

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.



№4 (12986)

Выходит один раз в месяц
15 апреля 2018 года

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

Росморречфлот обозначил приоритеты



Современные вызовы технологического и экономического характера, которые стоят перед судоходной отраслью, обсуждали в ходе совместного заседания Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте 27 марта.

Стр. 2

«Лидеры отрасли» получили награды



Подведены итоги конкурса Федерального агентства морского и речного транспорта «Лидер отрасли».

Стр. 12

СТАРТ НАВИГАЦИИ

Первого апреля в Азово-Донском, Волго-Донском и Волжском бассейнах началась навигация

В Азово-Донском бассейне одним из первых теплоход «Энцелад» компании «Прайм Шиппинг» проследовал транзитом по р. Дон через Кочетовский гидроузел на погрузку в порт Саратов.

Ранее, учитывая благоприятные гидрометеорологические условия и обращение компаний агропромышленных комплексов Багаевского и Аксайского районов Ростовской области (ЗАО «Агропром-Импекс», ООО «Багаевский водный терминал», ООО «Гранит», ООО «Терминал»), в соответствии с письмом Росморречфлота, был разрешен пропуск судов на договорной основе на участке р. Дон от ст. Багаевской до 3121 км р. Дон с 20 марта 2018 г.

За период с 20 марта 2018 г. по 31 марта 2018 г. для погрузки на зерновые причалы проследовало 14 судов, было отгружено 45 тыс. тонн сельскохозяйственных грузов.

В Волжском бассейне навигация открыта от Волгоградского гидроузла до Ахтубинска. Сейчас в бассейне находится 8 судов.

Навигационная обстановка выставлена на участке реки Дон от устья 132 канала шлюза №15 (2875,7 км судового хода) до г. Аксай (3121 км судового хода), водный путь протрален.

Российская палата судоходства — на страже интересов отрасли



Российская палата судоходства продолжает свою деятельность по совершенствованию отраслевого и неотраслевого законодательства, демонстрируя высокий профессионализм в тонкой политической работе по защите интересов российских судовладельцев.

Общее собрание членов Российской палаты судоходства состоялось 20 марта 2018 года в Москве под председательством генерального директора ПАО «Совкомфлот» Сергея Франка. Замминистра транспорта — руководитель Росморречфлота Виктор Олерский в ходе собрания отметил высокий уровень взаимодействия между Росморречфлотом, Минтрансом и судоходным бизнес-сообществом.

НОВОЕ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

Российская палата судоходства — единственное в стране отраслевое объединение работодателей в сфере морского и речного транспорта — подвела итоги работы за прошлый год. В качестве основных достижений президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин

отметил следующие.

Во-первых, внесены изменения в статью 4 Кодекса торгового мореплавания (КТМ), направленные на защиту российского флага, в том числе в Арктике. Это так называемый «закон о каботаже», в разработке которого Российская палата судоходства принимала активное участие. Теперь в российском законодательстве расширен перечень работ, выполнение которых должно осуществляться исключительно либо преимущественно судами под российским флагом. Кроме того, введен особый правовой режим в отношении перевозок нефти, нефтепродуктов, газа и угля, погружаемых на суда в акватории Северного морского пути. «Я уверен, что это важнейший шаг для развития российского морского флота, смежных с ним отраслей, включая судостроение, укрепления

российских позиций в стратегически важном для нас регионе — в Арктике», — подчеркнул президент палаты.

Значительная работа проведена в части, касающейся таможенного регулирования.

С 1 января 2018 года вступил в силу Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС). В него включены положения, отвечающие интересам судоходного сообщества. В частности, урегулированы проблемы с заграничными ремонтами. До принятия ТК ЕАЭС судоходные компании были вынуждены оплачивать таможенные пошлины и налоги после проведения ремонтов своих судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов (РМРС), на судоремонтных предприятиях за пределами территории ЕАЭС.

Одним из основных при-

оритетов Российской палаты судоходства остаются вопросы обновления флота. Действие постановления Правительства от 22 мая 2008 года № 383 будет пролонгировано до 2019 года включительно. Это дает право на получение субсидии по кредитным и лизинговым договорам, заключенным 2008–2019 годы.

В конце 2017 года началась реализация программы выдачи судовых утилизационных грантов. Российской палатой судоходства разработаны «Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение или строительство новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию» (постановление Правительства от 27.04.2017 № 502).

Начало, окончание на стр. 2

Российская палата судоходства — на страже интересов отрасли

Окончание, начало на стр. 1
«На сегодняшний день, можно отметить, что новая мера господдержки «рабочая», и члены Российской палаты судоходства активно ее используют», — отметил Алексей Клявин. — Первые судовые утилизационные гранты уже получены в прошлом году. Судоходные компании подают заявки на будущие года».

Еще одним важным достижением 2017 года в законодательном плане стали изменения в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ). Теперь промежуточное освидетельствование судна на СУБ (система управления безопасностью) будет осуществляться между вторым и третьим годом действия свидетельства (по аналогии с морским МКУБ), а не ежегодно, как было ранее.

Важным достижением прошлого года стало подписание «Федерального отраслевого соглашения по морскому транспорту на 2018–2020 годы».

Работа над соглашением и переговорный процесс заняли более 1,5 лет. В переговорах со стороны работников участвовало 4 общероссийских профсоюзных объединения. 26 декабря 2017 г. соглашение прошло государственную регистрацию и вступило в силу с 1 января 2018 г. По окончании 3-летнего срока действия соглашение может быть продлено еще на 3 года.

Соглашением устанавливаются минимальные стандарты условий труда работников морского транспорта России на федераль-

ном уровне. Нормы «Федерального отраслевого соглашения» отвечают международным обязательствам Российской Федерации, вытекающим из Международной конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве (КТМС), рекомендациям Международной организации труда, а также требованиям национального законодательства.

В соглашении предусмотрены возможные опции для каждого работодателя в рамках коллективных договоров, локальных нормативных актов, в том числе повышение реального размера заработной платы и предоставление более высоких, чем это установлено законодательством, компенсаций и льгот. Приведены особенности режима труда и отдыха моряков, другие важнейшие положения.

Соглашение не перегружено обязательствами для судовладельцев и позволит нормально работать и развиваться судоходным компаниям. Одновременно им предоставлены широкие возможности, при наличии ресурсов, устанавливать более высокую планку социальных обязательств перед своими трудовыми коллективами.

Кроме того, в течение 2017 года Российской палатой судоходства в инициативном порядке разработан проект изменений в ФЗ «О транспортной безопасности» в части отсрочки реализации требования к сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности.

К инициативным разработкам палаты также относятся проект изменений в ст. 9 ФЗ «О Госгранице» и ст. 10 ФЗ «О внутренних морских водах, территориальной зоне Российской Федерации» в части неоднократного пересечения судов под государственным флагом, проект изменений в статью 222 ФЗ «О таможенном регулировании» в части устранения законодательных препятствий передачи в тайм-чартер судов, находящихся в таможенном режиме временного ввоза. Также подготовлены «Положение о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта» и «Положение о минимальном составе экипажей судов».

В ПЛАНАХ НА 2018 ГОД

Работа в части совершенствования национального законодательства продолжается.

Одним из приоритетных направлений деятельности палаты по повышению конкурентоспособности морского и речного транспорта в 2018 году станет работа по дальнейшему совершенствованию нормативной базы в связи с изменением Кодекса торгового мореплавания (КТМ) в вопросах каботаж (в части установления законодательных гарантий для преимущественного привлечения российских судов для перевозок в каботаж). Продолжится и мониторинг правоприменительной практики положений Таможенного кодекса ЕАЭС.

Работа по сокращению избыточности государственного администрирования будет включать в себя продвижение в Государственной Думе инициативы Палаты судоходства по замене лицензирования на морском и внутреннем водном транспорте на уведомительный порядок ведения деятельности.

Мониторинг реализации механизмов по стимулированию вывода из эксплуатации морально и технически устаревшего флота путем предоставления судового утилизационного гранта станет одним из важных направлений деятельности палаты в 2018 году.

Безопасное судоходство и мореплавание останутся в фокусе внимания членов палаты. Будет оказано содействие достижению

и поддержанию судовладельцами высоких стандартов безопасности судоходства и мореплавания, совершенствованию стандартов профессионализма и добросовестности, и мотивации лиц на всех уровнях обеспечения безопасности на море.

Кроме того, в этом году начнет действовать Совет по профессиональным квалификациям в сфере морского и речного транспорта.

СОСТАВ ПАЛАТЫ

В состав Российской палаты судоходства по решению общего собрания принято ООО «Судоходная компания «Гудзон». Таким образом, членами палаты являются 77 организаций морского и речного транспорта, из них — 53 судоходные компании.



Росморречфлот обозначил приоритеты

Современные вызовы технологического и экономического характера, которые стоят перед судоходной отраслью, обсуждали в ходе совместного заседания Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте 27 марта 2018 г.

По оценке заместителя министра транспорта Российской Федерации — руководителя Росморречфлота Виктора Олерского, отчетный 2017 год можно охарактеризовать как в целом положительный для отрасли. Морской флот всегда существовал и продолжает существовать в конкурентной среде, отчетливо виден тренд обострения конкуренции на внутреннем водном транспорте. «Поэтому необходимо приложить немало усилий, создавать условия, чтобы отрасль наращивала конкурентоспособность, развивалась и росла. Я думаю, что у нас это должно получиться», — подчеркнул заместитель министра транспорта РФ.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Законодательные нововведения изменили условия работы на российском рынке каботажных перевозок.

