

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

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

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



№10 (12967)

Выходит один раз в месяц
15 октября 2016 года

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

Бункеровка СПГ: не прогноз, а реальность



Объем продаж сжиженного природного газа (СПГ) на бункерном рынке в портах Российской Федерации к 2030 году достигнет 1,35 млн тонн. Такой прогноз в ходе Петербургского международного газового форума сделал заместитель гендиректора компании «Газпром газомоторное топливо» Вячеслав Хахалкин. По приведенным им расчетам, бункерный рынок займет долю в 27% от общего объема рынка СПГ в России.

Стр. 8

Как управлять качеством в морском образовании



В «Ушаковке» прошел семинар «Система менеджмента качества в морском образовательном учреждении».

Стр. 12

Систему госконтроля на водном транспорте изменят

Министерство транспорта России планирует внести изменения в отдельные законодательные акты в части государственного контроля и надзора на морском и внутреннем водном транспорте.

Лицензионные требования в части морского и внутреннего водного транспорта, считают в министерстве, во многом повторяют существующие требования законодательства Российской Федерации или международных договоров и контролируются или могут быть проконтролированы иным образом, чем лицензирование.

Соответствующий проект изменений в законодательство РФ вынесен на общественное обсуждение.

«Арктическая гавань» открыта!



Российская Арктика — это не только большие перспективы для развития грузовых перевозок по Северному морскому пути, но и новые туристические маршруты.

В Мурманске к 100-летию города открылся реконструированный морской вокзал, предназначенный для приема круизных лайнеров. Пассажирский терминал вместе с новым пирсом длиной более двухсот метров построены в рамках проекта «Арктическая гавань».

В торжественной церемонии открытия приняли участие председатель Совета Федерации РФ Валентина Матвиенко, губернатор Мурманской области Марина Ковтуни заместитель министра транспорта РФ — руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский.

Морской вокзал станет ключевым в развитии туристического потенциала российской Арктики. Обновленный терминал сможет дать новое качество в обслуживании круизных судов, которые прибывают в мурманский порт.

В рамках проекта не только реконструировали здание морвокзала, но и выполнили берегоукрепление, а также реновацию сооружений причала.

Финансирование проекта осуществлялось из средств федерального бюджета и средств ФГУП «Росморпорт». Более 460 млн рублей было потрачено на реконструкцию здания, более 790 млн — на пирс дальних линий.

Полярный кодекс требует компетенций

Судоходные компании готовятся к работе в северных морях по новым правилам

«Полярный кодекс и безопасность судов ледового плавания» обсудили участники конференции, организованной Российским морским регистром судоходства и ПАО «Совкомфлот». Конференция стала площадкой для диалога между представителями научных центров, судоходных компаний и Регистра и обсуждения особенностей внедрения документа в отечественной морской индустрии, который вступает в силу с 1 января 2017 года.

Технический офицер ИМО Михаил Гаппоев представил краткий обзор существующей международной нормативной базы для судов, эксплуатирующихся в замерзающих морях, и подробно остановился на деятельности ИМО по полярным вопросам после принятия Полярного кодекса. В частности, он рассказал о разработке проекта «Руководящих указаний по методологии определения

ограничений для эксплуатации во льдах», одобрении проекта поправок к Конвенции ПДНВ и Кодексу ПДНВ в части требований к подготовке капитанов и помощников капитана судов, а также решению вопросов по применению Полярного кодекса к судам, не подпадающим под действие СОЛАС (в том числе рыболовным).

Первый заместитель генерального директора-главного инженера СКФ Игорь Тонковидов выступил с докладом о современных транспортных решениях как ключевом элементе крупных промышленных проектов в Арктике. Он рассказал об уникальном опыте работы в арктических и субарктических морях, который Группа компаний «Совкомфлот» накопила за последнее десятилетие. «Именно наличие таких компетенций, квалифицированного судового персонала и системы специ-

альной подготовки экипажей к работе в условиях северных морей является залогом надежной транспортной составляющей нефтегазовых проектов в арктической зоне», — подчеркнул Тонковидов. Он напомнил, что на текущий момент «Совкомфлот» успешно обслуживает три ключевых арктических нефтегазовых проекта — месторождения «Приразломное», «Варандей» и «Новый порт», а треть судов компании обладает высоким ледовым классом.

Игорь Тонковидов отметил, что в «Совкомфлоте» разрабатывается система удаленного мониторинга технического состояния флота, которая позволяет дополнительно контролировать качество и безопасность судоходства. «Внедрение систем удаленной превентивной диагностики позволяет на постоянной основе получать все необходимые данные о состоянии ключевых меха-

низмов. Это особенно актуально для обеспечения непрерывного цикла работы флота в отдаленных районах Арктики, труднодоступных для посещения судов сервисными инженерами и другими квалифицированными специалистами», — подчеркнул главный инженер СКФ.

РС представил на конференции «Руководство по применению положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в Полярных водах (Полярного кодекса)». С докладом о принципиально важных аспектах его применения выступил начальник отдела корпуса и судовых устройств Михаил Кутейников. Он отметил, что документ разработан РС для удобства клиентов и является инструментом для определения перечня требований кодекса, применимых к конкретному судну.

Начало, окончание на стр. 2

Полярный кодекс требует компетенций

Окончание, начало на стр. 1

Руководство не дублирует текст Полярного кодекса и не содержит дополнительных требований. Документ описывает порядок проведения освидетельствований и выдачи Свидетельства судна полярного плавания, а также содержит требования по эксплуатационной и экологической безопасности судов, предназначенных для работы в полярных водах. Он будет применяться при освидетельствовании судов и судового оборудования, рассмотрении проектной документации и документации на суда в постройке и эксплуатации.

Напомним, что Министерство транспорта Российской Федерации первым дало поручение Регистру на проведение освидетельствований судов в соответствии с требованиями Полярного кодекса. В настоящий момент РС имеет такие поручения от морских администраций 11 государства флага. Следует отметить, что суда с действующим ледовым классом РС и дополнительными знаками ANTI-ICE и WINTERIZATION в символе класса уже во многом соответствуют требованиям кодекса.

Для обеспечения клиентов РС рекомендациями по подготовке «Наставления по эксплуатации судов в полярных водах» в полном соответствии с требованиями Полярного кодекса Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова провел по заказу Регистра соответствующую научно-исследовательскую работу. С ее результатами познакомил доцент ГУМРФ, доктор технических наук Андрей Ершов. В частности, докладчик привел предложения по типуовой содержанию наставлений, а также отметил преимущества использования методов математического моделирования для определения безопасных условий маневрирования судна во льдах и выработки конкретных рекомендаций. Практическая значимость наставлений с точки зрения обеспечения безопасного плавания в полярных водах



Полярный Кодекс — инструмент Международной морской организации (ИМО), принятый резолюциями MSC.385(94) и MEPC.264(68). Кодекс разработан на основе оценки характерных для полярных вод рисков и призван обеспечить безопасную эксплуатацию судов и защиту полярной среды.

С 1 января 2017 года требования кодекса в отношении безопасности мореплавания начнут применяться к новым судам, построенным на эту дату и после нее. Суда, построенные ранее этого срока, должны соответствовать данным требованиям не позднее даты первого очередного или промежуточного освидетельствования после 1 января 2018 года.

Эксплуатационные требования по защите окружающей среды (полный запрет сброса нефти и нефтесодержащих вод, вредных жидких соединений, операционные ограничения на сброс сточных вод и мусора и др.) с 1 января 2017 года начнут применяться к судам, эксплуатирующимся в полярных водах. Для определенных судов имеется возможность получения отсрочки администрации флага в отношении выполнения требования по полному запрету сброса нефти и нефтесодержащих вод до даты первого очередного или промежуточного освидетельствования после 1 января 2018 года.

Требования по безопасности мореплавания Полярного кодекса не будут применимы к судам, не имеющим конвенционных свидетельств, выданных в соответствии с главой 1 СОЛАС 74. Полярный кодекс не будет применяться к военным судам и судам, используемым для государственных некоммерческих целей. Область применения кодекса в Арктике — пространство к востоку от мыса Канин Нос до Берингова пролива и в Беринговом море к северу от 60° с.ш. Область применения Полярного кодекса в Антарктике — пространство южнее 60° ю.ш.

была детально рассмотрена в докладе на примере аварии лайнера «Эксплорер» в 2007 году.

Об опыте разработки рекомендаций по допустимым безопасным и опасным режимам движения судна во льдах рассказал первый проректор Санкт-Петербургского государ-

ственного морского технического университета, профессор Владимир Тряскин. Он подчеркнул, что выполнение расчетов допустимых режимов движения судна во льдах является необходимым для понимания ледовой прочности судна, а их целесообразность связана с отличием

формы корпуса у судов ледового плавания от традиционной, специфическими расчетными режимами движения при маневрировании таких судов, высокой повреждаемости и износом конструкций ледовых усилений при эксплуатации в тяжелых ледовых условиях.

«Совкомфлот» претендует на премию Platts Global Energy Awards 2016

Группа компаний «Совкомфлот» вошла в число финалистов престижной международной премии Platts Global Energy Awards 2016 влиятельного американского информационного агентства Platts в номинации «Лидерство в отрасли». Компания номинирована на премию в сегменте транспортировки нефти и нефтепродуктов (Midstream).

Критериями оценки компаний, участвующих в конкурсе, являются производственные и финансовые результаты деятельности, показатели безопасности и качества работы, применения инновационных технологий, соответствия экологическим требованиям и нормам.

Лауреаты премии 2016 года будут объявлены 8 декабря 2016 года в Нью-Йорке.

«Совкомфлот» уже неоднократно становился финалистом и победителем Platts Global Energy Awards. Так, в 2007 году группе компаний был присвоен почетный титул «Лучшего перевозчика года в сфере энергетики». Тогда «Совкомфлот» стал первым в мире судоходной компанией, занятой транспортировкой энергоносителей, которая получила приз в этой номинации. В 2005–2010 годах «Совкомфлот» пять лет подряд выходил в финал Platts Global Energy Awards. В 2010 году «Совкомфлот» был представлен в номинации «Проект года в области транспортировки нефти» (Downstream Operations of the Year). В 2014 и 2015 годах «Совкомфлот» выходил в финал премии Platts в номинации «Лидерство в отрасли» сегменте транспортировки нефти и нефтепродуктов.

Инвестпрограмма «Речфлота»

Новосибирская компания вложит 200 млн руб. в обновление пассажирского флота

Новосибирская компания «Речфлот» намерена инвестировать в обновление пассажирского флота 200 млн руб. Проект предполагает финансовую программу, рассчитанную сроком до 2020 года. Она предусматривает поэтапный ввод в эксплуатацию по одной-две единицы флота в год.

Как сообщил финансовый директор компании Сергей Ковалев, в текущем сезоне на фоне роста интереса к внутреннему туризму «Речфлот» столкнулся с ресурсным ограничением — суда компании не смогли вместить всех желающих попасть на речные экскурсии. По его словам, «Речфлот» в навигацию принял более 100 тыс. туристов в Новосибирске. Наибольшим спросом пользовалась экскурсия «Шесть мостов», включающая осмотр с воды шести мостов Новосибирска, в том числе, новый Бугринский мост.

«В 2016 году мы ввели в эксплуатацию дополнительную единицу — теплоход «ОМ-136» вместимостью до 110 человек.

На нем были возобновлены туры выходного дня», — подчеркнул Сергей Ковалев.

Планируется, что в 2017 году на линию выйдет теплоход «Прокопьевск», вместимостью до 200 человек, в 2018 году — каютный теплоход «Новосибирск» вместимостью до 40 человек в каютах и общей — до 100 человек. На теплоходах будут совершаться круизы в Томск, Томскую область и Барнаул.

Для своей инвестпрограммы «Речфлот» не планирует привлекать заемные ресурсы. По словам Сергея Ковалева, на текущий момент у компании есть договоренности с аквапарком «Аквариум» о создании с 2017 года двух совместных проектов экскурсионной и трансферной направленности.

Закончилась навигация, но не работа

Енисейское речное пароходство завершает подготовку затонов к приему судов на зимний отстой

Енисейское речное пароходство завершает подготовку затонов к приему судов на зимний отстой. Основными пунктами для безопасной зимовки судов являются филиалы Енисейского пароходства — Красноярский судоремонтный центр и Подтесовская РЭБ флота.

На начало октября все затоны Красноярского судоремонтного центра были проталены, составлены карты промеров глубин, стоечные баржи расставлены по штатным местам, оборудованы исправными электроколонками. В этом году у Красноярского судоремонтного центра появилось новое подразделение — Березовские ремонтно-механические мастерские. Здесь будет проводиться ремонт барж типа БО и МП, ремонт и отстой других судов.

