

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.



№3 (12960)

Выходит один раз в месяц  
15 марта 2016 года

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА, ЗАО «АЗОВО-ДОНСКОЕ ПАРОХОДСТВО», МГАВТ

## Женские черты морской профессии



Со дня рождения легендарной Анны Ивановны Щетиной — первой в мире женщины-капитана дальнего плавания — 26 февраля 2016 года исполнилось 108 лет.

Стр. 15

## Соловки готовятся принимать круизы

Первые полярные круизы в навигацию 2016 года к Соловецким островам начнутся 25 мая, рейсом теплохода «Русь Великая» по маршруту Самара—Архангельск—Нижний Новгород. Туристы посетят такие города как Ярославль, Кузино, Горицы, Кижы, Архангельск, Повенец, Петрозаводск и Рыбинск.

Всего в навигацию 2016 года запланирован 21 круизный рейс с посещением Соловецких островов — на теплоходах «И. А. Крылов», «Михаил Булгаков», «Михаил Кутузов», «Русь Великая» и «Солнечный город».

«Русь Великая» в этом году — лидер по Соловецкому направлению; всего в расписании судна значится 8 рейсов с посещением островов. По одному рейсу с отправлением из Самары и Нижнего Новгорода, все остальные — из Санкт-Петербурга. При этом, в отличие от других судов, туристы «Руси Великой» попадают на остров напрямую, без дополнительной пересадки в Сосновце.

С 1 по 19 июня запланирован первый рейс теплохода «Михаил Кутузов» по маршруту Пермь—Соловецкие острова (из Кижей)—Санкт-Петербург—Пермь. Всего за сезон «Кутузов» должен совершить четыре подобных перехода, заключительный пройдет с 24 июля по 7 августа.

На теплоходе «Солнечный город» запланировано три рейса на Соловки: с 6 по 17 июня, с 20 июня по 6 июля и, заключительный, с 10 по 22 августа. Маршрут во всех рейсах также стандартный: Москва—Углич—Горицы—Кижы—Повенец—Сосновец—Петрозаводск—Вытегра—Череповец—Калынин—Москва.

Ранее руководитель агентства Архангельской области по развитию Соловецкого архипелага Роман Балашов заявлял, что число посещений Соловецких островов туристами превышает возможности инфраструктуры. Потолок был достигнут в 2015 году — тогда здесь в сезон побывало 30 тыс. туристов и паломников.

Первые настоящие круизы на Соловки начались в 2001 году.



# Арктика в фокусе внимания

**Развитие Северного морского пути и Арктической зоны Российской Федерации невозможно без строительства ледокольного флота и формирования соответствующей транспортной системы, адаптированной к экстремальным условиям работы. Также предполагается определение «опорных зон развития» и отдельного логистического оператора для Севморпути.**

Концепция новой редакции государственной программы «Социально-экономическое развитие Аркти-

ческой зоны Российской Федерации на период до 2020 года», а также вопросы формирования единой транспортной инфра-

структуры и обеспечения транспортными средствами Арктической зоны России обсуждались на заседании президиума Госко-

миссии по вопросам развития Арктики 9 марта 2016 года.

Начало, окончание на стр. 2

## Танкер «Штурман Альбанов» спущен на воду

**Танкер «Штурман Альбанов», первый из шести танкеров класса Arc7, строящихся для обеспечения круглогодичного вывоза нефти с Новопортовского месторождения, спущен на воду.**

Грузовместимость судна — около 38 тыс. тонн нефти — вдвое больше, чем у используемых сейчас танкеров класса Arc5. Судно спроектировано с учетом малых глубин

Обской губы и климатических условий Арктики. Максимальная осадка нового танкера в пресной воде составляет всего 9,5 м. При этом его ширина и длина соответствуют размерам

танкера с грузоподъемностью в два раза больше.

В отличие от танкеров класса Arc5, «Штурман Альбанов» может двигаться во льдах самостоятельно по каналу, предварительно подготовленному атомным ледоколом. Корпус танкера изготовлен из специальной высокопрочной и устойчивой к низким температурам стали, увеличена толщина стенок. Судно оборудовано носовым погрузочным устройством, позволяющим присоединять, удерживать танкер и принимать нефть с терминала «Ворота Арктики».

Судно названо в честь штурмана, принимавшего участие в полярной экспедиции на паровой шхуне «Святая Анна».

«У строящихся сейчас танкеров ледового класса Arc7 нет аналогов

в России: они имеют грузоместимость в два раза больше, чем те, которые эксплуатируются сейчас, спроектированы с учетом особенностей Обской губы, способны самостоятельно двигаться по проложенному ледоколом каналу. Это сокращает время кругового рейса и повышает эффективность всей схемы арктической логистики «Газпром нефти». После того, как шесть танкеров будут введены в эксплуатацию, они смогут вывозить около 450 тыс. т нефти в месяц, что позволит обеспечить транспортировку до 5,5 млн т нефти Новопортовского месторождения в год», — заявил Анатолий Чернер, заместитель генерального директора по логистике, переработке и сбыту ПАО «Газпром нефть».



# Арктика в фокусе внимания



Окончание, начало на стр. 1

## ОПОРНЫЕ ЗОНЫ РАЗВИТИЯ

Основным направлением реализации государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ» станет формирование «опорных зон развития», заявил заместитель председателя правительства России Дмитрий Rogozin в ходе выездного заседания президиума Госкомиссии по вопросам развития Арктики в Мурманске.



«В новую редакцию госпрограммы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ» будет заложен новый подход — создание ряда «опорных зон развития», — отметил Дмитрий Rogozin.

Обновленный подход позволит сформировать благоприятные условия для реализации

проектов в Арктике, значительно интенсифицировать судоходство по трассам Северного морского пути (СМП), провести системную модернизацию транспортной и иной инфраструктуры, создать объекты обеспечения безопасности и связи в портах, и в итоге оказать положительное влияние на социально-экономическое развитие арктических субъектов России.

По мнению заместителя министра экономического развития РФ Александра Цыбульского, необходимо выделить восемь основных «опорных зон» — по одной в каждом арктическом субъекте РФ.

«Проанализировав ситуацию, мы убеждены, что надо применить территориально — кластерный принцип, адаптированный к особенностям арктической зоны. Такие особенности Арктики, как климат и низкая плотность населения соответствуют очаговому освоению территорий. Такой подход обеспечит комплексное социально-экономическое развитие», — пояснил замминистра.

Кроме того, необходимо предусмотреть развитие территорий, состояние которых напрямую зависит от арктической зоны и поддержки центров, которые выпускают продукцию или готовят кадровый потенциал для реализации проектов, связанных

с развитием Арктики. Одна из важнейших задач — организовать межведомственное взаимодействие для развития опорных зон, для каждой из которых понадобится своя стратегия, подытожил Цыбульский.

## ОПЕРАТОР ДЛЯ СЕВМОРПУТИ

Ранее, президент России Владимир Путин поручил Минвостокразвития разработать финансово-экономическую модель развития СМП в качестве конкурентоспособного транспортного коридора, в том числе для контейнерных перевозок.

Дмитрий Rogozin предложил в конце апреля 2016 года провести отдельное заседание Госкомиссии по вопросам развития Арктики, посвященное вопросам развития СМП, на котором предстоит определить отдельного логистического оператора для Севморпути.

«В конце апреля мы проведем совещание, посвященное отдельно СМП, и примем решение, кто будет его хозяином. Администрация СМП пока только фиксирует заявки, поступающие от заказчиков, а нужен логистический оператор, который будет вести диалог и убеждать партнеров в выгодах транспортировки грузов по СМП, который будет постоянно вести мониторинг экономического состояния СМП», — сказал Rogozin.

Директор «Государственного

океанографического института имени Н. Н. Зубова» Юрий Сычев прокомментировал предложение Rogozina: «Текущая практика перевозок по СМП показывает, что сложности с координацией действий разных перевозчиков возникают постоянно. Необходимы логистические операторы, которые могли бы координировать и планировать перевозки. Сейчас, даже при незначительном объеме перевозок, судно найти сложно. Также остается нерешенной проблема с тарифами по перевозке грузов по СМП».

## СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД

Между тем, бесперебойное обеспечение перевозки грузов и пассажиров между пунктами арктической зоны и пунктов за ее пределами является основным принципом проекта концепции развития Арктической транспортной системы, подготовленного Минтрансом Российской Федерации.

«России необходима транспортная структура, адаптированная под экстремальные условия. Основа транспортной системы Арктики — это СМП. Его развитие — это приоритетная задача», — отметил заместитель министра транспорта — руководитель Росморречфлота Виктор Олерский.

Он напомнил, что практически все российские порты арктического бассейна — замер-



зающие, поэтому нуждаются в ледокольном флоте.

Так, в конце 2016 года ожидается передача заказчику (Росморречфлоту) третьего серийного 16-мегаватного ледокола. Сроки окончания строительства двух крупных дизель-электрических ледоколов (ЛК-25) сдвинуты в связи с существенной девальвацией рубля и иными причинами. Ближайший 25-мегаватный ледокол, который должен был быть построен в 2015 году, будет сдан с задержкой в 2–2,5 года.

«Во избежание договорных претензий необходимо решение правительства о продлении срока действия государственных контрактов. Миллиардные штрафные санкции не послужат скорейшему исполнению заказа», — подчеркнул Олерский.

Отметим, что рассмотрение новой госпрограммы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ» будет вынесено на заседание правительства РФ в конце апреля 2016 года. Общий объем средств федерального бюджета на реализацию госпрограммы составляет 262 млрд руб. Минэкономразвитию России необходимо до конца марта завершить ее разработку и согласование со всеми заинтересованными ведомствами.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

## СЕВАСТОПОЛЬСКИЕ ПАССАЖИРЫ

Объем пассажирских перевозок морским транспортом в Севастополе в декабре 2015 года составил 434,2 тыс. человек, что на 19,4% меньше, чем в январе 2015 года.

По данным пресс-службы Севастополя, всего за отчетный период услугами пассажирского транспорта воспользовались 1 млн 455,5 тыс. пассажиров, что на 11,3% больше по сравнению с соответствующим периодом 2015 года. Пассажирооборот составил 20,8 млн пасс. — км (+33,9%).

## ЕЛАБУГА ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ

В Елабуге планируется возвращение на историческое место дебаркадера, он встанет в район старой пристани. Данный вопрос обсудили на встрече главы района Геннадия Емельянова с представителями судоходной компании «Татфлот» и Камского бассейна внутренних водных путей.

Возле старой пристани строители уже завершили первый этап работ по берегоукреплению реки Кама. На эти цели из бюджетов разного уровня было выделено более 200 млн руб.

Работы по благоустройству территории продолжатся, так например, в будущем здесь планируется построить речной вокзал.

Напомним, в 2015 году в Елабуге было зафиксировано 130 заходов пассажирских круизных теплоходов.

## В ВЕСЬЕГОНСК ВПЕРВЫЕ ЗАЙДЕТ «АЛЕКСАНДР ПУШКИН»

В навигацию 2016 года четырехпалубный теплоход «Александр Пушкин» впервые совершит заход в город Весьегонск — самый северный город Тверской области.

Первый рейс должен состояться в ходе круиза с 8 по 14 июня, который пройдет по маршруту Москва — Плес — Весьегонск — Коприно — Москва.

Первый судозаход круизного судна в Весьегонск состоялся в мае 2009 года. Им стал двухпалубный теплоход «Башкортостан». В 2010 году в Весьегонск совершил первый заход трехпалубный теплоход, которым стал «Сергей Есенин».

## В ПЕТРОПАВЛОВСКЕ- КАМЧАТКОМ НАЧИНАЕТСЯ КАПРЕМОНТ ПРИЧАЛА ДЛЯ ПРИЕМА КРУИЗНЫХ СУДОВ

В Петропавловске-Камчатском начинается капремонт причала № 5, который будет оборудован для швартовки круизных лайнеров. Эти работы Росморречфлот планирует завершить до конца 2017 года. Причал примыкает к строящемуся морскому вокзалу, который должен быть готов к ноябрю текущего года.





## Стюардессы тренируются в «Макаровке»

Группа из школы стюардесс Marina-School прошла обучение по программе «Начальная подготовка по безопасности» (Basic safety training) в Морском учебно-тренажерном центре Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

Ранее Морской УТЦ подписал соответствующий договор с Marina-School о проведении тренингов.

«В преддверии 8 марта группа из 13 стюардесс успешно прошла обучение и тренинги в Морском УТЦ. По словам будущих стюардесс, полученные ими теоретические и практические навыки будут очень полезны в работе», — рассказали в вузе.

Начальник Центра по выживанию на море Морского УТЦ Максим Санцевич сообщил, что для многих стюардесс это было

первое знакомство со спецификой работы в море, несмотря на это, они справились с заданиями и успешно отработали практические навыки.

Начальная подготовка по выживанию на море проводится в соответствии с требованиями Раздела А-VI/1 МК ПДНВ-78 (Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты) с поправками, в соответствии с модельными курсами ИМО 1.13, 1.19, 1.20, 1.21. Целью подготовки является достижение необхо-

димого уровня теоретических знаний и практических навыков по обеспечению безопасности людей на судне, самого судна и имущества. В рамках обучения проводится подготовка по вопросам личного выживания, противопожарной безопасности, оказания первой медицинской помощи, борьбы с водотечностью на аварийном судне. Курс помогает обеспечить личную безопасность людей, работающих на судах и выполнение ими общественных обязанностей. Эти навыки необходимы всем

специалистам, работающим на судах или выходящим в рейс, отмечают в Морском УТЦ вуза.

Школа стюардесс «Marina-School» занимается подготовкой стюардесс (бортпроводников) для работы на яхтах класса люкс как в России, так и за рубежом (Лазурное побережье Франции, острова Карибского бассейна). В обязанности бортпроводника входит, в том числе, обеспечение безопасности пассажиров и проверка работоспособности спасательного оборудования яхты.

## Два буксира-спасателя заложены на НССЗ

Невский судостроительно-судоремонтный завод 11 марта 2016 года заложил два киля строительных многофункциональных буксиров-спасателей проекта MPSV12. Суда строятся по заказу ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта».

Проект судов разработан ЗАО «Морское инженерное бюро—дизайн—СПб».