Поправки, внесенные в Кодекс торгового мореплавания (КТМ) в конце 2017 года, не только закрепляют за российским флагом право на перевозку определенных видов грузов на Северном морском пути, но и расширяют само понятие «каботаж». Ранее под каботажем по-

нимались перевозки и буксировка в сообщении между морскими портами Российской Федерации. Теперь каботажем считаются еще и перевозки и буксировка из/в пункты, расположенные в территориальных водах Российской Федерации или на континентальном шельфе. Закон призван создать благоприятные социально-экономические условия в сфере каботажных перевозок, основанные на балансе интересов государства, перевозчиков и потребителей их услуг, а также обеспечить повышение конкурентоспособности морских перевозчиков, осуществляющих перевозки и буксировку на судах, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации.

Вступили в силу новые правила государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними. Формализован механизм оценки соответствия судна применимым национальным и международным требованиям до государственной регистрации судна. Появилась возможность идентификации судна без посещения российского порта. При наличии всех необходимых документов первоначальная госрегистрация осуществляется в течение 24 часов. Продолжается работа по внедрению принципа «одного

окна», в частности, централизованная выдача судовых документов через единую информационную систему госрегистрации судов.

В контексте реализации требований Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года в Кодексе торгового мореплавания обозначена обязанность капитанов морских портов осуществлять проверки судов на соответствие международным нормам в области труда в морском судоходстве.

Правительством Российской Федерации утверждены новые правила формирования перечня внутренних водных путей, которые содержат необходимый механизм для региональных внутренних водных путей. Минтранс России также утверждены и новые правила плавания по внутренним водным путям, предусматривающие существенную гармонизацию с подобными «морскими» правилами.

ФЛОТ

На конец 2017 года в российских морских реестрах было зарегистрировано более 7700 судов, из них более 1000 судов — в Российском международном реестре. Суммарный дедвейт флота, зарегистрированного под российским флагом, превысил 10 млн тонн.

Кроме того, за последние пять лет наблюдается незначительный рост количества судов обеспечивающего и обслуживающего флота.

Генеральный директор Московского речного пароходства Константин Анисимов, выступая в ходе совместного заседания Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте, отметил динамику роста круизного рынка в России и связанную с этим необходимость интенсивного строительства пассажирского и круизного флота.

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

В ряде выступлений участников коллегии прозвучала озабоченность в связи с сокращением бюджетного финансирования отрасли. Председатель совета директоров Томской судоходной компании Владимир Кноль считает недостаточным финансирование дноуглубительных работ для поддержания гарантированных габаритов внутренних водных путей (ВВП).

Тем не менее в 2017 году на нормативное содержание ВВП и судоходных гидротехнических сооружений были выделены значительные дополнительные средства: дополнительно 4,5 млрд рублей к уровню 2016 года. Это позволило увеличить объем дноуглубительных работ в полтора раза и улучшить гарантированные габариты судовых ходов на протяжении 1,5 тыс. км.

В результате проведенных работ по дноуглублению и укреплению откосов на всем протяжении водораздельного бьефа Волго-Балтийского канала достигнута единая глубина 4,0 м и устранены лимитирующие участки.

В 2018 году выделено дополнительно 2,8 млрд рублей к «базовому» уровню 2016 года.

В своем выступлении Виктор Олерский пообещал в текущем году обеспечить направление дополнительных средств на дноуглубление в ряд бассейнов, в которых Росгидромет дает неблагоприятные прогнозы по водности.





Поток возрастет

Санкт-Петербург примет 600 тысяч круизных туристов

Санкт-Петербург в этом году примет 600 тыс. круизных туристов. «Планируется, что в этом году пассажиропоток увеличится на 7% и составит 600 тыс. человек, — заявил генеральный директор Санкт-Петербургского порта «Морской фасад» Вадим Каширин, говоря о перспективах морской навигации этого года. — В соответствии с уже сформированным расписанием ожидается 269 круизных судозаходов, первым из которых станет визит в Санкт-Петербург лайнера Viking Sea норвежской компании Viking Ocean Cruises, который состоится 27 апреля».

Он напомнил, что в 2017 году пассажирский порт Санкт-Петербурга принял 247 круизных лайнеров и два парома, а пассажиропоток по итогам года составил 562 тыс. человек (на 23% больше, чем годом ранее). При этом услугами порта воспользовались граждане 180 стран мира, почти треть из которых (31%) были немцами, 19% — гражданами США и 13% — Великобританией.

«Морской фасад» 35 раз за прошлый сезон достигал максимальной загрузки (одновременный заход в порт пяти — семи судов), а также принял девять судов, ранее никогда в нем не бывавших, включая самое крупное из когда-либо заходивших в Санкт-Петербург MSC Fantasia. На нем сразу же прибывает до 4 тыс. пассажиров.

По словам Вадима Каширина, в 2018 году в порт Санкт-Петербурга зайдут восемь новых судов, которые

не были в порту ранее. Среди них ожидается и визит одного из самых современных судов в мире компании Viking, длина которого достигает 333 м. Кроме того, по результатам этого года будет достигнута максимальная расчетная пропускная способность — 18 тыс. пассажиров в день.

К концу года планируется начать масштабную работу по реконструкции пункта пропуска через государственную границу (ее завершение запланировано на конец 2019 года), благодаря чему «Морской фасад» на регулярной основе станет осуществлять прием паромных судов с накатными грузами.

Что касается продолжительности морской круизной навигации, она становится все более длинной. Так, в 2018 года она завершится только 17 октября, когда в Санкт-Петербург зайдет лайнер AIDA Bella под итальянским флагом.

«Морской круизный туризм был и остается одним из самых важных для Санкт-Петербурга источников привлечения зарубежных гостей, — подчеркивает заместитель председателя городского Комитета по развитию туризма Нана Гвичия. — Причем это направление генерирует значительный объем туристов из стран, с которыми у России сейчас отношения не слишком хороши. В частности, рост количества иностранных туристов на 24%

в прошлом году во многом обусловлен как раз увеличением объемов приема круизеров».

По данным статистики, в течение 2017 года начали круиз в Северной столице России только 6480 человек, а 6801 — завершил его. И именно увеличение объемов посадки, а также постепенное превращение порта Санкт-Петербург из транзитного в конечный пункт круиза становится задачей ближайшего будущего.



Петербург приобретет собственный круизник

Первое круизное пассажирское судно для создаваемой властями Санкт-Петербурга судоходной компании планируется приобрести за 120 млн евро к 2019 году. В основном лайнер будет ходить из Петербурга по Балтике и Северному морю, в том числе с посещением Калининграда, когда там к 2020 году закончат строительство порта.

Компания создается как дочернее предприятие акционерного общества «Морской фасад», 100% акций которого, в свою очередь, принадлежат правительству Санкт-Петербурга.

Идея создать российскую судоходную компанию в Петербурге обсуждается последние несколько лет. Власти города отмечают нестабильность работы с иностранными операторами и перспективность развития отечественного круизного туризма.

Как сообщил генеральный директор акционерного общества «Морской фасад» Вадим Каширин, судно, которое планируется приобрести, должно быть не старше 15 лет. Кроме того, по его словам, в последующем планируется

приобрести еще несколько судов, однако для этого «необходимо сначала запустить первое судно и посмотреть на спрос».





Мосты — визитная карточка

Презентационные видеоролики Санкт-Петербурга были показаны на 29-й Международной выставке коммерческой недвижимости MIPIM 2018 в Каннах.

Видео содержит уникальные кадры о мостах и набережных Петербурга, пролеты над основными реками и каналами города, снятые с высоты птичьего полета.

Производство велось с использованием новейшей технологии — съемка «одним кадром». Видеоряд сопровождают авторские музыкальные произведения, написанные специально для каждого ролика.

Помимо этого, фильмы содержат титры с названиями мостов и рек на русском, английском и китайском языках, что, по замыслу авторов, призвано способствовать популяризации Санкт-Петербурга и повышению туристического потенциала Северной столицы.

Ранее фильмы о мостах Петербурга были представлены в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи (15–16 февраля 2018 года).

Напомним, что согласно по-

становлению Правительства Санкт-Петербурга от 29 марта 2018 года № 230 «О присвоении наименований безымянным мостам Санкт-Петербурга» четыре моста обрели свои имена.

Мост через р. Малую Неву и остров Серный между островом Декабристов и Петровским островом был назван мостом Бетанкура, в честь известного российского государственного деятеля и ученого, внесшего значительный вклад в развитие транспортной системы Российской Империи.

Ледовым мостом был назван мост через р. Оккервиль между Российским и Клочковым мостами.

Мост через р. Ижору в створе Заводского пр. и Оборонной ул. (г. Колпино) теперь носит название Оборонного моста.

Официально закреплено имя «Яхтенный» за мостом через Невскую губу на Крестовский остров в створе Яхтенной ул.

Новый речной пассажирский порт

В Петербурге определили земельные участки и разработали концепцию создания речного пассажирского порта. С таким сообщением выступила замглавы комитета по развитию туризма Петербурга Нана Гвичия в ходе тематической недели «Туризм. Россия — территория путешествий».

«Большое внимание уделяется инфраструктурным проектам. Потому что независимо от того, что у нас один из лучших аэропортов, один из лучших морских фасадов, инфраструктура и ее развитие и увеличение туристского потока требуют очень больших усилий», — сказал Гвичия.

Одним из приоритетных проектов также обозначен центр международного круизного туризма. Его планируют построить на участках у пассажирского порта «Морской фасад» и морского вокзала на Васильевском острове. Там будут располагаться бизнес-центры, концертные залы и конгресс-отели.