В Подтесовском затоне также проводятся мероприятия по обеспечению безопасного отстоя флота. На зимовку в затон уже встали две единицы — самоходное судно и плавучий кран. В режиме разоружения с 3 октября находится 8 единиц самоходного флота и 2 вспомогательные баржи. На слипе в настоящее время проводится плановый ремонт трех барж и теплохода «Дмитров».

Кроме того, из Дудинского порта в Подтесово пришел большегрузный кран «Сева-

стоплец-5» грузоподъемностью 140 тонн, ремонтные работы на котором планируется вести всю зиму.

Всего в затонах и на рейдах КСЦ будет зимовать более 190 судов, принадлежащих Енисейскому пароходству, и 45 — других судоходных компаний. В Подтесовской РЭБ — порядка 300 единиц, в том числе 61 самоходное судно, 6 плавкранов, 10 экипажных и 110 транспортных самоходных барж из рабочего ядра ЕРП.



«Мир» и «Акела» — победители Черноморской регаты больших парусников



Парусник «Мир» по итогам всех трех переходов стал победителем Черноморской регаты больших парусников в классе А, а яхта «Акела» заняла 1 место по итогам всех гоночных этапов регаты.

Регата SCF Black Sea Tall Ships Regatta проводилась в акватории Черного моря во второй раз. Маршрут соревнования пролегал через румынский порт Констанца, российские Сочи и Новороссийск, болгарский порт Варна. На разных этапах регаты проходили соревнования по скорости, умению выбирать правильный курс и работать с парусами.

В регате текущего года, которая прошла с 8 сентября по 4 октября, принимали участие 13 судов, из них шесть — класса «А». В их числе — российские фрегаты «Мир», «Надежда», «Херсонес», а также барк «Крузенштерн». Участниками регаты стали около 1500 молодых моряков, из них — 129 курсантов ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, которые находились на борту парусника «Мир», еще 8 курсантов «Макаровки» вошли в экипаж «Акелы».

Необходим баланс

Ключом решения проблем на внутреннем водном транспорте является достижение баланса интересов бизнеса и государства.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года отмечает некоторую несбалансированность развития транспортной системы страны в настоящее время. В документе говорится об отставании внутреннего водного транспорта (ВВТ), снижении его конкурентной позиции в отрасли и необходимости его развития. В дальнейшем это определило разработку Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года. Очередным шагом по решению сложившихся проблем на ВВТ стало проведение Государственного совета по вопросу развития внутренних водных путей 15 августа 2016 года.

По итогам госсвета были приняты кардинальные решения, позволяющие изменить сложившуюся ситуацию. Однако, существующее положение настолько сложное, что потребуются не один год для коренного изменения конкурентной позиции ВВТ в сравнении с другими видами транспорта, считают эксперты.

ВВТ ИМЕЕТ ПРЕИМУЩЕСТВА...

К стратегическим преимуществам ВВТ можно отнести: низкие инфраструктурные издержки, безопасность, энергоэффектив-

ность, экологичность, низкую себестоимость перевозок массовых грузов, возможность перевозить крупногабаритные и тяжеловесные грузы на большие расстояния, способность доставлять грузы в районы, которые не доступны для других видов транспорта.

Это те преимущества, которые необходимо реализовать, именно



ность перевозок по внутренним водным путям (ВВП) России в сравнении с наземными видами транспорта для грузовладельцев: сезонность, низкая скорость доставки, невозможность доставки от «двери до двери», слабо развитая логистическая инфраструктура. Для пассажиров факторами, снижающими

Основопологающими стратегическими документами, определяющими приоритеты, цели, задачи и индикаторы развития транспортной отрасли являются: Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением правительства РФ от 22 ноября 2008 года N1734-р); Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года (утверждена распоряжением правительства РФ от 29 февраля 2016 г. N327-р); Перечень поручений президента РФ по итогам заседания Государственного совета по вопросу развития внутренних водных путей 15 августа 2016 года.

они определяют потенциал ВВТ, считает проректор по научной работе Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова Татьяна Пангина.

...И ОГРАНИЧЕНИЯ

Конечно, на ВВТ существует ряд ограничений. Среди факторов, снижающих привлека-

тельность речных путешествий, являются высокая цена, недостаточный уровень комфорта, сокращение числа социально значимых маршрутов.

Если рассматривать перевозки по ВВП с точки зрения организации бизнеса, среди ограничений необходимо отметить низкую рентабельность

речных перевозок и высокую капиталоемкость, инфраструктурные ограничения, увеличение времени оборота судна (в последние годы), снижение загрузки крупнотоннажного флота, сокращение грузовой базы и высокий уровень риска.

Для государства проблемами являются ограниченность бюджетных средств, редкое участие частного капитала в проектах развития речной инфраструктуры, а также необходимость комплексного решения «отложенных» проблем.

Также среди факторов, снижающих привлекательность перевозок по ВВП, по сравнению с наземными видами транспорта, стоит отметить низкий уровень инновационной активности, а также старение кадров при их нехватке в регионе.

НЕОБХОДИМЫ ВСТРЕЧНЫЕ ШАГИ

Ключом решения проблем на внутреннем водном транспорте является достижение баланса интересов бизнеса и государства, считает Татьяна Пангина.

Повышение спроса на услуги внутреннего водного транспорта возможно за счет создания инфраструктурных условий, обеспечивающих снижение затрат судоходных компаний (конкурентный уровень тарифов). Кроме того, нужно прини-

мать меры по недопущению недобросовестной конкуренции на рынке перевозок, а также активно создавать современную портово-логистическую инфраструктуру.

В соответствии со Стратегией развития внутреннего водного транспорта РФ общий объем перевозок внутренним водным транспортом к 2030 году составит 242 млн тонн, что в два раза больше, чем сейчас при улучшении других показателей.

Для этого со стороны государства необходимо комплексное решение проблемы ликвидации узких мест и восстановление качественных параметров водных путей за счет средств федерального бюд-

жета; инвестиции в инфраструктурные проекты и текущее финансирование содержания ВВП в соответствии с нормативами, государственная поддержка строительства флота, отмечает собеседник «Водного транспорта».

В части, касающейся бизнеса, после реализации крупных инфраструктурных проектов, обеспечивающих существенное улучшение условий судоходства и повышение эффективности эксплуатации флота, можно рассматривать возможность введения дополнительных платежей с судовладельцев, считает проректор ведущего отраслевого вуза. При этом от бизнеса государство вправе ожидать инвестиции в обновление флота.

Именно такие встречные решения позволят повысить спрос на услуги российского речного флота.



Перспективное направление

Рига и Петербург могли бы совместно развивать круизный туризм. Это предложение озвучил губернатор Петербурга Георгий Полтавченко на встрече с мэром Риги Нилом Ушаковым. Встреча прошла в Смольном в рамках Дней Риги в Санкт-Петербурге, которые по традиции проводятся вот уже более 10 лет.

Георгий Полтавченко и Нил Ушаков назвали развитие круизного туризма между двумя городами перспективным направлением сотрудничества.

Нил Ушаков поддержал идею, отметив, что страны Балтии могут получить благодаря такому проекту больше азиатских туристов. «Если бы можно было в первую очередь азиатам предлагать возможность посетить и Санкт-Петербург, и балтийские города, включая Ригу, это сделало бы поездку намного интереснее для японского и китайского туриста. Конечно, главный магнит — это Санкт-Петербург. Но если бы можно было Ригу туда присоединить, то были бы рады и рижане, и китайцы», — сказал Нил Ушаков.

Также председатель Рижской думы поддержал идею губернатора Санкт-Петербурга о проведении фестиваля «Классика на Балтике».

Нил Ушаков подчеркнул, что для Риги сотрудничество с Санкт-Петербургом имеет большое значение. Город заинтересован

в скорейшем возвращении экономических отношений к докризисному уровню, а также во взаимодействии в сфере туризма и городского хозяйства.

Тем временем, поток морских круизных пассажиров в Санкт-Петербурге слегка поредел. Пассажирский порт Санкт-Петербург принял за сентябрь 2016 года 22 круизных судна, на борту которых в город прибыло 44 459 пассажиров.

Максимальное количество судов в Пассажирском порту Санкт-Петербург было зафиксировано 1 сентября, в этот день у причалов находилось одновременно 5 судов.

Напомним, что в прошлом году за аналогичный период Пассажирский порт Санкт-Петербург посетили 25 круизных судов, на которых прибыло 45 776 пассажиров. Таким образом, можно констатировать — поток пассажиров в сентябре текущего года несколько снизился по сравнению с показателем прошлого года.

Волжское пароходство делает ставку на зерно

Суда Волжского пароходства за 9 месяцев 2016 года перевезли 4,2 млн тонн грузов, что меньше показателя прошлого года на 11,6% или 0,56 млн тонн.

Экспортные грузы составляют 66% перевезенного объема — 2,8 млн тонн, внутренние перевозки — 34% или 1,4 млн тонн. В сравнении с аналогичным периодом прошлого года в структуре перевозок произошло увеличение доли экспортных грузов на 8 процентных пунктов.

Третий год подряд основным грузом экспортных перевозок Волжского пароходства остается зерно, несмотря на падение производства на данном рынке. За 9 месяцев 2016 года теплоходы компании перевезли 1,2 млн тонн, это на 0,5 млн тонн меньше, чем за отчетный период прошлого года.

За отчетный период 2016 года на экспорт перевезено 0,85 млн тонн серы, на 12,6% больше, чем в прошлом году, и металла — 0,69 млн тонн, в два раза больше, чем в прошлом году.

На внутренних водных перевозках пароходства произошло снижение объемов строительных грузов (ОПГС и гравия) из-за изменения конъюнктуры строительного рынка. Грузопотоки щебня из карьеров Ладожского и Онежского озер

сохранились на уровне прошлого года, всего за 9 месяцев перевезено 0,87 млн тонн этого груза.

Напомним, что по итогам 2015 года «Судоходная компания «Волжское пароходство» перевезла 5,6 млн тонн грузов.



«В.Ф. Танкер» получил зачет

Компания провела освидетельствование 8 танкеров после пяти лет эксплуатации.

Судоходная компания «В.Ф. Танкер» в сентябре 2016 года завершила реализацию планового комплекса мероприятий по предъявлению к классификационному освидетельствованию Российским морским регистром судоходства (РС) новых танкеров проекта 19614 для подтверждения их класса и надежности эксплуатационных характеристик после пяти лет эксплуатации. Танкеры данного проекта представляют собой самоходные наливные суда класса «река-море», предназначенные для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, а так-

же химических грузов, относящихся к классу IMO-II.

В ходе мероприятий, проведенных на базе судоремонтного предприятия HELLENIKA Ltd в болгарском порту Варна под наблюдением инспекторов РС, на каждом судне осуществлен плановый ремонт с докованием.

В итоге всем танкерам компании проекта 19614 выданы новые классификационные документы сроком на пять лет. С 2011 года компанией были введены в эксплуатацию 8 судов проекта 19614, которыми перевозится порядка 15% объема грузов «В.Ф. Танкер».

Средний срок прохождения

процедуры освидетельствования для каждого судна составил 24 дня. Общая сумма средств, инвестированных «В.Ф. Танкер» в реализацию основных технических и организационных мероприятий, составила свыше 200 млн рублей.

ООО «В.Ф. Танкер» входит в ВФТН, являющемся судоходным дивизионом международной транспортной группы UCL Holding. Ежегодный объем перевозок «В.Ф. Танкер» составляет около 4 млн тонн.

Ежегодный объем перевозок ООО «В.Ф. Танкер» составляет около 4 млн тонн.

Тонкости Aziprod изучают в МУТЦ

В Морском учебно-тренажерном центре Института дополнительного профессионального образования «Макаровка» начался первый курс по программе «Безопасность и управление морским высоковольтным оборудованием», разработанный совместно преподавателями УТЦ и представителями Российского морского регистра судоходства (РС).

Новый курс ориентирован, в частности, на специалистов, деятельность которых связана с высоковольтными электроэнергетическими системами судов, оборудованными пропульсивными комплексами с винторулевыми колонками типа Aziprod.

Первыми слушателями курса стали 15 инспекторов РС, осуществляющих техническое наблюдение за судами как на отечественных, так и на зарубежных верфях. Занятия проводились с использованием реального оборудования финской компании ABB Group, которая производит системы Aziprod.

Система Aziprod представляет собой объединенный в одном

устройстве движитель — винт фиксированного шага, приводимый в действие расположенным непосредственно в гондоле винторулевой колонки электрическим двигателем с различными скоростными режимами, и рулевой механизм. Установка может вращаться вокруг вертикальной оси на 360°, что позволяет получить лучшую маневренность судна как по курсу, так и по скорости по сравнению с обычными движительными установками. Такое высоковольтное оборудование широко применяется на современных судах различного типа и назначения: буксирах, танкерах, круизных лайнерах, ледоколах и других судах ледового класса.