Основные характеристики буксиров: длина габаритная — около 79,85 м, длина между перпендикулярами — 73,39 м, ширина — 16,80 м, ширина наибольшая (с учетом привального бруса) — 17,36 м, высота борта на миделе — 6,70 м, осадка по КВА — 3,20 м, осадка максимальная — 4,50 м, дедвейт при осадке по КВА — около 320 тонн, дедвейт при максимальной осадке — около 1820 тонн, максимальная мощ-

ность ГД — 2X2600 кВт, скорость хода на глубокой тихой воде для свежескрашенного корпуса без обрастания при осадке 3,2 м при 85% мощности — ГД 14 кВт.

Судно представляет собой многофункциональный мелкосидящий буксир-спасатель с двумя гребными винтами, с усиленным ледовым классом, с наклонным форштевнем и крейсерской кормовой оконечностью, с удлиненной двухъярусной надстройкой бака, носовым расположением жилой надстройки и машинным отделением в средней части, с дельной энергетической установ-



кой, с двумя носовыми и одним кормовым подруливающими устройствами, с категорией ледового усиления «Аrc5».

Судно предназначено для патрулирования, аварийно-спасательного дежурства в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов в соответствии с классом; поиска и оказания помощи терпящим бедствие судам; аварийно-спасательных, судоремонтных и водолазных работ на глубине до 60 м, а также подводно-технических работ с подводной сваркой и резкой;

буксировки аварийных судов и объектов к месту убежища, а также выполнения морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений во льдах и на чистой воде; тушения горящего на воде топлива, ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ААРН); поиска и обследования подводных потенциально опасных объектов; поиска, спасения, эвакуации и размещения людей, оказания им медицинской помощи; оказания помощи в тушении пожаров на плавучих и береговых объектах, доступных для подхода с моря; доставки генеральных и наливных грузов; доставки персонала; управления ТНГА рабочего класса с глубиной погружения до 3000 м.

Начало, окончание на стр. 5

## Памятнику Макарову — быть!

В 2016 году исполняется 140 лет со дня создания морских классов Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, которые после многочисленных преобразований вошли в историю мирового образования под гордым именем «Макаровка» — Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. С этого дня идет непрерывный процесс образования и воспитания моряков для транспортной отрасли. В рамках подготовки к празднованию 140-летия принято решение установить памятник адмиралу С. О. Макарову в историческом здании университета на Косой линии.

Модель фигуры в полный рост создана в мастерских Академии художеств имени И. Е. Репина под руководством профессора Валентина Свешникова. Высота памятника с постаментом составляет 3 метра 25 сантиметров. Памятник планируется отлить из бронзы. Оргкомитет по созданию памятника обратился с призывом ко всем неравнодушным людям помочь спонсорской помощью в изготовлении и установке скульптуры Степана Осиповича Макарова.

Скульптор Валентин Свешников, член-корреспондент Российской академии художеств, известен многими монументальными произведениями, среди них выделяются работы, созданные для станции метро «Адмиралтейская» (2013, Санкт-Петербург) из серии «Великие флотоводцы», в рамках которой скульптор украсил простенки между колоннами станции шестью медальонами с барельефами русских адмиралов и флотоводцев: Федора Ушакова, Павла Нахимова, Степана Макарова, Федора Апраксина, Фаддея Беллинсгаузена и Ивана Григоровича.

Напомним, что памятник адмиралу Степану Осиповичу Макарову был создан в 1913 году скульптором Леонидом Шервудом в Кронштадте. Местом установки памятника выбрана площадь перед Морским собором, в сооружении которого С. О. Ма-



каров принимал самое деятельное участие.

Именем адмирала названы 17 географических объектов в Тихом океане, Антарктиде и Арктике, корабли и суда, а также учебные заведения.

# Аквабус закрывается

Водная линия аквабусов Санкт-Петербурге, действовавшая в прошлом году от Арсенальной набережной до Приморского проспекта, будет в 2016 году закрыта. Субсидии не были включены в городской бюджет на текущий год. Как сообщил председатель комиссии по транспортному комплексу Законодательного собрания Алексей Палин, отсутствие планов по развитию аквабусов связано с напряженной экономической ситуацией.

Палин отметил, что если ранее обсуждались перспективы появления новых маршрутов по Неве и каналам, то сейчас город готов закрыть существующий маршрут внутригородского водного транспорта.

Напомним, что ранее СМИ сообщали, что власти готовы открыть новые линии аквабусов. Предполагалось, что к маршруту «Старая Деревня — Английская набережная» добавится также линия до Васильевского острова — чтобы спасти район от транспортного коллапса. Напомним, что в мае 2014 года Комитет по транспорту Петербурга решил отказаться от аквабусов по причине их низкой популярности среди граждан Петербурга. Проект назвали нерентабельным — размер субсидии на перевозку пассажиров составил в 2014 году 28 млн рублей.

Водные маршрутные такси (аквабусы) работали в Санкт-Петербурге с 2010 года. На рынке присутствовали четыре компании: «Русские круизы», «Водоходъ», МБС и «Интер-яхт-сервис», однако затем три из них отказались от этого бизнеса, расценив его как убыточный, несмотря на субсидии из городского бюджета, которые составляли 110–130 млн рублей в год. На рынке в 2015 году остался единственный оператор ООО «МБС», который работал благодаря субсидированию из городского бюджета в размере 15 млн рублей.

## Администрация Городца планирует дноуглубление

Администрация Городца Нижегородской области планирует направить на дноуглубление 2,444 млн руб. В материалах официального сайта Единой информационной системы в сфере закупок размещена заявка на проведение 18 марта 2016 года электронного аукциона, согласно которой необходимо проведение работ по дноуглублению акватории причала и водных подходов в г. Заволжье для организации временной паромной переправы на реке Волга между пунктами г. Городца — г. Заволжье Нижегородской области.

Максимальная цена контракта — 2 млн 444 тыс. 111 руб.

# Планируется реконструкция пункта пропуска



**Планируется реконструкция пункта пропуска в Пассажи́рском порту Санкт-Петербург, в связи с чем объявлен конкурс на разработку проектной и рабочей документации.**

В течение 2016 года планируется разработать проектную документацию, получить положительное заключение государственной экспертизы и приступить к выполнению строительно-монтажных работ в рамках реконструкции инфраструктуры пункта пропуска.

Ввод в эксплуатацию реконструируемых объектов пункта пропуска запланирован в I квартале 2017 года. Как сообщалось ранее, грузопассажирское паромное сообщение в морском порту Пассажи́рский порт Санкт-Петербург будет организовано на регулярной основе после ввода в эксплуатацию Центрального участка Западного скоростного диаметра и завершения комплекса мероприятий по реконструкции инфраструктуры пункта пропуска.

Конкурс объявлен в рамках реализации мероприятий, предусмотрен-

ных дорожной картой по изменению классификации и реконструкции пункта пропуска в Пассажи́рском порту Санкт-Петербург.

Мероприятия по реконструкции проводятся оператором морского терминала АО «ПП СПб МФ» в развитие распоряжения правительства РФ от 13.03.2015 № 413-р «Об изменении классификации пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту «Пассажи́рский порт Санкт-Петербург» по характеру международного сообщения с пассажирского на грузо-пассажирский» и приказа Росграницы от 28.12.2015 № 337-ОД «О реконструкции морского грузо-пассажирского постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту «Пассажи́рский порт Санкт-Петербург».

Количество пассажиров, воспользовавшихся услугами АО «Пассажи́рский порт «Морской фасад» выросло по итогам 2015 года на 1,7% — до 491 тыс. 822 чел. Наибольшее количество иностранных туристов прибывало из Германии (34%), США (25%) и Великобритании (21%).

АО «Пассажи́рский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» принадлежит Санкт-Петербургу. Пассажи́рский порт «Морской фасад» является крупнейшим морским пассажирским портом в России. Строительство порта началось в 2006 и полностью завершено в 2011 году. Порт способен принимать круизные и паромные суда длиной до 330 м и осадкой до 8,8 м. Длина новых подходов каналов — 10 км, глубина подходов каналов и акватории по проекту — 11 м. Общее количество причалов — 7, длина причальной стенки — 2171 м.

## Технические профессии XXI века

**В «Макаровке» прошел Третий городской фестиваль «Технические профессии XXI века», в котором приняли участие учащиеся старших классов общеобразовательных учреждений Санкт-Петербурга.**

Организатором фестиваля традиционно выступает Санкт-Петербургская академия постдипломного образования, ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, а также учреждения среднего профессионального образования и вузы Санкт-Петербурга технического профиля. Цель мероприятия — повышение престижа среднего профессионального и высшего профессионального технического образования, пробуждение интереса молодежи к техническим профессиям.

«Макаровка» уже во второй раз принимает на своей площадке участников форума. Как сообщили «Водному транспорту» в университете, свои стенды развернули более десяти учебных учреждений среднего и высшего профессионального образования, осуществляющих подготовку специалистов для промышленного

сектора экономики Санкт-Петербурга. Среди них: Колледж водных ресурсов, Колледж судостроения и прикладных технологий, Промышленно-технологический колледж, Петровский колледж, Ленинградский машиностроительный техникум им. Ж. Я. Котина, Колледж электроники и приборостроения, Морской технический колледж, Радиотехнический колледж, Киновидеотехнический колледж Санкт-Петербургского университета кино и телевидения, Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна, ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия им. адмирала флота Советского союза Н. Г. Кузнецова», Военный институт (военно-морской политехнический) ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».



В ходе работы форума для учеников 8–11 классов были проведены презентации учебных заведений, а также организованы мастер-классы и квесты, в ходе которых ребята смогли почувствовать себя в роли сварщика, монтажника электрооборудования промышленных и гражданских зданий, электромонтажника электросетей, а также познакомиться с основами морской профессии. Презентации и мастер-классы организуются с использованием современного мультимедийного оборудования, включая компьютерный сварочный тренажер и др.

На протяжении всего дня фестиваль сотрудники центра довузовского образования ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова проводили для посетителей форума экскурсии по университету. Всего фестиваль посетили около 500 школьников.

## Русская лодка похожа на полинезийскую пирогу

**В Музее природы Череповца открылась выставка работ мастера Сергея Токарева «Якорь и топор». Сергей Алексеевич известен на Вологодчине и за её пределами своими долблѣнными лодками.**

Лодки — древнее средство передвижения, особенно важное для Вологодчины. До появления грунтовых дорог река была единственной дорогой, а лодка — главным транспортным средством в теплое время года. Северные лодки — важная часть культурного наследия местного края. Сергей Алексеевич Токарев — один из энтузиастов, изучающих и сохраняющих традиционную материальную культуру.

С.А. Токарев родился в Череповце, служил на флоте, работал автослесарем и всю жизнь интересовался судами. Со временем хобби захватило его настолько, что он переехал в деревню Галинское под Кирилловом, обустроил там мастерскую и стал делать лодки-долблѣнки. Свои творения, от классических долбленок до греческих парусников, Сергей Алексеевич выставляет на ежегодном профессиональном празднике в Устье-Кубенском, предоставляет их музеям и съемочным группам,

возит на исторические фестивали и просто дарит близким.

В основном С.А. Токарев изготавливает долбленые лодки, бытовавшие в Череповце, но изучает и зарубежные древние технологии, сравнивает. По мнению мастера, северная русская лодка похожа на полинезийскую пирогу.

На выставке, среди экспонатов которой порядка 60 моделей судов, представлены также и фотографии. Посетителям будет интересно узнать, какими основными видами лодок пользовались крестьяне Архангельской, Вологодской, Олонечкой губерний XIX — начала XX веков (промысловый карбас, предназначенный для лова сельди в Белом море, зверобойная лодка, озѣрно-речная лодка, служившая как для рыбной ловли, так и для перевозки грузов, кочи, лады, дощаники, долбленые лодки). Автор экспозиции постарался показать все разнообразие форм русского малого судостроения.

# Волжское пароходство завершает подготовку флота к навигации 2016 года

**Грузовой, буксирный, технический флот и служебно-вспомогательные суда Волжского пароходства проходят завершающие стадии ремонта на технических базах компании и судоремонтных заводах.**

На 10 теплоходах грузового и буксирного флота выполняется плановый средний ремонт (ремонт корпусов, механизмов и электрооборудования), также будут отремонтированы 17 самоходных судов (барж). В межнавигационный период теплоходы Волжского пароходства размещены в акваториях Волжской базы технического обслуживания (Волгоградская область) и Борской БТОФ (Нижегородская область). Особенностью судоремонта перед навигацией 2016 года стало первое очередное освидетельствование теплоходов проекта RSD44 после пяти лет эксплуатации этих судов на внутренних

водных путях и прибрежных морских районах. За все время работы на теплоходах RSD44 не было аварий и происшествий из-за отказа двигателей или судового оборудования. Показала свою надежность и конструкция корпуса теплохода, выдерживающая морские штормы.

В межнавигационный период пять теплоходов RSD44 находятся в Волжской базе технического обслуживания флота, еще пять судов проекта проходят ремонт в г. Аксае (Ростовская область). В настоящее время специалисты Российского речного регистра проводят освидетельствование теплоходов проекта RSD44, находящихся в Ростовской области.



Текущий ремонт сухогрузов и буксиров-толкачей выполняется на базах технического обслуживания флота пароходства силами экипажей.

Перед началом навигации

все теплоходы пройдут процедуру освидетельствования Российским речным регистром на соответствие требованиям и нормам Правил технической эксплуатации.

## Восстановить судоремонтную базу в Череповце

**Администрация г. Череповец (Вологодская область) намерена восстановить судоремонтную базу для судов класса река-море. Об этом сообщил мэр города Юрий Кузин после возвращения из Финляндии, где он, среди прочих вопросов, обсуждал и проблемы развития судостроения. По словам Кузина, интерес к данной теме проявляют финские инвесторы.**



«Нам бы хотелось восстановить судоремонтную базу для судов класса «река — море». При этом в Череповце должен проводиться полный цикл ремонта. Грузоподъемность таких судов достигает 2600 тонн, длина — 140 метров, а ширина — 18. На участке от Петербурга до Москвы таких судов на обслуживании — более двух тысяч, всего по России — около девяти тысяч. Они должны ремонтироваться и обследоваться каждые два года. Существующая ремонтная база (подходящих доков всего 21) в полной мере потребности судовладельцев не удовлетворяет. В Череповце такая база была, но в 90-х мы ее потеряли. Финские партнеры проявляют заинтересованность, а наш город может стать площадкой для регионального развития этого направления», — рассказал Юрий Кузин на пресс-конференции, посвященной поездке в Финляндию.