Кроме того, в рамках реализации программы развития гостиничной сферы в Петербурге будут строиться hostels, отели «три звезды» и плавучие гостиницы. Программа рассчитана до 2023 года

Напомним, что ранее глава Комитета по туризму Андрей Мушкарев сообщал, что первый отель в акватории Невы будет открыт для туристов к маю этого года. Инвестору согласовали три участка для размещения отелей в акватории Невы и Большой Невки.

Увеличивать число туристов

в Петербурге власти собираются и за счет реконструкции речного порта. Сейчас речной пассажиропоток в Петербурге упал на 30%, одним из ключевых факторов регресса круизного туризма стало его отсутствие.

А вот на морском вокзале пассажиропоток, напротив, заметно вырос. В прошлом году количество заходов судов в морской порт Петербурга составило 249, он принял 549 тыс. пассажиров и даже установил рекорд, приняв 18 тыс. пассажиров за один день.

Санкт-Петербург должен стать центром событийного туризма. Мушкарев привел в пример Фестиваль света, который проводится два раза в год. В этом году он принял около 1 млн человек. Заполняемость номерного фонда в гостиницах достигла в дни этого фестиваля 96%, рапортовал чиновник. Среди других привлекающих мероприятий в Петербурге Мушкарев назвал Фестиваль цветов, фестиваль «Мотостолица»



и Фестиваль ледоколов.

В Смольном рассчитывают на снижение эффекта сезонности в Петербурге за счет событийного туризма. К 2020 году, по расчетам властей, главной целью прибытия в Петербург станут не мосты и музеи, а именно событийный туризм.

Глава комитета добавил, что сейчас доля туризма в ВРП Петербурга составляет 1%, а в 2020 должна достигнуть 6%. По предварительным оценкам, в этом году город примет около 7 млн туристов — на 10% больше, чем в прошлом году, и почти в два раза больше, чем в 2005 году.

Стоимость программы по развитию туризма в Петербурге составляет 4,3 млрд рублей.

К навигации готовы?

В Санкт-Петербурге обсудили готовность круизных терминалов к летней навигации 2018 года

Морской пункт пропуска (МПП) Большой порт Санкт-Петербург остро нуждается в техническом перевооружении пассажирских терминалов на участках Английской набережной и набережной Лейтенанта Шмидта. Об этом говорилось в ходе внеочередных заседаний координационных советов морских пунктов пропуска Большой порт Санкт-Петербург и Пассажирский порт Санкт-Петербург, состоявшихся по инициативе ФГБУ «АМП Балтийского моря».

Одним из основных вопросов, рассмотренных на заседаниях, был вопрос готовности пассажирских терминалов пункта пропуска Большой порт Санкт-Петербург на участках Английской набережной и набережной Лейтенанта Шмидта к летней навигации 2018 года, а также к приему иностранных болельщиков в период проведения чемпионата мира по футболу.

«По результату обсуждения было установлено, что указанные терминалы в отношении

осуществления пограничного и таможенного контроля не готовы к навигации, а также к обслуживанию пассажиров в период международных мероприятий, проводимых в Санкт-Петербурге. Необходимо срочное техническое перевооружение данных терминалов», — указывается в сообщении.

Кроме того, повторно обсуждался вопрос организации работы пункта пропуска на участке Морского вокзала, к причалам которого до настоящего вре-

мени приходил пассажирский паром «Принцесса Анастасия», в связи с возникшими судебными разбирательствами в отношении арендатора имущественного комплекса на указанном терминале.

Также рассматривался вопрос постановки паромов к причалам морского пункта пропуска Пассажирского порта Санкт-Петербург. АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» подтвердило готовность к принятию и обработке паромной линии.

Пункты контроля пройдут реконструкцию

Эксперты Санкт-Петербургского филиала Главгосэкспертизы России, изучив представленные материалы по проекту строительства и реконструкции объектов Пассажирского порта Санкт-Петербург, пришли к выводу, что проектная документация и результаты инженерных изысканий соответствуют требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям, а проектная документация — результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки.

Также проведена проверка достоверности определения сметной стоимости работ.

Реконструируемый пункт контроля автотранспорта № 315 входит в состав пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенного в порту, и используется для осуществления пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного и транспортного контроля.

В рамках реализации проекта планируется проведение работ по изменению классификации и пропускной способности пункта пропуска за счет ввода новых и реконструкции существующих сооружений. В том числе здание досмотра и оформления товаров, три модуля пограничного контроля, КПП-2 с пунктом весового контроля, пункты весового и пограничного контроля, модуль «Часовой у трапа», КПП технологического транспорта и другие. В числе зданий, подлежащих

переносу и реконструкции: высокомащтабовые опоры освещения, КПП-1, КПП-3 и КПП-4 и так далее. Также проектом предусмотрено ограждение территории пункта контроля автотранспорта и пределов пункта пропуска. Площадь комплекса зданий и сооружений пункта контроля автотранспорта № 315 увеличится до 48 422 кв.м.

По завершении работ в числе пропускаемых через морской порт Пассажирского порта «Санкт-Петербург» видов автотранспорта появятся грузовые, планируемый объем захода которых составляет 8,3 тыс. машин в год.

Пассажирский порт Санкт-Петербург, расположенный на намывных территориях Васильевского острова, — первый и единственный специализированный пассажирский порт в Северо-Западном регионе России. Строительство порта в Невской губе началось в 2005 году, в сентябре 2008 года он принял первое судно с пассажирами.



«Бейсуг» прошел испытания

На Невском судостроительно-судоремонтном заводе прошли швартовные испытания на многофункциональном буксире-спасателе «Бейсуг». Проект MPSV12, по которому построено судно, разработан Морским инженерным бюро.

Заказчиком выступает ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» Росморречфлота Министерства транспорта России.

Это третье в серии судно-буксир арктического плавания. Всего в серии четыре судна: «Бахтемир», «Калас», «Бейсуг» и «Пильтун».

Выкатка на стапель «Бейсуга»

состоялась 17 мая 2017 года.

Многофункциональное спасательное судно-буксир проекта MPSV12 представляет собой мелкосидящее судно с арктическим ледовым классом Агс 5, наклонным форштевнем, с двухъярусной удлиненной надстройкой бака, машинным отделением в средней части, с дизельной энергетической установкой,

с двумя винтами регулируемого шага, двумя носовыми и одним кормовым подруливающими устройствами.

Главные размеры: длина максимальная 79,85 м; длина между перпендикулярами 73,39 м; ширина габаритная (без привального бруса) 17,36 м; ширина 16,80 м; высота борта 6,70 м, мощность 2,5–3 МВт.



«Дорожная карта» для «Гражданки»

Судостроительные предприятия Санкт-Петербурга осваивают выпуск гражданской продукции. Очередное заседание Совета по конверсии организаций оборонной промышленности Санкт-Петербурга прошло в АО «Центр Технологии судостроения и судоремонта» под руководством вице-губернатора Санкт-Петербурга Сергея Мовчана.

В мероприятии приняли участие президент АО «Объединенная судостроительная корпорация» Алексей Рахманов, а также руководители судостроительных компаний города, представители Комитета по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга, Ассоциации промышленных предприятий Санкт-Петербурга и Союза промышленников и предпринимателей Санкт-Петербурга, депутаты Законодательного собрания Санкт-Петербурга.

На заседании рассматривались вопросы реализации «дорожной карты» Технет Национальной технологической инициативы в интересах предприятий оборонно-промышленного комплекса и перспектив реализации проектов по диверсификации производства на судостроительных предприятиях Санкт-Петербурга.

В настоящее время структура кластера судостроения Санкт-Петербурга включает 43 предприятия и организации. Из них 20 организаций — проектно-конструкторские и научно-исследовательские. Вопрос, посвященный

диверсификации производств в судостроительной отрасли, обсуждался в свете перспективы снижения объема госзаказа. Участники совещания констатировали, что в целом ситуация в судостроительной отрасли стабильная. Практически все верфи имеют сформированный портфель заказов на ближайшую перспективу до 2020 года, однако практически 100% объема производства составляет государственный оборонный заказ. В связи с чем вопросы освоения гражданской продукции становятся чрезвычайно актуальными.

Алексей Рахманов обратил внимание участников совещания, что последние несколько лет ведется реформирование верфей, входящих в ОСК, с переориентацией на гражданское судостроение. Он подчеркнул, что между предприятиями корпорации осуществляется активная кооперация, это в перспективе позволит снизить издержки и добиться более высокой эффективности. Президент АО «ОСК» также заметил, что у корпорации огромный потенциал работы на внешних рынках.

О реализации проектов по

диверсификации производства рассказали генеральный директор АО «Адмиралтейские верфи» Александр Бузаков, генеральный директор АО «Балтийский завод» Алексей Кадилов, директор по гражданскому судостроению ПАО «СЗ «Северная верфь» Константин Скупяк. Александр Бузаков рассказал, что на АО «Адмиралтейские верфи» разработана стратегия развития производства до 2030 года, заключен контракт на строительство 6 рыболовецких траулеров. Рыбопромышленные суда готовы выпускать и «Северная верфь». К 2020 году предприятие намерено довести долю гражданской продукции в общем объеме производства до 56%.

Вице-губернатор Санкт-Петербурга Сергей Мовчан подчеркнул, что правительство города готово активно помогать предприятиям в освоении рынка гражданской продукции. Он дал поручение разработать «дорожную карту», которая включала бы в себя мероприятия, направленные на содействие увеличению доли гражданской продукции петербургских судостроительных предприятий.

Выборгских судостроителей в 2019 году ждет реновация



Выборгский судостроительный завод в 2019 году начнет масштабные ремонтные работы. Об этом сообщил губернатор Ленобласти Александр Дрозденко во время поездки в Выборгский район. По словам главы региона, предприятие готовится к полной реновации. На новые здания и инфраструктурные объекты потратят 2 млрд рублей.

