идут караванами

Окончание, начало на стр. 3
По данным Росгидромета, льдообразование в Азовском море наступило на 5–12 дней раньше средних многолетних сроков, добавил и.о. руководителя ФГБУ «АМП Азовского моря».

Начало зимней навигации было осложнено большим скоплением транзитных судов, которые не смогли покинуть акваторию реки Дон из-за низких уровней воды и раннего активного льдообразования. «Несмотря на объективные трудности, в короткие сроки все суда удалось вывести и отправить по назначению», —

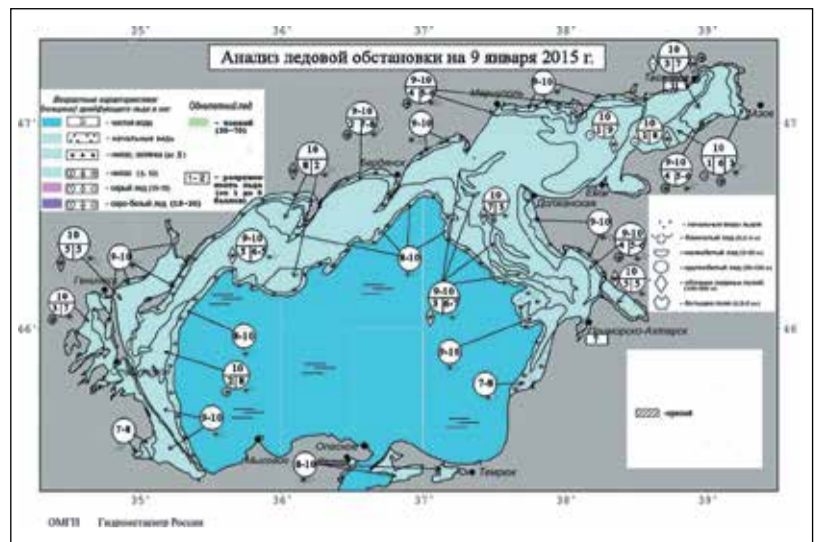
подчеркнул собеседник «Водного транспорта».

С конца первой декады декабря началось повышение температур, что привело к активному разрушению льда. Вторая и третья декады декабря характеризовались в основном преобладанием положительных температур, ветров западных секторов, и к началу третьей декады лед на акватории Азовского моря полностью разрушился.

«В связи с временным улучшением ледовой обстановки и разрушением ледяного покрова капитанами морских портов

ограничения для судов в ледовом плавании были частично сняты: в портах Ростов-на-Дону и Азов с 22–00 мск 12 декабря 2014 года, в порту Таганрог — с 12–00 мск 22 декабря 2014 года. Снятие ограничений продлено было в портах Ростов-на-Дону и Азов до 12–00 мск 6 января 2015 года и до 24–00 мск 5 января 2015 года в порту Таганрог», — добавил Сергей Сафоничев.

Конец декабря 2014 года и первая декада января 2015 года, по его словам, характеризовались понижением температур и активным льдообразованием. К 9 января



Таганрогский залив, северно-западное и северо-восточное

побережье Азовского моря вновь полностью покрылись льдом.

Рабочая группа ищет решение



ЗАО «Усть-Донецкий порт» и ОАО «РЖД Логистик» создали рабочую группу, которая рассмотрит возможность перераспределения южных грузопотоков с использованием перевалки через Усть-Донецкий порт.

Рабочая группа была создана по итогам работы круглого стола «Взаимодействие Северо-Кавказской железной дороги с грузовладельцами и бизнес-сообществом» 17 декабря, где среди основных проблемных вопросов обсуждалась перегруженность южных железнодорожных направлений.

Перераспределение объемов отгружаемой на экспорт про-

дукции в адрес малых портов Азово-Черноморского бассейна с регулированием ж/д тарифов в коридоре от минус 12,8% до плюс 13,4% от действующих тарифов в зависимости от объема грузопотока рассматривается как возможный вариант разрешения текущей сложной ситуации.

В частности, для разгрузки черноморских портов может

быть использован Усть-Донецкий порт, который сегодня работает не на полную мощность. По словам генерального директора УДП Андрея Пятерикина, тарифы на ж/д перевозки до Новороссийска и до Усть-Донецкой станции практически одинаковы. В то же время из-за того, что в порту могут грузиться только суда малой вместимости, грузо-

отправителям предлагается дальнейшая перегрузка в порту Кавказ уже в крупнотоннажные суда. Суммируя все расходы, стоимость доставки груза несколько дороже, нежели через Новороссийск.

«Усть-Донецкий порт в свое время перерабатывал до 15 млн тонн грузов в год. У нас разработаны программы бесплатного хранения и накопления груза. Однако пока экономически выгодно ехать в морские порты, они будут ехать туда», — подчеркнул Андрей Пятерикин. Он предложил представителям СКЖД пересмотреть тарифы в тех границах, которые с этого года им позволяет сделать законодательство.

Первый заместитель начальника Северо-Кавказской железной дороги Владимир Пястолов согласился, что перенаправление части грузопотока на малые порты разгрузило бы подъездные пути к Новороссийскому порту. Он акцентировал внимание на том, что загрузка малых портов — это одно из приоритетных направлений для совместной работы. Поиск оптимальных логистических решений с возможным пересмотром тарифов позволит сделать малые порты выгодными, а в долгосрочной перспективе — уже сегодня подготовиться к увеличению грузопотока в связи с предстоящим чемпионатом мира по футболу.