Поддерживают это направление и власти Вологодской области. Кроме того, возможно финансирование проекта из федерального бюджета, есть и поддержка от торгового представительства Финляндии. В новом генплане Череповца предусмотрены два участка под строительство судоремонтной базы и судостроительных доков. Одна база находится на берегу Шексны в Заягорбском районе, вторая — на берегу Рыбинского водохранилища ближе к Суде, за промышленной зоной. Делегация Череповца посетила судостроительный завод в Хельсинки, где прошли переговоры о сотрудничестве череповецких предприятий с судостроительной компанией Arctech Helsinki Shipyard Inc. Компания является признанным мировым лидером

по производству арктических ледоколов. В ходе переговоров руководство компании высказало заинтересованность в организации поставок судовой стали с предприятий ПАО «Северсталь». В марте и апреле 2016 года переговоры пройдут уже в Череповце.

Во время презентации мэр Череповца Юрий Кузин остановился на основных принципах политики городских и региональных властей по отношению к инвесторам, отметил основные конкурентные преимущества города. В выступлении мэр представил ключевые инвестиционные проекты и предложения Череповца.

С финской стороны присутствовали руководители более 20 компаний, проявляющие интерес к сотрудничеству с Россией.

«Главная цель работы в Хельсинки достигнута: на высоком уровне, лично мэром города представлен инвестиционный потенциал Череповца. Проведены конструктивные переговоры с представителями финского бизнеса. Со своей стороны, мы постарались честно рассказать о возможностях, которые получают финские бизнесмены, реализуя производственные проекты на территории Череповца и Вологодской области именно сейчас. Главным было постараться вернуть ту степень доверия финского бизнеса к России, которая была несколько утрачена в ходе санкционной политики. Достигнуты договоренности с Торговым представительством и партнерами об организации ответного визита финских бизнесменов в Череповец», — сказал заместитель мэра Череповца Михаил Ананьин.

## Два буксира-спасателя заложены на НССЗ

Окончание, начало на стр. 3

Напомним, головное и второе суда проекта MPSV12 были заложены 2 июня 2015 года.

Побывавший на церемонии закладки корреспондент «Водного транспорта» взял интервью у специалистов-судостроителей.



**Гендиректор Невского ССЗ Евгений Кузнецов:**

— Если будет объявлен тендер на строительство пятого судна, мы обязательно будем участвовать. Всегда интересно строить не единичное, а серийное судно, что позволяет оптимизировать финансовые затраты, а также можно говорить и о снижении стоимости.

Более того, мы готовы построить не только пятый спасатель, но и последующие. Главное, чтобы в таких судах была потребность, и поступали бы соответствующие заказы. Технические возможности и загрузка завода, без сомнений, позволят их реализовать.



**Заместитель генерального директора Дирекции госзаказчика программ развития морского транспорта Леонид Сувориков:**

— Надеюсь, что серия продолжится, так как этот проект очень удачный и экономичный. Планируется провести тендер на строительство пятого судна серии. Напомним, что Дирекция сотрудничает с Невским заводом более 10 лет. Первым опытом стало строительство серии судов проекта MPSV 07, которые успешно сданы и работают.



**Заместитель руководителя ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» Виктор Чернов:**

— Все суда серии будут носить названия малых рек России. Первое судно данной серии — «Бахтемир» (порт приписки Астрахань) будет работать на Каспийском море. Второе — «Калас» (порт приписки Архангельск) — на Белом море, третье — «Бейсуг» (порт приписки — Новороссийск) — на Черном море, судно «Пельтун» будет работать либо на Камчатке, либо на Сахалине.

Отмечу, что Невский ССЗ сумел наладить производство аварийно-спасательных судов, в постройке которых имеются свои особенности. Завод выстроил необходимый технологический цикл, а также подобрал специалистов по всем направлениям.

Ранее, мы получили от завода четыре судна проекта MPSV 07. Эта серия очень хорошо зарекомендовала себя в эксплуатации. Нам есть с чем сравнивать — качество не хуже, а по некоторым позициям даже лучше.

### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

## Лицензия на изготовление оборудования для ядерных установок

«Балтийский завод-Судостроение» получил лицензию Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору на изготовление оборудования для ядерных установок, предназначенных для судов и других плавсредств с ядерными реакторами. Срок действия лицензии — до 2021 года.

«Балтийский завод — Судостроение» также обладает лицензиями на сооружение ядерных установок для плавучего энергоблока и ледоколов проекта 22220.

Кроме того, Российский морской регистр судоходства (РС) на год продлил действие свидетельства «Балтийского завода — Судостроение»: о соответствии предприятия перечню выполняемых работ, о признании изготовителя поковок и отливок для конструкции корпусов судов, судовых устройств и изделий судового машиностроения, а также о признании технической компетенции заводской лаборатории в проведении испытаний.

## Крыловский ГНЦ представил изделия из композитных материалов

Крыловский государственный научный центр принял участие в 9-й Международной специализированной выставке композитных материалов, технологий и оборудования. В экспозиции Крыловского центра представлены натурные образцы изделий из композиционных материалов, которые могут найти широкое применение не только в судостроении, но и в строительной механике, различных областях машиностроения.

Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе научного центра, в экспозиции КГНЦ на выставке «Композит Экспо» были представлены: наружная обшивка надстройки судна в виде трехслойной панели (максимальный размер 10x10 м) с гофрированным средним слоем, изготовленной методом вакуумной инжекции за один технологический процесс; виброизолирующая соединительная муфта для использования в судовых пропульсивных комплексах, насосных и компрессорных станциях, электрогенераторных установках; фрагмент панели для использования в качестве стенок надстроек и рубок судов, изготовленной методом вакуумной инжекции за один технологический процесс; палубное перекрытие (максимальный размер 9x18 м) из трехслойного настила с однородным наполнителем, подкрепленного балками набора П-образного профиля для строительства судовых палуб и платформ, настилов пирсов и причальных стенок, мостов, перекрытий зданий и сооружений. Все представленные натурные образцы прошли все необходимые этапы испытаний на стендах и комплексах испытательной инфраструктуры Крыловского научного центра.

## Макаровка получила признание Минтранса России

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова подписал с Министерством транспорта Российской Федерации соглашение, которое предусматривает признание за университетом полномочий по подготовке членов экипажей морских судов в области высшего, среднего профессионального и дополнительного профессионального образования в соответствии с Международной конвенцией ПДНВ и требованиями Минтранса России в области подготовки членов экипажей морских судов.

Комиссией Минтранса России установлено, что университет осуществляет всесторонний контроль своей деятельности и работы персонала, обеспечивает подготовку специалистов по программам, соответствующим федеральным государственным образовательным стандартам, примерным программам Минтранса России, типовым курсам ИМО и другим международным требованиям. Также установлено, что квалификация, опыт и количество преподавательского и инструкторского состава ГУМРФ соответствует объему реализуемых образовательных программ и количеству обучающихся.

В заключении комиссии отмечено, что в организации учебного процесса университет активно использует современные технологии, совершенствует методику обучения, организует практику на судах и ремонтных предприятиях, проводит независимую промежуточную и итоговую аттестацию учащихся, а также содержит в надлежащем состоянии лабораторное и тренажерное оборудование.

Соглашение, действующее с 2016 по 2020 год включительно, наделяет ГУМРФ полномочиями по подготовке специалистов

со средним профессиональным и с высшим образованием. В числе основных направлений обучения: судовождение; эксплуатация судовых двигательных установок; эксплуатация судового электрооборудования и автоматики; радиосвязь.

Полномочия университета касаются также организации дополнительного профессионального образования и проведения краткосрочных курсов. Большое количество разработанных Институтом ДПО программ позволяет обучать, повышать квалификацию, проводить подготовку, аттестацию и переаттестацию всех членов экипажей судов, в том числе капитанов, помощников капитанов, механиков, электромехаников, операторов ГМССБ, специалистов по охране судна и др.

Особо следует отметить полномочия ГУМРФ по подготовке судоводителей и механиков, имеющих военно-морское образование или при длительном перерыве в работе по специальности.

Университет также впервые в России наделен полномочиями по проведению краткосрочных курсов с использованием дистанционных технологий и электронного обучения.



Образовательный процесс в ГУМРФ



## «Газпромнефть Марин Бункер» — лидер отечественного бункерного рынка по итогам 2015 года

Оператор бункерного бизнеса «Газпромнефть» компания «Газпромнефть Марин Бункер» подвела итоги операционной деятельности за 2015 год. Общий объем реализованного судового топлива в течение прошлого года составил 3,7 млн тонн, из которых 3,1 млн тонн составили продажи «в борт».



Компания планомерно воплощала в жизнь стратегические проекты, направленные на совершенствование логистики и предоставляемых потребителям услуг, развитие собственного флота и инфраструктуры, и по итогам года с долей 21% является лидером российского бункерного рынка.

В Северо-Западном регионе, который с 2015 года находится в зоне ограниченной по количеству серы в используемых судовых топливах, компания уверенно закрепилась в секторе реализации нового ультранизкосернистого топлива, заняв 20% рынка этого продукта.

«Газпромнефть Марин Бункер» существенно усилил свои позиции на рынке Черноморского региона. Новый бункеровщик «Газпромнефть Омск», пополнивший флот компании в апреле, начал масштабной

реконструкции терминального комплекса в Новороссийске, позволили повысить объем реализации судового топлива на 18% по сравнению с показателями 2014 года и стать лидером на бункерном рынке региона.

Генеральный директор «Газпромнефть Марин Бункера» Андрей Васильев отметил: «Оптимизация логистики поставок, модернизация терминальных активов и обеспечение высокого качества сервиса — главные принципы деятельности компании. Нашими стратегическими инициативами в 2016 году станут также работа над проектом создания СПГ-бункеровщика, продвижение компании на рынке ультранизкосернистого топлива, а также обеспечение судов, задействованных в транспортировке нефти с арктических месторождений «Газпром нефти».

## Курсанты «Морской Академии» получили дипломы

Торжественный выпуск молодых специалистов института «Морская Академия» Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова состоялся 27 февраля 2016 года. Более 350 курсантов получили дипломы об окончании вуза с присвоением степени квалифицированных специалистов плавсостава морского и речного транспорта.

Дипломы получили выпускники трех факультетов, входящих в состав «Морской академии»: Навигации и связи, Судовой энергетики и Арктического.

В ходе мероприятия ректор университета Сергей Барышников отметил выпускников-отличников, вручив им соответствующие дипломы. Дипломы с отличием в этом году получили: выпускники факультета Навигации и связи Владислав Бродягин, Кирилл Зайцев, Кирилл Малайгин, Даниил Туйчиев, Алексей Подобед, Евгения Рудюк, Илья Котяшичев, Светлана Должикова; выпускники факультета Судовой энергетики Сергей Старков, Николай Угольников, Николай Савчук, Александра Лисина. Также красными дипломами отмечены выпускники Арктического факультета Ксения Герасимова, Полина Дёгтева, Лидия Калинина, Елизавета Мельник, Ксения Рубанова, Анастасия Смирнова, Дарья Шешукова.

Об этом отраслевому порталу «Российское Судоходство» рассказали в вузе. С окончанием вуза выпускников по-

здравили: ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников, директор института «Морская Академия» Александр Горобцов, советник ректора

профессор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Иван Костылев, капитан морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» Александр Волков, заместитель директора по персоналу Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Александр Стрельников, директор по персоналу ОАО «Северо-Западное пароходство» Павел Мартынов, капитан ОАО «Морской порт Усть-Луга» Сергей Желдыбин, заместитель генерального директора Российского морского регистра судоходства Владимир Баранов, помощник генерального директора ООО «СКФ Арктика» Василий Окунев, советник председателя Российского профессионального союза моряков Владимир Зубков.

Завершилось мероприятие прощальным вальсом курсантов факультета Навигации и связи и Судовой энергетики.



## Планета юных полярников

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова прошел один из этапов Третьего Всероссийского образовательного слёта юных полярников «Наша планета».

«Целью мероприятия, которое проводилось на протяжении пяти дней в начале марта, является поддержание интереса молодежи к проблемам освоения Арктики и Антарктики, формирование экологической культуры, патриотизма», — пояснили «Водному транспорту» в «Макаровке».

Уже в третий раз Санкт-Петербург принял школьников из разных регионов России для участия в интеллектуальных и творческих конкурсах, а также для представления своих исследовательских работ, посвященных актуальным проблемам освоения Арктики и Антарктики.

В этом году на мероприятие прибыли участники из Московской, Саратовской, Тюменской областей, Ямало-Ненецкого автономного округа и Республики Саха (Якутия).

В рамках слета были представлены научно-исследовательские работы в секциях научно-технической и гуманитарной направленности. Работой секций руководили преподаватели ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, а также члены жюри, оценивавшие каждое представленное исследование. По итогам работы слета, 4 марта, победителей и призеров наградили дипломами, а лучшие исследовательские работы войдут в альманах «Молодые интеллектуалы России».





## Треть судов строится на российских верфях

На российских верфях строятся 30% гражданских судов для российских компаний. Об этом сообщил начальник отдела импортозамещения «Объединенной судостроительной корпорации» Александр Наволоцкий в ходе заседания комитета Союза машиностроителей России по судостроительной промышленности и морской технике. Ранее большая часть гражданского флота для российских заказчиков строилась за рубежом. Наиболее востребованы с российской стороны были верфи Норвегии, Дании, Южной Кореи.

Сегодня зависимость российского гражданского судостроения от импорта сохраняется.

«В гражданском кораблестроении до 90% комплектующих и судового оборудования — импортного производства», — отметил докладчик. Основные проблемы судостроительный сектор испытывает сейчас в сегменте газотурбинных двигательных установок, электрооборудования, титановых труб, компрессорной техники, лаков, красок, растворителей.

Наволоцкий напомнил участникам заседания, что ОСК реализует программу развития локализации и международной кооперации в судостроительной отрасли.

## День Москвы-реки — ко Дню речника

Новый общегородской праздник — День Москвы-реки — предлагается проводить в День речника, который традиционно отмечают в первое воскресенье июля.