«Будет масштабная реконструкция завода, он будет одним из самых современных судостроительных заводов не только России, но и Европы».

В ходе визита на ВСЗ губернатор осмотрел ледокол «Александр Санников». Судно заложили в ноябре 2015 года, в настоящее время

работе приступили к монтажу основного оборудования. Длина ледокола составляет 121,7 м, ширина палубы — 26 м, осадка — 8 м.

Судно сможет непрерывно работать при экстремальных холодах до –50 градусов. Ледокол будет использоваться в Ямало-Ненецком автономном округе.



Портфель заказов стоимостью 130 млрд рублей

Предприятия Санкт-Петербурга и Ленинградской области собрали заказов на строительство рыболовецких судов на общую сумму 130 млрд рублей. Этого достаточно для ритмичной работы в течение шести лет.

В частности, заказы получили Ленинградский судостроительный завод «Пелла», Выборгский судостроительный завод (ВСЗ), «Адмиралтейские верфи», «Северная верфь». При этом в будущем судостроители рассчитывают на многократное увеличение портфеля заказов, но конкрети-

зировать прогнозы не могут из-за неопределенности действия механизма инвестквот.

Однако на предприятиях предстоит решить ряд проблем, связанных с отсутствием опыта строительства современных рыболовецких судов и наличия конкурентоспособных российских проектов.

Арктический морской институт имени В. И. Воронина отметил 237-й день рождения

Арктический морской институт имени В. И. Воронина (филиал Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова) отметил 237-й день рождения. В честь праздника в АМИ состоялись торжественные мероприятия, которые посетило множество почетных гостей.

Как сообщили «Водному транспорту» в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, ярким событием, приуроченным к празднику, стало открытие тренажерного комплекса судовой энергетической установки ERS5000 TechSim Full Mission, на которое пришли представители судоходных компаний региона.

Выступая на мероприятии, директор АМИ Елена Смягликова отметила, что укрепление учебной базы — это одно из основных направлений развития института, и новый тренажерный комплекс судовой энергетической установки позволит осуществлять качественную подготовку курсантов и судовых специалистов всех уровней в соответствии с требованиями международных и национальных документов, по программам, согласованным с Федеральным агентством морского и речного транспорта.

В спортивном зале состоялось торжественное построение личного состава. Коллектив института пришли поздравить представители власти, партнеры, коллеги, ветераны и выпускники. В торжественной обстановке состоялось награждение сотрудников и курсантов АМИ.

Красивым завершением праздника стал творческий вечер «Встреча поколений» с участием ветеранов морской от-

расли, выпускников АМУ-АМИ разных поколений и сегодняшних курсантов.

Напомним, что морское учебное заведение, положившее начало подготовке штурманов и шкиперов для русского торгового флота, было открыто указом императрицы Екатерины II, подписанным 23 марта 1781 года. Это была мореходная школа в Холмогорах. Мореходная (навигационная) школа, шкиперские учебные курсы, торгово-мореходное училище, морской техникум, мореходное училище — этапы становления и традиции, которые сейчас продолжает и развивает Арктический морской институт имени В. И. Воронина — филиал Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

Многие выпускники АМИ вошли в летопись российского мореплавания: участники первых арктических экспедиций, защитники морских рубежей в военные годы, славные труженики морского и речного флота страны. Выпускники АМИ зарекомендовали себя авторитетными капитанами, штурманами и механиками судов, они трудятся во многих судоходных компаниях страны, достойно представляют Россию за рубежом, работают на руководящих должностях в Росморфлоте, Северном и Мурманском морских пароходствах, морских портах страны, на судостроительных и судоремонтных заводах.



НОВАЯ ЖИЗНЬ ТРЕНАЖЕРОВ

Региональный центр дополнительного профессионального образования в Архангельске оснащен тренажерным комплексом судовой энергетической установки ERS5000 TechSim Full Mission, позволяющим проводить обучение курсантов АМИ по основным образовательным программам, а также осуществлять повышение квалификации вахтенных, вторых и старших механиков, а также электромехаников морских судов.

«Открытие тренажерного комплекса судовой энергетической установки ERS5000 TechSim Full Mission стало очередным шагом к обеспечению качественной подготовки членов экипажей морских судов и курсантов, а также к реализации новых учебных программ», — прокомментировали «Водному транспорту» в вузе.

Модернизация технических средств обучения позволит привести материальную базу подготовки судовых механиков и электромехаников АМИ в полное соответствие с требованиями Главы III Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (МК ПДНВ) 1978 года с поправками и поднять уровень практических занятий на проводимых курсах.



«Макаровка» представила в Брюсселе систему подготовки моряков по Полярному кодексу

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова принял участие в международной конференции «Актуальные вопросы политики, эксплуатации и исследований в области безопасности Арктического судоходства и охраны окружающей среды», организованной Университетом Аалто (Хельсинки, Финляндия). Конференция состоялась в Брюсселе (Бельгия).

Мероприятие было посвящено вопросам развития Арктики, международным мер по обеспечению безопасности судоходства (как в плане safety, так и в плане security), а также охраны окружающей среды в регионе.

Более 100 участников конференции, включая членов Европарламента, Европейской комиссии, членов делегации ЕС в рабочих органах ИМО, университетов и научно-исследовательских организаций, приняли участие в обсуждении вопросов международного сотрудничества, доработки Полярного кодекса, выработки единых норм и правил, которые будут способствовать как развитию и освоению приарктических регионов, так и обеспечению безопасности чувствительных уникальных природных зон, их особенной флоры и фауны.

Развитию судоходства, строительства ледокольного флота, перспективам использования Северного морского пути как транзитной трассы перевозки грузов между Европой и Юго-Восточной Азией, готовности поисково-спасательных служб, кадровому обеспечению проектов развития Арктики было посвящено достаточно много сообщений.

Университет представил свою систему подготовки экипажей для работы на судах, эксплуатирующихся в полярных водах. С докладом об опыте ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в этой области выступил директор Института ДПО, начальник Морского УТЦ Сергей Айзинов.

Материалы конференции будут использованы преподавателями университета и инструкторами тренажерного центра для актуализации методического обеспечения подготовки членов экипажей морских судов.

Завершается строительство парусника «Полтава»

Копию исторического судна Петра I спустят на воду в мае

В Петербурге почти закончены работы по воссозданию копии парусника «Полтава» — того самого, который в 1712 году построили на первых верфях Северной столицы и в создании которого принимал участие лично Петр I.

На Верфи исторического судостроения «Полтава» в Санкт-Петербурге прошла торжественная церемония, призванная ознаменовать

завершение работ по воссозданию копии исторического судна «Полтава». 31 марта состоялась установка последней доски наружной обшивки.

В церемонии приняли участие представители — кадеты Кронштадтского морского корпуса, военнослужащие Объединенного учебного центра Военно-морского флота, учащиеся военно-морских образовательных учреждений, ветераны флота. Один из гвоздей забил главнокомандующий Военно-морским флотом России Владимир Королев. Он назвал новый петербургский проект уникальным.

Верфь исторического судостроения «Полтава» строит достоверную реплику 54-пушечного линейного корабля Петровской эпохи. «Полтава» — первый крупный корабль Балтийского флота, спущен на воду в Санкт-Петербурге в 1712 году.

Сейчас корабль «Полтава» готовят к спуску, который состоится 27 мая. После спуска на достроеч-

ные работы потребуется еще 8 месяцев. За это время строители завершат внутреннюю отделку, а также установят мачты, такелаж и паруса.

Планируется, что «Полтава»

после достройки станет музеем.

Специальные технические требования на постройку стоечного судна-музея линейного корабля «Полтава» одобрены Российским морским регистром судоходства.





Летняя навигация по Москве-реке начинается 24 апреля



Летняя пассажирская навигация по Москве-реке откроется 24 апреля 2018 года, сообщили в Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота.

«Прогулочные суда, которые возят туристов по Москве-реке в пределах города, пойдут 24 апреля, а торжественное открытие состоится 12 мая — будет праздник в Парке Горького и парад судов — их около 50. Они, возможно, со скидками смогут прокатить всех желающих по центральной части города. А туристические круизные суда, которые будут заходить в порты других регионов, пойдут 28 апреля, торжественное открытие состоится в этот же день на Северном речном вокзале», — сообщил президент ассоциации Кирилл Евдокимов

По его словам, судовладельцы

готовят новые суда, в том числе теплоходы-катамараны «Снегири» компании «РИО». Новые суда готовится запустить и флотилия Radisson Royal Moscow, а пивная компания Bud, по его словам, в связи с проведением Чемпионата мира по футболу-2018 запустит баржу с футбольным полем.

Всего для прогулок по Москве-реке будут задействованы около 100 теплоходов примерно 20 компаний. Их вместимость — от 20 до 200 мест. Как отмечает Кирилл Евдокимов, стоимость прогулки для россиян по сравнению с прошлым годом не изменится и составит от 400 до 900 руб. за 2–3 часа.

Теплоход «Максим Горький» станет плавающим музеем

Канал имени Москвы принял решение приобрести теплоход «Максим Горький», чтобы сделать из него первый в Москве плавающий действующий музей. Стоимость сделки с ОАО «Московское речное пароходство» составляет 20 млн руб.

Таким образом, речной «Борт № 1» сталинской эпохи останется в России. Легендарный теплоход станет первым в Москве действующим плавающим музеем и культурным центром, который сможет ходить по водным путям Канала имени Москвы.

«Необходимость покупки теплохода «Максим Горький» возникла сразу с появлением информации о его продаже. Легендарное судно имеет историческую ценность — его важно сохранить в культурном активе страны как память об эпохе грандиозныхстроек», — сообщил руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин.