«Атамекен» на воде

Российская верфь строит серию сухогрузов для Казахстана

«Невский судостроительно-судоремонтный завод» спустил на воду однопалубное сухогрузное судно, строительство которого осуществляется по заказу ТОО «KTZ ExpressShipping» (Казахстан).

В торжественной церемонии 6 октября приняли участие представители различных ведомств России и Республики Казахстан, Санкт-Петербурга и Ленинградской области, компании-заказчика и другие официальные лица. При спуске нового судна «Атамекен» на воду, по морской традиции, шампанское о его борт разбила Жанар Ибраева. Жанар Ибраева — старшина 1-й статьи, служит в должности специалиста радиосвязи боевой части ракетно-артиллерийского корабля «Орал». Жанар Ибраева — первая и единственная девушка, которая служит на боевом корабле военно-морских сил Прикаспийских государств.

Значение этого события для Казахстана трудно переоценить, поскольку строительство судов на Невском ССЗ напрямую связано с поручением президента Казахстана Нурсултана Назарбаева повышать транспортно-транзитный потенциал страны и развивать его сухогрузный флот.

«В Казахстане реализуется

масштабная программа по модернизации транспортной инфраструктуры, уделяется особое внимание развитию мультимодальных перевозок, важным элементом которых является морской флот», — рассказал президент Национальной компании «Казахстан ТемірЖолы» Аскар Мамин. По его словам, флот будет участвовать в развитии морских перевозок на



Проект сухогруза RSD49 разработан ЗАО «Морское инженерное бюро-дизайн-СПб». Уникальной особенностью судна является наличие большого среднего трюма длиной 52 м, который позволяет перевозить в прямых рейсах Европа—Каспий негабаритные проектные грузы, что существенно влияет на совокупный экономический результат работы этих судов. Универсальный сухогруз может использоваться также для перевозки контейнеров как в трюмах, так и на крышках люковых закрытий. Длина наибольшая—139,95 м, ширина габаритная—16,70 м, высота борта—6 м. Вместимость грузовых трюмов—10920 куб. м. Эксплуатационная скорость—11,5 узлов. Дедвейт (в море / в реке)—7143 тонны/4507 тонн (максимально возможный дедвейт для судов данного класса). Автономность плавания в море—20 суток. Класс Российского морского регистра судоходства: KM Ice2 R2 AUT1-C. Суда серии могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 МК МПОГ и Приложения В Кодекса ВС в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Каспии, в построении и формировании эффективной логистики, в обеспечении торговых потоков между Азией и Европой.

ПРОЕКТ, ЗАРЕКОМЕНДОВАВШИЙ СЕБЯ В РАБОТЕ

Отметим, Невский ССЗ на сегодняшний день сдал уже семь судов данного проекта Северо-Западному пароходству, а также

строит подобный сухогруз для компании «Пола Райз».

Генеральный директор завода Евгений Кузнецов пояснил, что судно этого проекта представляет собой универсальный сухогруз, который может перевозить не только негабаритные проектные грузы, но и контейнеры, что значительно повышает его экономическую эффективность при эксплуатации. «Я с полной уверенностью могу сказать, что суда очень эффективно зарекомендовали себя в работе», — подчеркнул глава завода.

Необходимо отметить, что практически весь флот Казахстана эксплуатируется в классе Российского морского регистра судоходства (РС), который распо-

лагает большим офисом в Актау (Казахстан).

Напомним, кроме сухогрузов «ЖібекЖолы» и «Атамекен», которые пополняют казахстанский флот в этом году, «KTZ ExpressShipping» ранее приобрела два сухогрузных судна дедвейтом 5 тыс. тонн для перевозки зерна, металлопродукции и других видов генеральных грузов, экспортируемых через порт Актау.

СОТРУДНИЧЕСТВО, ОБРЕЧЕННОЕ НА УСПЕХ

Между тем, потребность Казахстана в строительстве сухогрузного флота сохраняется. По словам Аскара Мамина, общее количество сухогрузов в Казахстане к 2020 году планируется довести до 20 ед. Это обеспечит до 55% объема перевозок генеральных грузов на Каспии, экспортируемых через порт Актау.

«Интеграция России и Казахстана неизбежна и обречена на положительный результат, и спуск на воду судна «ЖібекЖолы» является ярким примером такой интеграции», — отметил заместитель министра транспорта Российской Федерации —

руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский.

Очевидно, что российские судостроители могут быть задействованы в обеспечении судостроительных заказов Казахстана. По словам Виктора Олерского, потенциал российских верфей (частных заводов и верфей «Объединенной судостроительной корпорации», ОСК), которые способны и заинтересованы строить суда «река-море» и речные суда, оценивается порядка 35–50 ед. флота в год. Эта цифра зависит от инвестиционного климата в стране (так как это долгосрочные инвестиции) и от мер господдержки.

Очевидно, что российские судостроители могут быть задействованы в обеспечении судостроительных заказов Казахстана. По словам Виктора Олерского, потенциал российских верфей (частных заводов и верфей «Объединенной судостроительной корпорации», ОСК), которые способны и заинтересованы строить суда «река-море» и речные суда, оценивается порядка 35–50 ед. флота в год. Эта цифра зависит от инвестиционного климата в стране (так как это долгосрочные инвестиции) и от мер господдержки.

«Озерная Верфь» спустила на воду катер «Георгий Лаподуш»



«Озерная Верфь» спустила на воду первый катер проекта 12М — «Георгий Лаподуш».

Закладка судна, построенного по заказу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в рамках реализации подпрограммы «Государственный контроль и надзор» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», состоялась в мае 2016 года. Судно предназначено для Амурского управления государственного морского и речного надзора (УГМРН). Порт приписки нового судна — Хабаровск.

Судно названо в честь почетного работника речного флота, бывшего начальника судоходной инспекции Амурского бассейна Георгия Томовича Лаподуша, который с 1943 работал в Амурском пароходстве.

Отметим, кроме «Георгия Лаподуша» «Озерная Верфь» построила еще два катера проекта 12М — для Волжского и Обь-Иртышского УГМРН. Всего для Госморречнадзора верфь построила уже более 15 судов различных проектов.

Вторая жизнь Канала герцога Александра Вюртембергского

Продолжается восстановление Северо-Двинской шлюзованной системы, одной из старейших водных систем в России. Она была построена в 1828 году под названием «Канал герцога Александра Вюртембергского», который и курировал ее строительство.

Проект реконструкции и капитального ремонта вошел в федеральную программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)».

Изначально система протяженностью 78,4 км включала тринадцать судоходных шлюзов. Сооружения канала реконструировались дважды — в 1882–1885 и в 1916–1917 годах. После реконструкции 1916–1917 годах по Северо-Двинской системе могли проходить суда и составы длиной 150 м, шириной 12 м, осадкой 1,8 м. С такими характеристика система эксплуатируется и в настоящее время.

Сегодня система, пересекающая водораздел рек Шексны

и Сухоны, состоит из ряда каналов, озер и рек. Протяженность искусственных водных путей составляет 127 км, в том числе 16,5 км составляют каналы и озера, 40 км — шлюзованные реки Иткла и Порозовица. Северо-Двинская система включает четыре гидроузла, на которых расположены 26 гидротехнических сооружений, в том числе шесть шлюзов.

«Вследствие длительного периода эксплуатации, несмотря на ежегодные ремонтные работы, состояние гидротехнических сооружений постепенно ухудшалось. К началу 2000-х годов большинство сооружений находилось в аварийном состоянии», — рассказал руководитель

ФБУ «Администрация «Севводпуть» Владимир Шмыков, выступая на научно-практической конференции «Обеспечение безопасности и надежности судоходных гидротехнических сооружений» в Вологде, организованной Российским научно-техническим обществом водного транспорта (президент — Олег Шахмарданов). — В последние годы при поддержке Росморречфлота началось восстановление Северо-Двинской шлюзованной системы путем проведения реконструкции и капитального ремонта».

На сегодняшний день уже выполнены работы по берегоукреплению и дноуглублению двух каналов (Кишемского и Кузьминского), реконструкции двух заградительных плотин (Кишемские и Топорнинские заградительные ворота), замене понтонной переправы на поворотный мост (Благовещенская мостовая переправа), построено новое здание Вологодского района водных путей.

Для вывода из аварийного состояния гидротехнических сооружений СДШСо-Двинской шлюзованной системы проводился капитальный ремонт.

В 2011 году были отремонтированы сооружения гидроузла № 4: шлюз № 7, плотина «Знаменитая» и причал в верхнем подходе канала. В 2012–2013 годах выполнен капитальный ремонт



шлюза № 3 с подходными палами. В 2013 году проведен капитальный ремонт плотин № 5, 6 СДШС: деревянные ряжевые плотины русского типа заменены на железобетонные. Плотины выведены из аварийного состояния. В 2013 году закончен капитальный ремонт металлических двустворчатых ворот шлюзов № 2, 3, 5 СДШС. В 2014–2015 годах проведен капитальный ремонт шлюза № 6.

«Шлюз отремонтирован по типу шлюза № 7 (головы — металлический шпунт, камера — деревянная), — уточнил Владимир Шмыков. — На шлюзе применена централизованная система управления шлюзовыми воротами с автоматическим открытием-закрытием клинкетов. Шлюз выведен из аварийного состояния».

В настоящее время завершены строительные работы по возведению нового административного

здания, реконструкции Кишемской заградительной плотины, берегоукрепление и дноуглубление Кишемского судоходного канала, реконструкция Благовещенской мостовой переправы. Как сообщил начальник службы гидро-сооружений и имущественных отношений ФБУ «Администрация «Севводпуть» Николай Неволин, в результате проведенных работ удалось увеличить габариты Кишемского судоходного канала: глубина увеличилась с 1,7 м до 2,5 м, ширина — с 17 до 34 м.

К маю 2017 года должна быть завершена реконструкция шлюза № 5.

«После выполнения всех этих работ на Северо-Двинской шлюзованной системе остается еще один шлюз № 2 в аварийном состоянии, реконструкция которого запланирована на 2017–2018 годы», — подчеркнул Неволин.



Посвящение первокурсников

... в курсанты

В учебном городке «Макаровка» на Санкт-Петербургском шоссе 8 октября состоялось торжественное «Посвящение в курсанты», которая ежегодно проходит на нижнем плацу на территории учебного корпуса перед Финским заливом.

Для поздравления курсантов и руководства университета, на празднике собрались высокопоставленные гости —

В самом начале мероприятия ректору университета Сергею Олеговичу Барышникову доложил о готовности к проведению торжественного ритуала «Посвящение в курсанты» директор Института «Морская Академия» Александр Петрович Горобцов.

После торжественного выноса флага Российской Федерации, флага Санкт-Петербурга и знамени университета начальник Управления внеучебной и воспитательной работы Роман Вячеславович Кузнецов объявил об открытии церемонии. Курсанты, под аккомпанемент оркестра, дружно исполнили гимн Российской Федерации.

Теплые слова пожеланий и напутствий произнесли представители Администрации Санкт-Петербурга, морских учебных заведений, морской общественности, ведущих компаний морского бизнеса.

От имени правительства Архангельской области выступила ректор Архангельского морского института имени В.И. Воронина Елена Смягликова, которая вручила почетный знак «Дервиш-75»



ректору ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергей Барышникову; капитан Морского порта «Усть-Луга» Сергей Желдыбин; генеральный директор «Транс-Навигатор» Игорь Гапешко; генеральный директор «Выборгского судостроительного завода» Александр Соловьев; заместитель генерального директора Северо-Западного филиала ФГУП «Росморпорт» Александр Стрельников; заместитель генерального директора ООО «СКФ Арктика» Александр Носко и другие почетные гости.

В ходе церемонии был зачитан указ Петра Первого о боярской

думе от 20 октября 1696 года, который и спустя более чем триста лет звучит актуально

«Сим указом повелеваю! Морским судам быть! А скольким, о том справиться, о числе крестьянских дворов, что за духовными и за всяких чинов людьми, о том выписать и доложить, не замолчав и положить суды по дворам сколько пристойно. Други мои! Вот пришел час, вы встали под флаг флота российского. Надлежит вам с этого дня исправно исполнять артикул морской, покорны и послушны будьте по должности своей, верно и честно с доброй

охотой себя содержите. Ведите себя добродушно и храбро, дабы поведением своим не сделать стыда заведению своему. Курсанты, имейте в учении усердие и старание. Радейте за род свой, за флот, за Отечество, чтобы жила Россия в блаженстве и славе, для благосостояния вашего. Виват! Виват! Виват!»