«Значение Москвы-реки для нашего города огромно, для ее развития нужно задействовать много ресурсов и объединить все силы — экологию, транспорт. Для привлечения внимания к развитию реки можно провести общегородской праздник имени реки. И если проводить праздник, то лучше всего сделать это в День речника, который традиционно проходит в первое воскресенье июля, за внебюджетные средства», — считают в пресс-службе департамента национальной политики, межрегиональных связей и туризма Москвы.

«Мы хотим, чтобы праздник прошел, но мы немного настроены, потому что совершенно

очевидно, что если делать такой праздник, то он должен быть грандиозным. Мы видим, сколько людей желает нам в этом помочь, какое количество людей хотят в нем искренне поучаствовать. Скорее всего, он состоится в этом году, без использования бюджетных средств», — добавил глава департамента Владимир Черников.

Напомним, что новый праздник «День Москвы-реки» появился по итогам голосований в системе электронных референдумов «Активный гражданин» в прошлом году. Первоначально учреждение праздника прошло 19 июля. В начале весны 2015 года президент Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота

Кирилл Евдокимов обратился к представителям городской власти с просьбой учредить День Москвы-реки, а после этого прошел электронный опрос, который показал, что горожане одобрили мероприятие, в ходе которого запланированы массовые гуляния, бесплатные экскурсии по реке, выставка лайнеров, речной карнавал, общегородской субботник по очистке прибрежных территорий и акватории Москвы-реки.

Праздник акцентирует внимание предпринимателей, простых жителей и туристов на экологическом состоянии столичной реки, а также продемонстрирует возможности, которые предоставляет Москва-река.

## Совкомфлот получил две награды

«Совкомфлот» стал обладателем сразу двух ежегодных наград авторитетного международного журнала *Marine Money*: финансовый директор Совкомфлота Николай Колесников стал лауреатом в номинации «Лучший организатор финансовых сделок 2015 года» (*Dealmaker of the Year*), а кредитное соглашение Совкомфлота со Sberbank CIB признано «Сделкой года» в категории «Проектное финансирование».

Издание отметило Николая Колесникова и возглавляемую им финансовую команду ПАО «Совкомфлот» за успешную работу по привлечению финансирования проектов компании в условиях неустойчивой ситуации, которую переживает глобальная экономика и мировая судоходная индустрия. С декабря 2014 года компании удалось привлечь 1,2 млрд долл. США в виде долгосрочных кредитов.

При этом было подчеркнуто, что Совкомфлот был одной из немногих крупных танкерных компаний, которые во всех фазах цикла в полной мере выполняли свои обязательства перед кредиторами, а ведущие рейтинговые агентства — Standard & Poor's, Fitch и Moody's — в 2015 году подтвердили или повысили кредитные рейтинги российской компании.

Важной финансовой сделкой года для Совкомфлота стало подписание в декабре кредитного соглашения со Sberbank CIB, также отмеченное наградой *Marine Money*. Это соглашение обеспечило группе финансирование в размере 340 млн долл. США сроком на 14 лет. Эти средства будут направлены на строительство трех новых челночных танкеров для морской транспортировки нефти с Новопортовского месторождения на полуострове Ямал, которое разрабатывается ПАО «Газпромнефть».

Как отметило издание *Marine Money*, ранее ни один российский банк не заключал подобных сделок по финансированию судовых проектов.

## Международный день рек

отметили 14 марта во многих странах мира

Международный день рек (International Day for Rivers), ранее имевший название Международный день борьбы против плотин, за реки, воду и жизнь (International Day of Action Against Dams and for Rivers, Water and Life) отмечается 14 марта. Также он известен в мире и как «Международный день действий против плотин».

В начале антиплотинного мирового движения, в 1998 году, в этот день прошло более 50 акций протеста в более чем 20 странах мира, в том числе в Бразилии, Индии, Таиланде, Австралии, России, Японии, США. В первый год более 10 тысяч человек приняли участие в демонстрациях, кампаниях по отправке писем протеста, очистке рек. В следующем

году участников стало уже более 100 тысяч.

На сегодняшний день из 177 крупнейших рек мира более тысячи км в длину только треть не имеют дамб или других сооружений на своем главном русле. 21 большая река свободна в своем течении от истоков до устья. Незарегулированными остаются еще 43 больших притока великих

рек, таких как Конго, Амазонка и Лена.

Большинство незарегулированных рек сегодня находятся в Азии, в Южной и Северной Америке. В Австралии и Океании их три, в Европе, включая территорию западнее Урала, только одна большая река — Печора в России — остается свободной текущей от истоков до моря.

По прогнозам Всемирного водного форума, каждая четвертая крупнейшая река мира будет зарегулирована в ближайшие 15 лет.

# «Год назад мы о таком не могли и мечтать»

## Продажи бьют рекорды

**В преддверии открытия речной навигации 2016 года ООО «ВодоходЪ» подвел предварительные итоги продаж путевок на речные круизы, организуемые компанией на популярных туристических маршрутах в Европейской части России. На сегодняшний день общее количество приобретенных и забронированных путевок на речные туристические круизы компании составляет свыше 40,5 тысяч или около 40% всего объема путевок, запланированного на 2016 год.**

Продажи российским гражданам составили около 30% общего объема или 33 тысячи путевок. Иностранцами туристами приобретено и забронировано около 7,5 тысяч путевок.

На текущий момент уровень предварительных продаж превышает прошлогодние показатели более чем на 30%. Отдельные, наиболее востребованные и интересные рейсы, уже фактически загружены на 100%.

Как заявил коммерческий директор ООО «ВодоходЪ» Андрей Смолин: «Сегодня, с учетом неопределенности перспектив большинства зарубежных курортов, а также поддержки развития внутреннего туризма со стороны государства, россияне все больше склоняются в сторону отдыха внутри страны; одно из наиболее востребованных направлений — это речной круиз, позволяющий сочетать расслабленное времяпрепровождение с культурно-просветительским туризмом».

По информации Андрея Смолина, в 2016 году практически все круизные операторы фиксируют увеличение спроса. В компании «ВодоходЪ» начали реализацию туров на навигацию 2016 года уже в июле 2015 года. Для туристической компании 2016 года позитивным сигналом является рост числа первичных обращений новых клиентов в 2,5 раза. Традиционно доля новых пассажиров в статистике ранних продаж невелика, поскольку до начала навигации путевки, в основном, приобретают постоянные клиенты.

Как и прежде, в период ранних продаж наиболее востребованы продолжительные рейсы: из Москвы до Астрахани, из Самары, Нижнего Новгорода и Казани — до Петербурга и Москвы соответственно. При этом также популярны короткие круизы «выходного дня» — из Москвы в Углич или Тверь, рейсы на остров Валаам из Петербурга, особенно, если они выпадают на праздничные дни. Сегодня на многих из коротких круизов уже отсутствуют свободные места.



Как сообщалось ранее, компания «ВодоходЪ» планирует открыть навигацию 29 апреля рейсом четырехпалубного теплохода «Семен Буденный» по маршруту выходного дня «Самара — Казань — Самара».

ООО «ВодоходЪ» — крупнейший оператор речных круизов по России. За 2015 год услугами компании воспользовалось 460 тыс. туристов, из них почти 95 тыс. выбрали круизный флот и более 360 тыс. человек — малый прогулочный и скоростной флот. Под управлением «ВодоходЪ» находятся 27 четырехпалубных комфортабельных собственных круизных теплоходов, 15 теплоходов малого пассажирского флота, в том числе 9 скоростных судов типа «Метеор» и 6 прогулочных теплоходов.



**О том, что спрос на речные круизы по России продолжает расти, свидетельствуют наблюдения практически всех игроков рынка пассажирских перевозок.**

Так, если в период с августа по начало 2016 года речь шла о 20–25% роста, то в феврале-марте, по словам директора по продажам и маркетингу круизной компании «Инфофлот» Андрея Михайловского, можно говорить уже о 40–50%. «В последние два месяца туристы очень активизировались. И это точно не результат нашей рекламы, ее мы обычно начинаем в марте-апреле. Похоже, люди определились с планами на от-

дых», — пояснил собеседник.

Заместитель генерального директора компании «Мостурфлот» Светлана Гончарова согласна с коллегой: «Даже в праздничные дни 8 марта, когда продажи обычно останавливаются, у нас было много и бронирований, и оплат туров». По словам эксперта, трудно выделить «хиты» спроса: до января обычно бронируются продолжительные программы, сейчас же активно востребованы практически все туры. Рейсы на

майские праздники заполнены на 50%, большинство летних круизов проданы более чем на 80%.

Директор компании «Круиз» Алексей Растегаев также отмечает большой интерес к круизному продукту: «Если сравнить с прошлым годом, рост составляет не менее 25%. У нас уже сейчас оплачены туры на июль и август. Год назад мы о таком не могли и мечтать». Важно, что к продаже круизов подключается все больше турагентов.

Еще одна особенность нынешнего сезона — спрос на качественное размещение. По словам Светланы Гончаровой, компания

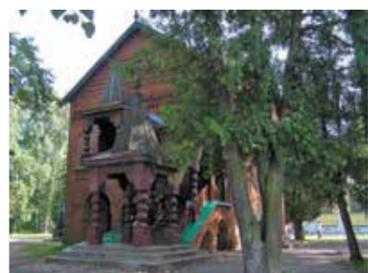
впервые выставила на весь сезон два теплохода класса люкс — «Княжна Виктория» и «Александр Грин». Раньше они совершали единичные круизы только в начале и конце сезона. «Мы протестировали теплоход «Александр Грин» прошлым летом на короткой трехдневной программе в августе, причем в будние дни. И он оказался заполнен на все 100%. Туристы готовы покупать дорогие туры. И сейчас спрос вырос вдвое по сравнению с прошлым годом, хотя стоимость круизов на этих теплоходах на 50% дороже стандартных вариантов», — рассказала собеседница.

По словам туроператоров, одна из причин популярности речных круизов — адекватные цены за качественный разноплановый отдых, который практически не требует доплат на борту. Многие стараются выкупить путевки сейчас, опасаясь повышения цен. Действительно, продажи круизов на навигацию-2016 начались в августе 2015 года, соответственно, их стоимость формировалась еще в середине прошлого лета. Но осенью цены на многие составляющие круизных программ подскочили настолько, что оставили инфляцию далеко позади. В связи с этим возможна индексация цен.

# Мостурфлот объявил 2016-й годом этнографических круизов

**Компания Мостурфлот в 2016 г. организует этнографические, исторические и астрономические речные круизы.**

Об этом сообщила заместитель генерального директора компании



по туризму Светлана Гончарова, которая, в частности, пояснила: «В круизной компании 2016 г. объявлен годом этнографических круизов, поэтому пять наших теплоходов совершат большое количество круизов, которые будут подкреплены этой тематикой. С представителями Удмуртской, Чувашской республик, Татарстана, а также Республики Марий Эл мы уже договорились о предоставлении ин-

формационных материалов и об экскурсиях с этнографическим уклоном и с поездками в национальную деревню, с мастер-классами по приготовлению национальных блюд и так далее».

По ее словам, в 2016 г. туристам также будут предложены исторические круизы, во время которых обстановка на теплоходах будет соответствовать атмосфере, сложившейся на рубеже XIX–XX вв. «На борту будут готовиться лучшие блюда по рецептуре того времени, будут созданы музыкально-поэтические салоны, будут даваться театрализованные представления,

уроки русской каллиграфии и живописи, будут балы и маскарады», — отметила С. Гончарова, подчеркнув, что для участников таких круизов планируется разработать дресс-код.

Заместитель гендиректора Мостурфлота добавила, что в 2016 г. совместно с планетарием Ярославля будут впервые организованы астрономические круизы, во время которых пассажиры получат сведения об устройстве Вселенной. «А потом все желающие на борту на открытой площадке вечером смогут искать созвездия, о которых узнали», — заключила С. Гончарова.



# Константин Анисимов: «Не хватает причальной инфраструктуры, чтобы все теплоходы могли эффективно работать»

Как превратить Москву-реку в полноценный туристический маршрут? Эта тема обсуждалась на круглом столе по развитию инфраструктуры водного транспорта в столичном регионе, который состоялся 17 февраля. Среди участников круглого стола были и представители судоходных компаний и бизнес-структур в сфере туризма и чиновники профильных ведомств.

По результатам дискуссий участники круглого стола согласились, что главным препятствием для дальнейшего развития речных пассажирских перевозок в мегаполисе является именно отсутствие необходимой инфраструктуры — причалов, портов и станций обслуживания, заправочных станций, как для пассажирского, так и для частного, маломерного флота.

Начальник Управления развития транспортно-логистической инфраструктуры и внутреннего водного транспорта Дирекции московского транспортного узла Владимир Ивкин сообщил, что с июля 2015 года Дирекция разрабатывает план мероприятий по развитию внутреннего водного транспорта. Этот документ станет так называемой «дорожной картой» для развития пассажирских и грузовых речных перевозок в московском регионе — он будет отвечать на основные вопросы, волнующие участников данного рынка: устранение лимитирующих участков на реке, развитие логистических комплексов, развитие пассажирской инфраструктуры и обслуживание пассажирского флота, повышение уровня безопасности перевозок внутренним водным транспортом, переключение грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт.

Как рассказал Ивкин, в ходе подготовки плана мероприятий дирекция провела инвентаризацию всей пассажирской и грузовой инфраструктуры в границах Московской области. Были осмотрены все порты, причалы, базы маломерного флота, определены характер и объемы грузовых

и пассажирских перевозок. По результатам инвентаризации, Дирекция МТУ определила, что в московском регионе 86% перевозок приходится на прогулочно-экскурсионные маршруты. Доля транспортных, то есть регулярных перевозок составляет меньше 3%. Туристические маршруты занимают приблизительно 12%.

По словам Владимира Ивкина, в результате исследования удалось систематизировать проблемные, «узкие места» внутреннего водного транспорта: это нехватка баз для обслуживания маломерного флота, предлагающих весь спектр услуг для частных судов, несовершенство нормативной базы, инфраструктурные ограничения, а также такой объективный фактор, как сезонность. В московском регионе установлены 4 основные маршрутные зоны — Северный и Южный склоны Москвы-реки, Серебряный бор и Центральный бьеф. По полученным данным, в маршрутных зонах не хватает обслуживающей инфраструктуры, отсутствует инфраструктура, позволяющая эксплуатировать экскурсионные суда. Тем не менее, Ивкин подчеркнул, что при формировании градостроительной концепции Москвы-реки необходимо учитывать принцип необходимости и не создавать избыточной инфраструктуры.

