

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

100 лет

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 (12985)

Выходит один раз в месяц
15 марта 2018 года

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА, ГМУ ИМЕНИ АДМИРАЛА Ф.Ф. УШАКОВА

Лизинг работает



Механизм лизинга водного транспорта набирает все большую популярность у судостроителей и заказчиков нового флота.

Стр. 2

Столетняя история: названия разные, цель — одна



Отраслевая газета «Водный транспорт» в 2018 году отмечает 100 лет со дня основания.

Стр. 10

ОСК ПОДПИСАЛА МЕМОРАНДУМ С ПРОФСОЮЗАМИ

Объединенная судостроительная корпорация подписала меморандум о согласовании позиции компании и отраслевых профсоюзных организаций, направленный на повышение эффективности производства.

Меморандум определяет общую линию действий ОСК, общественной организации «Общероссийский профсоюз работников судостроения, судоремонта и морской техники» и общественной общероссийской организации «Российский профессиональный союз работников судостроения».

Совместные действия в рамках меморандума направлены на обеспечение роста производительности труда, дополнительную мотивацию персонала на достижение основных целей обществ Группы ОСК и АО «ОСК», эффективное управление затратами на персонал, повышение уровня управляемости и контроля.

Из представителей профсоюзных организаций и сотрудников ОСК будет создана совместная рабочая группа для разработки проекта типового коллективного договора. Представители профсоюзных организаций примут участие в подготовке и согласовании проектов матриц оплаты труда, проведении оценки профессиональных компетенций и результативности труда работников обществ (присвоение профессионального статуса).



Водный транспорт: рейс к успеху

Президент России Владимир Путин в послании Федеральному собранию отметил большие достижения в области водного транспорта. Об этом же президент вновь говорил на Съезде транспортников России — главном отчетном мероприятии отрасли. Действительно, совместными усилиями государства, отраслевых ассоциаций и бизнеса удалось сделать многое, но время ставит перед отраслью новые вызовы.

«Благодаря труду многих поколений Россия обладает одной из крупнейших транспортных систем мира, где представлены все виды сообщения, работают около 6% занятых во всей экономике нашей страны», — отметил Владимир Путин, выступая на съезде. — Сбалансированное, уверенное развитие транспорта, улучшение условий труда и обеспечение конкурентоспособности российских перевозчиков — это безусловный приори-

тет нашей политики, приоритет государства, это задел, основа для роста всей экономики страны».

Пленарному заседанию съезда предшествовала работа круглых столов по всем видам транспорта, где обсуждались основные тезисы послания президента Федеральному собранию, а также подводили итоги работы отрасли в рамках выполнения поручений главы государства.

Как отметил президент Российской палаты судоходства

Алексей Клявин, руководство страны высоко оценило работу судоходной отрасли.

«Президент России отметил, что пропускная способность морских портов России достигла рекордных 1 млрд 25 млн тонн, и это вызывает гордость за то, что было сделано совместными усилиями», — сказал Алексей Клявин. — Говоря о достижениях, можно выделить реальные успехи в деле освоения Арктики: достаточно вспомнить то, что было сделано в порту Сабетта. Это позволит нам увеличить объемы перевозок грузов в Арктике, в том числе сжиженного природного газа. Все мы видели, как уникальный танкер «Кристоф де Маржери» совершил первый рейс с грузом СПГ.

Судоходство является локомотивом для развития судостроительной промышленности, развития инновационных разработок, и в этом направлении были сделаны значительные, я бы сказал, прорывные достижения в области законодательного регулирования».

Президент Российской палаты судоходства особо отметил положительную роль государственных мер по поддержке судостроения и судоходства, таких как субсидирование процентных ставок по кредитам и лизинговым платежам. Это позволило увеличить количество судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов, до 1150 судов общим дедвейтом более 5 млн тонн.

Вместе с тем, по мнению Алексея Клявина, доля перевозок внешнеторговых грузов российским флотом все еще остается низкой. «Проблем еще осталось много, но совместными усилиями власти и бизнеса любую проблему можно решить. Главное — найти действительно эффективные подходы, которые позволят развиваться российской экономике, российскому флоту и российской транспортной инфраструктуре», — сказал Алексей Клявин.

Представители крупных судостроительных компаний согласны, что отрасль за последние годы достигла значительных успехов, однако и проблемы, препятствующие ее развитию, сохраняются. Так председатель совета директоров Северо-Западного пароходства (СЗП) Андрей Горленко отметил, что «в области водного транспорта за последние годы было сделано немало и сделано прежде всего благодаря государственной поддержке». Одной из главных проблем, которая требует незамедлительного разрешения на государственном уровне, остается обострение межвидовой конкуренции по транспортировке нефтепродуктов. Напомним, что обострение конкуренции между железнодорожным и речным транспортом произошло в 2017–2018 годах вследствие структурных изменений грузовой базы в результате налогового маневра.

Начало, окончание на стр. 2



Водный транспорт: рейс к успеху

Окончание, начало на стр. 1

Глава Московского речного пароходства Константин Анисимов согласился с коллегой из СЗП, при этом выразив обеспокоенность и ростом цен на бункерное топливо. Это серьезно осложняет работу судоходных компаний, которые заключают договоры на перевозку грузов перед началом навигации, не имея возможности предсказать рост собственных эксплуатационных затрат.

Помимо проблемы обеспечения справедливой конкуренции между различными видами транспорта, необходимо продолжить применение мер государственной поддержки судостроения и судоходства. Речь идет о продлении субсидирования процентных ставок по кредитным и лизинговым пла-

тежам при строительстве судов в России, а также о предоставлении судового утилизационного гранта (СУГ). Именно СУГ, по мнению заместителя министра транспорта России — руководителя Росморречфлота Виктора Олерского, в скором времени будет выходить на первый план на фоне снижающихся процентных ставок по кредитам. Также предстоит продолжить работу с Министерством финансов по вопросу доведения финансирования внутренних водных путей до 100% от норматива в соответствии с решением правительства России.

Еще одна важная для речников тема — правила дипломирования членов экипажей речных судов. По словам Виктора Олерского, к навигации 2018 года эти правила будут утверждены,

хотя в процессе подготовки они претерпели существенные изменения. Так, предел доли неверных ответов, по достижении которого требуется проходить устное собеседование, повышен с 5 до 25%.

В целом отрасль чувствует всестороннюю поддержку со стороны Министерства транспорта. Теперь главная задача состоит в том, чтобы отстоять водный транспорт в конкурентной борьбе с другими видами транспорта, ведь перевозки по внутренним водным путям по-прежнему остаются наиболее экологичными, позволяют экономить на ремонте и строительстве авто- и железных дорог и сопутствующей инфраструктуре, оптимальны при перевозках на дальние расстояния крупных грузовых партий. Не случайно



ведущие страны мира всячески поддерживают и развивают водный транспорт, разгружая города от пробок на автодорогах.

Лизинг работает

Механизм лизинга водного транспорта набирает все большую популярность у судостроителей и заказчиков нового флота. Уже около сотни судов различного назначения строятся на российских верфях по программам лизинга. Еще десятки новых судов планируется заложить в ближайшие годы с использованием лизинговых средств, о чем представители отрасли доложили в начале марта президенту России Владимиру Путину.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТАК) изучила технические возможности отечественных судостроителей и разработала программу лизинга водного транспорта, при реализации которой общее количество построенных судов составит не менее 150 единиц. Об этом руководитель ГТАК Сергей Храмагин 5 марта 2018 года в рамках Съезда транспортников России рассказал президенту Российской Федерации Владимиру Путину.

По оценкам экспертов ГТАК, в течение 10 лет может быть списано значительное количество судов. «Исходя из технических возможностей отечественных судостроителей, мы проработали предложения — основные параметры программы. Общее количество построенных судов при реализации программы составит не менее 150 ед.», — проинформировал генеральный директор ГТАК президента страны.

Сегодня в портфеле ГТАК — 92 судна различного назначения, компания занимает 80% рынка. В отрасль водного транспорта ГТАК уже инвестировала более 80 млрд руб. Единственным акционером компании является Российская Федерация в лице Минтранса России.

Другой крупный игрок на рынке судового лизинга — кэптивная компания Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) ЗАО «Гознак-лизинг» — тоже стремится наращивать свой портфель заказов в гражданском судостроении.

В конце зимы 2018 года ОСК и судоходная компания «ВОЛГОТРАНС» подписали соглашение о намерениях по реализации проекта строительства 32 грузовых судов река-море плавания в течение семи лет. Строительство судов будет реализовано в рамках программы лизинга морских и речных гражданских судов ОСК с привлечением компании «Гознак-лизинг». Условия соглашения допускают также использование механизма судового утилизационного гранта и других финансовых инструментов. Суда будут строиться по российским проектам под российский

флаг. Заказ будет размещен на российских верфях, как входящих в ОСК, так и за пределами ОСК.

В соответствии с соглашением ОСК берет на себя обязательство построить серию из 22 танкеров-химовозов класса «река-море» девейтом 5000–7900 тонн и 10 сухогрузных судов класса «река-море» девейтом 5000–7500 тонн.

Напомним, в октябре 2017 года ВОЛГОТРАНС стал первым получателем субсидий в рамках судового утилизационного гранта. В составе действующего флота ВОЛГОТРАНСа — около 20 судов. Основной фрахтователь — компания «Роснефть».

«Соглашение подписано в целях реализации программы обновления флота компании «ВОЛГОТРАНС» и реализации госпрограммы развития гражданского судостроения. Это самое крупное соглашение о строительстве гражданских грузовых судов в нашем сегменте за последние несколько десятков лет», — отметил Алексей Пальгов.

Президент ОСК Алексей Рахманов отметил, что стратегией корпорации в сфере гражданского судостроения предусмотрено создание порядка 1200 судов различного класса до 2030 года и подписание соглашения — заметный шаг на пути достижения этой цели. «Добиться тех же результатов в качестве и престиже гражданской продукции под маркой «ОСК», какие мы имеем в военном кораблестроении, — это тот вызов, на который мы намерены достойно ответить», — заявил Алексей Рахманов.



Проблема водности на Нижнем Дону решена

Строительство Багаевского гидроузла — это единственное решение, которое позволит на Единой глубоководной системе европейской части России убрать этот очень сложный лимитирующий участок от Кочетовского гидроузла до Арпачинского переката. Новый гидроузл станет одним из мероприятий по оздоровлению Цимлянского водохранилища.

В начале 2000-х годов на Нижнем Дону оставалось два проблемных для судоходства места. Это Кочетовский гидроузел, где размерения камеры шлюза были значительно меньше, чем на более современных шлюзах ВДСК, и участок ниже Кочетовского гидроузла, где не выдерживались гарантированные глубины судового хода 4 м.