В 1930-е годы — в первую и вторую пятилетки — появились уникальные объекты, ставшие ядром современной промышленности и транспортной ин-

фраструктуры, залогом дальнейшего технологического развития страны. Так, флагманский лайнер «Максим Горький» был построен в 1934 году, когда силы всей страны были брошены на возведение другого уникального гидротехнического сооружения — Канала Москва — Волга (сегодня — Канал имени Москвы).

Решение о приобретении теплохода согласовано с Министерством транспорта РФ и Федеральным агентством морского и речного транспорта. По завершении сделки «Максим Горький» отправится на капитальный ремонт. До этого теплоход был реконструирован в 2003 году с заменой двигателей, навигационного оборудования и механизмов, ремонтом корпуса и реставрацией внутренних помещений.

«Максим Горький» является шедевром отечественного судостроения и действующим памятником истории. Мы хотим вдохнуть в него новую жизнь, превратить речной «Борт № 1» в настоящий теплоход-музей с интерактивной экспозицией и банкетным залом. Таких проектов в мире единицы. Мы планируем оцифровать уникальные экспонаты и архивные фотографии из нашего подмосковного музея, добавить к ним другие исторические артефакты. После реконструкции теплоход «Максим Горький» станет современным культурно-музейным плавающим центром, который сможет совершать экскурсионные туры через знаменитые шлюзы Канала имени Москвы, — резюмирует Елянюшкин.



Теплоход «Максим Горький» — двухпалубное судно длиной 68,8 м, шириной 13 м, высотой борта 3,25 м и высотой с надстройками 12 м. Пассажировместимость составляла 52 человека в каютах или 150 человек при массовых перевозках на коротких рейсах.

Белоснежный теплоход строили по указанию И. В. Сталина в Нижнем Новгороде на верфи «Красное Сормово» под открытым небом в специальном затоне, что по тем временам считалось новацией. Для правительственного лайнера применили многие научные и технические разработки того времени. Так, элементы корпусные и энергетическая установка были сняты с подводной лодки «Богатырь». По индивидуальным чертежам создавались мебель и предметы интерьера в стиле «сталинского ампира». В оформлении теплохода использовали, по меньшей мере, 17 пород ценной древесины, в том числе красное дерево, чинару и карельскую березу.

Поначалу «Максим Горький» ходил по Волге, использовать его на Москве-реке не позволяли глубины. Но с запуском Канала Москва — Волга и до появления в столице Крымского моста теплоход совершал речные рейсы. Судно, вскоре прозванное «яхтой Сталина», предполагалось использовать для первых лиц страны, поэтому в технических документах фигурирует наименование класса «пассажирско-служебный теплоход». Для вождя соорудили специальную каюту, имевшую ванну, кабинет и балкон с выходом на широкую палубу, где можно было сидеть в плетеных креслах, любуясь открывающимся видом.

В 1940–50-е годы на судне отдыхали первые лица страны — Берия, Каганович, Микоян, Орджоникидзе, Молотов, Маленков, Хрущев, а в 60-е теплоход использовали для перевозки обычных граждан из столицы на пляжи Подмосковья. Позднее теплоход стал прогулочным и совершал регулярные рейсы в черте города, возил международные делегации, посещавшие Москву. В 1990-е годы в носовом вестибюле появилась экспозиция восковых фигур: сидящий Сталин, рядом с которым стоят Максим Горький и «всесоюзный староста» Михаил Иванович Калинин. Вплоть до 2015 года теплоход принимал банкеты, юбилеи и правительственные делегации, а в 2016 году был поставлен на консервацию.





В Кинешме готовятся к навигации

В Кинешме Ивановской области идет подготовка к началу круизной навигации. Первым в город 29 апреля придет теплоход «Алдан» из Нижнего Новгорода.

Временно исполняющий обязанности губернатора Ивановской области Станислав Воскресенский посетил с рабочим визитом Кинешму, где осмотрел объекты туристической инфраструктуры и провел совещание по вопросам подготовки к навигационному периоду.

Станислав Воскресенский оценил состояние причальной стенки, проинспектировал готовность мест для продажи сувениров и изделий народных промыслов для прибывающих в город туристов.

Глава Кинешмы Александр Пахолков сообщил, что «сейчас решаются технические вопросы по подходу к причальной стенке. Экскурсии у нас готовы, экскурсоводов мы обучили, рестораторы у нас пересматривают меню, подготавливают свои места к приему гостей. В целом мы на 90% готовы».

Торговые ряды разместятся в ТЦ «Речной», здесь же, на улице, будут оборудованы места для нестационарной торговли. В данный момент в помещении торгового центра идут отделочные работы, после их завершения на общей площади порядка 300 кв. м разместятся брендовые магазины производителей Ивановской области — будет представлена текстильная и сувенирная продукция, лаковая миниатюра из

Палеха и Холуя, другие изделия народных промыслов.

В сезон-2018 подтвержден 41 судозаход, из них 22 обеспечит компания «Водоходь». Всего судозаходы в Кинешму выполнят 8 компаний. Завершится навигация 27 сентября 2018 года. Численность туристических групп варьируется от 150 до более 300 человек в зависимости от типа судна.

Станислав Воскресенский отметил, что развитие туризма для города — это дополнительные налоговые поступления и возможность создания новых рабочих мест. Глава региона подчеркнул, что Кинешма наряду с Плесом и Юрьевцем будет участвовать в конкурсе лучших проектов в сфере создания комфортной городской среды в малых городах

и исторических поселениях.

Как ранее сообщалось, в июле 2017 года Росимущество передало в собственность Кинешмы причальную набережную речного вокзала. В муниципальную собственность оформлена и причальная стенка протяженностью 127 метров на площади Революции. Это позволит решить задачу по вхождению региона в федеральную стратегию развития внутреннего водного транспорта.

Также из федеральной собственности в муниципальную переданы причальные стенки в городах Юрьевец и Пучев.

Туроператоры считают, что Кинешма в какой-то степени может стать альтернативой Плесу, также популярному у туристов, но уже сейчас сильно загруженному.



Только в центре города...

Регулярный водный пассажирский транспорт в Москве будет развиваться только в центре города. Об этом сообщил главный архитектор города Сергей Кузнецов.

«Оценен потенциал в пределах центрального бьефа между шлюзами в Мневниках и в Коломенском. В центральной части есть смысл транспорт делать», — заявил Кузнецов. Водное сообщение с более отдаленными районами столицы на регулярной основе не рассматривается, так как преодоление шлюзов занимает значительное время, пояснил архитектор.

Развитие регулярного речного транспорта рассматривается для сообщения районов между центром города и районами Москвы-сити и ЗИЛ, уточнил Кузнецов. Водный пассажирский транспорт будет развиваться по мере застройки береговых территорий города. В настоящее время плотность застройки в прибрежных территориях в пять раз меньше чем в среднем по городу, сказал он.

«Я уверен, что мы водный транспорт такой регулярный со временем увидим. Что касается причалов — у нас было в концепции заложено 40 портов, это тоже все работает», — уточнил Кузнецов.

Ранее власти Москвы анонсировали увеличение количества причалов на берегах Москвы-реки. В частности, пассажирский причал рядом с парком «Зарядье» на Москве-реке может



появиться в 2018 году. Кроме того, в ходе Международной выставки недвижимости МИ-ПИМ в Каннах Сергей Кузнецов сообщил, что на Москве-реке планируется построить 36 портов и 17 мостов.

В конце прошлого года архитектурная студия «А-Проект К» предложила построить над Москвой-рекой в районе Хорошево-Мневники каскад «парящих» мостов.

Вместе с тем Сергей Кузнецов отметил, что столичные власти пока не планируют возвращаться к идее единого фасада Москвы реки. Он пояснил, что застройщики территорий у Москвы-реки имеют различные взгляды и цели, и столичные власти «не находят средств заставить всех делать одно и то же». Ранее планировалось, что в Москве появится понятие «речной фасад», подразумевающее единый дизайн-код у строений на набережных.

Транспортная артерия в программе реновации столицы

Москва-река способна в ближайшие годы стать одной из основных транспортных артерий столицы для перевозки строительных материалов.

ФГБУ «Канал имени Москвы» и ООО «ЯрПесок-97» заключили соглашение, которое предусматривает создание современной инфраструктуры для добычи, перевалки, транспортировки и продажи нерудных строительных материалов (песок, грунт, щебень и др.) в Центральном регионе России. Это партнерство, а также участие Национальной ассоциации судовладельцев позволит сделать рынок прозрачным и увеличить объем грузовых перевозок в Московском бассейне.

Подписанное соглашение предусматривает разработку мероприятий в русле Волги. В перспективе планируется организовать площадку для складирования и перевалки перевозимых по реке строительных материалов. В планах также создание электронной биржи — информационно-логистической системы, которая обеспечит обработку заявок на приобретение и транспортировку грузов, а также поможет подобрать оптимального поставщика и произвести расчеты.

«Создаваемая конфигурация станет моделью развития рынка строительных материалов на реке, позволит вывести его на качественно новый уровень», — рассказал руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин. По его информации, сегодня работы в акваториях часто проводятся без соответствующих лицензий и разре-

шений, что наносит серьезный ущерб экономике и экологии. «Мы намерены прекратить эту практику и создаем для бизнеса прозрачные и удобные условия работы в нормативном русле. Это, в свою очередь, позволит увеличить долю речного транспорта в общем объеме перевозок. В настоящее время внутренние водные пути загружены всего на 30%», — отметил он.