Добавим, что круглый стол был организован ТПП Ростовской области при участии СКЖД, ОАО «РЖД-Логистик», АО «Федеральная грузовая компания» и представителей предпринимательского сообщества.

СПАСАТЕЛЬНАЯ ОПЕРАЦИЯ

Азовский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» выполнил спасательную операцию в зоне действия СУДС портов Таганрог и Азов. Об этом сообщила пресс-служба филиала.

«В Центр управления движением судов Азовского бассейнового филиала 27 декабря от оперативного дежурного муниципального бюджетного учреждения «Управление защиты от чрезвычайных ситуаций населения и территории города Таганрога» поступила информация о нахождении в районе створных знаков первого колена Таганрогского подходного канала моторной лодки, давшей течь, с человеком на борту», — говорится в сообщении.

Местонахождение лодки было установлено с помощью технических средств СУДС, эту информацию передали в инспекцию государственного портового контроля морского порта Таганрог и диспетчеру АБФ ФГУП «Росморпорт». Затем с использованием буксира-ледокола «Капитан Харчиков» была оперативно организована и выполнена спасательная операция.

Благодаря слаженным и квалифицированным действиям дежурной смены СУДС портов Таганрог и Азов и экипажа буксира-ледокола пострадавший был снят с борта терпящей бедствие моторной лодки и доставлен на берег.

ГИДРОУЗЕЛ ПО ПРОГРАММЕ

Для принятия решения по реализации проекта строительства Багаевского гидроузла необходимо его включение в ФЦП «Развитие транспортной системы РФ» с обеспечением необходимого объема финансирования.

Такое мнение высказал заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк на Коллегии Минтранса.

По словам Вовка, целесообразность строительства Багаевского гидроузла поддержана всем судоводным сообществом и Экспертным советом при Росморречфлоте. Строительство Багаевского гидроузла включено в инновационный вариант Транспортной стратегии РФ до 2030 года и стратегии развития Южного федерального округа в период до 2020 года.

По данным Виктора Вовка, на участке Нижнего Дона от Кочетовского гидроузла до города Аксай проходная осадка судов составляет всего 3,2 м, а в маловодные годы снижается до 2,7 м (в 2011 году). При этом суммарные потери от недогруза составляют, по оценкам компаний, порядка 2,5 млн тонн в навигацию.

Проведенные предпроектные работы подтвердили, что строительство Багаевского низконапорного гидроузла на реке Дон устранит существующий лимитирующий участок и обеспечит прохождение судов с гарантированной осадкой 3,6 м. Стоимость строительства в ценах 2014 года оценивается в размере 38 млрд рублей.

Ростовские суда привлекут в Крым

Четыре судна класса «река-море» планируется привлечь для доставки грузов в Крым. Об этом сообщило РИА «Новости» со ссылкой на главу министерства транспорта Республики Крым Анатолия Цуркина.

Крымское министерство транспорта, в чье ведение 15 января передается управление керченской паромной переправой, привлечет четыре судна класса «река-море» для перевозки грузов в Керчь и другие крымские порты, сообщила агентству, ссылаясь на Цуркина.

Функции единого оператора переправы «Крым — Кавказ» 15 января передаются в ве-

дение правительства Крыма. Основной задачей крымского минтранса станет управление пассажирским и грузовым сообщением с материковой Россией. Сегодня переправу обслуживают десять паромов: четыре крупных для перевозки грузовых автомобилей и автобусов, три для перевозки пассажиров и легковых машин, один железнодорожный и два паромов малой вместимости.

По словам Цуркина, необходимо решить вопрос диверсификации грузовых потоков. Помимо работы грузовых паромов, перевозящих через пролив фуры с товарами ограниченных сроков хранения (продукты), становится актуальной задача доставки в республику инертных и строительных материалов, древесины и угля. Власти Крыма планируют привлечь несколько дополнительных

судов класса «река-море» для перевозки грузов не первой необходимости.

«Мы будем рассматривать перераспределение потоков с привлечением судов класса «река-море» из Ростова-на-Дону и других портов. Ходить эти суда будут в Керчь, Феодосию, Севастополь. Пока планируется привлечь четыре судна», — цитирует РИА «Новости» Анатолия Цуркина.

Порт вне конкуренции



Доклад «Логистика серы через южные порты» представил генеральный директор ЗАО «Усть-Донецкий порт» Андрей Пяттериков на Международной конференции «Сера и серная кислота-2014».

Транспортировка серы через южные порты России является эффективным коридором для накопления и отправки больших партий груза, отметил Андрей Пяттериков. По прогнозам, в 2014 году экспорт серы судами дедвейтом свыше 5 тыс. тонн составит 91,7% от общего объема, дедвейтом до 5 тыс. тонн — 8,3%.

На юге перевалка серы осуществляется на рейде порта Кавказ, в порту Кавказ, Усть-Донецком

порту, Новороссийске, а также Ильичевским МТП.

Андрей Пяттериков не только осветил основные направления логистики серы через южные порты, но и отметил конкурентные преимущества комплексной логистики через порт Усть-Донецкий. В частности, группа компаний «Азово-Донское пароходство» располагает собственным флотом дедвейтом 3000–6000 тонн в количестве более 70 единиц, что позволяет гарантировать

вывоз груза в объеме до 200 тыс. тонн ежемесячно.