Поэтому было принято решение сначала реконструировать Кочетовский гидроузел, что и было сделано. С 2004 по 2008 год осуществилось строительство второй нитки Кочетовского гидроузла, в 2008 году она была успешно введена в эксплуатацию. Вторая нитка полностью соответствует тем параметрам, которые существуют во всей системе Волго-Донского водного пути. При этом первая нитка осталась и продолжает работать.

После введения в эксплуатацию второй нитки Кочетовского гидроузла остался единственный лимитирующий участок на Нижнем Дону.

Местом для строительства гидротехнического сооружения выбрали створ хутора Арпачин. Первоначально отметка верхнего бьефа Багаевского гидроузла планировалась на уровне 2,8 м БС, что позволяло вывести из эксплуатации Усть-Маньчский гидроузел.

Учитывая важное значение стройки для всего промышленно-хозяйственного комплекса страны, определены крайне сжатые сроки строительства Багаевского гидроузла — 2016–2020 годы. В техническом задании была зафиксирована стоимость гидротехнических сооружений (ГТС) — 22 млрд руб.

Планируется, что два шлюза (длиной 155 м, шириной 18 м) будут построены на самом острове. Кроме того, будет создана плотина с водосбросом-регулятором, состоящая из 12 пролетов длиной 20 м: из них половина — шесть пролетов — будут регулируемы и позволят при необходимости работать шлюзу в безнапорном режиме. В центре плотины будет располагаться рыбопропускной шлюз и нерестовый рыбопропускной канал для прохода рыбы.

«Сам гидроузел рассчитан таким образом, что он может работать в разных режимах эксплуатации, — поясняет руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдаев. — Если нам необходимо в маловодные годы осуществлять минимальные попуски Цимлянского водохранилища, то, набрав верхний бьеф до проектной отметки 4 м, мы обеспечиваем гарантированную глубину 4 м. В случае если Цимлянское водохранилище набирается до проектных отметок и есть возможность осуществлять повышенные попуски Цимлянского водохранилища (свыше 600 куб. м/с), гидроузел сможет работать в безнапорном режиме».

Местом для строительства Багаевского гидроузла неслучайно был выбран остров Арпачин в створе одноименного хутора. Как подчеркнул Сергей Гайдаев, строительство ни в коей мере не должно препятствовать судоходству на Нижнем Дону. Наличие двух протоков позволяет одновременно осуществлять пропуск флота и возводить гидроузел. На подготовительном этапе предполагается провести дноуглубительные и выпрямительные работы в несудоходной протоке, чтобы по ней безопасно пропускать флот в период строительства гидроузла в другой, перекрытой, протоке Дона. По этой же протоке должен быть пропущен и паводок 2019 года.

На сегодняшний день первый этап проекта получил положительное заключение Главгосэкспертизы, на проведение строительных работ объявлен конкурс, в ближайшее время должен определиться подрядчик. Второй этап проектирования выполнен и находится на рассмотрении в Главгосэкспертизе России, замечания экспертов исправляются в оперативном порядке.

Установленные сроки строительства должны быть выдержаны: в ноябре 2020 года построенное сооружение должно принять напор, провести определенные испытания и в навигацию 2021 года наконец будет обеспечена глубина 4 м на всем протяжении водного пути.

Невскому судостроительно-судоремонтному заводу исполняется 105 лет



Судоремонтное предприятие в Шлиссельбурге официально открылось 4 ноября 1913 года приказом Министерства путей сообщения Российской империи. Позже, 6 ноября, предприятие узаконили организационно, тогда вышло «Положение об организации, производстве работ и отчетности казенных ремонтных мастерских для судового и землечерпательного каравана Петроградского округа Путей сообщения». Именно эта дата считается официальным днем рождения Невского судостроительно-судоремонтного завода. Главной задачей завода стал судоремонт казенных пароходов, землечерпательных и других судов.

Руководство Северо-Западного речного пароходства (в ведомство

которого уже входил Невский ССЗ) в 1952 году приняло решение об организации на заводе строительства судов. Эта дата считается началом серийного судостроения на заводе. В последующие годы на предприятии построено более 300 судов разного класса и выполнен капитальный ремонт сотен судов и двигателей.

Сегодня Невский судостроительно-судоремонтный завод — современно динамично развивающееся предприятие, способное строить сложные высокотехнологичные суда. Производственные мощности завода, модернизированные в соответствии с современными судостроительными технологиями, позволяют строить суда, отвечающие всем международным стандартам.

КУРС НА РАЗВИТИЕ

Завод регулярно обновляет оборудование и инфраструктуру, ремонтирует помещения и дороги на территории предприятия, закупает новое офисное оборудование, а также уделяет повышенное внимание к условиям труда.

Так, в 2009 году на заводе была введена в эксплуатацию автоматизированная линия плоских секций компании IMG Ingenieurtechnik und Maschinenbau GmbH. Изготовление секций производится поточно-позиционным методом. В 2011 году линия вышла на проектную мощность — 1 тыс. тонн готовых металлоконструкций в месяц.

С 2014-го по настоящее время на заводе производится ремонт и реконструкция шлюпа и шлюпового оборудования, в результате

чего вес спускаемых теплоходов увеличился до 4,2 тыс. тонн, а их длина — до 150 м.

Значительные инвестиции были направлены на строительство нового цеха, обновление ранее построенных производственных цехов, установку дополнительного кранового оборудования, прокладку новых рельсовых путей в эллинги, обновление станочного парка и приобретение сварочного оборудования.

Все это создает благоприятные условия для развития предприятия и позволяет строить флот, отвечающий самым современным требованиям.

ФЛОТ ПОСТРОЕННЫЙ...

За последние годы на Невском заводе построена серия

из четырех спасателей проекта MPSV07 (сданы в 2012–2015 гг.). Это уникальные по своей оснащенности и техническим возможностям многофункциональные аварийно-спасательные суда ледового плавания. Заказчиком серии выступило ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» для Морслужбы Росморречфлота. Суда в настоящее время несут аварийно-спасательную вахту и осуществляют патрулирование в различных морских регионах, успешно выполняя поставленные задачи, в том числе и в сложных гидрометеорологических условиях.

Начало, окончание на стр. 5

Новый стандарт экологической безопасности

Группа компаний «Совкомфлот» (СКФ) и концерн Shell заключили долгосрочные тайм-чартерные соглашения на эксплуатацию двух строящихся судов нового поколения — первых в мире танкеров типоразмера Aframax, специально спроектированных для работы на газомоторном топливе.

Документы подписали первый заместитель генерального директора ПАО «Совкомфлот» Евгений Амбросов и вице-президент по торговле нефтью концерна Shell Марк Квотермейн.

Технические характеристики новых судов были разработаны специалистами инженерного центра группы «Совкомфлот» при активном участии компании Hyundai Heavy Industries, мирового лидера в строитель-

стве судов типоразмера Aframax, и российских судостроителей (ССК «Звезда», Приморский край). При проектировании танкеров был учтен многолетний опыт группы СКФ по эксплуатации крупнотоннажных танкеров в сложных климатических и ледовых условиях арктических и субарктических морей, а также Балтики.

Главные двигатели, вспомогательные двигатели и котлы танкеров серии «зеленый» Aframax будут двухтопливными. Кроме того, суда будут оснащены системой избирательного каталитического восстановления (Selective Catalytic Reduction, SCR) — это позволит новым танкерам выполнять норму выбросов оксидов азота на уровне категории Tier III (Приложение VI к Международной конвенции МАРПОЛ) даже при движении на дизельном топливе.

Срок тайм-чартеров — 5 лет с возможностью продления до 10 лет. Танкеры дедевейтом 114 тыс. тонн каждый с ледовым классом 1А будут использованы в экспортной программе компании Shell. Суда могут безопасно

эксплуатироваться в морских бассейнах со сложной ледовой обстановкой в режиме круглогодичной навигации.

Планируемый срок поставки танкеров — с III квартала 2018 года по I квартал 2019 года.

Shell обеспечит поставку газомоторного топлива для судов новой серии. На первом этапе для бункеровки танкеров в Северо-Западной Европе будет использоваться специализированное судно Shell «Кардисса». По мере развития собственной бункеровочной инфраструктуры Shell создаст дополнительные пункты бункеровки в Северо-Западной Европе и на Балтике.

«Совкомфлот и Shell в партнерстве возглавляют процесс внедрения СПГ в качестве основного топлива в наиболее массовом сегменте танкерных перевозок и создают новый стандарт экологической безопасности морского судоходства. Опыт, полученный «Совкомфлотом» в результате эксплуатации судов на СПГ, без сомнения, будет применен в России при развертывании на ССК «Звезда» строи-

тельства крупнотоннажных танкеров на газомоторном топливе. Нам приятно, что концерн Shell выбрал «Совкомфлот» в качестве партнера по реализации проекта создания танкеров типоразмера «Афрамекс» на газомоторном топливе», — отметил генеральный директор и председатель правления ПАО «Совкомфлот» Евгений Амбросов, комментируя подписание соглашений.

«Сжиженный природный газ будет играть основополагающую роль в энергетической структуре будущего. Соглашение о долгосрочном отфрахтовании и бункеровке новых судов отражают усилия Shell по внедрению СПГ в качестве топлива на судах во исполнение все более строгих международных требований по сокращению вредных выбросов. Мы ожидаем дальнейшего развития сложившихся сильных партнерских взаимоотношений с Совкомфлотом для обеспечения наших потребностей во внешней торговле в ключевых регионах», — подчеркнул вице-президент по торговле нефтью концерна Shell Марк Квотермейн.



Новые причалы в Ленобласти

До конца лета 2018 года в поселке Свирьстрой, расположенном в Лодейнопольском районе Ленинградской области, на левом берегу реки Свири, должен быть открыт новый причал для приема круизных лайнеров. Общий объем частных средств на строительство составит порядка 50 млн руб.

Строительство нового объекта стало возможным благодаря тому, что весной 2017 года власти Ленинградской области договорились с правительством Российской Федерации о передаче на региональный и муниципальный уровни пяти заброшенных причалов региона, один из которых находится в Свирьстрое.

Компанией-инвестором выступает ООО «Конт», которое уже выполнило геологические изыскания дна, подтверждающие устойчивость почвы.

Строительство причала начнется в апреле 2018 года.

Окупить инвестиции предполагается за счет развития водного туризма. В 30 км к северо-западу

от Свири, в селе Старая Слобода, расположен Свято-Троицкий монастырь Александра Свирского, из-за чего в Свирьстрое останавливаются круизные пассажирские суда, туристы с которых автотранспортом отправляют на экскурсию в монастырь.

Напомним, что 2018 год объявлен в Ленинградской области Годом туризма. Ожидается, что новый причал позволит в будущем увеличить количество судозаходов в поселок. Так, в 2016 году в Свирьстрой было совершено 139 судозаходов, что позволило принять свыше 24 тыс. пассажиров.