В рамках мероприятия состоялось торжественное возложение цветов к бюсту великого флотоводца, ученого, исследователя, чье имя с гордостью носит университет — адмирала Степана Осиповича Макарова.

Сразу вслед за столь важной частью программы четверо курсантов-первокурсников зачитали текст клятвы. Ребята поклялись стать достойными представителями российского флота, грамотными специалистами в своей области, беречь честь университета, быть верными Российскому флагу.



... в студенты

На берегу Невской губы — самом западном форпосте Васильевского острова, у «Морского фасада» 8 октября 2016 года прошла торжественная церемония посвящения в студенты первокурсников Института «Международного транспортного менеджмента» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. На посвящение собрались руководители университета, официальные лица города, представители морской общественности, преподаватели и сотрудники, представители СМИ, ветераны морского флота и университета, родственники.

С напутствиями и теплыми пожеланиями перед первокурсниками выступили ректор университета Сергей Барышников, первый проректор Николай Глебов, директор Института МТМ Александр Кириченко, генеральный директор порта «Высоцк» Вадим Павлов, профессор кафедры управления транспортными системами Александр Галин, начальник управления коммерческой работы ОАО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» Леонид Мариенко. Серьезно и торжественно прозвучал «Наказ для первокурсников», который зачитала выпускница-2017 года Наиля Рахманкулова.

Четверо вышедших из строя первокурсников зачитали торжественную клятву на верность стране, морскому и речному флоту, своему университету. «Всегда оставаться верными своей Родине...»

В рамках мероприятия начальник управления ВНиВР Роман Кузнецов зачитал приказ ректора о награждении лучших студентов.

Юбилейная встреча

В Нижегородском речном училище им. И.П. Кулибина прошел круглый стол, посвященный 25-летию Общероссийского движения поддержки флота.

С приветственным словом к участникам обратились проректор университета по конвенционной подготовке Николай Отделкин и начальник училища Денис Костюничев.

Председатель Нижегородского регионального отделения ДПФ капитан 1-го ранга запаса Виталий Антонович рассказал курсантам об истории создания Движения поддержки флота и о его проектах, ответил на интересующие вопросы.

Нижегородское речное училище им. И.П. Кулибина сотрудничает с Общероссийским движением поддержки флота уже около 15 лет. Курсанты участвуют в различных памятных митингах, конференциях, встречах с ветеранами флота, на уроках мужества знакомятся с историей и славными традициями Российского Флота.

Общероссийское движение поддержки флота основано в сентябре 1991 года. Оно охватывает пятьдесят тысяч участников, имеет 63 региональных отделения. Организацию возглавляет капитан 1 ранга запаса Михаил Ненашев.



Плавающий университет вошел в «Год экологии в России-2017»

Экспедиция на Горьковском водохранилище и Волге поддержана грантом Русского географического общества

Студенты и аспиранты нижегородских вузов в рамках проекта «Плавающий университет Волжского бассейна» второй год подряд исследуют воды Горьковского водохранилища и прилегающие районы Волги. Молодые ученые под руководством опытных наставников изучают течение реки, скорость ветра, концентрацию водорослей, антропогенные и химические загрязнения водной акватории региона.



Студенты и аспиранты нижегородских вузов в рамках проекта «Плавающий университет Волжского бассейна» второй год подряд исследуют воды Горьковского водохранилища и прилегающие районы Волги. Молодые ученые под руководством опытных наставников изучают течение реки, скорость ветра, концентрацию водорослей, антропогенные и химические загрязнения водной акватории региона.

Экспедиция 2016 года была поддержана грантом Русского географического общества. Теплоход «Петр Андрианов» на время путешествия стал «плавающим уни-

верситетом», в котором молодые специалисты прошли подготовку по техническим и естественнонаучным направлениям. Участники проекта проанализировали десятки проб воды, прошли сотни километров по Волге, Оке и Горьковскому водохранилищу.

В экспедиции приняли участие студенты и преподаватели Волжского государственного университета водного транспорта, Нижегородского государственного архитектурно-строительного университета, Нижегородского государственного педагогического университета имени К. Минина, Нижегородского государственного университета

имени Н.И. Лобачевского, Института прикладной физики РАН при поддержке Департамента Росгидромета по Приволжскому федеральному округу и Русского географического общества.

Как уже сообщал «Водный транспорт» ранее, Русское географическое общество осуществляет проекты «плавающих университетов» в двух регионах России — Арктический и Дальневосточный плавающие университеты. Это инновационные образовательные проекты, во время которых молодые ученые-исследователи получают знания и навыки в реальных условиях российских морей.

Недавно состоялась молодежная научная конференция, на которой участники проекта подвели итоги деятельности за минувший сезон. Представленные результаты их работы лягут в основу материалов, которые будут опубликованы в научных изданиях и средствах массовой информации.

Проект «Плавающий университет Волжского бассейна» включен в федеральный список мероприятий, проводимых в рамках Года экологии в России в 2017 году, который утвержден в соответствии с распоряжением Министерства природных ресурсов и экологии РФ.





До свидания, навигация!

На Москве-реке закрываются летние маршруты

Сезон летней навигации по Москве-реке закроется 28 октября 2016 года, одновременно будет запущена зимняя навигация. В зимней навигации будут задействованы 10 теплоходов ледового класса.

В зимней навигации будут задействованы 10 теплоходов ледового класса.

Уже сформирована маршрутная сеть на зиму.

«Теплоходы ледового класса с укрепленным носом способны ходить по Москве-реке и колоть лед самостоятельно, если его толщина не превышает 20 см. Если река промерзнет глубже, теплоход будет сопровождать ледакол», — отметили в департаменте национальной политики, межрегиональных отношений и туризма Москвы. 28 октября

два теплохода ледового класса показательно пройдут от гостини-

крут, вернутся обратно. Зимний туристический маршрут: стадион «Лужники» — парк «Воробьевы горы» — памятник

«Москва — это многомиллионный город, одна из крупнейших мировых столиц. Первоочередная задача, которая сейчас перед нами стоит — правильно представить мегаполис, в формате интересного туристского направления»

Константин Горяинов, зам. руководителя Департамента департамента национальной политики, межрегиональных связей и туризма правительства Москвы.

цы «Украина» до Новоспасского монастыря на Таганке и, сделав

рут: стадион «Лужники» — парк «Воробьевы горы» — памятник

Евгений Москвичев возглавил Комитет Госдумы по транспорту и строительству

Государственная Дума седьмого созыва на первом пленарном заседании 5 октября 2016 года образовала 26 комитетов и избрала их председателей. Председателем комитета по транспорту и строительству избран Евгений Москвичев, занимавший ту же должность (председателя отдельного комитета по транспорту) в предыдущей Думе VI созыва.



Депутатом Государственной Думы он избран в составе федерального списка кандидатов, выдвинутого Всероссийской политической партией «Единая Россия».

Евгений Москвичев проводит большую работу, направленную на поддержку морского и внутреннего водного транспорта. За время работы Госдумы шестого созыва (2011–2016 г.г.) возглавляемый им комитет по транспорту провел работу над законопроектами, предусматривающими внесение изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (в том числе, последних изменений 2016 года в части регулирования деятельности морских линий), Кодекс внутреннего водного транспорта российской Федерации (в 2012 году для речного транспорта введены система государственного портового контроля, СУБ, обязательное страхование, ограничение ответственности и др., с изменениями 2016), закон «О свободном порте Владивосток» и др. Много времени комитет Госдумы по транспорту уделял вопросам совершенствования положений ФЗ «О транспортной безопасности», ФЗ «О морских портах».

Евгений Москвичев поддерживает инициативу речников о возможной частичной переориентации грузопотоков сыпучих и строительных грузов с автотранспорта на внутренний водный транспорт.

Евгений Москвичев родился в 1957 году, окончил Брянский технологический институт, кандидат технических наук. С июня 2006 по июль 2009 года являлся заместителем министра транспорта РФ Игоря Левитина. Москвичев является президентом Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

Петру I — собор Василия Блаженного — высотка на Котельнической набережной. Продолжительность экскурсии — 2,5 часа. Сесть на судно можно на причале у гостиницы «Украина» и у Парка Горького. Пассажирам будут доступны аудиогиды на шести языках.

В прошлом году за зимний сезон было перевезено более 100 тыс. пассажиров.

Сезон летний навигации в 216 году открыли 22 апреля. В перевозках пассажиров участвовало около 150 теплоходов.



Первая баржа спущена

«Верфь братьев Нобель» строит серию нефтеналивных барж для ЛОРП



На «Верфи братьев Нобель» 4 октября 2016 года состоялся технический спуск головного судна в серии из двух несамоходных нефтеналивных барж, которые предприятие строит для «Ленского объединенного речного пароходства».

Проект судна ROV07 разработан петербургским ООО «Морское инженерное бюро». При этом работа над концептом велась в со-

ответствии с результатами НИР «Разработка концептуальных проектов специализированных танкеров и сухогрузных судов в целях гарантированного заво-

за грузов в арктические районы России». При проектировании баржи были учтены требования международной конвенции МАРПОЛ и специальные требования российских и мировых нефтяных компаний.

Баржа проекта ROV07 позволяет одновременно перевозить 2 сорта груза. Она оборудована одной стальной палубой с двенадцатью грузовыми и двумя отстойными танками. Вместимость

95-метрового судна составляет 4403 тонны.

Рыбинское судостроительное предприятие работает без простоев: ранее, в сентябре, на верфи состоялся спуск сухогрузного теплохода «Окский-58». Судно проекта P-97 прошло срочный аварийный ремонт и было принято заказчиком без замечаний. Теплоход входит в состав флота «Белозерского пароходства».

«Пенай» ушел на ходовые

Пожарный буксир «Пенай», построенный на «Окской судовой верфи», 29 сентября 2016 года вышел на ходовые испытания.



Напомним, что контракт с «Окской судовой верфью» на строительство пожарного буксира проекта TG 17 был заключен 8 апреля 2015 года. Судно было спущено на воду 9 сентября текущего года. Судно построено для ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота».

Проектантом судна является ООО «Морское инженерное бюро».

Судно предназначено для буксировки судов и плавучих объектов в морских условиях; выполнения вспомогательных операций в акватории порта; участия в операциях по ликвида-

ции аварийных разливов нефти и нефтепродуктов в качестве вспомогательного транспорта для доставки оборудования ЛАРН, а также в качестве бонопостановщика при установке боновых заграждений вне зоны пятна аварийного разлива. Работа судна непосредственно в пятне не предусматривается.

Кроме того, буксир способен оказывать помощь в тушении пожаров на плавучих и береговых объектах, доступных для подхода с моря и перевозки генеральных грузов на палубе с погрузкой-выгрузкой портовыми средствами или судовым краном.

Бункеровка СПГ: не прогноз, а реальность

Объем продаж сжиженного природного газа (СПГ) на бункерном рынке в портах Российской Федерации к 2030 году достигнет 1,35 млн тонн. Такой прогноз в ходе Петербургского международного газового форума сделал заместитель гендиректора компании «Газпром газомоторное топливо» Вячеслав Хахалкин. По приведенным им расчетам, бункерный рынок займет долю в 27% от общего объема рынка СПГ в России.

По данным компании, в настоящее время в мире эксплуатируется 90 судов на СПГ, еще 72 судна должны быть введены до 2018 года.

Тем временем крупнейшее российское судостроительное объединение — Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) — наращивает компетенции в сфере строительства судов на СПГ. Финское предприятие, входящее в ОСК, передало в эксплуатацию первый в мире ледокол на СПГ топливе Polaris. Судостроительная верфь Arctech Helsinki Shipyard построила судно для Транспортного агентства Финляндии. Затем финское транспортное ведомство передало судно Arctia Icebreaking Oy.

Ледокол Polaris может использовать в качестве топлива сжиженный природный газ или дизельное топливо с низким содержанием серы. Судно соответствует международным стандартам IMO Tier III по выбросам. Ледокол оборудован тремя подвесными электрическими силовыми установками (с вращением на 360°), что обеспечивает высокую маневренность судна. Судно может плавать во льдах толщиной до 1,8 м при скорости до 3,8 узлов.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

РАСШИРИТЬ ЛИЗИНГОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Министерство финансов РФ предлагает внести в уставный капитал АО «Объединенная судостроительная корпорация» в 2017 году 3,762 млрд руб. для реализации проектов лизинга пассажирских судов. По плану министерства, на эти цели в 2018 году предлагается выделить 3,643 млрд руб., в 2019 году — 3,564 млрд руб.

Как сообщил «Водный транспорт» ранее, закладка первого в современной России круизного пассажирского лайнера состоялась на судостроительном заводе «Лотос» в Астрахани 15 августа 2016 года. Церемония транслировалась в прямом эфире на заседании Госсовета по развитию внутренних водных путей России под председательством президента Владимира Путина, которое проходило в Волгограде.