Отработанные логистические схемы включают как прямые рейсы из УДП малыми судовыми партиями 3000–5000 тонн, так и доставку груза морскими судами в объеме 20–75 тыс. тонн через собственный перевалочный комплекс на рейде порта Кавказ. Усть-Донецкий порт готов перегружать до 5000 тонн в сутки при норме обработки вагонов до 120 штук в сутки. Норма погрузки на рейде порта Кавказ составляет до 8000 тонн в сутки.

Объем единовременного хранения в УДП составляет до 250 тыс. тонн груза. Порт предлагает бесплатное накопление груза в межнавигационный период

(декабрь-март) и льготное накопление груза в период навигации.

При этом, подчеркнул Андрей Пяттериков, стоимость комплексной логистики через Усть-Донецкий порт ниже конкурентных предложений на \$3–7 за тонну груза.

Напомним, Усть-Донецкий порт — крупнейший речной порт на юге России и самое большое промышленное предприятие в Усть-Донецком районе Ростовской области. Порт расположен в устье Северского Донца в 6 км от реки Дон на территории 39 га. УДП располагает 9 механизированными причалами общей протяженностью 1155 м и площадью единовременного хранения 400 тыс. тонн грузов.

Внимание — кадрам



Подготовку кадров флотских специальностей и рабочих профессий и меры по их трудоустройству обсудили представители отрасли в формате круглого стола 23 декабря.

Мероприятие состоялось в стенах Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта. Директор учебного заведения Владимир Маевский подробно рассказал о программах подготовки по различным направлениям. За 82 года работы колледж выпустил более 40 тыс. специалистов для отрасли. Значительные изменения произошли в 2011 году с введением новых федеральных образовательных стандартов. Так, они полностью исключили возможность подготовки специалистов с совмещением профессий: предусматривается подготовка отдельно по специальности «техник-судоводитель» и «техник-механик».

Учебное заведение стремится осуществлять подготовку и повышение квалификации выпускников в соответствии с потребностями отрасли. В настоящее время заключено более 40 договоров о сотрудничестве с организациями водного транспорта, в рамках которых проходит учебная и производственная практика. По словам Владимира Маевского, для стратегического успешного сотрудничества нужно более тесное взаимодействие. С целью выявления актуальных

потребностей региональных компаний РКВТ организовал анкетирование среди участников круглого стола.

Координатор круглого стола — председатель Совета Некоммерческого партнерства «Водный транспорт Дона» — Александр Огарев отметил, что необходимость этой встречи диктует современная ситуация подготовки и трудоустройства кадров для предприятий водного транспорта, дефицит которых отрасль с каждым годом ощущает все сильнее.

Его слова подтвердили представители бизнес-сообщества. В частности, ОАО «Ростовский порт» испытывает нехватку докеров, сообщил председатель Совета директоров компании Олег Грызлов. ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» заинтересована в лебедчиках. Кроме того, для работы на гидроузлах востребована специальность «Эксплуатация внутренних водных путей».

С подобной проблемой столкнулось ООО «Судоверфь Дон-Кассенс». В настоящее время предприятие организует новое производство маломерных судов, но не может найти квалифицированных специалистов для работы.

Смежную проблему высветил

заместитель директора ОАО «Прибой» Николай Янишевский. Предприятие имеет негативный опыт привлечения кадров из Ростовской области: люди получают образование за счет компании и потом уходят. В настоящее время «Прибой» изменил схему сотрудничества: сначала организует отбор кандидатов из ближайших к донской столице населенных пунктов, затем их знакомят с производством в течение двух месяцев, и только после этого самых способных и заинтересованных компания обучает. «Очень много судосборщиков подготовили на базе Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта», — отметил Янишевский.

РКВТ является основным поставщиком кадров рядового состава и для ОАО «Донинтурфлот». В прошлые годы компания принимала 45–50 человек в навигацию на штатные должности, рассказал заместитель генерального директора по кадрам ОАО «Донинтурфлот» Сергей Овсиенко, но в последние годы, к сожалению, динамика отрицательная. По его словам, учебное заведение не готовит столько специалистов, сколько нужно сегодня судоходной компании.

Еще одна проблема — удержание молодых специалистов.

«Зачастую люди отработают одну навигацию и уходят», — посетовал Сергей Овсиенко. Причины уходов различны: кто-то предпочел работу на берегу, кто-то был призван в армию, и нет гарантии, что после службы вернется на флот. Конечно, заработная плата, которую могут предложить региональные российские компании, тоже не самая высокая на рынке.

При этом Донинтурфлот активно сотрудничает с колледжем водного транспорта, в частности, учреждено 20 именных стипендий для курсантов. Кроме того, компания предоставляет свои суда для стажировки преподавательского состава, что положительно сказывается на уровне подготовки курсантов.

Привлечению молодых специалистов препятствует время выпуска, которое не совпадает с началом навигации. «Выпуск происходит в июле, когда навигация уже в разгаре, все суда укомплектованы. В советское время было иначе: выпуск происходил как раз накануне открытия навигации», — подчеркнул исполнительный директор ОАО «Донречфлот» Олег Сидоркин. К сожалению, время выпуска регламентируется федеральными образовательными стандартами, учебное заведение не может самостоятельно из-

менить его, пояснил Владимир Маевский.

Директор РКВТ пообещал, что в ближайшее время колледж проанализирует данные анкетирования и будет работать отдельно с запросами каждой компании. Генеральный директор ООО «Судоверфь Дон-Кассенс» Виктор Пантелеев предложил провести отдельные встречи с предприятиями одного профиля для более тесного сотрудничества. Эту идею поддержало и отраслевое сообщество.