Новый причал будет возведен на легких сваях-палах, что позволит минимально использовать береговую черту в местах рас-

положения объектов культурно-исторического наследия. После завершения строительства он сможет принимать пассажирские суда вместимостью до 300 человек.

Перед причалом расположен сувенирный рынок — Вепская ярмарка, работающий во время захода круизных судов.

Напомним, в ноябре 2017 года причал парового типа был открыт в селе Старая Ладога на берегу реки Волхов. Ожидается, что в 2018 году он примет до 10 тыс. туристов. Туристские компании подтвердили готовность выполнить до 40 судозаходов к новому причалу в Старой Ладоге. Первые лайнеры пройдут по Волхову до Старой Ладоги в начале мая.



Следующим этапом развития сети речной транспортной инфраструктуры Ленинградской области предполагается строительство причала на Ореховом острове в устье реки Невы, где расположена крепость Орешек. Общая сумма частных инвестиций составит порядка 50 млн руб.

Наряду с региональным управлением по транспорту поддержку в реализации проекта окажет комитет по культуре Ленинградской области.

Общий объем инвестиций в причальные проекты региона со стороны ООО «Конт» составит 1 млрд руб.

Гостиницы на воде

На рассмотрение Законодательного собрания Санкт-Петербурга внесен законопроект о гостиницах на воде. Если он будет одобрен, малому и среднему бизнесу будут предоставлять в аренду участки городских набережных для размещения отелей на воде.

При возведении таких гостиниц застройщик не обременен поиском нового земельного участка, волокиты с оформлением необходимых документов меньше. «В то же время нельзя допустить, чтобы плавучие гостиницы закрывали вид на достопримечательности и исторические места Петербурга, такие как Петропавловская крепость, Зимний дворец, Стрелка Васильевского острова. Профильными комитетами Смольного уже разработан типовой проект таких многоэтажных сооружений на воде», — цитирует РАТА-ньюс одного из авторов инициативы депутата Дениса Четырбока.

Инвестором строительства в Петербурге плавучих отелей станет ООО «Город на воде». Компания хочет вложить свыше 1 млрд руб. в строительство трех

гостиниц категории 3–4* в акватории Невы и Большой Невки с совокупным номерным фондом 320 номеров, а также интересуется участками под новые проекты.

Концепция проекта предполагает возведение одной гостиницы на 80 номеров и двух на 120 номеров — с конференц-залом, апартаментами, фитнес-центром. Ввести объекты в компании рассчитывают в этом году, но не исключают, что строительные работы потребуют больше времени и будут завершены лишь в 2019-м.

Для размещения объектов «Городу на воде» были предоставлены участки водной акватории Невы и Большой Невки на Выборгской и Воскресенской набережных. Инвестор получил право на водопользование в акватории Большой Невки и Невы сроком на 15 лет и сможет использовать три участка на набережной в течение десяти

лет, рассказал председатель комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Андрей Мушкарев.

К созданию плавучих отелей планируется привлечь и других участников рынка. Всего для реализации подобных инициатив городские власти готовы предоставить инвесторам десять участков в акватории Невы и Большой Невки. «Мы согласовали с комитетом по градостроительству и архитектуре и комитетом по государственному контролю и использованию памятников истории и культуры типовые проекты плавучих гостиниц, чтобы инвесторы смогли упростить процесс проектирования и согласования таких проектов», — пояснил г-н Мушкарев. Сейчас с потенциальными инвесторами обсуждается строительство двух гостиниц на воде на 36 и 56 номеров, добавил он.

Ледокол «Невская застава» борется с мартовским льдом



Экологическая аварийная служба ГУП «Пиларн» ежедневно проводит мониторинг ледовой обстановки на реке Неве в Санкт-Петербурге. С помощью ледокола «Невская застава» на реке и ее рукавах ведется борьба с заторами. Несмотря на наступившую по календарю весну, только за первую неделю марта ледокол совершил два выхода для ликвидации заторов льда.

Кроме того, лед вскрывают в том числе для того, чтобы у горожан и гостей Северной столицы не было соблазна выходить на лед для прогулки.

Эра скоростного флота

В Пскове 6–8 июля пройдет вторая (Псковская) международная научно-практическая конференция «Эра пароходов, теплоходов речного и морского флота: прошлое, настоящее, будущее», посвященная 60-летию рождения скоростного флота. Цель конференции: осмысление исторического опыта строительства и эксплуатации пароходов и скоростных теплоходов в России и за рубежом и определение перспектив их сохранения.

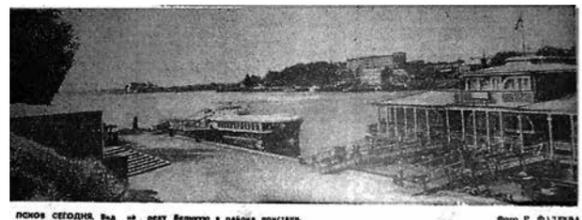
В 2018 году исполняется 102 года со дня рождения гениального конструктора Р.Е. Алексеева — человека, который создал экранопланы, суда на воздушной подушке, суда на подводных крыльях. С именем Р.Е. Алексеева связывают начало скоростной эры на воде. Его первое крылатое судно с космическим именем «Ракета» в 1957 году открыло скоростную линию «Горький—Казань». В 1958 году на заводе «Красное Сормово» было заложено серийное производство «Ракет», что послужило важным этапом для появления новых проектов конструктора, которые покоряли все новые и новые магистрали.

Организаторы в этом году решили на первый план поставить историю образования и развития пристаней и портов в различных уголках России и за рубежом. Кроме того, шире посмотреть на проблемы роли судоходства в целом в формировании истории отдельных регионов. Паровое судоходство и пришедшее ему на смену местное речное судоходство советского времени оказывало серьезное влияние на жизнь речных бассейнов. Но с распадом Советского Союза в сфере локальных перевозок наступил упадок, пристани и многие линии прекратили свое существование, пароходы и другие речные суда, многие из которых являются интереснейшими памятниками техники, разобраны на ме-

талл либо разрушаются по берегам рек и озер. Одной из задач конференции является привлечение внимания к сохранившимся памятникам локального судоходства и сохранению памяти о портах России и за рубежом.

В Пскове водное сообщение восстановилось сразу после окончания Великой Отечественной войны в 1945 году. В 1946 году открыт водный путь «Псков — Тарту» (с заходом на Талабские острова), а в 1964 году на этом водном маршруте появилось первое скоростное судно «Ракета — 1М», которое пришло из Эстонской ССР.

Эта водная магистраль существовала до 1991 года, но, к сожалению, вслед за распадом СССР прекратила свою жизнь. В 2000 году, спустя 10 лет, по этому маршруту на теплоходе «Полесье-36» был сделан первый и последний рейс до Тарту, который был первым шагом к восстановлению этого сообщения. Однако дальнейшего развития международных отношений не последовало, и магистраль «Псков — Тарту» осталась для псковичей и эстонцев только мечтой, которая ушла в прошлое. В 2005 году Псковский речной порт прекратил свое существование, хотя в 2018 году смог бы отметить свой 100-летний юбилей.



Псков сегодня. Вид на реку Волхов у района пристани.

Фото Р. Ф. ШЕВЧЕНКО

Невскому судостроительно-судоремонтному заводу исполняется 105 лет

Окончание, начало на стр. 3

Построена серия из десяти судов проекта RSD49 (сданы в 2012–2017 гг.). Из них для Северо-Западного пароходства (Россия) было построено семь судов, для KTZ Express Shipping (Казахстан) два судна и один сухогруз для компании «Пола Райз» (Россия). Проект RSD49 по классификации, принятой в Морском инженерном бюро, относится к судам

«Волго-Дон Макс» класса. Такие суда, оборудованные длинным вторым трюмом для перевозки проектных негабаритных грузов, очень востребованы на современном рынке транспортных услуг. Британское Королевское общество корабельных инженеров RINA внесло головное судно проекта RSD49, построенное на НССЗ, в список лучших судов 2012 года Significant Ships of 2012.

...И СТРОЯЩИЙСЯ

В настоящее время на заводе ведется строительство десяти судов. Продолжается строительство серии из пяти сухогрузных судов проекта RSD59, строящихся по заказу компании «Пола Райз». Проект разработан Морским инженерным бюро.

Продолжается строительство танкера «Академик Пашин». Строительство судна осуществляется в соответствии с государственным контрактом для Министерства обороны Российской Федерации. Проект разработан ЗАО «Спецсудопроект». В настоящее время продолжаются швартовные испытания. Ведется подготовка к пусконаладочным работам уникальной системы передачи грузов на ходу.

Продолжается достройка серии из четырех многофункциональных спасательных судов-бук-



сиров (МСС) проекта MPSV12. Строительство этих судов осуществляется для ФКУ «Дирекция Госзаказчика». Проект разработан ЗАО «Морское инженерное бюро».

В ближайших планах предприятия продолжение модернизации мощностей на основе

новой техники, освоение современных технологий, а также расширение спектра выпускаемой продукции.

За годы работы предприятие построило более 300 судов разного класса и выполнило капитальный ремонт сотен судов и двигателей.

Встреча бизнеса и власти

Законодатели заинтересовались проблемами судостроителей

Компанию Laky Verf (ООО «Озерная Верфь») посетили члены Консультативного совета предпринимателей при Законодательном собрании Ленинградской области. Визит прошел в рамках заседания совета в Шлиссельбурге. В составе группы депутатов, приехавших на судостроительное предприятие, были заместитель председателя регионального парламента Николай Пустотин, депутат Законодательного собрания Ленобласти Вадим Малык, а также депутат Госдумы РФ Светлана Журова.

Встреча представителей бизнеса, правительства ЛО и депутатов Заксобрания началась с экскурсии по предприятию. Руководители компании, генеральный директор Константин Бурьянов и технический директор Олег Кондрук, рассказали о верфи, ответили на вопросы о производстве, основных экономических показателях и планах.

В рамках визита гости побывали в том числе и в цехе судостроения, где смогли получить представление о полном комплексе работ по строительству катеров.

Компания «Озерная Верфь» вышла на рынок в 2005 году с концепцией «качественное строительство яхт класса «люкс» по индивидуальному заказу». В настоящий момент специализируется на производстве многоцелевых скоростных катеров. Яхты строились под надзором Bugeau Veritas (BV) и относятся к классу A-Ocean. В разработке проектов для Laky Verf участвовали известные в яхтенном мире голландские дизайнеры Гвидо де Груд (Guido de Groot) и Франк Лаупман (Frank Laupman). Результатом такого творческого

партнерства стал выпуск современных высококлассных судов, соответствующих всем последним тенденциям яхтенного дизайна.

Компания располагается в городе Шлиссельбурге на территории завода ООО «Невский ССЗ», занимающего площадь в 2320 кв.м., где производится хранение и подготовка дерева, макетирование кают, обработка и окончательная сборка яхтенной мебели. Собственное мебельное производство позволяет компании Laky Verf выполнять заказы самой высокой сложности.