На астраханской верфи «Лотос» и заводе «Красное Сормово» (Нижний Новгород) предполагается построить два круизных судна. Строительством четырехпалубного лайнера длиной 141 м, шириной 16,5 м, вместимостью 300 пассажиров оценивается примерно в 2,5 млрд руб., срок окупаемости займет от 15 до 25 лет.

Проекты круизных пассажирских судов вместимостью 300 и 500 пассажиров разработаны Морским инженерным бюро.

В настоящее время в холдинг ОСК, находящийся на 100% в федеральной собственности, входят 40 предприятий и организаций отрасли (основные судостроительные и судоремонтные верфи, ведущие проектно-конструкторские бюро). В настоящее время на базе ОСК консолидирована большая часть отечественного судостроительного комплекса.

Речной флот увеличил потребление бункера, но прогноз негативный

По данным аналитического отдела ИАА «ПортНьюс» в первом полугодии 2016 года на внутренних водных путях (ВВП) Российской Федерации было реализовано 212 тыс. тонн бункерного топлива. Это на 2,4% выше аналогичного показателя прошлого года.

За весь 2015 год было реализовано более 650 тыс. тонн судового топлива для речных судов. Однако по итогам нынешнего года роста на этом рынке вряд ли предвидится. Скорее, уверены опрошенные ИАА «ПортНьюс» бункеровочные компании. Бункерный рынок на ВВП сократится в пределах до 10% от объема прошлого года. Одной из причин называют существенный рост на топливо в связи с введением в 2016 году акциза на самое популярное у речников бункерное топливо — топливо судовое маловязкое (СМТ), а также сложившимся дефицитом на топливо в регионах.



Москва-река — линейный центр города

К 2035 году Москва-река должна стать линейным центром города, такое положение содержится в проекте развития территорий, прилегающих к главной водной артерии столицы. Концепция охватывает почти 11 тыс. га. В рамках проекта развития Москвы-реки основными зонами реорганизации станут Рублёво-Архангельское, Тушино, Нижние Мневники, Большой Сити, ЗИЛ, Симоновская набережная, Ривер-парк (бывший судоремонтный завод).

«К настоящему времени уже введено в эксплуатацию 2,76 млн кв. м различной недвижимости», — сообщил руководитель департамента градостроительной политики города Сергей Лёвкин. В рамках проекта развития существующие набережные Москвы-реки будут благоустроены: природные — в естественных берегах, на транспортных набережных появятся дополнительные пешеходные пространства и велосипедные дорожки.

«Планируется развивать систему внутреннего водного транспорта, создать новые причалы, открыть новые туристические маршруты и организовать пассажирские перевозки от Долгопрудного и Рублёво-Архангельского до Сити, от Лыткарино до «Таганской», от метро



«Спартак» до метро «Алма-Атинская», — сообщил Лыткарин.

Одним из самых интересных проектов обещает стать парк Зарядье. «Мы стараемся создать прочные связи с рекой», — заявил главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов, представляя новую концепцию. Так, в парке появится променада и «парящий» мост, который позволит любоваться водной поверхностью с высоты. Мост с функцией смотровой площадки и вылетом конструкции в 70 метров будет нависать над всей набережной и частично над рекой.

«Мост станет инженерным чудом

парка», — отметил архитектор. — Его вес 3650 тонн, и стоять он будет всего на двух опорах. Сначала мы хотели сделать лифт, опускающийся на набережную, но отказались, чтобы не создавать ложного ощущения дополнительной опоры, лифты будут только со стороны парка».

Напротив «парящего» моста планируется разместить причал. Ранее его планировали перенести на 200–300 метров в сторону, однако условия судоходства в акватории Москва-реки не позволили этого сделать — именно в этом широком месте суда имеют возможность разворота.

Столичная судоходная компания завершила 83-ю пассажирскую навигацию

Столичная судоходная компания 10 октября завершила 83-ю пассажирскую навигацию в черте Москвы. Напомним, что навигации в этом году открылась 2 апреля, что сделало ее самой ранней в истории.

В эксплуатации Столичной судоходной компании на Москве-реке — находятся 55 судов. В их числе двухпалубные типа «Москва» и «Москвич», однопалубные типа «Фонтанка», экскурсионные пассажирские теплоходы «Столичный-1» и «Столичный-2», а также теплоходы на подводных крыльях «Ракета». Теперь теплоходы и речные «трамвайчики» начнут готовить к зимнему ремонту.

Речные прогулки возобновятся в апреле 2017 года.

На сроки закрытия пассажирской навигации повлияла холодная погода. Работа грузовых судов и плавучей спецтехники в черте города продолжится до ноября. Согласно распоряжению Федерального агентства речного и морского транспорта о сроках работы судоходных гидротехнических сооружений в навигацию 2016 года,



движение судов по Каналу имени Москвы и Москва-реке завершится в середине ноября.

Круизная навигация 2016 года в Москве завершится 3 ноября, выходом в заключительный рейс до Нижнего Новгорода пассажирского теплохода «Н. А. Некрасов».

«Мостурфлот» продолжит проект «Первый речной лоукостер»

«Мостурфлот», который в 2016 году запустил проект «Первый речной лоукостер», намерен продолжить работу в этом формате и в следующем году. Клиентам впервые было предложено самостоятельно выбрать тип питания и набор экскурсий, включенных в круиз, который осуществляется на борту теплохода «Княжна Анастасия».

Лоукостер оказался востребованным со стороны пассажиров. Каждый рейс теплохода проходил при полной загрузке, поэтому было принято решение расширить количество круизов и географию маршрутов в будущей навигации.

Четырехпалубный комфортабельный теплоход «Княжна Анастасия» был построен в 1989 году в Германии, в 2005 г. прошел частичную реконструкцию. Судно оснащено современной навигационной техникой. Пассажировместимость — 300 пассажиров.



Ивановская область ищет инвесторов

Власти разрабатывают проекты по развитию причальных сооружений

Региональной госпрограммой в Ивановской области на организацию водного сообщения по маршруту Кинешма-Плес в 2016 году выделены средства в размере 4,5 млн руб. Благодаря этому финансированию за период навигации было перевезено более 4 тыс. пассажиров.

Между тем развитие речных перевозок сдерживается недостатком причальной инфраструктуры для организации рейсов скоростных судов. Об этом сообщил начальник департамента дорожного хозяйства и транспорта Ивановской области Андрей Шушкин, выступая на заседании правительства региона, посвященном организации регулярных перевозок речным транспортом.

В настоящее время запущена процедура по передаче причальных сооружений в Юрьевце, Пучеже и Кинешме в безвозмездное пользование, и решения по первым двум городам ожидаются уже во второй половине октября. Региональные власти заинтересованы в поиске инвесторов, которые займутся эксплуатацией причалов. К сожалению, как сообщил глава Кинешмы Александр Пахолко, проект в этом городе пробуксовывает из-за бюрократических проволочек. Руководство Кинешмы уже сейчас готово воссоздать и диспетчерскую службу, и речной вокзал, и даже обеспечить ремонт судов, доложил на заседании Пахолко.

Губернатор Павел Коньков поручил прорабатывать вопросы организации в 2017 году нового маршрута в эти волжские города.

Moscow CityPass привлекают британских и китайских туристов

Более 10 тыс. карт Moscow CityPass было продано в течение минувшего лета в Москве. Карты гостя столицы предоставляют туристам свободный проход в 40 музеев и усадеб Москвы, а также автобусную, пешеходную экскурсию и речной круиз.

Из общего количества по 1,5 тыс. приобретено китайскими и британскими туристами. Гостям из Германии, США и Франции продано по 1 тыс. карт, остальное купили Италия, Испания, Бельгия, Канада. Карты распространяются в гостиницах, в уличных киосках, но подавляющее их количество приобретено в российских визовых центрах за рубежом.

По словам директора компании Russia CityPass Александра Митяева, туристам предлагается три типа карт — на один, три и пять дней, стоимость — 2700, 4200 и 5700 рублей соответственно.

Проект не случайно назван Russia CityPass. Первая в столице карта гостя может стать единой для Москвы и Санкт-Петербурга, о чем сообщил Владимир Черников, руководитель столичного Департамента туризма.



Анимация на борту

Завершился XXIII Международный фестиваль анимационных фильмов «Крок», который в течение первой недели октября проходил на борту теплохода «Константин Симонов». Фестивальный теплоход с большой командой аниматоров делал остановки во всех городах маршрута: Москва—Тверь—Углич—Мышкин—Череповец—Плес—Кострома—Ярославль.

Во время фестиваля проходил просмотр конкурсных фильмов, мастер-классы, экскурсии по малым городам России. В каждом городе на пути следования участники фестиваля проводили творческие встречи с детьми и студентами творческих вузов, давали яркие концерты. В этом году данную миссию выполняли авторы песен «Смешарики» Марина Ланда и Сергей Васильев, бард Александр Пинегин, актрисы Лариса Брехман и Светлана Харлап, музыкант Иван Жук, режиссеры Юрий Норштейн, Андрей Хржановский, Наталия Дабижа и многие другие.

В Ярославле теплоход сделал длительную остановку на три дня: деятели анимации посетили с мероприятиями Тутаев, Гаврилов-Ям, пос. Семибратово, Данилов.

В кинозале, расположенном на верхней палубе теплоход проходили сеансы мировой анимации для семейного просмотра. Жители Твери, Углича, Мышкина, Череповца, Костромы, Плеса и Ярославля вместе со своими детьми смогли посмотреть новые зарубежные мультфильмы, созданные молодыми авторами со всего мира.

В общей сложности было представлено 139 работ из 42 стран. По итогам конкурса жюри назвало лучшей работу британский мультфильм «Эдмонд».

Московское кино

Кинофестиваль посвятил речной тематике специальную площадку «Волга-Волга»



Фестиваль «Московское кино» впервые вошел в программу празднования Дня города. Специально для гостей кинопраздника были подготовлены необычные театрализованные представления, концерты и мастер-классы. Гости площадок смогли заранее отпраздновать Новый год, освоить традиционные российские ремесла и увидеть красочное представление «Москва-река» от города мастеров».

Речная тематика была представлена в ходе мероприятий, которые прошли на площадке «Волга-Волга» на Манежной площади.

Так, для самых маленьких посетителей площадки была подготовлена специальная программа от города мастеров «Мастерславля». На мастер-классах ребята познакомились

с флотской сигнальной системой — семафорной азбукой, разработанной вице-адмиралом Степаном Макаровым, а также с военно-морским сводом сигналов, состоящим из 59 разноцветных флагов. Еще они могли познакомиться с историей телеграфа и научиться отбивать морзюнку.

На площадке, посвященной фильму «Волга-Волга», открылись анима-

онные шале, где дети конструировали кораблики из картона, расписывали деревянные макеты лодок, учились ориентироваться на корабле, завязывать морские узлы, а также создавать маршрутные карты.

Посетители смогут фотографироваться на фоне уменьшенной копии парохода «Северюга», где разворачивалось действие фильма.



В поисках флотилии Петра Первого

Подводная экспедиция Русского географического общества посвящена 300-летию Казанского адмиралтейства

На Каспийском море завершён первый этап проекта по поискам затонувших кораблей флотилии Петра I, участвовавших в Персидском походе начала 1720-х годов. Проект поддержан Татарстанским и Дагестанским отделениями Русского географического общества, Институтом истории, археологии и этнографии Дагестанского научного центра РАН, Дагестанским государственным университетом.



Подводные исследования стартовали 20 сентября и завершились 2 октября. За две недели подводникам удалось сделать несколько важных находок и проверить ряд гипотез.

Поисковые работы проходили на двух точках: одна — в акватории города Дербента в границах крепостных стен цитадели Нарын-Кала, вторая — в устье реки Рубас. Основной целью первого этапа было определить наиболее перспективные точки для дальнейшего исследования.

Проведение поисков подводным отрядом отделения РГО в Республике Татарстан приурочено к предстоящему 300-летию Казанского адмиралтейства. Значительная часть затонувших судов (около 200 кораблей) флотилии Петра I

времен Персидского похода была построена в 1710-х и начале 1720-х годов на Казанской верфи. Военная экспедиция в Персию в начале 1720-х годов должна была освободить для российских купцов путь в Индию через Среднюю Азию. Эта кампания стала последним военным походом, в котором непосредственно принимал участие Петр I. В ходе Персидского похода часть кораблей затонула в Каспийском море в окрестностях Дербента.