Многие участники дискуссии также отметили, что еще одной инфраструктурной «болею» в московском регионе является Северный речной вокзал, находящийся сейчас в аварийном состоянии. Как сообщил генеральный директор Московского речного пароходства Константин Анисимов, в настоящий момент активно идет работа по решению

этой проблемы: вокзал передается на баланс города и будет реконструирован с сохранением транспортной функции. На вопрос о финансировании проекта Анисимов ответил, что средства для реконструкции выделены, однако не уточнил ни конкретных сроков, ни конкретных сумм.

Говоря о проблемах и перспективах внутреннего водного транспорта в целом, генеральный директор МРП отметил, что в первую очередь в Московском речном пароходстве рассчитывают на обновление и развитие причальной инфраструктуры, ждут постройки парка Зарядье, появления новых причалов у Кремля. Как грузовой перевозчик, компания также надеется, что с введением системы «Платон» часть грузопотока в Московском регионе «вернется на речной транспорт», и речные грузоперевозки благодаря мерам административного сдерживания составят конкуренцию автомобильным грузовым перевозкам. Также глава МРП подчеркнул, что пока порты и причалы в столичном регионе закрываются, грузовые порты, находящиеся в черте города, отдаются под застройку, грузовой речной транспорт постепенно уходит из Москвы на магистральные реки — Волгу, Каму.

В Москве же приоритет отдается туристическим пассажирским перевозкам. По словам Анисимова, для дальнейшего расширения флота прогулочных судов по заказу Столичной судоходной компании было построено 2 новых теплохода серии «Столичный», 4 небольших судна типа «Столица» были куплены в Санкт-Петербурге. Анисимов подчеркнул, что этих скромных цифр недостаточно, чтобы полноценно развивать



пассажирские перевозки, однако на сегодняшний день в распоряжении операторов остается более 200 построенных ещё в советские времена Московским судостроительным заводом теплоходов типа «Москва», которые «пока ни морально, ни технически не устарели» и не выработали свой ресурс.

«На сегодня их достаточно, есть даже избыток судов. Не хватает причальной инфраструктуры, чтобы все эти теплоходы могли эффективно работать», — заявил Анисимов. Он также отметил, что перевозчики ожидают на Москвее-реке с началом навигационного сезона — 24–25 апреля — серьезного прироста пассажиропотока как российских, так и иностранных туристов.

Говоря о регулярных перевозках, специалисты были осторожны в оценках: по мнению большинства участников рынка, у этого направления меньше будущего, чем у туристической навигации. Анисимов сообщил, что на отдельных направлениях регулярные перевозки могли бы быть эффективны, если речь

идет о коротких маршрутах. Он напомнил, что до 2002 года такая линия существовала и работала — Северный речной вокзал — Захарково.

В свою очередь, президент Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота Кирилл Евдокимов был более категоричен: «Я не верю, что на сегодняшний момент при существующих активностях можно развить регулярное пассажирское сообщение, что это целесообразно для города». По его словам, Москва сейчас пытается понять, как эффективно использовать Москву-реку для перевода с автотранспорта на воду для разгрузки дорог, а часть пассажиров — с наземного транспорта на речной. Для этого, подчеркнул Евдокимов, возможна организация малых грузовых перевозок, но, в первую очередь, приоритет развития рынка внутреннего водного транспорта — это туристические перевозки и причальная инфраструктура.

(По материалам региональных СМИ)

## Четыре новых катера выходят на Москву-реку

В Москве на воде работают 23 поисково-спасательные станции, сотрудники которых в ежедневном режиме патрулируют водную акваторию Москвы.

В их распоряжении находится 72 катера. Недавно для Московской городской поисково-спасательной службы на водных объектах были закуплены четыре новых скоростных катера с закрытыми кабинами для спасения тонущих. Они оснащены фарами, прожекторами и световыми прожекторами для ведения аварийных работ в вечернее и в ночное время. В апреле они выйдут на Москву-реку в зоне Крымской набережной и Воробьевых гор.

«Это первые в столице катера с закрытыми кабинами. Теперь спасённым на воде будут оказывать первую помощь в закрытой кабине, а не на открытой палубе,

как это было на их предшественниках — катерах «Вельбот-69С» и «Вельбот-50», — пояснил заместитель начальника ГКУ «МПСС» Владимир Артеменко.

Как сообщила пресс-служба Правительства Москвы, благодаря современному мощному двигателю катер NorthSilver Pro может набирать скорость до 80 километров в час. Таким образом, время прибытия на место ЧП поисково-спасательной станции сократилось с трёх до двух минут. Также в новых катерах имеется оснащение световыми башнями и специальным местом для установки мотопомпы для тушения возгорания. «На старых катерах места для установки пожарной



помпы просто не было. Тушить пожары с воды спасателям приходилось вручную. В новых катерах для установки штатной помпы имеется специальный отсек. Теперь в случае возникновения возгорания близ водоёмов спасатели смогут подавать воду слаженно и быстро», — добавил В. Артеменко.

Кроме этого, в новых катерах имеется автономное отопление кабины. Таким образом, водолазы могут вести работы до глубокой осени, пока Москва-река не покрывается льдом.

### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

#### НОВЫЕ МОСКОВСКИЕ МОСТЫ

Около 20 мостов планируется возвести по программе «Москва-река», причем один из первых мостов будет возведен до 2018 г. в районе Марьино с выходом на Каширское шоссе. Кроме того, мост будет построен в районе ЗИЛА. Есть еще вариант моста или тоннеля через Химкинское водохранилище для связи районов Тушино и Левобережный. Два района находятся близко друг к другу, но между ними нет транспортного сообщения. Мост через водохранилище сократит бы расстояние и пробеги транспорта. Эти данные сообщил и.о. директора института Генплана Москвы Михаил Крестмейн.

По его мнению, мост так же необходим в районе Мневников. «Здесь строится Северо-Западная хорда, а существующий мост — узкий с изгибами. Новый мост здесь возведут в самое ближайшее время, его уже сегодня проектируют», — добавил Крестмейн. По его словам, согласно генплану, предполагалось построить мост

в районе Строгино, но жители района высказались резко против, поэтому от строительства отказались.

#### НА РЕЧНЫХ ТЕПЛОХОДАХ В МОСКВЕ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ БЕСПЛАТНЫЙ WI-FI

На речных теплоходах в Москве может появиться бесплатный Wi-Fi, который будет обеспечивать компания «МаксимаТелеком». О том, что в настоящее время ведутся переговоры с одной из судоходных компаний на данный счет, сообщил Олег Копицын, заместитель гендиректора оператора беспроводной сети в метро ЗАО «МаксимаТелеком».

По словам эксперта, акватория Москвы-реки не очень хорошо покрыта сетями сотовых операторов, именно поэтому в данный момент изучается техническая сторона вопроса для организации качественного покрытия. Поскольку пассажиропоток на Москвее-реке значителен, оператор считает проект перспективным.

## Александр Галай назначен ректором МГАВТ

Ректором Московской государственной академии водного транспорта с 4 марта 2016 года назначен Александр Галай.

Ученый совет МГАВТ единогласно выдвинул кандидатуру Галая на пост ректора вуза. Ранее Александр Галай исполнял обязанности ректора МГАВТ.

Галай Александр Георгиевич имеет ученую степень кандидата экономических наук. В 1981 году окончил Калининградское мореходное училище по специальности «Морское судовождение». В 1990 году окончил Калининградский технический институт рыбной промышленности и хозяйства по специальности «Экономика и организация промышленности продовольственных товаров». В разные годы получал дополнительное образование в Калининградском институте прямых инвестиций, Калининградской школе международного бизнеса, Таллиннской школе менеджеров, Российской академии государственной службы при Президенте Российской Федерации.



Трудовую деятельность начал в 1981 году штурманом в рыболовецком колхозе «Труженик моря», где прошел путь до председателя колхоза. Работал на различных должностях в рыболовных и судостроительных компаниях, руководил в разные годы Калининградским коксогазовым заводом, ОАО «Западное пароходство», ООО «Судоремонт-Запад».

# Великое служение

«Великое служение адмирала Ушакова Федора Федоровича интересам России в Средиземноморско-Черноморском регионе в 18–19 веках: осмысление флотского, военного, международного наследия в контексте современности» — конференция под таким названием прошла в МГАВТ.

Она была организована Общероссийским движением поддержки флота 24 февраля, в день 271-й годовщины со дня рождения Федора Федоровича Ушакова, выдающегося русского флотоводца, командующего Черноморским флотом с 1790 по 1792 гг., командующего российскими военноморскими силами в Средиземном море с 1798 по 1800.

Образ флотоводца адмирала Ф. Ф. Ушакова является символом славы и победоносных традиций российского флота. Его именем названо множество географических объектов, в разных городах установлены памятники. После канонизации в его честь также начали строиться храмы. Представитель одного из храмов праведного воина Федора Уша-



кова, игумен Дамиан (Залетов) выступил в ходе мероприятия с рассказом о праведной жизни и благотворительной деятельности великого флотоводца.

Участников и гостей конференции поприветствовал и. о. ректора академии Александр Галай, с вступительной речью выступили председатель Движения поддержки флота Михаил Ненашев.



## Нужен плавсостав

Встреча обучающихся береговых специальностей с представителями ОАО «Московский туристический флот», аэропорта «Домодедово», ЗАО «МОЛ Морстрой» и ООО «Водный эксперт» прошла в Московской академии водного транспорта. Открывая мероприятие, проректор вуза по информационным технологиям и управлению филиалами В. Якунчиков отметил важность проведения подобных мероприятий, а также необходимость передачи опыта профессионалов транспортной отрасли новому поколению специалистов.

Представители работодателей рассказали о своих компаниях, о требованиях, предъявляемых к выпускникам, о трудоустройстве молодых специалистов. Студенты имели возможность напрямую получить ответы на интересующие их вопросы и по поводу прохождения практики, и по поводу трудоустройства.

Так, инспектор отдела кадров ЗАО «МОЛ Морстрой» Г. А. Бессонова во время своего выступления отметила, что на предприятии работают выпускники академии и высоко оценила их профессиональный уровень. ЗАО «МОЛ Морстрой» требуются специалисты (бакалавры и магистры) по гидротехническому строительству, строительству, юриспруденции, экономике.

В ОАО «Московский туристический флот» на протяжении многих лет также работают выпускники академии. Основными видами деятельности ОАО «Мостурфлот» являются перевозка туристов по внутренним водным путям, организация туризма, оказание гостиничных услуг и других видов обслуживания для пассажиров и туристов — российских и иностранных граждан, организация и осуществление ремонта судов.

С большим вниманием студенты выслушали выступление представителей аэропорта «Домодедово».

Московский аэропорт «Домодедово» — крупнейший аэропорт Восточной Европы. В его состав входят 18 предприятий, на которых работает около 13 тысяч

специалистов.

Аэропорт привлекает в ряды своих сотрудников выпускников вузов (бакалавров и магистров) по следующим направлениям подготовки: «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов», «Логистика», «Организация перевозок и управление на транспорте», «Строительство», «Гидротехническое строительство», «Экономика», «Юриспруденция», «Технология транспортных процессов», «Информационные технологии».

ООО «Водный эксперт» принимает на работу выпускников без опыта работы (бакалавров и магистров) по направлениям подготовки «Гидротехническое строительство», «Строительство».

Основными направлениями деятельности компании являются проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, в том числе конвенционных, морского и внутреннего водного транспорта и разработка планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (в том числе конвенционных) морского и внутреннего водного транспорта.

Кроме того, МГАВТ провел еще одну встречу с работодателями, среди которых были представители ОАО «Московский туристический флот», ФГБУ «Канал им. Москвы», ООО «Палмали», ОАО «Пассажирский порт», ООО «Земланд Шиппинг», ООО «МАРШИП», ООО «Водоходь».

Федеральное государственное

бюджетное учреждение «Канал имени Москвы» является крупнейшим водотранспортным и водохозяйственным комплексом и выполняет функции органа государственного управления на внутренних водных путях в 12 субъектах Российской Федерации Центрального региона России. Объекты предприятия включают более 240 гидротехнических сооружений и 3842 км водных путей.

Представитель «Канала им. Москвы» Н. Ф. Бояр, заместитель начальника службы обеспечения безопасности судоходства, обратил внимание на то, что предприятие нуждается в специалистах плавсостава.

ООО «Палмали» оперирует в общей сложности более чем сотней единиц современного флота. Прежде всего, это морские танкеры дедвейтом до 180 000 тонн и танкеры типа река-море дедвейтом до 8 000 тонн, работающие под российским и иностранными флагами. На сайте компании специалисты плавсостава могут заполнить анкету, которая будет передана в кадровую службу компании.

Представитель ОАО «Пассажирский порт» В. М. Шуткин, начальник службы эксплуатации флота, рассказал обучающимся Академии о том, что во время навигации компании требуются специалисты плавательных специальностей — выпускники и обучающиеся — матросы, судовые механики, электрики. В настоящее время в эксплуатации компании находится 55 различных судов.



ООО «Земланд Шиппинг» предлагает работу морякам с опытом работы — командному и рядовому составу — для работы на судах типа река-море от 3 100 DWT и более. Во владении компании — флот из 5 сухогрузных теплоходов класса «река-море», каждый дедвейтом около 3 000 тонн, из них четыре судна типа «Омский» и один — проекта «Сормовский». Основные районы плавания: Черное море, Средиземное море, Каспийское море, Балтийское море, Северное море, а также внутренние водные пути Российской Федерации. В своей речи коммерческий директор компании А. И. Полищук подчеркнул, что для работы в компании необходимо знание английского языка.

Д. П. Березников, менеджер по кадрам ООО «МАРШИП», рассказал о кадровой политике компании и призвал обучающихся и выпускников Академии к совместной работе.

ООО «Водоходь» — крупнейший российский оператор речных круизов и туристический оператор полного цикла. Директор по персоналу А. А. Стрельцов рассказал об условиях работы в компании, о возможности прохождения практики. Компании требуется плавсостав, а также специалисты в области гостиничного сервиса.