Сомнений в надежности нет



В Петрозаводске введен в эксплуатацию новый наплавной мост, построенный онежскими судостроителями.

Наплавной мост через Логмозерский пролив в Петрозаводске введен в эксплуатацию. В период опытной эксплуатации мост успешно прошел комплекс необходимых проверок. В ходе испытаний мост выдержал все предусмотренные проектом нагрузки — как по весу, так и по габаритам проезжающих по нему транспортных средств.

Как ранее уже сообщал «Водный транспорт», строительство моста в течение двух месяцев осуществлялось на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе по заказу администрации Петрозаводского городского округа. Спуск моста на воду состоялся 17 ноября 2017 года. После прохождения испытаний его отбуксировали в Логмозерский пролив, где сотрудники ООО «Онежского ССЗ» отрегулировали высоту аппарелей, подключили электричество и световые приборы, установили камеры видеонаблюдения.

14 декабря прошлого 2017 года началась опытная эксплуатация конструкции.

Новый наплавной мост — несамоходное судно с длиной корпуса между носовым и кормовым перпендикулярами в 90,75 м, шириной по ватерлинии — 7 м, габаритной шириной — 7,8 м, высотой бортов — 2,70 м, осадкой около 0,5 м. Проект стоимостью около 3 млн руб. разработан в Санкт-Петербурге, в ОАО «Инженерный центр судостроения», и согласован в Северо-Западном

филиале Российского речного регистра.

«Мост строился под надзором инспекторов Речного регистра России, и он соответствует всем требованиям. Мост спроектирован высоким, потому что перепады воды достигают полтора метров. Сомнений в надежности нет — мост построен качественно», — пояснил директор ОССЗ Владимир Майзус.

К настоящему моменту на переправе смонтировано освещение, установлены и отрегулированы светофорные объекты. Все это время при необходимости производилась очистка поверхности моста от снега и наледи и обработка противогололедными материалами.

Клету угол наклона аппарелей уменьшился, что сделает переправу через Логмозерский пролив еще комфортнее.

«Согласно данным многолетних наблюдений, уровень воды в Онежском озере зимой 2017–2018 годов выше максимальных показателей. Поэтому, когда после сезона схода льда уровень воды упадет, углы въезда на мост станут более пологими, что обеспечит прямую видимость с одного берега на другой», — сообщил заместитель главы Петрозаводска Андрей Иванов.

Новая переправа оборудована аппаратурой видеонаблюдения и видеорегистрации, которая в перспективе будет подключена к системе «Безопасный город», что позволит усилить существующий контроль.

Макаровка вручила первые дипломы

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова состоялась первая в этом году церемония вручения дипломов выпускникам специальности «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования» факультета навигации и связи института «Морская академия».



Квалификацию инженера по специальности «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования» и дипломы с отличием получили выпускницы Мария Кашина, Алина Лышенко и Екатерина Низамова.

За отличную успеваемость по освоению учебной программы грамотами были награждены Александра Задуева, Мария Кашина, Алина Лышенко и Екатерина Низамова. За успешное участие в научной деятельности грамотой награждена Мария Замятина. За достижение в спортивной жизни университета благодарности получили Андрей Дресвянников и Динар Шафиуллин.

Поздравить выпускников пришли руководители университета, профессорско-преподавательский состав, гости, родители выпускников. С поздравлениями в адрес выпускников выступили



первый проректор вуза Николай Глебов, директор института «Морская академия» Александр Горобцов, декан факультета на-

вигации и связи Александр Бояринов, заведующей кафедрой радиоэлектроники Михаил Солодовниченко.

«Русский музей: виртуальный филиал»

Макаровка продолжает участие в проекте «Русский музей: виртуальный филиал». Представители вуза приняли участие в рабочей встрече руководителей виртуальных филиалов Русского музея, действующих на базе высших и средних профессиональных учебных заведений Санкт-Петербурга. Встреча состоялась в Центре мультимедиа Русского музея.

На встрече присутствовали также представители Военно-космической академии имени А.Ф. Можайского, Санкт-Петербургского государственного университета, Государственного академического института живописи, скульптуры и архитектуры имени И.Е. Репина, Первого Санкт-Петербургского государственного медицинского университета имени академика И.П. Павлова, Российского государственного педагогического университета имени А.И. Герцена, Университета технологий управления и экономики, Санкт-Петербургского художественного училища имени Н.К. Рериха. Они поделились опытом работы



структур виртуального филиала Русского музея в своих учреждениях. Специалисты службы «Виртуальный Русский музей» обсудили с участниками встречи возможные формы решения

имеющихся проблем, наметили ряд конкретных мероприятий по активизации деятельности филиалов на базе высших и средних учебных заведений Санкт-Петербурга.

Специалисты для ледоколов нового поколения

Макаровка приступает к реализации программ повышения квалификации специалистов по эксплуатации ядерных энергетических установок. Программы обучения будут реализованы на базе Института дополнительного профессионального образования.

«Новое направление деятельности института — совсем новое для университета. ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова — единственный в России и в мире вуз, в котором с 1958 года действует система подготовки инженеров всех специальностей, необходимых для эксплуатации гражданских атомных судов. За это время было подготовлено более 1000 инженеров-атомщиков, и более 3500 специалистов прошли различные формы повышения квалификации», — пояснили «Водному транспорту» в вузе.

Развитие дополнительной подготовки специалистов для объектов с ЯЭУ будет осуществляться

институтом совместно с кафедрой судовых ядерных энергетических установок факультета судовой энергетики института «Морская академия», которая уже более 20 лет готовит инженеров по эксплуатации судовых ЯЭУ.

Стратегическая цель университета в этом проекте — организация подготовки, повышения квалификации и переподготовки специалистов, которые будут эксплуатировать атомные ледоколы нового поколения и плавучие атомные тепловыделяющие станции для развития Северного морского пути, и обеспечение кадровой составляющей реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике.

«Надежда морей» стартует в Санкт-Петербурге



Яхт-клуб Санкт-Петербурга объявил о начале конкурса для молодежи «Надежда морей». «Надежда морей» — проект круглогодичного теоретического, практического обучения и летних учебных плаваний на парусниках «Надежда» и «Лукулл», реализуемый с 2015 года. Проект ориентирован на молодежь, не имеющую опыта в морском деле.

Подать заявку на участие в программе может любой петербуржец в возрасте от 18 до 25 лет. Прием заявок осуществляется на сайте программы «Надежда морей» с 15 февраля по 15 марта.

С конца марта по май отобранные кандидаты будут проходить теоретическую подготовку по морскому делу, в июне начнутся учебные плавания по Балтийскому морю. В качестве главного учебного судна программы,

которая реализуется Яхт-клубом Санкт-Петербурга и «Фондом поддержки, реконструкции и возрождения исторических судов и классических яхт», была выбрана легендарная шхуна «Надежда», построенная и спущенная на воду в 1912 г. в Нидерландах, совершившая кругосветное путешествие под командованием графа Феликса фон Люкнера и с 1948 года ставшая главным тренировочным парусным судном Нахимовского училища,

а впоследствии Центрального яхт-клуба Ленинграда. Сменив несколько имен: Sterna — Edelgard — Seeteufel — Надежда — Ленинград и воспитав не одно поколение молодых ленинградцев, шхуна снова вернулась и встала в строй после продолжительных ремонтных работ уже в составе Яхт-клуба Санкт-Петербурга как флагманское судно флота исторических судов «Фонда поддержки, реконструкции и возрождения исторических судов и классических яхт».



Секрет оптимизма МРП: модернизация теплоходов и новые причалы



Пароходство активно готовится к предстоящей навигации: в то время как ведутся плановые ремонтные работы на судах, а часть флота проходит модернизацию, специалисты по туризму разрабатывают новые привлекательные маршруты и подбирают интересные места отдыха. При этом любители круизного отдыха уже приобретают речные туры.

География работы «Московского туристического флота» чрезвычайно широка. Пассажирские суда этой компании, являющейся структурным подразделением Московского речного пароходства, совершают круизы из Москвы в Санкт-Петербург, Ярославль, Казань, Пермь, Елабугу, Ниж-

ний Новгород, Самару, Рязань, Муром, Кострому, Волгоград, Астрахань, Ростов-на-Дону, на о. Валаам и о. Кижи, Великий Новгород. В прошлом году компания обслужила 31 тыс. 978 пассажиров. Этот показатель на 18% превышает итоги работы годом ранее. О том, что круизный туризм находится явно на

подъеме, свидетельствуют и другие цифры: количество иностранных туристов, купивших туры Мостурфлота, выросло на 35%—до 14 тыс. 154 человек, поток туристов с российским паспортами вырос на 7%—до 17 тыс. 827 человек.

Как рассказал «Водному транспорту» руководитель дирекции

грузовых перевозок МРП Владимир Батов, в предстоящую навигацию предприятие будет оперировать 13 круизными теплоходами пассажироместимостью от 96 до 300 человек, рассчитанными на туристов с различным материальным достатком. При этом круизный флот включает два теплохода класса «люкс»: «Александр Грин» (проект PV08, построен в 2012 году) и «Княжна Виктория» — четырехпалубный теплоход проекта 301, прошедший полную модернизацию в 2011 году. Еще шесть теплоходов

относятся к классу «премиум»: «А. Красин», «А. Рублев», «С. Есенин», «В. Суриков», «И. Репин», «Россия»; два теплохода класса «комфорт»: «Н. Карамзин», «И. Крылов»; один теплоход класса «стандарт» «С. Образцов»; один теплоход класса «эконом» «Княжна Анастасия» позиционируется как первый речной лоукостер. Кроме того, в компании эксплуатируются два теплохода для прогулочных линий и проведения торжественных мероприятий — это теплоходы «Союз» и «Князь Юрий».

Начало, окончание на стр. 8

Ранняя навигация началась с перевозки зерна

Волжское пароходство открыло навигацию на месяц раньше традиционных сроков. 2 марта теплоход «Капитан Канатов» отправился в свой первый в этом году рейс, ознаменовав для компании открытие навигации 2018 года.

Судно проекта RSD44, грузенное зерном (5,2 тыс. тонн), проследовало по реке Дон из порта Ростов-на-Дону в порт Кавказ.

По новым нормативным документам Российского Речного Регистра суда смешанного «река-море» плавания класса М-ПР могут выходить в Азовское море,

включая Керченский пролив, с 1 марта (в прошлом году они начали работать в этом морском бассейне с 1 апреля).

Теплоходы Волжского пароходства, работающие на перевозке зерновых грузов, были подготовлены к раннему началу навигации.

На Верхней Волге открытие навигации Волжского пароходства планируется в апреле.