Работодателям не стоит перекладывать ответственность на плечи учебных заведений, еще раз напомнил Александр Огарев. «Заниматься подготовкой кадров должны сами компании и держать тесную связь с молодыми специалистами, чтобы понимать их нужды и проблемы», — подчеркнул координатор круглого стола. Только так, по его словам, можно выстроить эффективные долгосрочные отношения. При этом председатель Совета НП «Водный транспорт Дона» предложил вспомнить о таких мерах стимулирования и закрепления молодежи, как наставничество. Нужно не упустить этот момент, пока на предприятиях еще работают опытные специалисты, которые могут передать свои знания молодому поколению.





Первая ласточка

Старт новой безвизовой линии по Черному морю оказался непростым. Хотя первый рейс был вынужденно сокращен из-за шторма, оператор круизной линии обещает восстановить сообщение в конце апреля.

Первый круиз новой Черноморской безвизовой линии стартовал из Сочи 25 декабря 2014 года на судне «Изабелла 1».

Судно было построено на судостроительной верфи Ssw Schichau Seebeck Shipyard в немецком городе Бремерхафен в ноябре 1980 года и введено в эксплуатацию 21 марта 1981 года. «Изабелла 1» является круизным грузопассажирским паромом. Тоннаж судна составляет 21473 тонны, девейт — 2880 тонн. При максимальной скорости 20 узлов в круизе судно идет со скоростью 12 узлов, чтобы пассажиры могли насладиться морским воздухом и живописными морскими пейзажами. Длина парома составляет 153,4 м, ширина — 24,2 м при осадке 5,8 м. Обслуживается судно в порту Батуми.

«Изабелла 1» располагает 9 палубами и готова принять до 2000 пассажиров. На борту есть несколько ресторанов, баров, работают казино, караоке-бар, детская комната, магазин беспошлинной торговли Duty Free, сауна. Каждый вечер в рамках развлекательной программы для гостей играл батумский джазовый оркестр, выступали аниматоры и танцевальные коллективы.

Планировалось, что «Изабелла 1» будет совершать круиз по маршруту Сочи (Россия) — Стамбул (Турция) — Батуми (Грузия). Непогода внесла свои коррективы в маршрут парома с самого начала: Стамбул оказался исключен из расписания

первого рейса. По словам вице-президента компании Paradise Cruise&Ferry Игоря Глухова, из-за штормового встречного ветра, затянувшейся бункеровки судна и риска выхода за рамки расчетного времени прибытия компания вынуждена была сократить маршрут круиза, исключив из него порт захода Стамбул. Тем самым у пассажиров появилась возможность дважды посетить Батуми в течение круиза.

При этом организаторы компенсировали туристам неудобства насыщенным экскурсионным обслуживанием в портах захода Сочи и Батуми. Так, во время пребывания в Батуми, помимо обзорной экскурсии по городу с посещением фуникулера и смотровой площадки,

обзорной автобусной и пешей экскурсий, пассажиры парома смогли побывать в горах. В частности, гости увидели церковь Святого Андрея Первозванного, Махунцетский водопад, арочный мост царицы Тамары и многие другие достопримечательности. Осмотр роскошных видов Грузии, ее рек и долин завершился знакомством с потрясающей грузинской кухней и дегустацией национальных вин.

После теплой, солнечной Грузии Сочи встретил туристов пасмурным небом и холодным ветром. В олимпийской столице гостям рассказали об истории города и масштабных изменениях последних лет: на Красной Поляне и в Олимпийском парке туристы осмотрели инфраструктурные и спортивные объекты.

Из Сочи лайнер вновь отправился в Батуми, и здесь погода выкинула еще один фортель. Компания Paradise Cruise&Ferry — оператор круизной линии — вынуждена была отменить переход «Изабеллы 1» из Батуми в Сочи из-за предупреждения о 8-балльном шторме и невозможности пришвартоваться в порту Сочи. Всем туристам, которым необходимо было вернуться в Сочи, компания Paradise Cruise&Ferry

и Российский союз туриндустрии поддержали инициативу организаторов круиза. По словам вице-президента РСТ Юрия Барзыкина, организация поддерживает круизные перевозки как наиболее динамичный вид туризма. Круизный туризм в регионе дает возможность путешествовать по самым экономичным ценам, кроме того, дополнительный импульс развитию данного вида туризма дает безвизовый режим, поскольку Турция и Грузия принимают российских гостей без виз.

Начальник отдела развития активных видов туризма министерства курортов и туризма Краснодарского края Денис Котов отметил, что потенциал российского круизного туризма достаточно велик, но пока не раскрыт полностью. Развитие новой круизной линии оживит черноморский туристический рынок, тем более что порт Сочи обладает наиболее современными условиями для приема пассажиров.

Интересно, что компания Paradise Cruise&Ferry разработала не только круизный маршрут, но и рассматривает возможность продажи билетов на разовый переход «Батуми — Сочи». Это бюджетный вариант путешествия, альтернативы которому на

рынке сегодня просто нет. Предполагается, что стоимость услуги составит \$25. Пассажиры смогут сдать свои вещи в багаж, а сами расположиться на комфортабельных мягких креслах, перекусить в ресторане

и посмотреть шоу-программу. В перспективе возможна продажа билетов на переходы из Сочи в Стамбул и из Стамбула в Батуми.