Встречи обучающихся и выпускников академии с представителями работодателей проходят ежегодно и уже стали традицией.



## Раннее открытие

**Судоходная компания «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) открыла речную навигацию 2016 года 29 февраля — на месяц раньше официального срока открытия транзитной навигации.**

Первым 29 февраля вышел в коммерческий рейс теплоход «М. Андреев»: он отправился на погрузку зерновыми в морской порт Азов, откуда последовал в порт Кавказ.

Всего в навигацию 2016 года судоходная компания планирует ввести в эксплуатацию 10 баржебуксирных составов и 10 самоходных судов речной группы.

«Раннему открытию навигации способствовала начавшаяся большая зерновая кампания и мягкие условия этой зимы. Фактически ледовые ограничения в портах Ростов-на-Дону и Азов были приостановлены распоряжениями капитанов порта еще 9 февраля. С 25 февраля период ледокольной

проводки официально завершён в морских портах Азовского моря, что позволило ОАО «Донречфлот» ввести речной флот в эксплуатацию», — отметил директор по эксплуатации внутреннего флота ДРФ Олег Сидоркин.

Добавим, что судоходная компания в межнавигационный период обеспечила ремонт 29 единиц флота внутреннего плавания.

Часть речного флота ОАО «Донречфлот» в зимний период 2015–2016 годов продолжала работать. Так, теплоходы «Волго-Дон 5011», «Волго-Дон 205» и баржебуксирный состав «К. Рыбалко» работали на линии «Порт Кавказ — рейд порта Кавказ». Как служебно-вспомогательный флот

для доставки агентов, лоцманов, представителей контролирующих и надзорных органов на суда ОАО «Донречфлот» в порту Ростов-на-Дону использовался «Шлюзовой-144».

Донречфлот — крупнейшая судоходная компания на юге России, оператор внутреннего флота и судов «река-море» плавания транспортной группы «Азово-Донское пароходство». Речные суда компании осуществляют доставку сухих, навалочных, генеральных, негабаритных грузов до любых портов европейской части России и морских портов Астрахань, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, а также на рейдовую стоянку порта Кавказ.

## Февральская оттепель

**Раннее завершение периода ледокольных проводок в порты Азовского моря способствовало росту грузооборота морских портов Ростов-на-Дону и Азов. Таганрог, напротив, немного снизил показатели.**

В феврале 2016 года морской порт Ростов-на-Дону обработал 664 тыс. тонн грузов, что на 10% выше уровня февраля 2015 года. Номенклатура грузов за отчетный период была представлена зерновыми (37,5%), нефтью и нефтепродуктами (19,1%), незерновым навалом (16,8%), пищевым наливом (8,9%), металлом (7,8%), углем и коксом навалом (4,7%) и генгрузами (3,6%).

Погрузка в порту выросла на 10%, до 630 тыс. тонн, выгрузка — тоже на 10%, до 34 тыс. тонн грузов. Транзита в феврале текущего года, как и годом ранее, не было.

Служба капитана морского порта оформила 177 приходов и 176 отходов судов за отчетный период 2016 года. Для сравнения, в феврале 2015 было 140 приходов и 149 отходов судов.

«В феврале 2016 года общий грузооборот порта на 10% превысил показатели предыдущего, 2015, года, — отметил капитан порта Ростов-на-Дону Павел Зархарченко. — Наряду с ранним окончанием ледовой навигации, на росте общего грузооборота продолжает положительно отражаться увеличение грузовых операций самого порта на 10%».

Морской порт Азов в феврале 2016 года обработал 419 тыс. тонн различных грузов, что на 34,9%

превышает аналогичный показатель годичной давности. В номенклатуре преобладали зерновые (75,9%), нефтепродукты (12,1%) и уголь (5%), уточнил капитан морского порта Владимир Брагин.

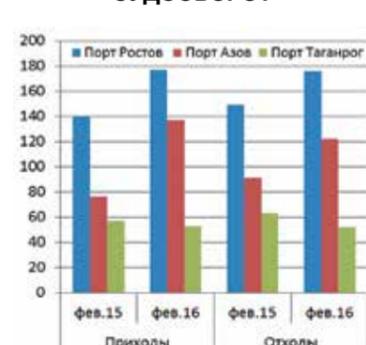
Экспорт за отчетный период вырос на 54,3% и составил 391 тыс. тонн. Напротив, импорт сократился на 39%, до 8 тыс. тонн, каботаж — на 52,7%, до 19,5 тыс. тонн. Транзитных грузов в феврале текущего года не было, годом ранее объем транзита составлял 2,6 тыс. тонн.

Служба капитана морского порта Азов зарегистрировала 137 приходов и 122 отхода в последний месяц зимы 2016 года против 76 приходов и 91 отхода судов год назад.

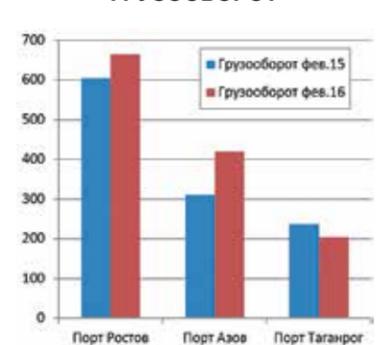
«Рост грузооборота и судооборота связан с благоприятными метеоусловиями и, как следствие, отменой ледовых ограничений для судов, а в дальнейшем и ледокольных проводок», — пояснил Владимир Брагин.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в феврале т.г. сократился на 13,7% к уровню прошлого февраля и составил 204,6 тыс. тонн различных грузов. Служба капитана морского порта оформила 53 прихода и 52 отхода судов: год назад было 57 приходов и 63 отхода судов.

**СУДОБОРОТ**



**ГРУЗОБОРОТ**



## Зима подвела черту

**Период ледокольных проводок в морских портах Ростов-на-Дону, Азов, Таганрог и Ейск завершился в 00–00 мск 25 февраля 2016 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в ФГБУ «Администрация морских портов Азовского моря».**

Общее количество проведенных и выведенных судов в/из морского порта Ростов-на-Дону в период ледокольной проводки составило 637 единиц флота в составе 83 караванов. На вход в морской порт Ростов-на-Дону было проведено 319 судов в составе 41 каравана, на выход из порта — 318 ед. флота в составе 42 караванов. За отчетный период морской порт Ростов-на-Дону обработал 1 млн 200 тыс. тонн грузов, что

на 11,5% выше уровня прошлого года.

В/из морского порта Азов организована ледокольная проводка 393 судов в составе 81 каравана. На вход в порт проследовало 200 ед. флота: 191 прибыло по Азово-Донскому морскому каналу из Азовского моря и 9 — из порта Ростов-на-Дону. На выход из морского порта Азов прошло 193 ед. флота, их них 186 судов ушли по АДМК в Азовское море и 7 — в морской порт Ростов-на-Дону.

За период ледокольной проводки с терминалов порта отгружено 674 тыс. 260 тонн грузов.

На вход/выход в морской порт Таганрог в зимнюю навигацию 2015–2016 годов обеспечена ледокольная проводка 164 судов в составе 53 караванов. В период ледокольной проводки, с 31 декабря 2015 года по 25 февраля 2016 года, морской порт Таганрог обработал 360 тыс. тонн различных грузов.

В морской порт Ейск было

проведено 143 судна в составе 25 караванов. Грузооборот порта за отчетный период составил 469,7 тыс. тонн грузов.

«В целом метеорологические условия зимы 2015–2016 годов можно назвать мягкими. Отсутствие характерные для зимнего периода продолжительные штормовые явления с ветрами северо-восточного направления, которые могут надолго парализовать движение по маршрутам проводки и, в особенности, по Таганрогскому подходу каналу (ТПК) и Азово-Донскому морскому каналу (АДМК) из-за падения уровня воды в Таганрогском заливе, — рассказал руководитель ФГБУ «АМП Азовского моря» Сергей Сафоничев. — Замерзание Таганрогского залива началось поздно — в конце декабря 2015 года. Интенсивная ледокольная проводка была орга-

низована в январе 2016 года». По его словам, в феврале ледовая обстановка постепенно улучшалась. Это позволило с 00–00 мск 17 февраля т.г. отменить ограничения по режиму ледового плавания: в частности, было разрешено плавание судам без ледового класса и старше 30 лет, а также проведение буксировочных операций в морских портах Ростов-на-Дону, Азов, Таганрог и Ейск.

Напомним, период ледокольных проводок в морских портах Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог был объявлен с 31 декабря 2015 года, в Ейске — со 2 января 2016 года. Ограничения по режиму ледового плавания введены 4 января 2016 года. В морских портах Темрюк и Кавказ в зимнюю навигацию 2015–2016 годов ледокольная проводка не объявлялась.

# Генеральный директор РУП «Мы настроены на пла

**ООО «Ростовский универсальный порт» в 2015 году увеличил грузооборот, несмотря на аномально маловодность на внутренних водных путях России и сложную рыночную конъюнктуру. О том, как развивается стивидорная компания и реализуется проект строительства МТЛУ «Ростовский универсальный порт» (РУП), корреспонденту «Водного транспорта» рассказал генеральный директор предприятия Пётр Асеев.**

**— Пётр Валентинович, первый вопрос хочется задать об итогах работы в 2015 году. Удалось достичь запланированных показателей?**

— Да, ООО «Ростовский универсальный порт» в 2015 году увеличило грузооборот на 3% по сравнению с 2014 годом: объем перевалки составил 1 млн 412 тыс. тонн грузов.

Как показывает анализ работы малых портов Юга России, в сложившихся рыночных условиях стивидорным компаниям необходимо диверсифицировать номенклатуру переваливаемых грузов и предлагаемый комплекс услуг. В 2015 году Ростовский универсальный порт работал с углем (доля в общем грузообороте — 50%), металлоломом (15%), зерновыми грузами (12%), шпатами (9%), контейнерами (5%), инертными грузами (3%), металлопрокатом (3%), негабаритными грузами (2%) и прочими (1%).

В номенклатуре грузов в 2015 году произошло перераспределение. Так, снизился объем обработки угля на 4%, до 707 тыс. тонн и шпата на 19%, до 120 тыс. тонн. Вместе с тем мы нарастили объем перевалки металлолома — на 2%, до 216 тыс. тонн, зерновых грузов — в 3 раза (!), до 175 тыс. тонн, негабаритных грузов — на 34%, до 31 тыс. тонн, металлопроката в 3 раза до 38 тыс. тонн.

**— Вы упомянули, что в 2015 году порт работал**

**с негабаритными грузами. Насколько перспективно это направление?**

— Работа с негабаритными грузами является одним из конкурентных преимуществ Ростовского универсального порта. Для работы с этими сложными грузами порт приобрел специализированный кран Liebherr грузоподъемностью 86 тонн.

В 2015 году был заключен долгосрочный контракт с ООО «РСК» на обработку различных негабаритных грузов, по итогам работы в прошлом году все грузовые операции были осуществлены успешно благодаря слаженной работе наших портовиков.

Для увеличения объема обработки негабаритных грузов необходимо провести укрепительные работы причальных стенок причалов третьего грузового района.

**— Насколько востребованы сегодня контейнерные перевозки? С какими контейнерными сервисами сотрудничает РУП?**

— ООО «Ростовский универсальный порт» производит перевалку контейнеров, принадлежащих контейнерным линиям MSC, HAPAG-LLOYD, CSAV NORASIA. Конечно, контейнерные перевозки остаются востребованы, однако в последнее время наблюдается спад контейнерооборота как в морском порту Ростов-на-Дону, так и по южному региону в целом. Рост курса доллара США, а также осложнение полити-



ческих отношений с Турцией приводят к уменьшению импорта грузов в контейнерах.

**— Если говорить в целом о летней навигации 2015 года, как повлияла на работу порта маловодность на внутренних водных путях?**

— Навигация 2015 года на внутренних водных путях (ВВП) России оказалась самой сложной за последнее десятилетие. По предварительным данным, объем перевезенных по рекам страны грузов сократился примерно на 4% к уровню 2014 года. Причины этого озвучивались неоднократно: низкие уровни воды, многолетнее недофинансирование содержания ВВП и сохраняющиеся «узкие» места.

Из-за пониженных уровней погрузка некоторых теплоходов производилась с существенным недогрузом. Кроме того, многие судовладельцы отказывались от фрахта в порт Ростов-на-Дону, опасаясь длительного простоя в акватории в ожидании проходного уровня воды в реке Дон.

**— Проект строительства МТЛУ «РУП» включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)». Какие шаги уже сделаны?**

— В соответствии с ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» разработано и получено положительное заключение Главгосэкспертизы проектно-сметной документации по федеральным объектам транспортной и инженерной инфраструктуры. Выполнен проект рокадной автодороги областного значения и соединительного ж/д пути от станции Универсальная до границ порта.

Частными инвесторами проекта «Развитие мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» освоено более 4 млрд рублей капитальных вложений. Создано свыше 500 новых рабочих мест. Расходы федерального и регионального бюджетов на эти цели составили более 380 млн рублей. МТЛУ «РУП» включен в Программу «100 Губернаторских проектов». Правительство области постоянно оказывает содействие инвесторам в реализации проекта.

Надо понимать, что в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» были внесены значительные коррективы в связи с текущим экономическим кризисом, но МТЛУ «Ростовский универсальный порт» остается в программе, перенесены только сроки его строительства. Это свидетельствует о том, что проект признан стратегически значимым не только на региональном, но и на государственном уровне, и должен быть воплощен в жизнь!

**— Что препятствует развитию проекта?**

— По разным причинам несколько раз переносились сроки начала строительства федеральных объектов транспорта.

Для реализации проекта в адрес вышестоящих министерств и ведомств неоднократно направлялись письма и обращения Губернатора, министра транспорта

Ростовской области, частных инвесторов о необходимости ликвидации отставания в строительстве федеральных объектов и сроках подписания инвестиционного соглашения.

В 2015 году в Москве и Ростов-на-Дону было проведено три заседания Координационной рабочей группы (КРГ) по реализации проекта МТЛУ «РУП» под председательством министра транспорта РО и руководства ФКУ «Ространсmodernизация» (РТМ), а также четыре рабочих совещания частных инвесторов по исполнению протоколов КРГ.