Напомним, что в межнавигационный период Волжское пароходство подготовило к навигации 183 теплохода, что на пять грузовых судов больше, чем в прошлом году. На базах технического обслуживания флота и судоремонтных заводах проводился ремонт корпусов, двигателей и прочих механизмов, электро- и радиооборудования.

Ремонт корпуса и движительно-рулевого комплекса в условиях дока прошли 14 теплоходов типа «Волго-Дон» и шесть судов буксирного флота. В подготовке были заняты все судоремонтные



заводы, являющиеся партнерами Волжского пароходства в Нижегородской, Ленинградской, Ростовской, Волгоградской областях и Республике Марий-Эл. Текущий ремонт самоходных

и несамоходных судов и подготовка их к навигации проводилась силами экипажей на базах технического обслуживания флота в Нижегородской и Волгоградской областях.



Секрет оптимизма МРП: модернизация теплоходов и новые причалы



Окончание, начало на стр. 7

Отметим, пароходство ежегодно проводит модернизационные работы на теплоходах с целью повышения их комфортабельности и соответствия современным требованиям безопасности.

Так, в межнавигационный период 2017–2018 годов проводится модернизация четырех теплоходов компании: «Сергей Есенин», «Княжна Анастасия», «Сергей Образцов» и «И.А. Крылов».

В частности, «Княжна Анастасия» проходит полное обновление: расширяются каюты, улучшаются условия для пассажиров. Таким образом, класс теплохода

повысится до уровня «люкс». На верхней палубе «Сергея Есенина» добавляются каюты повышенной комфортности. На «И.А. Крылове» расширяется кормовая часть, за счет чего увеличивается общественная зона, в том числе пространство ресторана. На «Сергее Образцове» осуществляется модернизация кают и каютного оборудования. Кроме того, на теплоходах ведутся текущие плановые ремонты механизмов. Модернизация будет завершена к началу навигации 2018 года.

В плановом порядке проводятся капитальные ремонты главных и вспомогательных двигателей

на теплоходах «Николай Карамзин», «Союз» и «Князь Юрий». На других судах компании в марте начались подготовительные работы по плановому ремонту в целях подготовки их к работе в навигацию.

Напомним, еще одним важным проектом компании «Мостурфлот» является строительство нового круизного судна проекта RV300VD «Петр Великий» на астраханском судостроительном заводе «Лотос». Теплоход строится на класс смешанного река-море плавания, что позволит осуществлять на нем круизы как по рекам России, так и по морским

районам Каспийского и Черного морей. Судно планируется ввести в эксплуатацию в 2019 году. На новом теплоходе туристам предложат сервис самого высокого качества, соответствующий уровню пятизвездочных отелей мирового класса.

Между тем любители круизного отдыха заранее планируют свой отдых в этом году и уже активно приобретают туры. Как рассказала заместитель генерального директора компании «Мостурфлот» Светлана Гончарова, продажи круизов на 2018 год стартовали еще в июле прошлого года. При этом рост продаж в текущем году в сравнении с аналогичным показателем минувшего года в среднем на каждый теплоход вырос на 10–15%. На отдельные теплоходы спрос вырос значительно. Например, превышение продаж круизов на теплоходе класса «люкс» «Виктория» составляет 90%.

Продолжительные круизы уже загружены более чем на 70%. Глубина продаж продолжительных круизов в сравнении с короткими (3–4 дня) всегда выше, так как туристы заранее планируют такие путешествия, пояснила Светлана Гончарова.

Представитель «Мостурфлота» рассказала «Водному транспорту» о новинках предстоящей навигации, популярных маршрутах и перспективных направлениях.

Новой важной достопримечательностью в круизах северо-западного направления 2018 года станет Старая Ладога, где осенью минувшего года был

открыт причал, что позволило компании включить в маршруты реку Волхов. Село Старая Ладога маркетинговыми уже названо «столицей Северной Руси», что делает посещение знаменитой крепости очень привлекательным для туристов.

Что касается наиболее популярных маршрутов, то Светлана Гончарова рассказала, что большим спросом пользуются продолжительные круизы в Казань, Елабугу, Булгар. На востребованность круизов положительно влияет открытие новых причалов и стоянок, пояснила Гончарова, добавив, что в Болгарах был открыт новый причал, в Свяжске — стоянка.

Также популярны туры в Астрахань, Санкт-Петербург, на Соловецкие острова. Востребованы круизы по Оке, после реконструкции Кузьминского шлюза река стала судоходной на протяжении всего навигационного периода.

Эксперт подчеркнула, что развитию круизного туризма служит преобразование городов, в том числе не только на реке. Например, в настоящее время наблюдается большой спрос на автобусные экскурсии из Чебоксар в Республику Марий Эл в рамках круиза в этом направлении.

Среди перспективных направлений — строительство пассажирского причала для приема больших теплоходов в Белозерске на озере Белое. «Если появится такой причал, то в красивый исторический город Белозерск придут большие теплоходы с туристами», — подчеркнула Светлана Гончарова.

В Тутаеве меняются условия приема круизных судов

Стоимость судозахода снижена

Условия приема круизных судов в навигацию 2018 года в Тутаеве Ярославской области будут изменены. Это произойдет в следствие прекращения договорных обязательств между администрацией Тутаевского муниципального района и компанией ООО «Конт» (Санкт-Петербург). В результате цены за судозаход будут гораздо ниже, чем стоимость, устанавливаемая «Контом», бравшим фиксированную плату за сам факт захода судна, а не почасовую, как это делали муниципальные власти.

В прошлом сезоне из-за повышенного водосброса с Рыбинской ГЭС паловый причал, построенный компанией «Конт», оказался затопленным в течение длительного времени. Из-за этого были отменены заходы многих судов в Тутаев, туристический бюджет города сильно пострадал.

В навигацию 2018 года прием и обслуживание туристов перейдут снова к местному центру туризма, как это было до 2013 года, когда в город пришла питерская компания «Конт», специализирующаяся на строительстве и эксплуатации причалов. Для приема пассажирских судов Центр культуры и туризма «Романов-Борисоглебск» будет арендовать дебаркадер. Всего в 2018 году в Тутаев запланиро-

вано более 150 судозаходов.

История круизного туризма в Тутаеве берет свое начало в первой половине 2000-х годов. Тогда заходы судов носили эпизодический характер: на местном флоте туристов возили на левый берег Волги, где находится главный символ города — Казанско-Преображенская церковь, а также Крестовоздвиженский собор и Церковь Вознесения Господня. А для гостей города проводились историко-экскурсионные программы в усадьбе дворян Зацепиных, расположенной там же.

В 2006 году на правом берегу Волги был открыт музей «Царская овца», который в 2008 году он был реорганизован в музейно-выставочный комплекс «Борисоглебская сторона», после чего именно правый берег города стал главным туристическим объектом. В ходе трехчасовой пешеходной экскурсии туристы посещали музей, экспозиции которого хорошо дополняли Парк советского периода, а также Воскресенский собор.

В то же время экскурсии в левобережную часть города предлагаются эпизодически: главной причиной является отсутствие свободного флота для перевозки туристов — местный пассажирский теплоход обслуживает паромную линию, соединяющую две части города.

Круизный рынок окреп

В Москве прошел традиционный профессиональный «Фестиваль круизов». Мероприятие собрало ведущих круизных операторов и агентов, а также более двухсот представителей туристических компаний, MICE-агентств и корпоративных клиентов уже в третий раз.

Среди участников фестиваля были такие компании, как «Инфлот круизы и путешествия», Costa Cruises, «Арт-Тур», «Виа Марис», «Мостурфлот», Круизный Дом «МК», экспедиционная компания «Клуб путешествий Special», «Инфофлот», круизная компания «Бриз Лайн», «Водоходъ», «Истлэнд», Cruise Line («Боле-ро Тур»), «Карсон Туризм», «НИКА», «Магазин круизов», Royal Caribbean International, «Черноморские круизы», Poseidon Expeditions, «ТАРТУС ТУР» и другие.

В ходе пресс-конференции «Круизный туризм: новые возможности и перспективы роста» спикеры рассказали о темпах развития круизной отрасли в России, современных тенденциях рынка, росте спроса на морские и речные круизы, ответили на вопросы представителей СМИ.

Так, Андрей Смолин, коммерческий директор судоходной компании «Водоходъ», в своем выступлении отметил, что средний прирост турпотока в их компании составил в минувшую

навигацию около 20%, а загрузка флота составила 90%.

За последние два года ситуация на российском круизном рынке стала выправляться, постепенно восстанавливается международный круизный туристический поток в Россию, отмечали участники встречи.

«Одним из секретов успеха нашей компании является современный флот. Мы серьезно подходим к вопросу реновации наших теплоходов. Кроме того, в ближайшее время у нас запланирован спуск на воду нового пятизвездочного судна типа RV300VD «река-море». Оно будет предназначено и для морских, и для речных путешествий, в том числе по Волге и Каспию», — рассказал Андрей Смолин.

В ходе встречи Светлана Гончарова, заместитель генерального директора по туризму компании «Мостурфлот», рассказала о возможностях и перспективах, которые доступны агентствам при работе с круизным продуктом: «Круизные туристы — возвратные туристы, очень лояльные; кроме того, круизный сегмент рынка достаточно стабильный.



За последние годы не было отмечено спада интереса к этому виду отдыха, наоборот, на фоне закрытия Египта и Турции он показал заметный прирост.

Говоря о сегменте морских круизов, Алексей Цыганов, председатель совета директоров компании «Атлантис Лайн Морские Круизы», сообщил, что некоторые круизные операторы отметили в минувшем году 120-процентный рост круизного потока из России. Среди них — компания Costa Cruises.

Развитие круизного рынка очень важно для экономического развития страны. В среднем за день круиза туристы оставляют в порту захода не менее 200 евро.

Как ранее сообщал «Водный транспорт», в ходе круглого стола «Россия — Италия» было подписано рамочное соглашение между компанией Costa Cruises и Федеральным агентством по туризму. «Это новый виток в развитии российской круизной индустрии, который свидетельствует о большом потенциале и возможностях нашего рынка», — отметил Алексей Цыганов.



Татарстан создает судостроительную корпорацию

Президент Республики Татарстан Рустам Минниханов одобрил идею создания судостроительной корпорации «Ак Барс». Такое решение глава республики принял по итогам совещания с гендиректором Зеленодольского судостроительного завода Ренатом Мистаховым.

В ходе совещания Мистахов отметил основную стратегическую задачу — довести долю гражданского судостроения до 30%. Сегодня она составляет всего треть от этого, признал гендиректор.

«Мы анализируем преимущество объединения и создания единой корпорации. Мы видим ее работу в четырех направлениях — проектирование, судостроение, производство комплектов, судоремонт и сервис», — отметил Ренат Мистахов.