В ходе работ в акватории Дербента на глубине около 10 метров удалось обнаружить металлический предмет, похожий на якорь. Также был найден полый цилиндр, который может быть частью корабельного орудия. По словам исследователей, установить точный возраст находок пока невозможно. Была проведена фото- и видеосъемка найденных объектов. Как исследовать эти находки дальше, подводники будут решать совместно с учеными Дагестана.

Члены команды также обнаружили 60-сантиметровый вертикальный выступ в виде каменной гряды. Предположительно, это часть южной подводной стены Дербентской крепости, найденной отрядом в 2012 году.

«То, что сюда придется возвращаться и возвращаться, у меня сомнений нет, — говорит руководитель экспедиции

Дмитрий Шиллер. — Считаю, что мы на сто процентов выполнили поставленную задачу с определением перспективных мест для раскопок. Главный результат: мы подтвердили наличие стен Дербента под водой и нашли некие останки, которые идентифицируем как корабельные».

В то же время поиски в устье реки Рубас, где, по свидетельству исторических источников, флотилию Петра I настиг шторм, не дали результатов. Работы в этом районе были осложнены погодными условиями и плохой видимостью под водой.



Отмечен Гинессом

Шестой фестиваль «Круг Света» прошел на Москве-реке



Шестой фестиваль «Круг Света», который прошел на Гребном канале в Москве, попал в Книгу рекордов Гиннеса сразу в двух номинациях «Самая большая видеопроекция» (50 458 квадратных метров) и «Самая большая мощность светового потока при проецировании изображения» (4 264 346 лм).

Напомним, что сценой для «Круга Света» служит Москва-река. В этом году футуристическое представление было посвящено строительству Крымского моста через Керченский пролив. Конструкцию будущей переправы создали с помощью лазеров и фонтанов и буквально «перекинули» через Гребной канал. Видеопроекция продемонстрировала все этапы строительства: погружение свай, сооружение опор, монтаж пролетов, сборку судоводных арок. Закончилось шоу грандиозным салютом.

Световое шоу посетили более трех миллионов человек, в том числе 150 тысяч российских и зарубежных туристов.



Речные прогулки стали привлекательнее

ОАО «Кубанское речное пароходство» (КубРП) в навигацию 2016 года перевезло на 5% больше, чем в прошлом году. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в судходной компании.

Кубанское речное пароходство в навигацию 2016 года перевезло 27 тыс. 964 человека, что на 5% выше соответствующего уровня прошлого года. Теплоходы «Дон» и «Кубань» завершили работу 2 октября.

В компании увеличение объема пассажирских перевозок связывают с экономической и политической ситуацией в мире: все больше людей отказывается от поездок за рубеж, что напрямую связано с нестабильной ситуацией в экономике, резким повышением курса доллара США и евро по отношению к рублю, событиями вокруг Украины и введением невозвратных тарифов. «Большинство туристов

предпочли отдых в Крыму и по пути заезжали в Краснодарский край и собственно Краснодар. А многие и вовсе отказались от путешествий и остались в городе на все лето, что способствовало спросу на речные прогулки», — отметили в Кубанском речном пароходстве.

Кроме того, увеличению пассажиропотока способствовала реклама в социальных сетях: профиль теплоход_krasnodar в социальной сети Instagram привлек много молодежи как для проведения различных тематических мероприятий на борту, так и для разовых прогулок. Для привлечения пассажиров была задействована и реклама на радио.

Теплоходы «Дон» и «Кубань» 3 октября 2016 года ушли в порт на межнавигационный отстой. Этой зимой им предстоит пройти ежегодный текущий ремонт, а также косметический ремонт отделки салонов.

Напомним, пароходство восстановило пассажирские перевозки по Кубани двенадцать лет назад — в 2004 году. КубРП принадлежат два пассажирских судна: «Кубань» вместимостью 120 человек и «Дон» вместимостью 35 человек. Теплоходы осуществляют рейсы вверх и вниз по реке Кубань, к Краснодарскому водохранилищу со шлюзованием, а также по желанию заказчиков корпоративных рейсов — с высадкой на берегу.

Река прибавила грузов

Общий грузооборот в границах Азово-Донского бассейна ВВП по состоянию на 1 октября 2016 года составил 7 млн 873 тыс. тонн различных грузов, что на 12% выше уровня 2015 года. Об этом сообщается на официальном сайте ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Объем перевозок мазута за отчетный период сократился на 2,2%, до 2 млн 438 тыс. тонн. Напротив, объем перевозок серы увеличился на 19,2%, до 1 млн 185 тыс. тонн, дизельного топлива — на 32,5%, до 1 млн 35 тыс. тонн.

Судопоток составил 4666 судов, что на 8% ниже соответствующего показателя за аналогичный период 2015 года.

В сентябре этого года общий грузооборот вырос на 57,7% — до 1 млн 665 тыс. тонн. Транзит за отчетный период увеличился на 50,1%, до 1 млн 363 тыс. тонн, внутренний грузооборот — более чем вдвое (на 104%), до 302 тыс. тонн грузов.

Судопоток в сентябре 2016 года

составил 916 судов и составов: 473 из них прошли вниз, 443 — вверх. Год назад было 1013 единиц флота, в том числе 466 в движении вниз и 547 — вверх.

Рост показателей грузооборота в первый осенний месяц 2016 года связан с более благоприятными гидрометеорологическими условиями по сравнению с сентябрем 2015 года.

Максимальная отметка Цимлянского водохранилища в сентябре 2016 года составила 33,53 м по Балтийской системе (БС). Фактические глубины на участке от входа в 132-й канал до Кочетовского гидроузла составляли 385–400 см, от Кочетовского гидроузла до первого Арпачинского переката — 355–395 см, от первого

Арпачинского переката до 3121-го км реки Дон — 400 см.

Границы деятельности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» включают в себя магистральный речной путь реки Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до поселка Аксай (3121-й км р. Дон), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона — реку Северский Донец (от хутора Красный до устья) и реку Маныч (от Ново-Манычской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в зоне ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» составляет 691,3 км.

Морская статистика

Первый месяц осени оказался самым плодотворным для морского порта Ростов-на-Дону, который продолжил уверенно наращивать грузооборот. По итогам 9 мес. 2016 года положительную динамику показывает и Азов. В Таганроге по-прежнему наблюдается некоторое снижение объемов перевалки.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону за период январь-сентябрь 2016 года составил 14 млн 743 тыс. тонн грузов, что на 18,9% выше уровня 2015 года.

Обработка нефти и нефтепродуктов увеличилась на 34%, до 5 млн 331 тыс. тонн, зерновых навалочных грузов — на 33,8%, до 4 млн 542 тыс. тонн, угля и кокса навалом — на 23,4%, до 1 млн 40 тыс. тонн, металлолома — на 18,4%, до 846 тыс. тонн, пищевого налива — на 5,3%, до 285 тыс. тонн. Напротив, объем перевалки незерновых навалочных грузов уменьшился на 5,1%, до 2 млн 208 тыс. тонн, генеральных грузов — на 28,3%, до 345 тыс. тонн.

Погрузка в порту за отчетный период 2016 года увеличилась на 25,6% до 9 млн 657 тыс. тонн, транзит — на 21,3% до 4 млн 484 тыс. тонн грузов. Выгрузка, напротив, снизилась на 40,6% до 602 тыс. тонн.

Служба капитана порта Ростов за 9 мес. 2016 года оформила 4876 приходов и 4951 отход судов против 4607 приходов и 4647 отходов годом ранее.

В сентябре 2016 года общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону составил 2 млн 491 тыс. тонн грузов, что на 21,8% выше прошлогоднего уровня. В номенклатуре грузов преобладали зерновые навалом (41,2%), нефть и нефтепродукты (37,2%), незерновые навалочные грузы (11,9%), уголь и кокс навалом (3,5%) и металлолом (3,1%).

Объем погрузки за отчетный период увеличился на 5,3%, до 1 млн 472 тыс. тонн, транзита — на 93,8%, до 948 тыс. тонн. Выгрузка, наоборот, сократилась в 2,2 раза и составила 71 тыс. тонн.

Служба капитана морского порта Ростов-на-Дону в сентябре этого года оформила 841 приход и 856 отходов судов. Для сравнения годом ранее был 851 приход и 848 отходов судов.

Общий грузооборот морского порта Азов за период январь-сентябрь

2016 года составил 7 млн 406 тыс. тонн различных грузов, что на 3,7% выше уровня 2015 года.

В номенклатуре грузов традиционно преобладали зерновые, нефтепродукты и уголь. Объем перевалки зерновых увеличился на 6,8%, до 4 млн 127 тыс. тонн, нефтепродуктов — на 1,6%, до 2 млн 458 тыс. тонн. Напротив, объем обработки угля сократился на 31,1%, до 272 тыс. тонн.

Собственный грузооборот морского порта Азов за отчетный период 2016 года вырос на 3,7%, до 4 млн 938 тыс. тонн грузов. Экспорт прибавил 32,3% и составил 3 млн 115 тыс. тонн, транзит увеличился на 3,6%, до 2 млн 468 тыс. тонн грузов. Напротив, импорт снизился на 15,8% до 176 тыс. тонн, каботаж — на 25%, до 1 млн 647 тыс. тонн.

Служба капитана морского порта Азов за период январь-сентябрь 2016 года оформила 2940 приходов и 2924 отхода судов против 3001 прихода и 3018 отходов годом ранее.

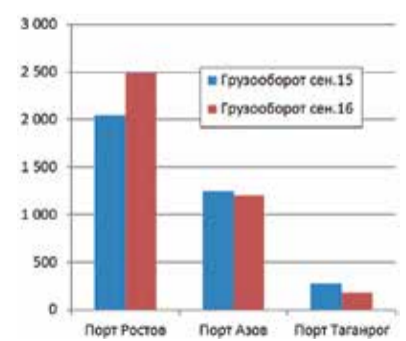
В сентябре этого года морской порт Азов обработал 1 млн 203 тыс. тонн различных грузов, что на 3,6% ниже уровня сентября прошлого года. В номенклатуре грузов преобладали зерновые (55,7%) и нефтепродукты (33,2%).

При этом снижение отмечено по всем показателям, за исключением транзита грузов. Собственный грузооборот морского порта сократился на 23,7%, до 683 тыс. тонн, экспорт — на 2,9%, до 311 тыс. тонн, импорт — на 30%, до 18 тыс. тонн, каботаж — на 26,8%, до 354 тыс. тонн грузов. В свою очередь объем транзитных грузов увеличился на 47,3% и составил за отчетный период 2016 года 520 тыс. тонн.

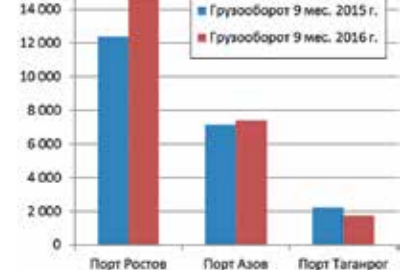
Служба капитана морского порта Азов в сентябре текущего года оформила 505 приходов и 487 отходов судов против 555 приходов и 565 отходов годом ранее.

Начало, окончание на след стр.

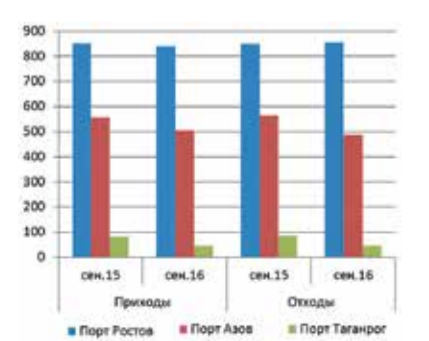
ГРУЗОБОРОТ



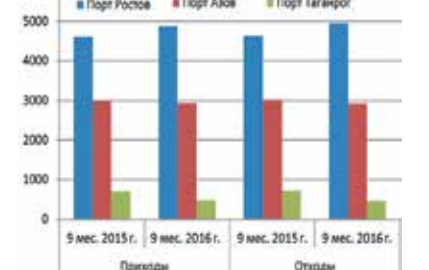
ГРУЗОБОРОТ



СУДОБОРОТ



СУДОБОРОТ



Семь бед — один ответ

Только строительство низконапорного гидротехнического сооружения в районе хутора Арпачин позволит достичь габаритов пути и стабилизировать гарантированные глубины на Нижнем Дону. Об этом заявил начальник лаборатории исследований и наблюдений службы развития гидротехнических сооружений и капитального строительства ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Андрей Чеха, выступая на научно-практической конференции «Обеспечение безопасности и надежности судоходных гидротехнических сооружений» 4 октября в Вологде.

«Участок Нижнего Дона от Волгодонска, до устья р. Дон, наряду с основной частью водных путей европейской части Российской Федерации, включён в состав важнейших внутренних водных путей международного значения. В соответствии с Европейским Соглашением от 19.01.1996 года, подписанным Россией в 2000 году, определена необходимость обеспечения 4-х метровой глубины на всем протяжении судового хода», — рассказал Андрей Чеха.