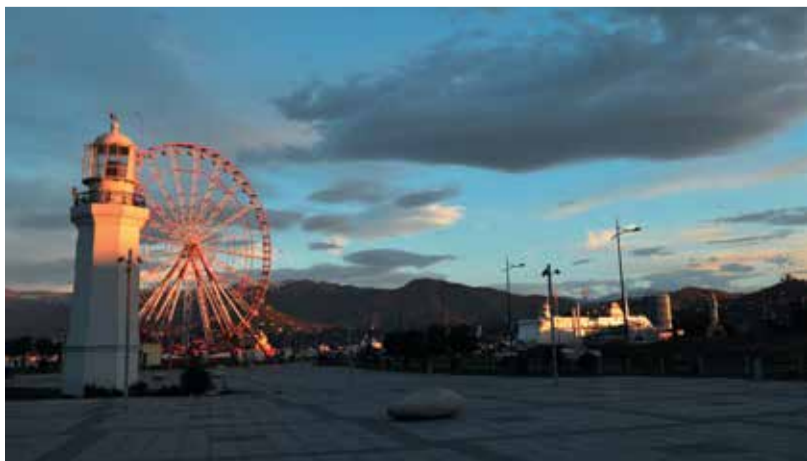
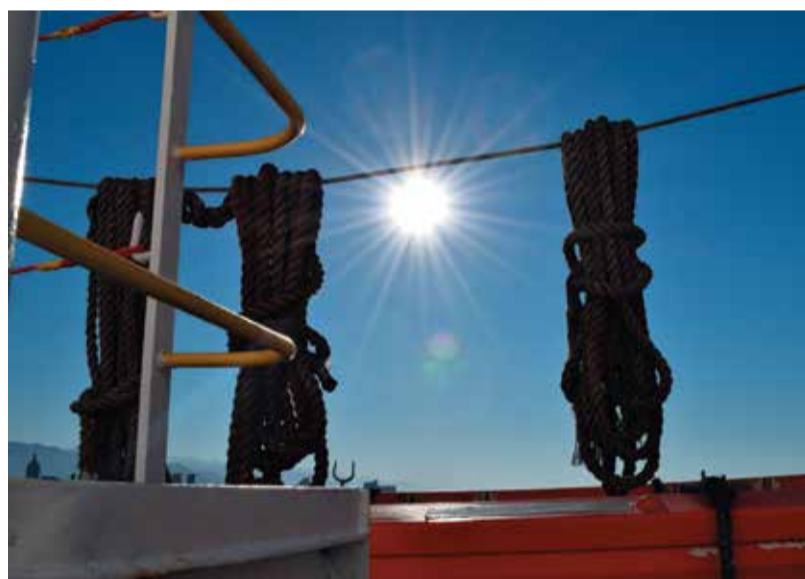
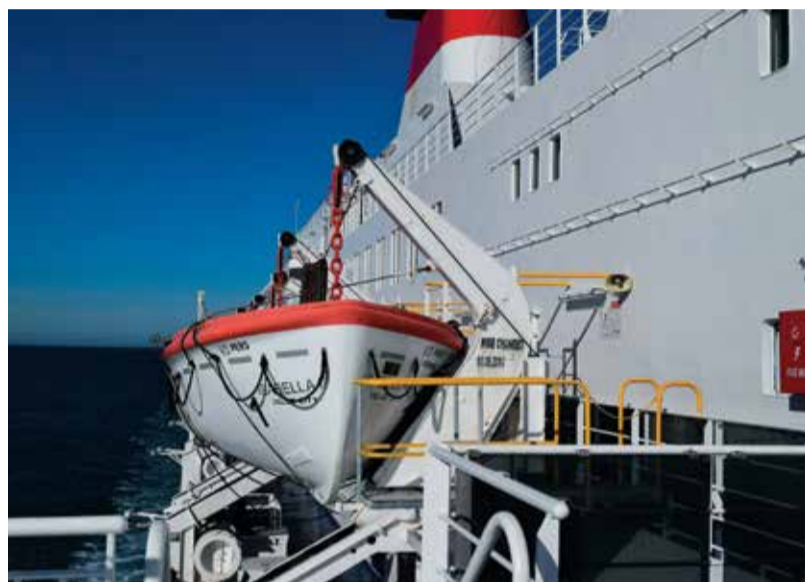
В любом случае, даже несмотря на сложный первый рейс и вынужденный перенос запуска регулярного сообщения, для первых пассажиров это путешествие запомнится надолго: и зажигательными вечерами на борту, и качкой по волнам штормящего Черного моря, и гостеприимством солнечной Грузии... И хочется надеяться, что поставленная на зимний отстой «Изабелла 1» совсем скоро, через четыре месяца, встретит на борту новых пассажиров и встанет на регулярную линию, как первая ласточка, возрождающая черноморский круизный рынок.

Надо сказать, что открытие новой круизной линии является важным событием как для порта Сочи, где в преддверии Олимпиады был построен морской вокзал для приема пассажирских судов, так и для порта Батуми, куда до «Изабеллы 1» круизные лайнеры не заходили 20 лет.

Министерство курортов и туризма Краснодарского края

Компания Paradise Cruise&Ferry основана инвесторами из России и Евросоюза в 2013 году. Головной офис компании находится на Мальте. Флот компании состоит из двух крупнотоннажных пассажирских судов Isabella 1 и Poseidon Express.