Для устранения барьеров нами разработаны и направлены в ОАО «РЖД», ФКУ «РТМ» ТЭО строительства станции Универсальная, проект Инвестиционного соглашения, уточненный грузооборот МТЛУ «РУП» по сети РЖД, актуализированное ТЗ на комплексный проект, схема ж/д сообщения и путевого хозяйства МТЛУ «РУП». Доработанный и согласованный всеми инвесторами проект Инвестиционного соглашения направлен в министерство транспорта Ростовской области и ФКУ «РТМ».

Сегодня государственный заказчик совместно с ООО «Кубань-гипротранс» проводит корректировку комплексного проекта для прохождения экспертизы. Полученные ранее в 2012 году материалы экспертизы по федеральным объектам будут использованы при рассмотрении общего проекта. При улучшении экономической ситуации в стране и полноценном финансировании объектов строительства, включенных в ФАИП на 2016–2017 годы, будет возможно начать строительство объектов МТЛУ «РУП» в 2018–2019 году. При неблагоприятном сценарии развития кризисных ситуаций министерство транспорта Ростовской области и государственный заказчик рассматривают также альтернативные механизмы реа-

## Гидроузлу — быть!

**Строительство Багаевского гидроузла включено в Стратегию развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации до 2030 года.**

Соответствующее распоряжение, утверждающее Стратегию, было подписано премьер-министром России Дмитрием Медведевым 29 февраля 2016 года.

Местом расположения гидроузла станет район хутора Арпачин. Проект включает строительство гидроузла в составе судоходного шлюза, рыбопропускных сооружений, плотины, инженерных сооружений от затопления и подтопления территорий.

Завершить строительство Багаевского гидроузла планируется в 2020 году. Общий объем затрат федерального бюджета на реализацию проекта составит 22 млрд рублей. На сегодняшний день решается вопрос об этапах реализации проекта, сроках начала проектирования и строительства.

Ввод в эксплуатацию Багаевского гидроузла обеспечит безопасные условия судоходства и максимальное использование провозной способности транспортного флота.



# Петр Асеев: «Номерное развитие»



лизации Проекта с применением частной, концессионной инициативы либо инвестиционных программ ОАО «РЖД».

**— Насколько значимо развитие подходов ж/д путей, строительство дополнительной ж/д станции и рокадной автомобильной дороги для увеличения грузооборота порта и развития экономики региона и государства в целом?**

— Согласно прогнозной оценке до 2020 года объем перевалки грузов в морском порту Ростов-на-Дону составит 12–14 млн тонн в год, к 2025 году — до 16 млн тонн в год, из них доля грузов, перевозимых по сети ОАО «РЖД», ежегодно возрастает и достигнет к 2020 году 60% и к 2025 году — 75%. Достижение данных показателей возможно только при условии выполнения всех обязательств по федеральной и региональной составляющим проекта, включая строительство соединительного железнодорожного пути до станции Казачья, железнодорожной станции Универсальная, рокадной обходной автомагистрали и других объектов.

С введением в строй первой очереди федеральных объектов транспортной инфраструктуры проекта МТЛУ «РУП» перед частными инвесторами открывается

перспектива дальнейшего увеличения мощностей перегрузочных комплексов, грузооборота за счет доставки и вывоза грузов железнодорожным и автомобильным транспортом.

Из-за отсутствия разветвленной сети железных и автомобильных дорог в промышленной зоне «Заречная» уже сегодня затрудняется доставка и отправка грузов потребителям. По сути дела в районе размещения МТЛУ «РУП» существует единственный узкий участок железнодорожного сообщения на всем пути движения грузопотоков. Эта железнодорожная ветка необщего пользования с односторонним маневровым движением связывает МТЛУ «РУП» и 90 других хозяйствующих субъектов в данной зоне с сортировочной ж/д станцией «Заречная», хотя рядом, на расстоянии 5–6 км, находятся крупные ж/д станции «Батайск», «Ростов-Товарная», «Первомайская» и «Казачья».

Станция «Заречная» работает на пределе своих возможностей и не имеет планировочной и технической возможности по наращиванию мощностей и пропускной способности. Максимальная ее мощность по приему и обработке грузовых составов составляет 4 млн тонн грузов в год, без учета пропуска пассажирских поездов. С возрастанием потока отдыхающих на полу-

остров Крым и Черноморское побережье неминуемы простои вагонов и задержки в отправке грузов потребителям.

Одновременно в связи с экономической и транспортной блокадой Крымского федерального округа, отсутствием автомобильного и железнодорожного сообщения с полуостровом, заметно возрастает роль МТЛУ «РУП» в содействии успешному исполнению ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 г.», утвержденной Постановлением Правительства РФ № 790 от 11.08.2014 г.

Ростовский универсальный порт очень удачно расположен в устьевом участке реки Дон на пересечении трех видов федеральных транспортных магистралей: железнодорожной, водной и автомобильной. Близость крупных ж/д станций Батайск, Ростов-Товарная, Лихая, автодороги М-4 «Дон» позволяют создавать наиболее эффективные и менее затратные логистические схемы доставки грузов в порты полуострова (Керчь, Феодосия, Севастополь, Евпатория) в кратчайшие сроки.

**— Можно ли оценить, как задержка финансирования сказывается на реализации проекта? Отражается ли это**

**на региональной экономике в целом?**

— Да, мы можем говорить об этом вполне конкретно. Экспертную оценку недополученных доходов и потерь бюджетной системы России в связи с отклонением от плановых показателей проекта «Развитие МТЛУ «Ростовский универсальный порт» дал отраслевой эксперт, председатель Комитета по экономическим и социальным вопросам Ассоциации морских торговых портов (АСОП) Александр Алексеев.

По его оценке, за 2010–2015 годы инвестиции из федерального бюджета при плановых лимитах по программе в сумме 6 млрд 159,2 млн рублей фактически составили 263,6 млн рублей, или 4,3%. За тот же период частным инвестором на проектирование и строительство объектов МТЛУ РУП при плане 6 млрд рублей израсходовано 2 млрд 541 млн рублей, или 42,4% к плану.

Тут надо понимать, что в условиях, когда переносятся сроки и объемы финансирования инвестиционного проекта со стороны государственного заказчика, частный инвестор вынужден также предпринимать шаги по сдерживанию финансирования проекта. В противном случае инвестор может оказаться в положении, когда построенные объекты невозможно эксплуатировать без

соответствующей дорожной инфраструктуры и он будет нести дополнительные затраты, связанные с содержанием объекта и обслуживанием кредита.

По оценке эксперта, в случае своевременного финансирования программы строительства и ввода в эксплуатацию объектов МТЛУ РУП всеми участниками проекта были бы обеспечены платежи в государственный бюджет в сумме более 400 млн рублей и внебюджетные фонды в сумме 290 млн рублей.

В результате переноса сроков финансирования проекта МТЛУ РУП из федерального бюджета на более поздний период частный инвестор (ООО «Ростовский универсальный порт») в 2010–2015 годах недополучил доходы в сумме 3 млрд 104 млн рублей, а государство недосчиталось налогов, сборов и платежей в сумме более 380 млн рублей и 530 новых рабочих мест.

**— Каких показателей ООО «Ростовский универсальный порт» планирует достичь в 2016 году?**

— Мы настроены на планомерное развитие, будем наращивать объемы перевалки грузов. В 2016 году ООО «Ростовский универсальный порт» планирует обработать 1 млн 600 тысяч тонн грузов.

## Транзитная навигация близится

**Открытие транзитной навигации 2016 года в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» планируется 1 апреля 2016 года. Эта дата определена распоряжением Росморречфлота, сообщили корреспонденту «Водного транспорта» в ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».**

«Прогнозируемый грузооборот в границах Азово-Донского бассейна ВВП составляет 9,5–10 млн тонн», — рассказали в Азово-Донской бассейновой администрации, подчеркнув, что расчеты являются приблизительными и будут зависеть от гидрометеорологических условий.

По состоянию на 14 марта 2016 года отметка Цимлянского водохранилища составляет 32,22 м БС при приточности 1030 куб. м/с. Весенняя приточность прогнозируется в объеме 4–6 куб. км при среднего-

летней — 11,1 куб. км. Напомним, в маловодном 2015 году приток воды в водохранилище за период весеннего половодья составил 4,34 куб. км.

Для обеспечения сроков открытия навигации бассейна ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» планирует ввести в эксплуатацию 27 судов с общей численностью плавсостава 192 работника. Начало выставления средств навигационной обстановки запланировано на 26 марта. Кроме того, для обеспечения судоходства в навигацию 2016

года планируется выполнение транзитных дноуглубительных работ ориентировочно в объеме 700 тыс. куб. м.

Для подготовки судоходных гидротехнических сооружений ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» к навигации 2016 года будет выполнен капитальный ремонт нижней разделительной палы и стен камеры № 2 судоходного шлюза Кочетовского гидроузла.

В межнавигационный период 2015–2016 годов, согласно адресной инвестиционной программе «Развитие транспортной

системы России (2010–2015 годы)», проводились работы по реализации комплексной реконструкции Азово-Донского бассейна. В частности, выполнялись строительно-монтажные работы по реконструкции судоходных шлюзов гидроузлов №№ 2, 3, 4, 5, 6, 7 Северско-Донецкой шлюзованной системы, а также на Усть-Маньчском гидроузле Маньчской шлюзованной системы.

Добавим, что в оперативном управлении ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» по состоянию на 1 января 2016 года находится 49 судов, из них 45 — под наблюдением Российского Речного Регистра (РРР). Большая часть флота обеспечивает установленные габариты судового хода на внутренних водных путях

в границах бассейна, обеспечивает обслуживание судоходной обстановки, проведение тральных, дноочистительных и изыскательских работ на ВВП и другие работы, направленные на обеспечение безопасности судоходства. Поддерживать флот в годном техническом состоянии удастся путем проведения различных ремонтных работ в межнавигационный и навигационный периоды как с привлечением сторонних организаций, так и силами Ремонтно-механических мастерских (РММ) и судовых команд.

«В настоящее время продолжается ремонт и подготовка флота к эксплуатации. Все суда будут введены в эксплуатацию в срок для выполнения государственного задания», — заверили в Администрации.



# Новые цели

**Общее собрание Ассоциации организаций и предпринимателей водного транспорта Азово-Донского бассейна «Водный транспорт Дона» (ВТД) состоялось 19 февраля в Ростовском колледже водного транспорта.**

На собрании присутствовали все 22 члена некоммерческой организации, которые признали работу Совета ассоциации за период с февраля 2015 года по февраль 2016 года удовлетворительной.

Из состава Ассоциации были выведены организации, не выполняющие устав «Водного транспорта Дона»: ЗАО «Навигатор», ООО «Промэкспедиция», ООО «АСК-Бункер» и газета «Речник Дона». Вместе с тем 19 февраля новыми членами ВТД стали судоремонтный завод «Морьяк», ООО «Дондизельремонт», Доно-Кубанская территориальная организация профсоюза работников водного транспорта и ООО «Колгрим-Дон».

Председателем Совета Ассо-

циации вновь переизбран основатель и главный идеолог некоммерческой организации Александр Васильевич Огарев. Функции исполнительного директора продолжит исполнять Александр Владимирович Нориков.

В Совет ВТД избраны 15 человек: А.Т. Артемьев, И.Т. Булах, С.К. Гайдаев, О.И. Грызлов, Н.С. Козаченко, А.В. Лосев, Ю.Ф. Маликов, А.В. Нориков, А.В. Огарев, Л.С. Радченко, В.Г. Сердюк, О.Н. Сидоркин, А.Ф. Фадеев, В.В. Чертов и Н.В. Хрумалов. Новшеством этого года стал дополнительное утверждение группы экспертов в составе О.Д. Харахаша, Ю.Н. Кустарева, В.В. Ерошенко, Б.А. Ткаченко, Н.И. Шалыгиной и П.И. Герасимовой.

В 2016 году «Водный транс-

порт Дона» намерен продолжить активную работу по реализации антикризисных мер и правовой поддержке при возникновении проблем взаимодействия на самом разном уровне. Кроме того, Ассоциация считает важным обратить внимание руководства Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» на необходимость развития портовой инфраструктуры и обеспечению привлекательных навигационных и экономических условий в бассейне. Еще одним значимым направлением работы будет выработка рекомендаций о практическом использовании проектно-исследовательской работы ОАО «Стапель» по улучшению судостроения в условиях маловодности и стонных ветрах.

# Месяц ярких снимков



**Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиал Государственного морского университета им. Ф. Ф. Ушакова по традиции отмечает День защитников Отечества праздничным турниром «А ну-ка, парни!». Этот февраль запомнился еще и общим построением по случаю дня рождения адмирала Федора Федоровича Ушакова, а март — душевным концертом в связи с Международным женским днем.**

«А ну-ка, парни!» — это настоящее испытание умов, физической выносливости и смекалки. Среди испытаний был и блиц-опрос на знание погон военных моряков, и перетягивание каната, и выполнение норматива по одеванию пожарного костюма, и вязание морских узлов... Оценивали и болельщики: зал пестрел красочными плакатами, гул громких разноликих кричалок добавлял

накала турниру.

В конкурентной борьбе так и не удалось выявить сильнейшего. Впервые две команды — судоводительского и судомеханического отделений — набрали равное количество баллов и разделили первое место. Третье место заняли студенты факультета инженеров морского транспорта, четвертое — курсанты электромеханического отделения.

Торжественное построение учащихся ИВТ им. Седова, посвященное 271-й годовщине со дня рождения Ф. Ф. Ушакова, состоялось у памятника адмиралу на ростовской набережной 24 февраля.

Международный женский день по доброй традиции отпраздновали большим концертом творческих коллективов Института.



## Онежцы осваивают производство дноуглубительного флота

На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе в Петрозаводске прошла церемония закладки корпуса очередного судна — головной грунтоотвозной баржи. Использование судна планируется в южных портах России Азово-Черноморским бассейновым и Махачкалинским филиалами государственного предприятия «Росморпорт».

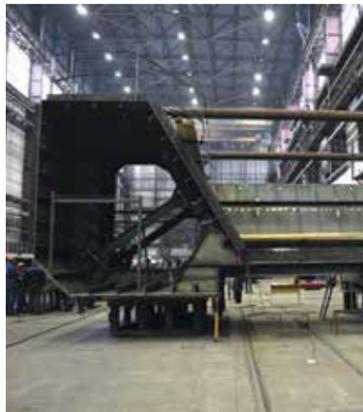
Контрактом предусмотрено строительство 3-х судов проекта. Основное назначение будущего судна — транспортировка грунта во время проведения дноуглубительных работ. Длина баржи составит 56 метров, а водоизмещение — 1700 тонн.