Река может быть также задействована и в программе реновации. Причем не только для доставки отдельных видов материалов, но и для вывоза мусора, которого, по словам заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина, образуется порядка 52,8 млн тонн.

«Сегодня в Москве и Московской области насчитывается более 20 объектов приемки отходов строительства и сноса. Это дробилки, мусоросортировочные комплексы, пункты приема металлолома и другие предприятия. Их совокупные мощности позволят в полной мере обеспечить утилизацию», — рассказал он. При этом примерно 80% отходов планируется перерабатывать для дальнейшего использования.

В некоторых случаях для транспортировки может быть использована акватория. «Мы вполне можем перевозить от-

ходы и стройматериалы в рамках программы реновации по Москве-реке. Более того, перенос части груза на реку очень серьезно снизит нагрузку и на дороги, и на экологию, так как несколько сотен автомобилей сразу исключатся из грузового потока. Речной транспорт — один из самых экологичных, потому что на перевозку единицы груза топлива требуется в 85 раз меньше, чем при перевозке по автомобильным трассам. Одна баржа заменяет 333 КамАЗа», — пояснил Герман Елянюшкин.

При этом акватория города уже используется городскими властями при реализации важных различных проектов. Например, на завершающем этапе строительства парка «Зарядье», по словам мэра Москвы Сергея Собянина, около 250 тыс. кубических метров грунта доставили по Москве-реке. Использовать ее было проще сразу по ряду причин: большие объемы и непростая транспортная доступность объекта. Центр столицы и без того перегружен автомобилями.

Если перевозки организовать самосвалами, им пришлось бы сделать порядка 15 тыс. рейсов только для того, чтобы завезти необходимый грунт. Причем маршруты пролегли бы через весь город. «По своим масштабам и слож-

ности это беспрецедентная транспортная и строительная задача. Ничего подобного в центре Москвы никогда не делалось, тем более в столь сжатые сроки. Чтобы минимизировать неудобства для москвичей, мы приняли решение завозить грунт в ночное время баржами по Москве-реке», — сказал Сергей Собянин.

Участвует Москва-река и в строительстве метро. Так, в конце ноября прошлого года Южный речной порт принял тоннелепроходческий комплекс (ТПМК) из Китая диаметром 11 метров. Для этого даже пришлось на несколько дней продлить навигацию на водных путях Московского бассейна. ТПМК доставлялся в два захода, с перевалкой в морском порту Бронка под Санкт-Петербургом. Первая партия груза весом почти 1 тыс. тонн поступила в начале октября на теплоходе «Окский-58». Выгрузка 12 единиц негабаритного груза заняла почти две недели. Щит предназначен для строительства участка Большой кольцевой линии метро.



Московская область ищет незаконные причалы

На реках и озерах Московской области продолжают выявлять и сносить незаконные ограждения и причалы, рейды пройдут летом в рамках спецоперации «Береговая линия».

«Работа по повышению доступности берегов рек и озер для граждан Подмосковья традиционно проводится в летний период. Она ведется в рамках спецоперации «Береговая линия». Инспекторы проводят мониторинг тех мест у водоемов, где часто отдыхают люди, в том числе на наличие свалок и мусорных навалов. В этой работе нам помогают сотрудники МЧС», — сообщила глава Госадмтехнадзора Московской области Татьяна Витушева.

Она подчеркнула, что не менее важна и возможность доступа к водоемам — отсутствие перекрытий в виде незаконно возведенных заборов, оград, шлагбаумов. Эти объекты сносятся после принятия соответствующих решений. Данная работа будет продолжена в 2018 году.

Витушева уточнила, что в рамках спецоперации выявляются еще и незаконные причалы.

«Вместе с этим проведение данной спецоперации предполагает выявление незаконных причалов. Как правило, для этого используются служебные катера», — отметила Витушева.

Операция областного Госадмтехнадзора «Береговая линия» направлена на выявление навалов мусора на берегах рек и озер в регионе. Проверки содержания береговых линий проводятся инспекторами Госадмтехнадзора Московской области совместно с сотрудниками других профильных ведомств на плавсредствах ГИМС ГУ МЧС РФ по Подмосковию.



Окская судоверфь построила баржу по лизинговой программе ГТЛК

Окская судоверфь построила первую несамоходную наливную баржу проекта ROB20 по лизинговой программе ГТЛК для ООО «Пола Райз». Спуск на воду первого судна в серии из десяти барж состоялся 29 марта. Проектантом баржи, киль которой был заложен 22 ноября 2017 года, выступает Морское инженерное бюро.

На торжественную церемонию спуска были приглашены гости, партнеры Окской судоверфи, представители заказчика и жители города Навашино.

Контракт на строительство был заключен 31 октября 2017 года. Общая сумма по контракту составляет 2,5 млрд рублей.

Несамоходные наливные баржи проекта ROB20 предназначены для перевозки нефтепродуктов с температурой вспышки 61 градус Цельсия и выше. Благодаря двойным бортам и дну суда обладают повышенным уровнем

экологичности. Суда будут эксплуатироваться на реках Белая, Кама и Волга.

Баржи проекта ROB20 представляют собой толкаемые несамоходные суда габаритными размерами (длина x ширина x высота борта) 118 м x 22,6 м x 3,0 м с тронковой палубой высотой 1000 мм, с двойным дном высотой 800 мм и двойными бортами шириной 1400 мм, с 12 грузовыми и 2 отстойными танками, с транцевой носовой и кормовой оконечностями. Диапазон эксплуатационных осадок — от 1,20 м до 2,75 м.

Вместимость танков для груза (включая отстойный танк и шахту выгрузки) 6860 куб. м.

По словам генерального директора ОАО «Окская судоверфь» Владимира Куликова, строительство серии барж ROB20 для Окской судоверфи стало во многом инновационным. «Судно такой ширины — 22,80 м — было построено впервые. Большая ширина баржи потребовала проведения целого ряда мероприятий, необходимых для ее спуска на воду. Для обеспечения строительных мест был произведен демонтаж стационарных строительных лесов по



северной и южной ниткам стальных путей. При строительстве корпусов была применена иная схема размещения относительно построенного места, что дало возможность использования дополнительных ниток стальных

путей», — отметил Куликов.

Спустя несколько дней после спуска на предприятии состоялась закладка килей пятой и шестой барж этой же серии.

Эксплуатироваться баржи будут на реках Белая, Кама и Волга.

Знаменитый «Ярославец» для нефтяников

На Ярославском судостроительном заводе заложен водолазный катер «Ярославец-МВ». Судно строится по заказу АО «Транснефть-Подводсервис».

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.

«Выпуск конкурентоспособных судов на российских предприятиях имеет стратегическое значение», — прокомментировал событие первый заместитель директора Департамента инвестиций и промышленности области Александр Ермолов Ярославской. — 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, сообщает пресс-служба правительства Ярославской области.

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.



Прогулочные суда на все вкусы

В Министерстве транспорта и дорожного хозяйства (Миндортранс) Республики Татарстан (РТ) состоялось совещание по рассмотрению технического задания на строительство прогулочных судов единого типа. Техзадание в рамках поручения президента РТ Рустама Минниханова разработали Зеленодольский завод имени А. М. Горького с Зеленодольским проектно-конструкторским бюро.

В обсуждении вопроса приняли участие руководители Государственного комитета РТ по туризму, ООО «Арабелла», судоходных компаний «Татфлот» и производственного объединения нерудных материалов «Набережные Челны».

На совещании Зеленодольский завод имени А. М. Горького и Зеленодольское проектно-конструкторское бюро презентовали проекты прогульно-экскурсионных судов для местных линий на базе единой гидродинамической платформы с пассажироместностью 50, 150 и 250 человек. Данные суда предназначены для перевозки пассажиров и тури-

стических групп по внутренним водным путям, оборудованы системой «аудиогид» для обеспечения проведения экскурсий на пяти языках. На судах имеется прогулочная палуба, предусмотрена система кондиционирования и отопления пассажирского салона.

С учетом внесенных на совещании предложений и замечаний разработчикам рекомендовано доработать техническое задание по вариантам обустройства судов, увеличению скоростных характеристик и указать стоимость судов в различных вариантах.

АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» (Татар-

стан) специализируется на строительстве военных кораблей и пассажирских скоростных судов. Управляет предприятием ООО «Холдинговая компания «Ак Барс».



Исследовать тайны Мирового океана

Российский путешественник Федор Конюхов рассчитывает опуститься на дно Марианской впадины на батискафе, который для него построит Объединенная судостроительная корпорация (ОСК).

Как сообщил руководитель экспедиционного штаба путешественника Сергей Сергеев, в России есть все необходимое для того, чтобы создать такой аппарат.

Недавно президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов провел встречу со всемирно известными путешественниками и исследователями Артуром Чилингаровым и Федором Конюховым.

На встрече также присутствовали руководители технического блока ОСК и генеральные директора конструкторских бюро «Рубин» и «Малахит», входящих в корпорацию. Основной темой обсуждения стала проблематика глубоководных погружений с целью более интенсивного и масштабного исследования Мирового океана и его тайн, скрытых под толщей воды.

Представители ОСК и КБ рассказали об имеющихся наработках в этой области. В частности,

ЦКБ «Рубин» проектирует комплекс сверхглубокого погружения «Витязь», предназначенный для проведения уникальных исследований на предельных глубинах и отработки технологий создания экстремальной робототехники. Предельная глубина погружения аппарата составит 12 км. По проекту конструкторского бюро «Малахит» создан

автономный глубоководный аппарат «Консул» (АГА) проекта 16811 для работы на глубине до 6 км.

Артур Чилингаров и Федор Конюхов проявили заинтересованность в реализуемых ОСК проектах и выразили готовность совместными усилиями способствовать достижению поставленных государством задач.