Менеджмент Paradise Cruise&Ferry обладает богатым опытом управления морскими проектами в России и за рубежом. Компания имеет широкую сеть агентств и представительств в России, СНГ, Грузии и странах Балтии. Управляющая компания InterMarine Cruise Management Corp. Ltd зарегистрирована в Евросоюзе и сертифицирована классификационным обществом Lloyds Register, что гарантирует первоклассное техническое обслуживание судов компании на уровне мировых стандартов. В компании работают лучшие специалисты круизного бизнеса и опытные экипажи из России, стран СНГ и Евросоюза.



Деньги на пассажирские перевозки

В бюджете Московской области предусмотрено финансирование организации водных пассажирских перевозок на период 2014–2018 годов в объеме 65 млн 276 тыс. руб. Об этом сообщает пресс-служба регионального министерства транспорта.

В 2014 году по речным маршрутам Подмосквья, организованным областным минтрансом для регулярных пассажирских перевозок водным транспортом пригородного сообщения по регулируемым тарифам, было перевезено более 53 тыс. 949 пассажиров.

В регионе действует 3 межмуниципальных маршрута. На круглогодичном маршруте по реке Москве «Причал д. Андреевское — причал г. Лыткарино» (два судна «Хивус-10» на воздушной

подушке) в 2014 году было перевезено 41 тыс. 834 пассажира. На маршруте по реке Ока «Причал г. Серпухов — причал Сады» (теплоход «Дружба», навигация апрель — сентябрь) — 9295 пассажиров. На маршруте по реке Ока «Причал Бочманово (г. Коломна) — причал Притыка» (теплоход «Москва», навигация май — сентябрь) — 2820 пассажиров. На данных маршрутах льготным категориям граждан предоставляются льготы для оплаты про-



ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

МИЛЛИОНЫ КЕРЧЕНСКОЙ ПЕРЕПРАВЫ

Количество пассажиров, перевезенных на Керченской паромной переправе, в 2014 году выросло в 3,5 раза в сравнении с показателем 2013 года — до 2,7 млн человек. По прогнозам количество пассажиров, перевезенных посредством переправы, в 2015 году возрастет еще больше.

Между тем Министерство транспорта Республики Крым запустило «горячую линию», на которую граждане могут обращаться по вопросам работы Керченской переправы. Об этом сообщает пресс-служба ведомства. Номер телефона «горячей линии»: 8-800-775-21-62. Звонок — бесплатный.

ПОЛНЫЙ ПАСПОРТНЫЙ СЕРВИС

Санкт-Петербург достиг договоренностей с Росграницей о расширении количества кабин, которые обслуживают пассажиров при отправлении и прибытии на Морском вокзале. Об этом сообщила на пресс-конференции глава комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Инна Шальто.

«На Морском вокзале буквально на днях открыли все кабины для прохождения паспортного контроля. Соответственно увеличилось и количество пограничников. Теперь к услугам пассажиров все 14 кабин», — сообщила Шальто.

В ПОРТУ МУРМАНСК В 2015 ГОДУ ОЖИДАЕТСЯ 15 КРУИЗНЫХ СУДОЗАХОДОВ

В порту Мурманск в 2015 году ожидается 15 круизных судозаходов. Об этом сообщил вице-губернатор Мурманской области Алексей Тюкавин.

По его данным, в 2014 году в Мурманск совершено 11 круизных судозаходов, в 2013 году — 8 круизных судозаходов, в 2012 году — 15 круизных судозаходов.

Между тем в порту Мурманск осуществляется проект «Арктическая гавань». Планируется провести реконструкцию здания Морского вокзала с технологическим оснащением участка пункта пропуска, включить порт Мурманск в перечень портов 72-часового въезда иностранных паромных туристов.

В КАЗАНСКОМ РЕЧНОМ ПОРТУ УМЕНЬШИЛОСЬ КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ

В Казанском речном порту суда на воздушной подушке перевозят за день около 100 пассажиров, совершая 22 рейса в день. Об этом сообщает «Татар-инфо».

Пассажирские перевозки осуществляются судами «Свияга» и «Казанка» в направлении Казань — Верхний Услон и обратно. Речники сетуют, что с открытием ледовой переправы в данном направлении количество пассажиров пошло на убыль. Поэтому каждому судну приходится выполнять лишь по 11 рейсов в день.

Пионерский примет пассажиров в 2017 году

Новый пассажирский морской терминал в городе Пионерский Калининградской области начнет работу к началу летнего сезона 2017 года. Такие сроки реализации проекта обозначил заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский в ходе рабочего совещания в Пионерском.

В ходе совещания, в котором приняли участие региональные министры, представители федеральных органов исполнительной власти, бизнесмены, обсуждались вопросы подготовки и строительства международного пассажирского морского терминала для приема паромов и круизных судов. Это станет первым этапом реализации инвестиционного проекта по строительству морской портовой инфраструктуры в регионе.

Губернатор Николай Цуканов отметил, что в ходе совещания все проблемные вопросы были сняты. «Мы договорились ежеквартально встречаться, проводить рабочие совещания-сверки правильности принятых решений», — отметил глава региона. — Наша задача, чтобы в порт могли приходить круизные суда и следующим этапом — паромы. Средства на эти цели выделяются,

и я уверен, что этот очень важный для нас проект будет реализован в обозначенные сроки».

Как добавил замминистра транспорта РФ Виктор Олерский, поставлена задача к сезону 2017 года завершить строительство терминала. «Мы считаем, что проект достаточно глубоко проработан и никаких шансов не выполнить его у нас нет», — подчеркнул он.