Он уточнил, что основным питающим резервуаром для Нижнего Дона является Цимлянское водохранилище. Регулирование стока Цимлянского водохранилища в настоящее время регламентируется «Основными положениями Правил использования водных ресурсов Цимлянского водохранилища на р. Дон». В соответствии с действующими правилами, использование водных ресурсов Цимлянского водохранилища предполагалось в три этапа: I этап — на Нижнем Дону нет подпорных сооружений, кроме Кочетовского гидроузла; II этап — наличие на Нижнем Дону Николаевского, Константиновского и Кочетовского гидроузлов; III этап — Нижний Дон шлюзован на всем протяжении.

«Сейчас на Нижнем Дону введены в эксплуатацию и действуют три низконапорных судоходных гидроузла — Николаевский (1975 г.), Константиновский (1982 г.) и Кочетовский (1919 г.), т.е. участок от Цимлянского водохранилища до устья р. Северский Донец полностью зашлюзован, что соответствует II этапу эксплуатации Цимлянского водохранилища», — отметил спикер. Он пояснил, что в условиях современной водохозяйственной схемы Нижнего Дона нормальный судоходный попуск в нижний бьеф установлен в объеме 410 куб. м/с, гарантированный навигацион-

ный попуск — 340 куб. м/с, санитарный попуск — 250-170 куб. м/с, гарантированный период навигации составляет 224 суток.

Уровни на Нижнем Дону ниже Кочетовского гидроузла напрямую зависят от попусков в нижний бьеф Цимлянского гидроузла, боковой приточности рек Северский Донец, Сал, Западный Маныч и других, а также от ветровых стогно-нагонных явлений.

«К сожалению, еще в 2007 году мы вошли в фазу маловодности, — констатировал Андрей Чеха. — В связи с этим необходимо отметить крайне сложную водохозяйственную ситуацию, сложившуюся в бассейне, вызванную недостаточностью водных ресурсов для удовлетворения потребностей водопользователей в бассейне Нижнего Дона: водоснабжение, орошение и полив, рыбное хозяйство, промышленное производство, речной транспорт и другое. Особенно неблагоприятно складывается эта ситуация на работе водного транспорта. Из-за ежегодной маловодности на протяжении ряда лет Цимлянское водохранилище не набирает своей проектной отметки (36 мБС.), что сказывается на годовом водном балансе, в том числе и для нужд транспорта. Фактически, начиная с 2007 года, годовой объем воды для нужд судоходства был меньше нормативного».

По его словам, обмеление многих участков Нижнего Дона, зависящее напрямую от сбросов воды с Цимлянского водохранилища, приводит к ограничению габаритов судовых ходов, а это является причиной недогружа крупнотоннажных судов и приводит к сокращению, а в дальнейшем может привести к полному прекращению судоходства на Волго-Донском водном пути.

При этом самым затруднительным для судоходства участком на

Нижнем Дону является участок от Кочетовского гидроузла до населенного хутора Арпачин.

«Проведенный анализ типов используемых транспортных судов показал, что суда, для которых необходимо увеличение габаритов пути до 400 см, составляют более 75% единиц флота, а это крупнотоннажный флот, на долю которого приходится 85% объема перевозок, — акцентировал внимание Андрей Чеха. — Так, объем перевозок в нашем бассейне в последние аномальные маловодные 2011 и 2015 годы, составил 12,0 и 8,7 млн тонн соответственно, а в 2014 году был 14,3 млн тонн. Таким образом, суммарные провозные потери флота из-за неполного использования грузоподъемности судов в маловодные годы составили от 2,3 до 5,6 млн тонн».

По оценке судоходных компаний, уже к 2020 году реальная потребность перевозки на этом участке составит около 18 млн тонн грузов, добавил Чеха.

Докладчик заметил, что в настоящее время расходы воды сокращены и приблизились к III этапу эксплуатации Цимлянского водохранилища, рекомендованному при полном шлюзовании Нижнего Дона, предусматривающего расходы 250-170 куб. м/с, что создает дополнительные угрозы для транспортной безопасности и экологии реки.

«Для ликвидации «узкого места» на Нижнем Дону в 2009-2012 гг. были изучены гидрологические условия Нижнего Дона с целью выработки оптимального варианта мероприятий для увеличения пропускной способности Волго-Донского водного пути на всем его протяжении, — рассказал начальник лаборатории исследований и наблюдений службы развития гидротехнических сооружений

и капитального строительства ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация». — В результате работы был сделан однозначный вывод, что только строительство низконапорного гидротехнического сооружения в районе хутора Арпачин позволит достичь требуемых габаритов пути и стабилизировать гарантированные глубины на Нижнем Дону».

Он добавил, что с вводом в эксплуатацию Багаевского гидроузла нагрузка судов возрастет до осадки 380 см, в зависимости от типа флота. Суда новых проектов, с максимальной грузоподъемностью судна около 7,5 тыс. тонн в морских условиях судоходства, смогут грузить от 5 до 6 тыс. тонн груза в речных условиях вместо сегодняшних 4-4,5 тыс. тонн, в результате сразу возрастет объем перевозок в бассейне. При этом объем дноуглубительных работ ниже створа гидроузла существенно не изменится.

Реализация проекта строительства низконапорного Багаевского гидроузла на Нижнем Дону позволит ликвидировать лимитирующий участок, ограничивающий пропускную способность Юга ЕГС России, а также обеспечить гарантированную глубину судового хода 4 м для прохода крупнотоннажного флота с полной нагрузкой по реке Дон, увеличив не пропускную, а провозную способность флота.

Кроме того, будет создана современная эффективная транспортная инфраструктура, обеспечивающая ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повысится



транзитный потенциал внутренних водных путей России.

Вместе с тем будет обеспечено оздоровление Цимлянского водохранилища и его притоков путем сокращения расходов воды, необходимых для поддержания попусками судоходных глубин на Дону, что соответствует Поручению Правительства РФ от 6 октября 2015 года по подготовке «Мероприятий по оздоровлению Цимлянского водохранилища».

В результате все водопользователи выше Багаевского гидроузла будут обеспечены водой, затраты федерального бюджета на содержание внутренних водных путей на Дону оптимизируются. Наконец, повысится конкурентоспособность внутреннего водного транспорта на ЕГС по сравнению с железнодорожным и автомобильным, что в конечном счете будет стимулировать развитие портовой инфраструктуры не только Ростовской области, но и всего Юга России.

Добавим, что в настоящее время объявлен конкурс на определение подрядчика, который выполнит проектирование Багаевского гидроузла. Начальная цена контракта составляет 736,2 млн рублей. Прием заявок на участие в конкурсе заканчивается 14 октября, а уже 19 октября состоится рассмотрение заявок.



Морская статистика

Окончание, начало на предыдущей стр.

Общий грузооборот морского порта Таганрог за период январь-сентябрь 2016 года составил 1 млн 732,4 тыс. тонн различных грузов, что на 23% ниже уровня 2015 года.

Объем обработки нефтепродуктов сократился в 2,2 раза до 277,8 тыс. тонн, чёрных металлов — в 4,5 раза, до 74,6 тыс. тонн. Напротив, перевалка зерновых увеличилась на 13,7%, до 823,4 тыс. тонн, угля — на 2,1%, до 479,3 тыс. тонн.

Объем экспорта за отчетный период 2016 года уменьшился на 26%, до 1 млн 198,7 тыс. тонн, импорта — в 2,3 раза, до 19,4 тыс. тонн, каботаж — на 12,2%, до 514,3 тыс. тонн.

По итогам 9 мес. текущего года Служба капитана морского порта Таганрог оформила 485 приходов и 468 отходов судов против 711 приходов и 717 отходов за аналогичный период 2015 года.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в сентябре 2016 года составил 183,9 тыс. тонн грузов, что на треть (~33%) ниже соответствующего показателя прошлого года. Судооборот также показал отрицательную динамику: если в сентябре 2015 года было зарегистрировано 84 прихода и 85 отходов судов, то за отчетный период этого года — только 46 приходов и 46 отходов судов.

Инвестиции в зерновые терминалы

На международном инвестиционном форуме «Сочи-2016» подписаны два соглашения о развитии зерновых терминальных комплексов.

Правительство региона и компания «Аутспан Интернешнл» договорились о взаимодействии при проведении модернизации зернового терминала в Азове. Соглашение об этом подписали губернатор Ростовской области Василий Голубев и директор «Аутспан Интернешнл» Радж Вардахан.

Компания, которая является дочерним предприятием одного из ведущих мировых агротрейдеров «Олам Интернешнл», сегодня владеет азовским зерновым терминалом мощностью единовременного хранения 48 тыс. тонн. В рамках его модернизации будет значительно увеличены мощности по автоприему, отгрузке и единовременному хранению зерновых. Ориентировочный объем инвестиций по проекту составит 700 млн рублей.

Запуск дополнительных мощностей запланирован на конец 2017 года, рассказал Радж Вардахан.

В строительстве новой очереди на другом зерновом терминале в Азове отечественная компания «Промэкспедиция» намерена вложить 2 млрд рублей. Соглашение об этом губернатор Василий Голубев подписал с президентом компании «Промэкспедиция» Петром Ходыкинским. Реализация проекта позволит в 2-3 раза увеличить объем единовременного хранения и перевалки зерна. Кроме того, здесь будет создано до 300 рабочих мест.

«Появление таких проектов закономерно. Ростовская область уже третий год подряд наращивает производство зерновых, в этом году по сбору ранних зерновых мы вообще лидируем в Российской Федерации. На собственное

потребление области достаточно 3 млн тонн, а мы собрали только ранних культур более 10,5 млн тонн. Так что избыток идет на продажу. Ростовская область — традиционный экспортер зерна, поэтому модернизировать мощности по его перевалке — насущная потребность», — отметил Василий Голубев.



День первокурсника

Торжественный ритуал посвящения нового набора Института водного транспорта им. Г. Я. Седова в курсанты состоялся 1 октября на донской набережной у памятника адмиралу Ф. Ф. Ушакову.

В этот день клятву верности Российскому флоту принесли почти 600 первокурсников.

«Начинаются ваши золотые годы. Здесь будут учить, воспитывать, наказывать, поощрять, — отметил директор Института водного транспорта им. Г. Я. Седова Дмитрий Черноглазов. — Это и есть то, что называется морским образованием. Вы вырастаете людьми, которые будут самостоятельно принимать решения и нести ответственность. Именно поэтому много наших выпускников занимает руководящие посты и в морской индустрии, и во всех остальных отраслях». Он пожелал ребятам в том же составе дойти до выпуска.

За отличную учебу и активное участие в жизни института лучшие курсанты были поощрены ценными подарками.

С выбором достойной профессии первокурсников поздравил уже опытные моряки. И.о. руководителя ФБУ «Администрация морских портов Азовского моря» Сергей Сафоничев заверил ребят, что пройдет не так много времени, и они поймут, что принятое решение — связать свою судьбу с морем — было действительно правильным.

«Труд моряков во все времена считался одним из самых важных и почетных, а речной и морской транспорт по-прежнему являются одной из ключевых и надежных отраслей экономики. Профессия моряка — это не только ежедневная ответственная работа, но и незабываемая мужская романтика, которую может дать только море», — сказал и.о. директора Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Аркадий Вахонин.

После зачитания наказа первокурсникам и принесения клятвы верности Российскому Флоту настало главное действо мероприятия — вручение курсантских билетов.

Добавим, что в этом году исполняется 140 лет со дня основания морских мореходных классов, созданных указом императора Александра II в 1876 году по инициативе Екатеринославского генерал-губернатора, графа Павла Кацету и гирлового комитета судоходства и купцов-судовладельцев Екатеринославской губернии и города Ростова-на-Дону. Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова является прямым правопреемником мореходных классов.



Клятва верности

Посвящение в курсанты Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта учащихся первого курса состоялось 1 октября.

Торжественную клятву на верность Российскому флоту приняли 204 курсанта.

Праздничное мероприятие включало традиционные флотские ритуалы: внос знамени, подъем государственного флага России, почтение памяти погибших защитников Отечества минутой молчания, возложение цветов к памятнику адмиралу П. С. Нахимову и прохождение торжественным маршем.

На посвящении присутствовали представители министерства образования Ростовской области, администрации города Ростова-на-Дону и Пролетарского района города Ростова-на-Дону, попечительского совета колледжа, ветераны Великой Отечественной войны. С вхождением в семью донских водников курсантов поздравил председатель совета Ассоциации «Водный транспорт Дона» Александр Отарев.