Транспортные вузы Росморречфлота выпустили 9 тысяч специалистов

Подведомственные Федеральному агентству морского и речного транспорта (Росморречфлоту) вузы в 2017 году выпустили 9 тыс. 114 специалистов. По состоянию на 1 января 2018 года всего по программам высшего и среднего профессионального образования обучается 55 тыс. 113 человек, из них за счет средств федерального бюджета по различным формам обучается 34 тыс. 127 человек.

Данная статистика собрана Росморречфлотом, в котором указывают, что по итогам приемной Компании 2017 года было принято на обучение за счет средств федерального бюджета по программам среднего профессионального образования: по плавательным специальностям — 4753 человека; по береговым специальностям — 3713 человек. По программам высшего образования: по плавательным специальностям — 3390 человек; по бере-

говым специальностям — 2686 человек.

Базой для совершенствования системы подготовки специалистов является разработка отраслевых профстандартов, считают в Росморречфлоте. В минувшем году разработано 20 новых профстандартов, пять из которых уже утверждены Минтрудом России. На основании ранее утвержденного профстандарта «судоводитель-механик» в 2017 году осуществлялся набор абитуриентов — по программе



среднего профессионального образования приняты 1 тыс. 385 курсантов.

Напомним, в системе отраслевого образования пять подведомственных вузов, включающие

24 филиала. В вузах работают 6814 человек, из них профессорско-преподавательский состав вузов составляет 2770 человек, из них 323 доктора наук и 1030 кандидатов наук.

«НОВЫЙ ВЗГЛЯД»

Минтранс России выступил организатором IX Всероссийского конкурса «Новый Взгляд», который ежегодно проводит Межрегиональный общественный фонд «Мир молодежи» в 85 субъектах страны.

Участникам конкурса предложена специальная тема для подготовки плакатов и видеороликов «Безопасность на транспорте — дело всех и каждого!».

Минтранс России рассчитывает на то, что конкурс «Новый Взгляд» в этом году станет эффективным инструментом правового просвещения и окажет содействие в популяризации безопасности на транспорте.

«Новый Взгляд» — это крупнейший молодежный проект в области социальной рекламы. Конкурс реализуется с 2009 года и предоставляет возможность молодежи, вне зависимости от социального статуса и положения, выразить свое отношение к актуальным проблемам в обществе и показать пути их решения.

Работы принимаются на официальном сайте конкурса www.tvoukonkurs.ru до 20 сентября 2018 года. Возраст участников от 14 до 30 лет. Официальное награждение финалистов и победителей пройдет в Минтрансе России в ноябре 2018 года. Ребята получат памятные дипломы и ценные призы.

Более подробную информацию можно получить на официальном сайте конкурса.

«МедиаТур» назвал лучших

В Москве в рамках Международной туристической выставки «Интурмаркет» подведены итоги II Всероссийского конкурса журналистов и блогеров «МедиаТур», организатором которого является ФРОС Region PR.

В номинации «Лучшая публикация, посвященная развитию круизного речного туризма» победил Александр Неделько из Хабаровска за материал «Круизный лайнер от Хабаровска до Николаевска — кому это надо?» (Dvnovosti.ru). Второе место заняла София Ляшквич из Москвы за публикации «Круиз-контроль» (Strana.Ru).

Конкурс «МедиаТур» учрежден в 2016 году группой Region PR. Члены Экспертного совета оценивают авторские материалы, направленные на повышение информированности широкой общественности о туристических объектах и туристических продуктах страны с целью развития въездного и внутреннего туризма России.

Взят курс на мечту

В Волжском государственном университете водного транспорта прошла первая в истории отраслевая олимпиада по судоводению «Паруса мечты». Организатором мероприятия выступил университетский Клуб капитанов.



Четыре команды были сформированы из студентов ВГУВТ, курсантов Нижегородского речного училища (НРУ) имени И. П. Кулибина и юнг Нижегородского детского речного пароходства.

Участники соревновались в викторине по дисциплинам: навигация и организация службы на судах, мореходная астрономия и теория устройства судна, решение навигационных задач на морских картах, расхождение с судном в условиях ограниченной видимости на судоводительском тренажере, вязание морских узлов.

Непосредственно перед соревнованиями ребята занимались на навигационном тренажере, учитывая, что задания олимпиады во многом опережали учебную программу. Также для участников были организованы обзорные лекции.

«Уже на подготовительном этапе будущие моряки проявили большой интерес к предстоящей олимпиаде, — рассказал декан факультета судоводения, капитан дальнего плавания Михаил Чурин. — Увлеченно выполняли задания, уточняли многие вопросы, в полном составе посещали лекции. Это очень хорошо, что у ребят есть стремление опередить

учебную программу, овладеть дополнительными знаниями, стать ближе к своей мечте».

В вязании морских узлов на время и в проработке маршрута перехода в Бискайском заливе лучше всего выступила команда группы ДС-21 (ВГУВТ), немного уступила ей команда детского речного пароходства. Зато в викторине лучший результат был у НРУ — курсанты упорно занимались на дополнительных занятиях.

По признанию организаторов и участников, мероприятие получилось интересным, было полезным как для обучающихся, так и для гостей — юнг Нижегородского детского речного пароходства, которые были приглашены к участию в соревнованиях в рамках профориентационной работы вуза.

«Наши друзья из детского пароходства немногим уступали курсантам речного училища и студентам ВГУВТ, — отметил заведующий кафедры судоводения и безопасности судоходства, капитан дальнего плавания Михаил Осокин. — Особенно хотелось бы похвалить Анастасию Абрамову, капитана команды. Она очень подкованная, целеустремленная, увлекается историей морепла-

вания и даже посещает занятия научного общества учащихся при нашем университете! Надеемся, что на наших голубых дорогах в скором времени появится еще одна женщина-капитан».

По итогам отраслевой олимпиады первое место заняла группа ДС-21 (ВГУВТ): Никита Видонов, Антон Ольхов, Александр Темкин, Александр Шилов, Никита Федоров. На втором месте — группа ДС-22 (ВГУВТ): Игорь Осокин, Георгий Синицын, Анастасия Горюнова, Андрей Страхов, Александр Тихомиров. На третьей позиции

расположилась команда Нижегородского детского речного пароходства: Анастасия Абрамова, Дмитрий Смирнов, Светлана Чекушева, Илья Сачков, Владислав Павлов. На четвертом — команда НРУ им. И. П. Кулибина Алексей Шишов, Герман Скипский, Никита Таганов, Артем Гусев, Ирина Гаранина.

Призами олимпиады стали сувениры с символикой ВГУВТ и дополнительные баллы при поступлении в университет для ребят из детского речного пароходства.



«Вымпел» создает базу в Севастополе

Губернатор Севастополя Дмитрий Овсянников и генеральный директор АО «Судостроительный завод «Вымпел» Олег Белков подписали «дорожную карту» по созданию Южной сдаточной базы судостроительного завода «Вымпел» в Севастополе.

Генеральный директор АО «ССЗ «Вымпел» Олег Белков отметил, что площадка в Севастополе — это не только производство продукции с высокой добавленной стоимостью, но и модернизация основных фондов, а также гарантированное создание минимум 100 новых рабочих мест.

«Сейчас мы достраиваем «Комету» на подводных крыльях на базе «Персея». Есть большая

очередь на ремонт кораблей береговой охраны, Национальной гвардии, сил специального назначения и Минобороны. Мы также готовы предложить городу помощь в строительстве пассажирских кораблей для собственных нужд», — отметил Белков.

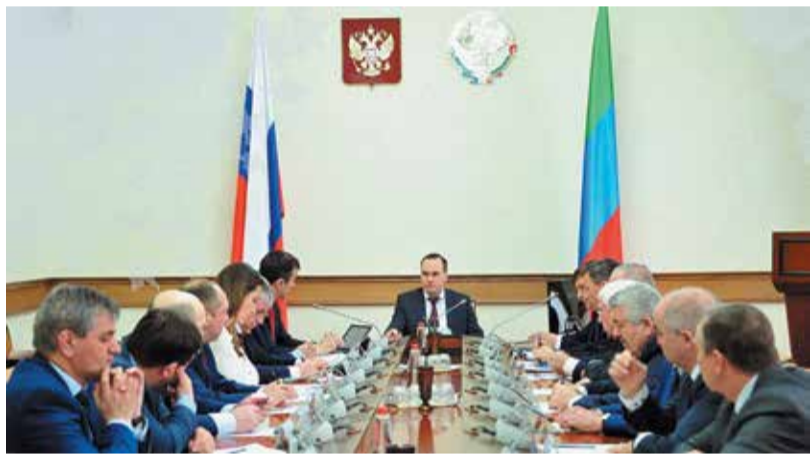
Как сообщал ранее «Водный транспорт», в октябре 2017 года глава Севастополя Дмитрий Овсянников провел встречу с руководством одного из ведущих

предприятий российского судостроения — судостроительного завода «Вымпел», в ходе которой обсуждалась возможность создания в Севастополе производственной площадки завода.

В ноябре прошлого года на достройку в Севастополь прибыло первое пассажирское судно на подводных крыльях, спущенное на воду на рыббинском судостроительном заводе «Вымпел», — «Комета 120М».



Дагестан и Татарстан будут сотрудничать



Совещание по вопросу сотрудничества Республики Дагестан с АО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького» (Республика Татарстан) состоялось в Махачкале. Участники совещания, прошедшего под руководством председателя правительства Дагестана Артема Здунова, обсудили детали предстоящего взаимодействия с партнерами из Татарстана в части судостроения.