Все затраты по проектированию и строительству терминала несет федеральный бюджет. По словам губернатора, вклад региона — построить ряд инфраструктурных объектов в Пионерском. «Мы объявляем конкурс уже сейчас. В следующем году начнем приводить городские дороги в порядок. Подведение сетей к границам участка — это тоже наша обязанность, а вот дальше — это расходы федерального бюджета», — рассказал Николай Цуканов.

«Остров-град Свияжск» получит дополнительный судоходный фарватер

В развитие туристического кластера «Остров-град Свияжск» (Татарстан) в 2014 году будет вложено 288 млн руб., пишет «Деловой квартал». Часть средств будет выделена в рамках целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации на 2011–2018 годы».

Вливания из федерального бюджета составят 72 млн руб., из регионально-го — 14,4 млн руб. Также планируется привлечь чуть более 200 млн руб. внебюджетных средств.

На эти средства предполагается создать туристскую инфраструктуру, включающую три гостиницы, комплекс гостевых домов, ком-

плекс домов XIX века и ремесленных мастерских и объектов торговли и питания, а также углубить часть русла Волги и создать дополнительный судоходный фарватер к пристани острова Свияжск.

Ожидается, что в результате реализации проекта турпоток вырастет со 147 тыс. человек в 2014 году до 311 тыс. человек в 2015 году.



«Путеводная звезда»

Судоходная компания «ВодоходЪ» была признана лучшей в номинации «Внутренний туризм» на 15-м ежегодном конкурсе среди предприятий туристической индустрии «Путеводная звезда», учрежденном Комитетом по туризму и гостиничному хозяйству города Москвы.

Компания приняла заслуженную награду — бронзовую статуэтку в виде кремлевской башни и почетный диплом. Как заявил на церемонии награждения коммерческий директор «Водохода» Андрей Смолин: «Для нашей компании это награждение — уже второе в этом престижном конкурсе. В 2012 году компания стала победителем в номинации «Экскурсионное обслуживание». «ВодоходЪ» крепко держит выверенный курс и следует своей путеводной звезде. В этом году наша компания отметила свое десятилетие, и благодаря опыту слаженного коллектива нам удалось преодолеть все сложности ушедшей навигации, обеспечив комфортный отдых наших клиентов. Стать победителем в такой

номинации, ориентированной на развитие традиций гостеприимства, в юбилейный для нас год и особенно в непростой для российской туристической отрасли период — достойная оценка нашей работы в 2014 году».

Компания «ВодоходЪ» и в дальнейшем намерена следовать намеченному курсу, всеми силами способствуя процветанию отрасли. Туристический спрос на следующий год отмечается трендом предпочтений на внутренний туризм. Навигация 2015 года, как и каждый новый туристический сезон, ожидается с особым волнением и готовностью к ответственной работе по сопровождению туристов, выбравших речные круизные туры «Водохода».

Премия «Путеводная звезда» учреждена в 1999 году для по-

вышения качества туристского и экскурсионного сервиса, гостиничного обслуживания, формирования положительного имиджа города как мирового туристского центра, увеличения эффективности рекламно-информационных кампаний и содействия увеличению туристских потоков в Москву. Премия присуждается в 17 номинациях. Участие в конкурсе на соискание премии является бесплатным, победители определяются на основе мнения экспертного совета.

Напомним, что в августе 2014 года компания «ВодоходЪ» по итогам конкурса, организованного Комитетом по туризму и гостиничному хозяйству города Москвы, получила «Знак качества столичного гостеприимства» в номинации «Въездной туризм».



Астраханские судостроители заканчивают объект

На производственных площадках астраханского судозавода «Галактика» завершается строительство крупного объекта для освоения каспийских углеводородов. По заказу ЛУКОЙЛа здесь возводятся опорные блоки ледостойкой стационарной платформы второй очереди месторождения им. В. Филановского.



Как сообщается в блоге губернатора Жилкина, большая часть строительных работ уже выполнена — два опорных блока общим весом 5400 тонн и высотой 17,5 метра готовы на 90%. «Остались работы по очистке, окраске и по системам трубопроводов», — уточнил главный инженер предприятия Валерий Шайдулин. — Всего в реализации проекта задействовано около тысячи рабочих».

Сотрудники завода отмечают, что им удалось вести работы по

возведению опорных блоков для ЛСП без задержек, несмотря на возникающие сложности с поставщиками металла и комплектующего оборудования.

По словам генерального директора судозавода Сахиба Шарифова, опорные основания ЛСП-2 для месторождения им. Филановского будут сданы в мае этого года.

Объем валовой продукции ООО «Галактика» в 2014 году составил 1100 млн. рублей, что почти в два раза больше, чем в предыдущий год.

ЕРП планирует отремонтировать в межнавигационный период 464 ед. флота

На судоремонтных предприятиях Енисейского речного пароходства (ЕРП) в межнавигационный период планируется отремонтировать 464 ед. флота.

Как сообщает пресс-служба ОАО «ЕРП», наибольший объем работ приходится на судоремонтные предприятия — Подтесовскую РЭБ флота, Красноярский судоремонтный центр и Ермолаевскую РЭБ флота.

Глубоководный Подтесовский затон позволяет размещать суда с большой осадкой, поэтому здесь отстывает основная часть крупнотоннажного флота ЕРП. Всего в Подтесовской РЭБ базируется более 300 судов, подготовить к навигации предстоит 199 ед. самоходного и несамоходного флота. В настоящее время на горизонтальной площадке подтесовского слипа одновременно ведутся ремонтные работы на 22 судах различных типов и водоизмещения.