Строительство будет осуществляться с применением модульного метода построения корпуса, что позволит уменьшить затраты и облегчить установку дополнительного оборудования. Кроме того, проектом предусматривается применение заваливающих винторулевых колонок и размещение части основного судового оборудования — главных двигателей — на палубе в специальных контейнерах в кормовой части судна. Подобные решения позволяют упростить обслуживание и ремонт судового оборудования на этапе эксплуатации баржи.

Напомним, что торжественный запуск «Онежского судостроительно-судоремонтного завода» состоялся 6 июня 2015 года. Новым владельцем завода после длительного простоя и пресечения попытки рейдерского захвата стало государство в лице предприятия «Росморпорт», являющегося крупнейшим оператором служебно-вспомогательного флота в России. На заводе вновь нашли работу 276 человек, а к концу года численность работающих должна возрасти до 437 человек.

Проект по расширению судостроительных мощностей на базе Онежского судостроительно-судоремонтного завода включен в Федеральную целевую программу развития Республики Карелия до 2020 года с объемом финансирования 200 млн руб. из внебюджетных источников. На сегодняшний день в завод вложено уже 150 млн рублей.

В 2015 году заводом был завершен ремонт лоцманского катера «Енисей», который стал первым судном, спущенным со стапелей после возобновления деятельности. В настоящее время верфь выполняет заказы «Росморпорта» на достройку двух лоцмейстерских катеров, строительство шести лоцманских катеров. Анализируется возможность размещения других судостроительных заказов, а также расширения перечня заказчиков.



## Лаборатория для судостроения

На базе Технопарка Комсомольского-на-Амуре технического университета ведена в строй новая лаборатория. Она создана при участии ПАО «Амурский судостроительный завод» — в лаборатории в первую очередь будут обрабатывать технологии изготовления конструкций из композиционных материалов для судопроизводства.

Церемония открытия состоялась 19 февраля в Технопарке с участием генерального директора Амурского судостроительного завода Михаила Боровского и членов правительства во главе с губернатором Хабаровского края Вячеславом Шпортгом.

Лаборатория, разместившаяся на площади 95 кв.м, оснащена комплексом для вакуумной инфузии, специализированным столом, на котором и происходит процесс «склейки» слоёв будущего композита.

«Наша задача сейчас — подготовить образцы, которые будут переданы на сертификацию в КБ «Алмаз» в Санкт-Петербурге, — рассказал директор Технопарка Дмитрий Ри. — Сертификация необходима для того, чтобы наш судостроительный завод мог применять эту технологию при производстве корветов».

В новую лабораторию перенесли опытную установку для лазерного раскроя и измерения



изделий из композиционных материалов. Данная установка, к слову, не имеет аналогов в мире, ее создали в КИАГТУ. Также здесь есть другое вспомогательное технологическое оборудование, и планируется закупка нового.

«Мы в дальнейшем планируем приобрести установки для инъекции — то есть связующее закачивается под давлением, — рассказал аспирант КИАГТУ Александр Проценко. — В отличие от вакуумного, этот метод позволяет получить материала лучшего

качества и при этом, возможно, более сложной конфигурации».

Лаборатория композиционных материалов в КИАГТУ как дополнительное подразделение Технопарка подразумевает работу здесь профессуры и магистрантов, она будет многопрофильной — здесь планируют проводить исследования и обрабатывать технологии для решения задач производства композитов не только для АСЗ, но и для нужд железнодорожной отрасли, в области строительства.

## Паланы ввода флота в Якутии

В Якутии предприятия водного транспорта в навигацию 2016 года планируют ввести в эксплуатацию 764 ед. флота (37 ед. — маломерные суда) и порталной механизации, в том числе: обеспечивающего безопасность судоходства — 228 ед., грузового флота — 434 ед., пассажирского флота — 62 ед., порталных кранов — 40 ед. Об этом сообщает пресс-служба Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия).

По состоянию на 1 марта 2016 года в техническую готовность введено 94 ед. судов грузового флота, в основном, это несамостоятельный флот и суда, сданные в конце 2014 года. Работы по вводу флота планируется завершить в ап-

реле-мае 2016 года.

В целом, выморозочные работы предприятиями водного транспорта республики выполнены на 82% от плановых объемов. Из-за позднего подхода к пунктам планового отстоя флота в межнавигационный период

2015 года на реке Лене образовались внеплановые отстой флота. На территории Республики Саха (Якутия) в местах случайного отстоя дислоцируется 5 ед. судов, в том числе судно СПН-728Б на реке Яне (КП РС(Я) «Арктическая транспортная компания»).

## Женские черты морской профессии

Со дня рождения легендарной Анны Ивановны Щетининой — первой в мире женщины-капитана дальнего плавания — 26 февраля 2016 года исполнилось 108 лет. Несмотря на то, что Анна Щетинина считала себя скорее исключением из правил, ее пример привлек в профессию немало женщин, и сегодня можно с уверенностью утверждать, что все больше молодых девушек решают пойти по стопам легендарного капитана.

### ЛЕГЕНДАРНАЯ ЖЕНЩИНА

Именем Анны Щетининой назван мыс на побережье Амурского залива, сквер во Владивостоке, улица в микрорайоне Снеговая падь, установлен бюст в сквере ее имени на полуострове Шкота. Также ее имя носит школа № 16 во Владивостоке.

С ранних лет Анна Щетинина решила связать свою судьбу с морем. В 1925 году она поступила на судоводительское отделение Владивостокского морского техникума. Перед этим девушка написала



искреннее письмо начальнику техникума с просьбой принять ее на обучение. Позже состоялась личная встреча Щетининой с руководителем учебного заведения, который безуспешно пытался отговорить ее от рискованного шага.

После окончания техникума Анну Щетинину направили в Камчатское пароходство, где за шесть лет она прошла путь от матроса до капитана. Первый раз в качестве капитана она вышла в рейс в 1935 году, осуществив перегон парохода «Чавыча» из Гамбурга на Камчатку. Тогда ей было 27 лет. В годы Великой Отечественной войны Анна Щетинина обеспечивала эвакуацию людей и транспортировку грузов.

Позже она обучала морскому делу курсантов — сначала в Ленинградском высшем инженерном морском училище

(сейчас — Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова), а затем — в Дальневосточном высшем инженерном морском училище (сейчас — Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского).

### ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНИЦЫ АННЫ ЩЕТИНИНОЙ

Сегодня встретить молодых девушек, решивших пойти по стопам первой женщины-капитана, можно в различных судоходных компаниях страны.

Так, в настоящее время в «Морской академии» Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского во Владивостоке успешно учатся 28 девушек.

Некоторые выпускницы вуза уже работают по специальности.



В частности, Наталья Белокопская работает старшим помощником на учебном парусном судне «Мир», Анна Тувина — в Сахалинском морском пароходстве четвертым помощником капитана. В том же пароходстве третьим помощником капитана трудится Елизавета Коробейко, ассистентом кафедры «Судовождение» вуза стала Дарья Ищенко.

В крупнейшем отраслевом вузе — Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова в Санкт-Петербурге — также активно ведется обучение девушек плавательским специальностям.

Например, факультет навигации и связи вуза в 2016 году по специальности «Судовождение» выпустит шесть девушек (Екатерина Литвинова, Полина Батурина, Евгения Корнева, Анастасия Денисова, Ольга Новоселова и Анастасия Перегудова), по специальности «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования» — четырех (Анастасия Вадимова, Светлана Должикова, Евгения Рудюк и Ольга Стратонова).

Всего на первый курс факультета в этом учебном году поступили 34 абитуриентки. В настоящее время по специальности «Судовождение» на 3–5 курсах проходят обучение 21 девушка, еще 27 — по специальности «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования» на 3–5 курсах.

Отметим, что все больше девушек решают связать свою жизнь с судомеханической профессией.

Так, факультет судовой энергетики университета им. Макарова в феврале 2016 года выпустил Евгению Фирсову, Анжелу Крылову и Александру Лисину, последняя, кстати, окончила вуз с красным дипломом. В этом учебном году факультет принял на обучение 11 девушек.

Самый многочисленный выпуск этого года ожидается на Арктическом факультете. Там по специальности «Гидрография и навигационное обеспечение судоходства» дипломы получат 25 девушек. Всего на втором, третьем и четвертом курсах факультета обучаются 35 курсанток, на первый курс было набрано 13 девушек.

Выпускница «Макаровки» Ляна Митрофанова уже успела совершить свой первый рейс в должности четвертого помощника капитана на газовозе «Псков» компании «Совкомфлот». О ее первых шагах в профессии «Водный транспорт» подробно писал ранее.

Ляне Митрофановой, как в свое время Анне Щетининой, нелегко пришлось добиваться признания в мужском коллективе, доказывая, что женщина достойна стоять на капитанском мостике. Однако, в конечном итоге, решающим фактором стали не гендерная принадлежность, а профессионализм и грамотное выполнение своих обязанностей.

# Российский морской регистр судоходства объявил конкурс дипломных работ 2016 года

Российский морской регистр судоходства (РС) объявил конкурс на лучшую дипломную работу. Принять участие в конкурсе могут студенты, защищающие в 2016 году выпускные квалификационные работы, тематически связанные с основными направлениями деятельности регистра.

Регистр принимает на конкурс работы, посвященные таким темам, как проектирование и строительство судов

и морских нефтегазовых сооружений, безопасность мореплавания и охрана окружающей среды. В 2016 году существенно

расширен круг потенциальных участников конкурса: приглашения направлены во все ведущие морские вузы страны, включая Московскую государственную академию водного транспорта, Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского, Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, а также Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Дальневосточный федеральный университет, Российский государственный университет нефти и газа им. И.М. Губкина.

«Практическая ценность дипломной работы для развития нормативной базы регистра — вот главный критерий, на основании которого определяется победитель», — рассказывает начальник научно-исследовательского отдела РС Максим Бойко. — Опыт проведения конкурса в предыдущие три года показал, что бакалавры и магистры готовы поднимать в своих работах актуальные для морской отрасли темы. И это очень ценно, поскольку свидетельствует о глубоком интересе молодых людей к выбранной профессии. Будущее российского флота зависит в немалой степени от общего инженерного



уровня специалистов отрасли. Высокая квалификация кадров положительно сказывается и на безопасности судов, и на имидже отечественного судостроения».

Для участия в конкурсе следует в срок до 1 июня 2016 года отправить дипломную работу вместе с сопроводительным письмом на почту научно-исследовательского отдела РС [research.dept@rs-class.org](mailto:research.dept@rs-class.org).

Оценивать конкурсные работы будет компетентная комиссия, в состав которой войдут профессора университетов и ведущие специалисты Регистра. Результаты конкурса и имена победителей станут известны до 30 июня 2016 года.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

## Практика на ледоколе

На ледоколе ФГУП «Росморпорт» «Капитан Драницын» проходят практику 32 курсанта электромеханического факультета Сибирского государственного университета водного транспорта, которые обучаются по специальности «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики».

Практиканты осуществили переход из порта Санкт-Петербург в порт Кандавакши в условиях ледовой обстановки.

По ходу рейса практиканты находились в территориальных водах различных государств: Финляндии, Эстонии, Швеции и Норвегии.

За время перехода и подготовки к рейсу они получили прекрасный практический опыт работы с электро-энергетическими системами современного ледокольного судна в ледовых условиях. Кроме того, для практикантов организованы теоретические занятия по изучению устройства судовых электро-энергетических систем ледокола.

Опытные наставники помогают студентам получить навыки вахтенных электромехаников, а также эксплуатации судового электрооборудования.

## Судомеханики защитили дипломы

На судомеханическом факультете Морской академии Морского государственного университета (МГУ) имени адмирала Г.И. Невельского с 29 февраля по 2 марта состоялась защита дипломных проектов по специальности «Эксплуатация судовых энергетических установок». При этом 59 курсантов прошли испытания успешно, трое — на «отлично» (они получают диплом с отличием).

Итоговую государственную аттестацию инженеров-механиков проводили четыре выпускающих кафедры: судовых двигателей внутреннего сгорания; судовых котельных, турбинных установок и вспомогательного энергетического оборудования; эксплуатации автоматизированных судовых энергетических установок; технологии и организации судоремонта.

Члены государственной экзаменационной комиссии оценивали практические и теоретические знания, а также компетенции ПДНВ-78 с поправками (Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты).

Новым в защите дипломных проектов была проверка по программе «Антиплагиат».

Торжественное вручение дипломов прошло 11 марта 2016 года.



# Губернаторские стипендии приморцам

В Администрации Приморского края 1 марта прошла церемония вручения стипендий губернатора лучшим студентам Приморья по итогам весеннего семестра 2014–2015 учебного года. Список стипендиатов включал 300 молодых людей из десяти вузов Приморья. 32 из них — учащиеся МГУ им. адм. Г.И. Невельского. Теперь, кроме обычной стипендии, они в течение полугода будут получать и губернаторскую.

Отбор кандидатов на получение стипендии губернатора Приморского края осуществляют студенческие,

научные, курсантские советы, молодежные центры и профсоюзные организации учреждений высшего профессионального

образования Приморского края. Претендентами на стипендию являются студенты приморских вузов, обучающиеся по очной форме на «хорошо» и «отлично», проявившие особые успехи в освоении образовательной программы, исследовательской, спортивной, культурной и общественной деятельности. С 1 сентября 2013 года стипендия губернатора Приморского края составляет 5555 рублей — с намерением на то, что учиться надо на одни пятерки.

В вузе отметили, что среди награжденных студентов есть те, кто не первый раз удостоен губернаторской стипендии. Так, в четвертый раз получают стипендию губернатора Шайхатарова Кристина и Валяева Инна — меценды — логисты, студентки 4-го курса института экономики и управления на транспорте МГУ



им. адм. Г.И. Невельского.

Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского (МГУ) является высшим учебным заведением, расположенным во Владивостоке. Вуз занимается подготовкой специалистов морского транспорта. МГУ им. адм. Г.И. Невельского готовит специалистов всех профилей, необходимых морской транспортной системе, по естественнонаучному, гуманитарному, техническому и морскому конвенционному направлениям.