По словам Артема Здунова, «интеграция производственных цепочек, выстраивание горизонтальных связей между предприятиями — это стратегическая задача» органов исполнительной власти республики: «Для Дагестана это сотрудничество очень важно,

поскольку у нас есть и машиностроительные предприятия, есть намерения создать судоремонтные мощности. Полагаю, что опыт и технологический потенциал Зеленодольского завода может быть востребован нашей республикой. С учетом того внимания, которое оказывает руко-

водство страны развитию сотрудничества стран прикаспийского региона и роли Дагестана как важнейшего транспортного узла, роль судоремонтного и судостроительного производства возрастает», — заявил Здунов.

Дагестан испытывает потребность в малых судах для рыболовства, транспортировки грузов, перевозки пассажиров, в прогулочных и спортивных катерах и яхтах. В связи с чем, по мнению Здунова, очень важно наладить всесторонние связи с одним из ведущих судостроительных предприятий России, среди наиболее значимых проектов которого — строительство скоростных пассажирских теплоходов, нефтеналивных танкеров, серии противодиверсионных катеров. Общее количество построенных заводом скоростных судов и кораблей превышает 400 единиц. Это и суда на подводных крыльях «Метеор», которые являлись эксклюзивной продукцией завода. Здесь же построена первая в мире серия пассажирских судов с воздушной каверной на днище проекта «Линда». В последние годы завод развернул серийное строительство комфортабельных скоростных пассажирских

теплоходов нового поколения с управляемым вектором подъемной силы.

На прошедшем совещании представители Зеленодольского завода представили предварительные проекты гражданских и грузовых судов. В частности, прогулочные суда глиссирующего типа, сухогрузные и рыбопромысловые суда.

Ознакомившись с производственным и технологическим потенциалом завода и проектами, участники совещания обсудили предложения по совместному развитию таких направлений, как круизное судоходство, а также скоростное пассажирское морское сообщение, имеющее самую низкую стоимость транспортных услуг, схемы финансирования лизинга, сроки изготовления продукции, возможность использования базы имеющихся промышленных предприятий. Отдельной темой стояла организация судоремонта в акватории Каспийской бухты на территории завода «Дагдизель».

Встреча с коллегами из Татарстана прошла в рамках ранее заключенного Соглашения о сотрудничестве с Республикой Татарстан.

«В техническое перевооружение завода вложено более 2 млрд рублей», — сказал он.

Глава региона добавил, что рыболовецкие суда в Крыму также в этом году начнет строить Черноморская рыбодобывающая компания. «Подписан меморандум с Черноморской рыбодобывающей компанией, который предусматривает проектирование и строительство в период с 2018 по 2023 год десяти рыболовецких судов водоизмещением до 1 тыс. тонн», — сообщил Аксенов.

Стратегия социально-экономического развития Республики Крым до 2030 года и государственная программа развития промышленного комплекса республики до 2020 года предусматривают формирование шести промышленных кластеров, в том числе судостроительного.

«Залив» расширяет линейку заказов

Судостроительный завод «Залив» (г. Керчь) изучает возможность строительства серии рыбопромысловых траулеров, сообщил глава Крыма Сергей Аксенов. «В настоящее время прорабатывается вопрос строительства на «Заливе» серии рыбопромысловых траулеров», — сказал он, представляя в республиканском парламенте отчет о деятельности Совета министров в 2017 году.

Судостроительный завод «Залив» — одно из крупнейших промышленных предприятий Республики Крым, работает на рынке судостроения и судоремонта с 1938 года. Производствен-

ные мощности завода включают сухой док и корпусные цеха, позволяющие обеспечить строительство крупнотоннажных судов длиной до 340 м различного класса и назначения. В 2016 году пред-

приятие отремонтировало около 20 судов.

По словам Аксенова, в настоящее время на заводе «Залив» строят девять судов, срок сдачи которых запланирован в текущем и следующем году.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

**СУДОСТРОЕНИЕ
АРХАНГЕЛЬСКОЙ
ОБЛАСТИ ПО ИТОГАМ
2017 ГОДА ВЫРОСЛО
НА 58%**

В Архангельской области по итогам 2017 года динамика объема производства в судостроении составила около 58%, в судоремонте — около 7%. Такие данные привел министр экономического развития Архангельской области Семен Вуйменков в ходе подведения итогов социально-экономического развития области.

По словам Вуйменкова, подобный скачок связан, прежде всего, с работой судостроительных и судоремонтных предприятий Северодвинска.

**В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ
ПОЯВИТСЯ КОНСУЛЬСТВО
ЮЖНОЙ КОРЕИ**

Южная Корея выступает за учреждение поста консула Южной Кореи в Тюменской области, ХМАО и ЯНАО. Это связано с амбициозным проектом развития судостроительного кластера в рамках сотрудничества с Южной Кореей. В проекте заинтересованы крупнейшие промышленные гиганты Hyundai Corporation и Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Стороны уже обсуждали возможное участие южнокорейского капитала в предприятии по строительству нефтеналивных, сухогрузных судов, буксиров и барж.

**МОДЕРНИЗАЦИЯ
СУДОВ**

«Морская Техника» оборудует станциями приема льяльных вод суда, работающие за Полярным кругом и в Находке

Компания «Морская Техника» разработала проект дооборудования судна проекта 354К «ОС-7» в Салехарде станцией очистки нефтесодержащих вод RWO OWS-COM., это первое судно проекта 354К для приема и переработки нефтесодержащих вод, предназначенное для работы за Полярным кругом.

Также в рамках данной программы поставлена самая большая по производительности станция очистки нефтесодержащих вод производительностью 240 куб. м/сутки на очистную станцию теплохода «Лазурная-2» (г. Находка).



«Лидеры отрасли» получили награды

Подведены итоги конкурса Федерального агентства морского и речного транспорта «Лидер отрасли». Редакция «Водного транспорта» поздравляет победителей.

Экспертная комиссия Общественного совета при Федеральном агентстве морского и речного транспорта (Росморречфлоте) рассмотрела поступившие заявки на участие в конкурсе «Лидер отрасли» и определила победителей в раз-

личных номинациях. Так, победителем конкурса «Лидер отрасли» в номинации «Судоходная компания по морским грузовым перевозкам наливных грузов» признана компания «Совкомфлот». Волжское пароходство стало лучшей судоходной компа-

нией по перевозкам сухогрузов.

Победителем среди судоходных компаний по речным грузовым перевозкам наливных грузов стал «Волготранс».

Лидером среди судоходных компаний, осуществляющих социально значимые речные перевозки пассажиров, стал Северречфлот. Лучшей судоходной компанией по круизным речным перевозкам пассажиров признан Московский туристический флот. Росморпорт и Морская спа-

сательная служба — лучшие организации по оказанию услуг в области обеспечения судоходства. «Морсвязьспутник» — лидер в области обеспечения безопасности судоходства.

В номинации «Учебное заведение среди образовательных организаций» победил Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова. Лучшим учебным заведением среди филиалов образовательных организаций признан Омский

институт водного транспорта — филиал Сибирского государственного университета водного транспорта.

Также ряд организаций были отмечены дипломами номинантов конкурса «Лидер отрасли».

В частности, дипломы вручены следующим судоходным компаниям: «Башволготанкер», «Омтранснефтепродукт» и Ленское объединенное речное пароходство.

Кроме того, дипломы получили: Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, Усть-Кутский институт водного транспорта — филиал Сибирского государственного университета водного транспорта и Казанский филиал Волжского государственного университета водного транспорта.

Классификационное общество Российской Речной Регистр также отмечено дипломом номинанта конкурса «Лидер отрасли».

Курсанты «Ушаковки» приняли участие в работе выставки SITL Europe в Париже

Курсанты Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова приняли участие в работе 35-й Международной выставки транспорта и логистики SITL Europe в Париже.

Курсанты несли дежурство на объединенном стенде Минтранса РФ. В разделе водного транспорта российской стенда были представлены

ФГУП «Росморпорт», ФГБУ «Канал им. Москвы», ФГУП «Морсвязьспутник», ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова, ООО «Управление транспортными активами».

На стенде Минтранса России был проведен брифинг «Новые возможности и перспективы для рынка транспорта и логистики в РФ». В нем приняли участие директор Департамента международного сотрудничества Роман Александров и директор Департамента программ развития Алексей Семенов. В ходе брифинга обсуждались вопросы международного взаимодействия в транспортной отрасли обеих стран, а также перспективы использования спутниковой навигации и сопровождения на разных видах транспорта. Особое внимание уделено теме работы и развития отечественной системы «ЭРА ГЛОНАСС».

SITL Europe — одна из ведущих транспортных площадок Франции и стран Европы. На выставке представлены грузоперевозчики и экспедиторы, операторы портов и железных дорог, а также полный спектр инновационных проектов и товаров, посвященных технологиям логистики и грузовых перевозок, экспорта транспортных услуг и др.

Практика за рубежом

Одна из крупнейших круизных компаний Marlow navigation (Кипр) предоставит десяти курсантам Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова места на своих судах для прохождения практики с перспективой последующего трудоустройства по результатам практики.

Делегация Marlow navigation посетила университет и ознакомилась с организацией учебного процесса подготовки морских специалистов в вузе, осмотрела учебно-тренажерную базу, провела отбор курсантов-судоводителей 4-го курса для прохождения плавательной практики. Гости высоко оценили организацию учебного процесса в уни-



верситете и качество учебно-тренажерного оборудования.

Для согласования всех юридических и организационных вопросов прохождения практики между ГМУ им адм. Ф. Ф. Ушакова и кипрской компанией подписан договор о сотрудничестве.

Добавим, в кадровом управлении Marlow navigation находится свыше 1000 судов более чем 200 судоходных компаний мира.