На производственных площадках Красноярского судоремонтного центра, в затоне которого зимует 177 судов, ремонт ведется на 15 судах. Всего судоремонтный центр с учетом работы Березовской РММ подготовит к навигации 141 судно.

На Ермолаевской ремонтно-эксплуатационной базе в основном идет подготовка нефтеналивного флота, который ежегодно обеспечивает нефтепродуктами северные территории Красноярского края, Эвенкии и Тамыра.

Это обусловлено тем, что база имеет единственный в Енисейском бассейне нефtezачистной счал, на котором зачищают суда от остатков порезанных нефтепродуктов. Всего, по плану подготовки к навигации, Ермолаевская РЭБ должна отремонтировать и сдать в эксплуатацию 124 ед. флота различного назначения.

Техническое обслуживание пароходства подготовили и предъявили Российскому Речному Регистру для работы в навигацию 2015 года 135 ед. флота.

«Енисейское речное пароходство» как государственное предприятие было создано в 1931 году на базе «Западно-Сибирского пароходства», как акционерная компания — в 1994 году. ЕРП является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. Флот пароходства составляет около 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн. ЕРП располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании. Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ОАО «ГМК «Норильский никель».

Профессору Сазонову — 85 лет!

Старейшему профессору ГУМРФ им. адм. Макарова в январе 2015 года исполняется 85 лет. «Водный транспорт» с великим уважением поздравляет петербургского ученого с красивой датой и с гордостью представляет юбиляра всем своим читателям

Анатолий Ефимович Сазонов в 1952 г. окончил гидрографический факультет Высшего арктического морского училища им. адм. С.О. Макарова. Почти вся его жизнь связана с «Макаровкой», где он прошел путь от инженера до руководителя научно-исследовательского сектора, заместителя начальника академии. С 1963 по 1997 году возглавлял кафедру вычислительной техники. В 1991 г. А.Е. Сазонов был избран членом-корреспондентом Российской академии наук. Доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки РСФСР. Профессор Сазонов является членом президиума Международной академии навигации и управления движением, членом президиума Научного совета по транспорту Российской академии наук, председателем секции водного транспорта этого совета.

Анатолий Ефимович создал школу в области автоматизации и вычислительной техники, разработал новый метод навигационных измерений, унифицировал математическое обеспечение навигационных комплексов. Под его руководством создана первая в СССР навигационная ЭВМ на полупроводниках, создан тренажер для атомной установки «Ленин». Он является членом президиума Научного совета по транспорту РАН, 17 лет был заместителем председателя научно-технического совета Российского морского регистра судоходства, много лет являлся членом экспертной комиссии ВАК.

Ученый и педагог подготовил десятки кандидатов и докторов наук, опубликовал 165 научных статей и монографий, имеет 10 авторских свидетельств и патентов на изобретения. Награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» II степени, польским орденом «Гриф Поморский», медалью «300 лет Российскому флоту», является почетным работником морского флота, почетным членом Международной академии навигации и управления движением.



«Макаровка» обучила специалистов из Индонезии



В Морском учебно-тренажерном центре ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова прошли обучение 29 специалистов Индонезии, представляющих несколько организаций этой страны: Индонезийское агентство морской безопасности Bakamla, Военно-морской флот, Военно-воздушные силы, Министерство транспорта, Министерство морского и рыбного хозяйства.

Индонезия считается самой «островной» страной: из тринадцати с половиной тысяч лишь 922 острова являются обитаемыми. Два океана — Тихий и Индийский — делают страну крупнейшим пользователем морских просторов, что, в свою очередь, требует больших усилий для поддержания и обеспечения правопорядка и безопасности на море.

Численность населения Индонезии по состоянию на 2010 г. составляла 237 641 326 человек, что является четвертым показателем в мире и самым крупным в своем регионе.

Этими причинами объясняется большая заинтересованность Индонезийского агентства морской безопасности Bakamla в установлении и развитии дол-

госрочных отношений с «Макаровкой» как крупнейшей кузницей кадров морских и речных специалистов.

Индонезийское агентство морской безопасности Bakamla играет не только координирующую роль, но и уполномочено выполнять конкретные задачи, например, береговую охрану, борьбу с пиратством и незаконным ловом рыбы в водах Индонезии.

На высокотехнологичном оборудовании, которое в настоящее время используется в мире для обеспечения безопасности мореплавания, может работать только хорошо подготовленный персонал. Поэтому индонезийские власти стремятся направлять своих представителей в хорошо зарекомендовавшие

себя международнопризнанные морские учебные заведения, которые обеспечивают подготовку специалистов флота на высоком уровне. На основании этих критериев и был выбран Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

Первые группы индонезийских слушателей прошли обучение в «Макаровке» на курсах «Организация ходовой и навигационной вахты», «Использование САРП», «Подготовка операторов ГМССБ», «Борьба за живучесть судна», «Способы выживания экипажа в экстремальных условиях».

Как отметил старший инструктор Морского УТЦ И.М. Злодеев, индонезийские слушатели очень заинтересованы в получении новых знаний и навыков. Они пытливы, любознательны и активно впитывают новую информацию, которая будет использоваться в дальнейшей работе. Преподаватели чувствуют полную отдачу от слушателей, что повышает и их самооценку как педагогов.

Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и Агентство морской безопасности Bakamla выразили взаимный интерес к дальнейшей подготовке индонезийских морских специалистов в УТЦ, а также к подготовке индонезийских студентов в ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