Он добавил, что создание корпорации будет проводиться поэтапно. «Мы ставим задачи создания компании с объемом роста в три раза до 2025 года и ежегодным оборотом не менее 100 млрд рублей.

Планируется, что в корпорацию войдут сам Зеленодольский

судостроительный завод, Зеленодольское проектно-конструкторское бюро, казанский завод «Электроприбор» (производство оптического и электронного оборудования), «Волготатсудоремонт» (судоремонт), «Ак Барс Металл» (производство строительных металлоконструкций) и Адриа Винч Зеленодольск (проектирование и производство высокотехнологичного оборудования для судостроительной отрасли, деревообрабатывающей и горнодобывающей промышленности). По словам Мистахова, в рамках единого управления корпорацией будут сконцентрированы маркетинг, продажи, кадровая политика, техническая политика, экономика и финансы.

Президент республики отметил важность развития гражданского направления судостроения.

«Нам надо наращивать гражданское направление — яхты, катера. Экспортный потенциал нужно развивать с учетом не только российского рынка. Нужно прививать культуру владения судами и катерами. Может быть, в республике организовать яхт-клубы и другие сопутствующие вещи», — заметил Минниханов, добавив, что самое главное — сделать продукцию доступной по цене.

Между тем, Зеленодольский завод имени А. М. Горького представил проекты речного пассажирского такси «Стриж» и прогулочного теплохода «Пилигрим». Представление продукции состоялось в ходе рабочего совещания по вопросу обновления гражданского флота Татарстана под председательством заместителя министра транспорта и дорож-



ного хозяйства Андрея Егорова.

Речное пассажирское такси «Стриж» рассчитано на 32 пассажира и предназначено для скоростных пассажирских перевозок по внутренним водным путям в качестве туристического и развлекательного. При необходимости катер может быть переоборудован в моторную яхту.

Вместимость прогулочного судна «Пилигрим» — 120 человек. На нем можно выполнять прогульно-экскурсионные рейсы по Волге. Для обеспечения комфортных условий экскурсионных путешествий панорамного обзора пассажирский салон оборудован прозрачным куполом и системой аудиогuida на пяти языках.

Новый танкер-химовоз для «БФ Танкер»

Завод «Красное Сормово» спустил на воду пятый танкер-химовоз проекта RST27M — «Балт Флот 20», строящийся для компании «БФ Танкер». Спуск химовоза, строящегося на класс Российского морского регистра судоходства, прошел в рабочем режиме.

«К настоящему времени мы уже передали заказчику три танкера-химовоза проекта RST27M», — отметил врио генерального директора завода «Красное Сормово» Михаил Першин. — Чтобы выполнить условия контракта, нам нужно достроить в этом году еще два химовоза. Значительная часть работ по строительству выполнена — 22 декабря мы спустили четвертый, а сегодня, ровно через два месяца, пятый танкер этого проекта. Самое главное, что, по отзывам заказчиков, эти танкеры уже отлично себя зарекомендовали в эксплуатации».

По словам Першина, завод ведет переговоры о продолжении сотрудничества с компанией «БФ Танкер».

Танкеры проекта RST27M являются модернизированными судами проекта RST27. Разработчиком проекта выступило Морское инженерное бюро. Рабочее проектирование выполнено Волго-Каспийским ПКБ.

Генеральный директор МИБ Геннадий Егоров отметил: «Суда проекта RST27M способны решать традиционные задачи по перевозке грузов на внутренних водных путях страны, и справляются с этой задачей не хуже, а я бы сказал, даже по многим параметрам лучше судов знаменитого исходного проекта RST27. Танкеры-химовозы проекта RST27M смешанного река-море плавания имеют усиленную морскую функцию из расчета на перевозку нефтепродуктов Каспийского региона. При этом суда удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. То есть, по большому счету, нами созданы более универсальные танкеры как с точки зрения перевозимого груза, так и с точки зрения географии поставок».

Напомним, согласно трехсторонним контрактам, подписанным между заводом «Красное Сормово», компанией «БФ Танкер» и Государственной транспортной

лизинговой компанией (ГТАК), «Красное Сормово» обязуется передать заказчику — ГТАК — пять танкеров до середины 2018 года. «Балт Флот 19» и «Балт Флот 20» будут переданы после завершения швартовых и ходовых испытаний, на которые они отправятся с началом навигации.

Танкер проекта RST27M — самоходное наливное однопалубное судно с шестью грузовыми танками, двумя главными двигателями, с двумя винто-рулевыми колонками (винты фиксированного шага), смешанного река-море плавания дедвейтом 5337/7905 т (река/море) класса «Волго-Дон макс». Длина судна 140,8 м; ширина 16,9 м; расчетная осадка 3,6 м в реке/4,6 м в море. Класс судна: KM Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker/Chemical tanker type 2 (ESP). Возможность перевозки трех сортов груза одновременно. Объем грузовых цистерн 8970 куб. м.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«ПОРТ КИМРЫ» В ПРЕДСТОЯЩУЮ НАВИГАЦИЮ БУДЕТ ОПЕРИРОВАТЬ 46 СУДАМИ

«Порт Кимры» в предстоящую навигацию, как и в прошлую, будет оперировать 46 судами грузового, вспомогательного флота и плавмеханизации.

В межнавигационный период 2017–2018 годов компания проводит работу по капитальному ремонту главных двигателей на двух буксирах. Также осуществляется замена дизельгенераторов на двух судах, доковый ремонт трех буксиров с ремонтом движительно-рулевого комплекса и корпуса, проводятся плановые ремонты на 12-ти судах несамоходного и вспомогательного флота. Об этом отраслевому порталу «Российское судоходство» сообщили в МРП.

«ПОРТ СЕРПУХОВ» ОТРЕМОНТИРУЕТ 15 СУДОВ

В межнавигационный период 2017–2018 годов «Порт Серпухов» осуществляет плановый ремонт 15 судов. Кроме того, производится капитальный ремонт двигателей земснаряда, был осуществлен его доковый ремонт.

Всего к началу навигации 2018 года «Порт Серпухов» подготовит 30 судов.

Всего «Порт Серпухов» оперирует 31 ед. флота.

«Проекта Года 2017»

Судостроительный завод «Вымпел» стал победителем в конкурсе «Проекта Года 2017», проводимом крупнейшим официальным сообществом ИТ-директоров России Global CIO. В номинации «Лучший региональный проект» в категории «Центральный федеральный округ» первое место заняла работа управления информационных технологий АО «ССЗ «Вымпел»: «Разработка АРМ «Монитор деятельности предприятия судостроительной отрасли» на базе «1С». Руководитель разработки — начальник УИТ завода Александр Громцев.

В ходе разработки АРМ (автоматизированных рабочих мест) решена задача обеспечения руководителей подразделений всех уровней информацией, необходимой для анализа и принятия управленческих решений, а также оперативного реагирования.

«Проделана большая работа, в которой участвовали многие подразделения предприятия. Созданный «Монитор деятельности предприятия» позволяет увидеть весь сложный цикл строительства корабля, в реальном времени посмотреть, что происходит на каждом из заказов, графики закупки комплектующих, количество рабочих, трудоемкость, финансовую составляющую и многое другое. Автоматизация позволит по-

высить управляемость бизнес-процессов в компании», — рассказал Александр Громцев.

«Проект Года» — первый в России конкурс, где победителей определяют ИТ-директора путем голосования на портале Global CIO. Примерно 1300 руководителей ИТ-служб на протяжении почти двух месяцев оценивали конкурсные проекты при помощи системы интернет-голосования, в основе которой лежит специальная методика, разработанная ИТ-сообществом.





Столетняя история: названия разные, цель — одна

Отраслевая газета «Водный транспорт» в 2018 году отмечает 100 лет со дня основания. Ее издание было предпринято в 1918 году Главным управлением водного транспорта — «Главод», который публиковал на страницах весьма скромного журнала, выходящего на серой газетной бумаге, большое количество официальных материалов, регламентирующих деятельность водного транспорта.



В Российской национальной библиотеке сохранились всего шесть выпусков этого издания. Первый номер «Водного транспорта» вышел в июне 1918 года на 56 страницах. В августе того же года на № 7/8 издание прекратилось.

Стоит отметить, что «Водный транспорт» на протяжении своей вековой истории часто менял названия, он сливался с другими периодическими изданиями, менял периодичность выхода, а иногда

даже прекращал работу, но почти всегда возобновлял ее вновь.

Так, после прекращения выпуска в 1918 году, отрасль испы-

тывала потребность в получении официальной и другой информации о текущих событиях, поэтому в 1918–1919 годах «Областное управление водным транспортом Балтийского моря» выпускает журнал «Балтийский морской транспорт». Это официальное издание в 1919 году после выхода двоянного номера 6/7 сливается с «Известиями Мариинского областного управления водного транспорта» и выходило уже под названием «Балтийско-Мариинский водный транспорт».

В 1919–1924 годах выходил журнал «Техника и экономика путей сообщения», посвященный в том числе, проблемам водников, из которого в 1923 году выделился журнал «Водный транспорт». Это был ежемесячный политико-экономический и производственно-технический орган Наркомата морского флота СССР и Наркомата речного флота СССР. Изданием до 1940 года занимался Речиздат. Наркомвод в 1933 году начал

изданием до марта 1938 года, но затем через два месяца был слит с журналом «Водный транспорт». Годом ранее к «Водному транспорту» был присоединен журнал «Торговый флот».

1940 год стал для «Водного транспорта» критическим, На двенадцатом номере он прекратил существование под своим именем. Вместо него стали выходить два журнала: «Морской флот» и «Речной транспорт».

Статус журнала «Речной транспорт» был заявлен как научно-популярное издание Госслужбы речного флота. В 1953 году на втором номере издание было прекращено. С мая 1953 года он был слит с журналом «Морской флот» и выходил под именем «Морской и речной флот», но с января 1955 г. в связи с разединением министерств, издание вновь возобновлено под прежним названием.

Продолжая изыскания по «генеалогическому дереву» «Водного транспорта», мы находим реферативный журнал «Транспорт. Водный транспорт», который выходил в 1960–1961 годах. Он являлся не отраслевым, а научным изданием, с 1962 года сменившим название просто на «Водный транспорт».

Следующий период издания начинается в 1964 году. Издателем выступил Госкомитет Совета Министров СССР по науке и технике,

АН СССР и ВИНТИ. «Водный транспорт» просуществовал до 1991 года. В 80-х годах, как свидетельствует его бывший главный редактор Георгий Панюшкин, издание было органом профсоюзов.

Сегодня «Водный транспорт» является изданием «Российской палаты судоходства», которая выступила инициатором возрождения важного отраслевого СМИ.

В одном из старых номеров журнала «Русское судоходство на реках, озерах и морях», вышедшем в 1886 году, мы нашли девиз, который удачно переключается с целью, стоящей перед «Водным транспортом». И хотя по ряду причин нельзя утверждать, что наша газета ведет свою историю от того старинного издания, можно тем не менее считать, что в нем были сформулированы принципы, которым журналисты, пишущие для отрасли, следуют и сейчас. «Начинаем издание журнала, являющегося единственным в Российской Империи по своей программе и главной цели — способствовать развитию отечественного торгового судоходства на реках, озерах и морях».



В 2018 году исполняется 100 лет отраслевому изданию «Водный транспорт». Празднование юбилея будет приурочено к началу навигации – конец апреля 2018 года. Достигнута договоренность с Президентской библиотекой им. Б. Н. Ельцина (Санкт-Петербург) о реализации совместного проекта «100 лет российского водного транспорта глазами журналиста», который пройдет в рамках проекта библиотеки «Знания о России».

Мероприятие будет включать в себя мультимедийную выставку на 16 экранах в фойе библиотеки в Санкт-Петербурге. Кроме того, будет организован видеоконцерт с прямыми подключениями городов: Москва, Нижний Новгород, Архангельск, Новороссийск. К участию в мероприятии будут приглашены руководители отрасли, представители бизнеса, ветераны, студенты в разных городах.

Будут приглашены участники проекта «Флотская династия».

Также будет проведена конференция, посвященная 100-летию издания, под названием «Освоим технику». Этот журнал выходил отдельным

выпуском отраслевого издания, посвященного водному транспорту, под названием «Освоим технику». Этот журнал выходил отдельным

период издания начинается в 1964 году. Издателем выступил Госкомитет Совета Министров СССР по науке и технике,

Флотские династии современной России

Общероссийское отраслевое объединение работодателей «Российская палата судоходства» и ведущая отраслевая медиа-группа «ПортНьюс» в рамках совместного интернет-портала «Российское судоходство» в декабре 2016 года запустили проект «Флотская династия современной России». Данный проект направлен на улучшение имиджа флотских профессий, привлечение молодежи для работы в отрасли, сохранение семейных трудовых традиций.



Так, на портале «Российское судоходство» создана рубрика «Флотские династии современной России», в которой публикуются фото и текстовые материалы об отраслевых



династиях. Информация на сайте размещается бесплатно, на постоянной основе и в открытом доступе.

Флотская династия — это ряд поколений, передающих из рода в род профессиональное мастерство, работающих в одном трудовом коллективе или в различных трудовых коллективах по одной профессии.

В настоящее время «Флотская династия современной России» включает в себя истории 25 семей, представители которых внесли

значительный вклад в развитие морской, речной, судостроительной и смежных отраслей.

Руководство отрасли поддержало и высоко оценило данную инициативу. Участники проекта «Флотская династия современной России» получают благодарственные письма, подписанные заместителем министра транспорта РФ — руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта Виктором Олерским. Так в марте 2017 года 16 участникам проекта были отправлены благодарственные письма за большой личный вклад и улучшение имиджа отрасли, сохранение семейных трудовых традиций. Напомним, что в апреле прошлого года благодарственные письма были вручены Юрию Ермолину, преподавателю Арктического морского института имени В. И. Воронина (АМИ) — филиала Государственного университета морского и речного флота имени



адмирала С. О. Макарова, и заведующему музеем Сергею Терентьеву за активное участие в проекте «Флотская династия современной России». Вручение прошло в обстановке торжественного построения при участии помощника президента Российской Федерации Игоря Левитина, руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Виктора Олерского, ректора ГУМРФ Сергея Барышников, директор АМИ Елены Смягликовой.

Потомственный речник Владимир Марков — участник проекта «Флотская династия современной России» в научной библиотеке Северного (Арктического) федерального университета имени М. В. Ломоносова (САФУ) в мае 2017 года представил свою книгу «Город у реки», в которой через историю своей семьи рассказал о судоходстве на линии Архангельск — Котлас.

Все 25 династий заслуживают того, чтобы бы быть названы по фамилии: Аганины, Архангельские, Гоголевы-Рябовы, Горбуновы, Ермолины, Коваль, Колотушкины, Коневы, Костины, Кузины, Куроптевы, Марковы, Пастуховы, Пинежаниновы, Пономаревы-Новиковы, Романовы, Смирновы, Тарасовы, Третьяковы, Федотовы, Фомины, Ходаковские, Цветковы, Шевцовы-Михайловы, Ястребцевы.

Сегодня проект описывает судьбы уже 146 человек.

Работа над составлением летописи семейных династий продолжается.



Прием заявок для участия осуществляется по электронному адресу info@rus-shipping.ru (телефоны для справок (812) 712-45-16, (812) 712-45-01).

Претендентам на размещение информации в рубрике «Флотские династии современной России» необходимо представить следующие материалы:

- Эссе о династии, изложенное в свободной форме с объемом текста от 2 до 5 тыс. знаков.
- Биографии каждого члена династии, описание их трудовых заслуг.
- По возможности фотоматериалы, которые обязательно сопровождаются текстом, поясняющим изображение (кто изображен, когда, где, событие).
- В качестве дополнительных материалов могут быть представлены копии публикаций в СМИ, иные материалы.

Заложен новый «Ярославец»

На Ярославском судзаводе заложен многоцелевой водолазный катер для АО «Транснефть-Подводсервис»

На Ярославском судостроительном заводе 6 марта 2018 года состоялась церемония закладки водолазного катера «Ярославец-МВ». Судно будет изготовлено по заказу АО «Транснефть-Подводсервис».

«Выпуск конкурентоспособных судов на российских предприятиях имеет стратегическое значение, — отметил первый заместитель директора департамента инвестиций и промышленности Александр Ермолов. — На Ярославском судостроительном заводе, одном из пяти предприятий регионального судостроительного кластера, проектируются и изготавливаются высокотехнологичные суда, качество которых по достоинству оценили многие заказчики. Сегодня завод развивает сотрудничество с крупными российскими компаниями, имеет большие планы по импортозамещению. Это особенно важно в свете поставленной президентом Владимиром Путиным задачи поддержки отечественных судостроителей».

Ярославский судостроительный завод расширяет кооперационные связи с крупными российскими компаниями. В ноябре 2017 года по заказу АО «Транснефть-Прикамье» на предприятии изготовлены два

катера-бонопостановщика, которые незаменимы для работы в чрезвычайных ситуациях, при ликвидации последствий разливов нефти. Четыре судна уже находятся в Дальневосточном регионе.

Новый проект многоцелевого водолазного катера 02220 «Ярославец-МВ» разработан специалистами ПАО «Ярославский судостроительный завод» и является современной модификацией знаменитого катера «Ярославец». Судно обладает улучшенными тактико-техническими характеристиками, полностью отвечает всем современным требованиям к комфорту и обитаемости, может перевозиться железнодорожным транспортом.

Катер предназначен для проведения водолазных работ на глубине до 45 м, может использоваться для доставки различных грузов, буксировки малых судов, как служебно-разъездной, прогулочной и патрульной.

В рамках государственной программы «Развитие судостроения

на 2013–2030 годы» поставлены задачи наращивания темпов импортозамещения и повышения процента локализации компонентной базы в готовой продукции. По словам президента РФ Владимира Путина, «развитие гражданского судостроения — это база для решения социально-экономических задач. Это спрос на квалифицированные кадры и научные разработки, это дополнительные заказы для российской металлургической промышленности, машиностроения, других секторов промышленности, это мощный ресурс для развития целых регионов России».

Возможности включения компаний региона, презентовавших свою продукцию и планы по импортозамещению на корсете по производственной кооперации, в производственные цепочки АО «Объединенная судостроительная корпорация», а также вопросы локализации производства комплектующих для судостроительной отрасли

России на территории Ярославской области были рассмотрены на Ярославском инвестфоруме в декабре прошлого года. В текущем году сотрудничество между региональным правительством, предприятиями и АО «Объединенная судостроительная корпорация» будет продолжено. В настоящее время ПАО «Яро-

славский судостроительный завод» представляет собой современное предприятие, способное выпускать продукцию как гражданского, так и военного назначения, строить корабли любой сложности, от малых патрульных катеров до морских и речных судов водоизмещением до 3000 тонн и длиной до 75 м.



Система мониторинга топлива

Волжское пароходство оснащает суда системами мониторинга топлива в рамках программы энергосбережения

Волжское пароходство к началу навигации 2018 года оснастило системами мониторинга топлива четыре теплохода типа «Волго-Дон». На сегодняшний день 20 теплоходов компании оборудованы системами, позволяющими дистанционно следить за количеством топлива на борту и режимом движения судна.

В пароходстве существуют и своевременно корректируются нормативы потребления топлива для каждого проекта теплоходов: буксиров-толкачей, судов проекта RSD44, сухогрузов типа «Волго-Дон». Ремонт корпуса теплохода типа «Волго-Дон» и очистка его подводной части от обрастания с последующей окраской антифоулинговыми красками значительно снижают сопротивление движению судна, что уменьшает потребление горюче-смазочных материалов.

В навигацию 2017 года 19 отремонтированных судов Волжского пароходства работали по новым нормативам, предписывающим снижение расхода топлива на 10%; в 2018 году еще 14 теплоходов после ремонта корпуса будут переведены на сниженные нормы. Благодаря данным мерам в прошлом году компании удалось уменьшить потребление топлива на 500 тонн, что дало

пароходству экономию в размере более 17 млн руб.

По данным службы теплотехники Волжского пароходства, в 2017 году дополнительно было сэкономлено 148 тонн топлива. Чистая экономия (фактическое потребление топлива относительно установленных нормативов) была получена за счет повышения уровня технической эксплуатации и соблюдения графиков движения.

В рамках выполнения обязательств по Коллективному договору в Волжском пароходстве продолжена практика премирования экипажей за бережное и экономное расходование топлива.



Миллионный портфель «Речного Сервиса»

Новосибирское судоремонтное предприятие «Речной Сервис» отремонтировало в 2017 году семь судов, а также три плавучих причала. Портфель заказов верфи в минувшем году составил 6 млн руб. Такие данные сообщил директор Ассоциации судовладельцев Западной Сибири Александр Каракоцкий.

Судоремонтное предприятие «Речной Сервис» расположено на мощностях Новосибирского речного порта. Оно стало первым в Новосибирской области со времен закрытия после развала СССР предприятий. Как отметил Каракоцкий, база для ремонта речного флота существует севернее, в Томской области, однако новосибирским судовладельцам отправлять на нее суда невыгодно.

«Мы отремонтировали несколько самоходных судов, а на двух заменили обшивку. Сумма

пакета заказов на 2017 год составляет примерно 6 млн рублей», — рассказал Каракоцкий, уточнив, что в общей сложности предприятие отремонтировало семь судов и три плавучих причала.

По его словам, в 2018 году завод планирует увеличить сумму пакета заказов до 15–20 млн руб. в том числе и за счет сторонних заказчиков, а не только участников ассоциации, которых обслуживает сейчас. Судовладельцы, входящие в ассоциацию, располагают в Новосибирской области порядка 20–30 самоходными

судами и 50–60 баржами. «Ожидания от объемов работы предприятия оправдались, по крайней мере, в ремонте корпусов и механизмов судов членов ассоциации», — сказал глава ассоциации.

Ранее Каракоцкий отмечал, что, если предприятие будет востребовано, инвесторы — три новосибирских судоходных компании — вложат в него порядка 100 млн руб., чтобы установить мощные судоподъемные механизмы, которые расширят спектр возможностей завода.

Головной заказ амурских судостроителей

Амурский судостроительный завод в соответствии с графиком строительства готовит блоки корпуса первого грузопассажирского парома к выводу на открытый стапель, где будет проходить их стыковка.

Предварительно будет проведено их слесарное насыщение, установлены и смонтированы судовые системы и оборудование. Строительно и проектирование паромов идут параллельно.

Для Амурского судостроительного завода это практически головной заказ, на котором строители оперативно, в связке с инженерным центром предприятия, отработывают и решают проблемные вопросы. По сути, проект адаптируется для завода. Так как размеры строительных доков не позволяют производить сборку такого масштабного судна традиционным способом, было применено уже опробованное АСЗ решение — собирать блоки в закрытом эллинге, а потом вы-

катывать их на открытый стапель для стыковки и формирования всего корпуса судна.

В настоящее время продолжается формирование корпуса первого парома, в сборочно-сварочном цехе изготавливаются секции для 2, 3, 4 и 5-го блоков. На стапеле уже расположены днищевые секции 2-го и 4-го блоков, идет наращивание бортов. Секции 3-го и 5-го блоков формируются в 26-м цехе, в марте они будут переданы на стапель.

«Самый сложный 1-й блок, а также 6-й начинаем формировать в начале марта. Объем работ у сборочно-сварочного очень большой, и ответственность большая. При сборке 1-й секции — носовой, наиболее укрепленной, с форштевнем брускового типа размером 400 х 200 мм, — сварка будет осуществляться с применением различных методов контроля сварных швов. От уровня профессионализма и квалификации сварщиков зависит очень мно-



го», — рассказал Сергей Поleshук. Строящиеся паромы — это суда ледового класса, по классификации — Агс5, и рассчитаны на работу в тяжелой ледовой обстановке. Судно способно колоть лед толщиной 1 м при скорости 3 узла благодаря прочному форштевню и усиленному носу.

Сейчас форштевень находится в стадии изготовления на предприятии-производителе и к 20 марта ожидается его поставка. На июнь запланирована поставка пропульсивной установки (дизели, редукторы, насосы, валогенераторы).

День транспортной науки

В Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова состоялся «День транспортной науки», приуроченный к форуму Минтранса РФ «Транспортное образование и наука — 2018».



Центральными вопросами повестки мероприятия стали модернизация образования в условиях глобализации и научно-технической революции, повышение конкурентоспособности транспортного образования на мировом рынке, а также интернационализация обучения и научной деятельности.

В рамках первого дня обсуждались ключевые направления развития современного образования в России, истории успеха ведущих вузов страны, применимость их практик в системе транспортного образования. Как раз одним из лучших примеров в этой области является ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова». Напомним, что вуз, базирующийся в Новороссийске, имеет филиалы в городах Ростов-на-Дону и Севастополь. Вуз является крупнейшим учебным заведением на Юге России, осуществляющим подготовку и переподготовку кадров для судоходных компаний, морских портов, судостроительных и судоремонтных заводов и других предприятий транспортной отрасли.

Университет располагает высокопрофессиональным научно-педагогическим составом, а также современной учебно-лабораторной базой, оснащенной инновационным оборудованием и тренажерами.

По результатам мониторинга эффективности высших учебных заведений России, проводимых Министерством образования и науки университет ежегодно с 2014 по 2017 годы признавался эффективным по всем показателям деятельности.

Федеральным агентством морского и речного транспорта университет был признан победителем в отраслевом конкурсе «Лидер отрасли» среди морских и речных учебных заведений в 2013, 2014, 2015 и 2017 году.

ИСТОРИЯ УНИВЕРСИТЕТА

История университета вос-

ходит к Новороссийскому высшему инженерному морскому училищу, открытому 1 сентября 1975 года. В 1992 году НВИМУ реорганизовано в Новороссийскую государственную морскую академию (НГМА).

В 1999 году на базе Ростовского морского колледжа им. Г. Я. Седова и Астраханского морского колледжа были созданы филиалы Новороссийской государственной морской академии в г. Ростов-на-Дону и г. Астрахань.

Крымский филиал НГМА был создан в 2002 году.

В 2005 году академии присвоили имя адмирала Ф. Ф. Ушакова.

В 2011 году Морская государственная академия имени адмирала Ф. Ф. Ушакова была преобразована в Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова.

Таким образом, на сегодняшний день в состав университета входят два филиала, два колледжа, Навигацкая школа, аспирантура, два докторских диссертационных совета, институты.

РАЗВИТИЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В университете осуществляется подготовка кадров по широкому спектру специальностей всех уровней профессионального образования. Только за последние 3 года университетом открыто 10 новых направлений подготовки высшего образования и 5 специальностей среднего профессионального образования, подготовлено более 25000 специалистов для транспортных предприятий и компаний, из них более 65% плавсостав.

Государственные дипломы и сертификаты вуза признаются Международной морской орга-



низацией и всеми странами мира. Выпускники Ушаковки работают в судоходных компаниях, на судостроительных и судоремонтных заводах, предприятиях водного транспорта, в портах и на транспортных терминалах.

За последние годы проведена глубокая модернизация учебного заведения, включая полное обновление учебной базы. Создан и постоянно модернизируется лучший в стране Морской тренажерный центр, с уникальным комплексом современных тренажеров и симуляторов реального судового оборудования.

В структуре вуза для реализации научных исследований, направленных на инновационное сопровождение программ развития водного транспорта, создан Научно-исследовательский институт, что позволяет за последние 3 года увеличить объем научных исследований на единицу штатного научно-педагогического персонала с 51,8 до 127,1 тыс. руб. Также создан Институт повышения квалификации для выполнения международных обязательств России по дополнительной профессиональной подготовке и повышения квалификации членов экипажей морских судов.

В связи с возросшим спросом на специальности среднего профессионального образования университет открыл в своей структуре в г. Новороссийске два колледжа: Морской колледж — по специальностям плавсостава, а также Транспортный колледж — по инженерно-экономическим и правовым направлениям для транспортной отрасли.

Благодаря эффективным управленческим решениям внебюджетные доходы на единицу профессорско-преподавательского состава выросли в 2,5 раза. Соотношение средней заработной платы ППС к среднему показателю по региону не ниже 200%.

ИНСТИТУТ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ

Институт повышения квалификации был организован на базе

Новороссийской государственной морской академии в августе 1997 года. Уже к середине 2000-х годов, после серьезнейшей модернизации, руководство сумело вывести его на высочайший уровень, не смотря на серьезную конкуренцию в этой сфере.

В кратчайшие сроки были предложены более ста программ различных подготовок, как обязательных в соответствии с Международной конвенцией ПДНВ 78 с поправками, так и рекомендованных Международной Морской Организацией или выполненных по заказу конкретных судоходных и круизных компаний. О том, насколько руководство и преподаватели института умеют грамотно и быстро реагировать на потребности морской отрасли, говорит тот факт, что только за два последних года им удалось увеличить количество видов подготовки со 149 до 192, а общее количество подготовок превысило 475 тысяч.

За последние несколько лет инвестиции в обновление материально-технической базы института составили более 300 миллионов рублей, как собственных средств, так и средств федерального бюджета. Все инвестиции с лихвой оправдали себя: с момента сво-

ей организации центр, а затем и институт заработал около 4 миллиардов рублей!

Сегодня в составе института на базе Государственного Морского Университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова эффективно действуют четыре центра: Морской тренажерный центр, Береговой учебно-тренажерный центр, Центр комплексной безопасности на транспорте, Южный региональный центр дополнительного профессионального образования.

Кроме того, успешно работают еще два отделения института в Ростове-на-Дону и Севастополе.

Особой гордостью института является его научно-педагогический коллектив. Грамотный баланс между преподавателями-«теоретиками», представляющими научный костяк университета, и преподавателями — действующими офицерами морского флота позволяет вести занятия на новом инновационном уровне.

Все это дает возможность проводить подготовку специалистов транспортного комплекса страны и мира в полном соответствии с международными и национальными требованиями, в лучших традициях морского флота России.



ЕРП готовит кадры

В межнавигационный период 2017–2018 годов более 1,5 тыс. сотрудников АО «Енисейское речное пароходство» (ЕРП) пройдут обучение, аттестацию, дипломирование, тренажерную подготовку и повысят квалификацию, затраты ЕРП на эти цели составят более 7,5 млн руб. Еще 3,5 млн руб. компания потратит на командировочные расходы, связанные с обучением.

Основными направлениями обучения плавсостава и береговых работников станут транспортная, экологическая и пожарная безопасность (в том числе для рабочих огнеопасных профессий); охрана труда и оказание первой медицинской помощи на судах речного флота;

работа с опасными грузами; выполнение сварочных работ, дефектация корпусов судов и другие.

Предусмотрена также тренажерная подготовка по электронной картографии и использованию судовой радиолокационной станции на внутренних водных путях, обучение рядового и ко-

мандного состава для работы в морских условиях.

По плану учебными программами будут охвачены 1534 человека, из них 125 сотрудников из плавсостава пройдут обучение для подтверждения рабочего диплома либо повышения в должности. В ЕРП отметили, что данные учебные

мероприятия направлены на обеспечение эффективного выполнения производственных функций и обусловлены требованиями, предъявляемыми контрольными и надзорными государственными органами к аттестации персонала.

Пароходство имеет тесные связи с учебными заведениями региона и предоставляет места для прохождения практики. Так, недавно в Красноярском институте водного транспорта состоялась конференция по итогам плавательской практики в навигацию 2017 года.

В навигационный период 2017 года на судах Енисейского речного пароходства проходили практику более 100 курсантов института. Студенты второго и третьего курсов были задей-

ствованы в качестве мотористов и мотористов-рулевых на протяжении всей навигации.

По ходатайству капитанов руководство АО «ЕРП» приняло решение наградить лучших практикантов почетными грамотами и памятными подарками — часами «Командирскими». «В институте курсанты получают теорию, а у нас — практику», — отметил Петр Репьев, заместитель директора по флоту Красноярского судоремонтного центра — филиала АО «ЕРП». — Сегодня мы вручаем награды 10 из них. Это лучшие из лучших, и, конечно, этих ребят мы с удовольствием ждем на следующий год для прохождения следующей практики, а после получения диплома — в командном составе наших судов».