Достоинны казачьей славы

Областные сборы донской молодежи, посвященные Дню казачьей славы, прошли 8 октября под патронатом Всевеликого Войска Донского.

Программа сборов была насыщенная: она включала подтягивание в бронежилете с оружием, кросс на 10 км по пересеченной местности с военно-прикладными тактическими вводными, практическую стрельбу на тактическом стрельбном поле, военизированную полосу препятствий и военно-прикладной рукопашный бой с тремя инструкторами.

В соревнованиях приняло участие свыше 60 человек из Ростовской области. Ростов-на-Дону представляла команда региональной военно-патриотической организации «Молодежный морской клуб «Шторм», в которую вошли курсанты Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта.

Основной целью сборов была пропаганда военно-прикладных видов спорта среди молодежи допризывного возраста и подготовка к службе в Вооруженных Силах России, в том числе в частях специального назначения.



Спортивный праздник

Гонки на шлюпках типа ЯЛ-6 впервые прошли в День города Ростова-на-Дону.

Яркий праздник, посвященный 267-й годовщине донской столицы, собрал более 10 тыс. человек на центральной набережной города.

Ростовчане и гости города стали свидетелями не только показательных выступлений на гидроциклах, флайбордах и скоростных катерах, но и впервые вочью увидели фрагмент всероссийского военно-прикладного водного вида спорта по морскому многоборью — гонки на шлюпках Военно-Морского Флота типа ЯЛ-6.

На стартовую линию вышли команды Ростовской региональной военно-патриотической организации «Молодежный морской клуб», объединившие курсантов Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта (РКВТ)

и Клуба юных моряков Дворца творчества детей и молодежи, и Института водного транспорта имени Г. Я. Седова.

«Шлюпка считается партой для моряков. Прикладная морская подготовка будущих моряков способствует развитию физической силы и выносливости, морально-волевых качеств, первооснов морских практических навыков, а также готовит будущих защитников нашего государства к службе в ВМФ России», — отметил председатель «Морского клуба» Александр Лазарев. — Развитию морского многоборья на Дону активно содействует ООО «Газпром Нефть Марин Бункер», реализующий в Ростове программу социальных инвестиций «Родные города».





Мужество, упорство и воля к победе

**«СКФ Черноморская регата больших парусников-2016»
прошла с 8 сентября по 4 октября.**

Торжественная церемония закрытия регаты состоялась 4 октября 2016 года в Варне (Болгария). Последнее состязание было самым протяженным — около 520 морских миль, что равно сумме расстояний, которые парусники прошли в ходе первых двух гонок — Констанца–Новороссийск–Сочи. Победителем в общем зачете парусных соревнований стал российский парусник «Мир» (Санкт-Петербург), второе место заняла «Надежда» (Владивосток), которая одержала победу в «СКФ Черноморской регате больших парусников-2014».

По данным официальной пресс-службы «СКФ Черноморская регата больших парусников-2016», в соревнованиях приняли участие 27 парусников из пяти государств и около 1,5 тыс. молодых моряков. За время регаты суда преодолели свыше 1000 морских миль.

Российский этап международных соревнований проходил с 16 по 25 сентября. Второй этап «СКФ Черноморской регаты больших парусников-2016» впервые был соревновательным, а не круизным переходом, и борьба за победу в гонке из Новороссийска в Сочи выдалась по-настоящему напряженной. Поднявшийся в ночь с 19 на 20 сентября шторм с порывами ветра до 22 м/с стал для штурманского состава испытанием на маневренность и тактическую смекалку, а для экипажей и курсантов — на выносливость и волю к победе. Основная борьба развернулась между традиционными соперниками — российскими фрегатами «Надежда» и «Мир». «Надежда», победитель «СКФ Черноморской регаты больших парусников-2014», поймала хороший ветер и долгое время лидировала в гонке. Но досадная поломка фокмачты вынудила парусник выйти из этапа гонки.

Наградил победителей российского этапа 24 сентября Президент России Владимир Путин, под патронатом которого проводится регата. Глава государства вручил кубок Андрею Орлову — капитану парусника «Мир», занявшего первое место среди судов класса А в гоночном переходе из Новороссийска в Сочи, а также наградил победительницу Всероссийского конкурса Русского географического общества Александру Никифорову.

«Гонки больших парусников — это особое событие. Любой человек, и так называемые «морские волки», и начинающие моряки, когда входят на палубу корабля, впервые прикасаются к штурвалу, к парусам, испытывают своеобразное, острое, яркое чувство. И важно, что люди учатся не только морскому делу, они ещё начинают понимать, что успех зависит и от мастерства каждого члена экипажа, и от слаженности экипажа в целом», — отметил Владимир Путин. — Морское братство не знает национальных границ. На второй план уходят культурные и национальные различия, важнее поддержка, чувство локтя, взаимопомощь, дружба. И в этом смысле мероприятия подобного рода играют важную роль в развитии отношений между народами и странами».

В рамках протокольных мероприятий Регаты в Сочи Владимир Путин поднялся на борт учебного фрегата «Надежда», где ознакомился с моделями наиболее современных судов «Совкомфлота» и «Росморпорта», на которых предстоит работать сегодняшним курсантам морских вузов России. В частности, в экспозиции «Совкомфлота» была представлена модель уникального арктического челночного танкера «Штурман Альбанов», который пополнит флот СКФ в августе, ультрасовременного газовоза типа Yamalmax и судна

снабжения добывающих платформ «Геннадий Невельской». Президенту был представлен доклад о современном состоянии системы российского профессионального морского образования и перспективных направлениях его развития. Члены команды «Надежды» рассказали Владимиру Путину об истории судна, а также отметили его важную роль в системе российского морского образования: ежегодно более 450 морских курсантов проходят практику на паруснике. Покидая фрегат, президент оставил запись в книге почетных гостей.

На прошедшей регате трехмачтовый российский корабль «Мир» в очередной раз подтвердил свой статус самого быстроходного парусника в мире. За установленный рекорд скорости в 9,2 узла, зафиксированный 20 сентября, экипаж получил награду из рук помощника Президента РФ Игоря Левитина.

Министр транспорта России Максим Соколов вручил фрегату «Надежда» приз за самый долгий переход от порта приписки судна до старта регаты — из Владивостока в Констанцу (Румыния).

«СКФ Черноморская регата больших парусников» щедро наградила организаторы отметили спортивные достижения и вклад в развитие спорта и международной дружбы каждого парусника. Губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев вручил команде польского парусника Rogoria приз как судну, на борту которого самый молодой экипаж. Глава города Сочи Анатолий Пахомов наградил команду «Крузенштерн» за отличную физическую подготовку, парусник из Республики Вануату Atyla — за самую многонациональный экипаж (на паруснике плавает 12 человек, из которых 10 — граждане разных стран). За лучшее прохождение парада получили награды болгарский парусник Rogoria (среди парусников класса «А») и Atyla из Республики Вануату (среди парусников «В», «С», «D»).

Болгарский Kaliakra получил

приз за развитие парусного спорта и туризма на Черном море из рук Игоря Тонковидова, первого заместителя Генерального директора-главного инженера ПАО «Совкомфлот», выступающего титульным спонсором Регаты. Кроме того, Анатолий Пахомов вручил экипажу парусника Kaliakra приз «Спорт и море», а директор Черноморского управления «Газпромнефть Марин Бункер» Юрий Карпенко наградил команду за «дружбу, спорт и море».

Румынское судно Adornate было отмечено наградой за вклад в развитие парусного спорта на Черном море. Награду команде вручил Александр Зленко, генеральный директор ПАО «Транснефть» — генерального спонсора Регаты.

Организаторы Регаты, представители Sail training International, Робин Снук-Хургронье и Пол Бишоп вручили паруснику Adornate награду за вклад в развитие коммуникаций на гоночных этапах. Награду «Первый из всех» получил победитель гонки Новороссийск-Сочи в классах «В», «С», «D» российский парусник «Акела». «За волю к победе» поощрили парусник Rogoria: приз экипажу вручил председатель Московского географического отделения «Русского географического общества» Николай Касимов.

Добавим, что в классе «А» второе место заняла польская Rogoria, третье — болгарская Kaliakra, четвертым в порт Сочи пришел болгарский парусник Royal Helena. В классах «В», «С» и «D» вслед за «Акелой» идер румынский парусник Adornate, на третьем и четвертом местах оказались российские «Викинг» и Super Good.

По традиции регата проходит под патронатом глав государств-участников. Организаторами регаты являются всемирная Ассоциация учебных парусников Sail Training International (STI), крупнейшая российская судоходная компания «Совкомфлот» (титульный спонсор) и некоммерческая организация «Сочинский морской клуб». Генеральным партнером регаты выступает

ФГУП «Росморпорт». Регата проводится при поддержке Минтранса России, Всероссийской общественной организации «Русское географическое общество» и ОАО «НОВАТЭК».

По пути следования парусники и их экипажи проводят в каждом из городов-участников регаты четыре дня. Во время стоянок судов в городах проходят мероприятия для жителей, туристов, членов команд и гостей, включающие парад участников по главной улице принимающих городов и парад парусов в море, праздничные фейерверки и рок-концерты, спортивные состязания и торжественные приемы для почетных гостей и участников.

Напомним, что «СКФ Черноморская регата больших парусников» является наследником традиций легендарной международной регаты CuttySarkTallShipsRaces, которая впервые состоялась в 1956 году под патронажем принца Филлипа — герцога Эдинбургского по маршруту Торбей (Англия) — Лиссабон (Португалия). Именно благодаря этому мероприятию была создана всемирная ассоциация учебных парусников Sail Training International (STI), которая с тех пор выступает бесценным организатором регат больших учебных парусников. Советские парусные суда и яхты стали участвовать в соревнованиях в 1978 году. Россия впервые приняла «СКФ Черноморскую регату больших парусников» в 2014 году.

«60-летняя история Регаты по праву уникальна. Для многих поколений моряков она стала хорошей жизненной школой, практикой. Миссия Регаты выходит далеко за рамки морского образования. Это и воспитание лучших качеств в участниках: взаимовыручки, ответственности, бесстрашия, умения работать в команде — и миссия международной дружбы и взаимопонимания», — отметил исполнительный директор «СКФ Черноморской регаты больших парусников 2016» Алексей Николаев.



Земснаряд «Кадош» спущен на воду

«Завод «Красное Сормово» завершил строительство серии из трех судов

«Завод «Красное Сормово» 5 октября 2016 года спустил на воду дноуглубительное судно «Кадош», которое является третьим и завершающим судном серии из трех однотипных земснарядов, строящихся по заказу «Росморпорта».

В этом году заказчику уже переданы два дноуглубительных судна этой серии — «Соммерс» и «Кроншлот».

Контракт на строительство и поставку трех дноуглубительных судов проекта TSHD1000 был подписан Росморпортом и заводом «Красное Сормово» в апреле 2014 года.

Суда оптимально подходят под условия эксплуатации в акваториях и подходах к российским морским портам. Универсаль-

ность в сочетании с высокой производительностью — главные преимущества земснарядов проекта TSHD1000.

Проект выполнен голландской компанией (Damen Shipyard Gorinchem), рабочая конструкторская документация — Волго-Каспийским ПКБ (входит в Группу МНП).

Судно «Кадош» названо в честь одноименного мыса на Черном море, расположенного вблизи Туапсе.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

БУКСИР «МУРМАН» ПРИЗНАН «СУДНОМ ГОДА»

Многофункциональное аварийно-спасательное судно проекта MPSV06 «Мурман» признано «Судном года» по версии немецкого журнала HANSA. Буксир был построен верфи «Нордик Ярде Висмар ГмбХ» для Морспасслужбы Росморречфлота по техническому проекту Морского инженерного бюро. Издание признало судно символом российского тренда по обновлению арктического флота.

ЗАВОД «ЛОТОС» РАСШИРИЛ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ

Завод «Лотос» расширил производственные мощности, введя в эксплуатацию центр металлообработки мощностью до 52 тыс. тонн в год. Центр будет выполнять заказы по гражданскому судостроению и по строительству для нефтяных месторождений и платформ. На максимальную мощность центр выйдет к 2020 году. При этом загрузка центра составит для судостроения — 22,6 тыс. тонн, объектов нефтегазовой отрасли — 9,4 тыс. тонн, услуг по обработке металла — более 10 тыс. тонн в год.

Дать «Красноярскому рабочему» вторую жизнь

В Красноярске планируют провести реставрацию судна «Красноярский рабочий». Этот теплоход принимал участие в освоении Арктики, участвовал в обороне Диксона от немцев в 1942 году, строительстве Коммунального моста в Красноярске. Как сообщил председатель Общественной палаты Красноярска Юрий Шумилов, на базе парохода-первопроходца будет действовать военно-мемориальный комплекс.

Стоимость работ по восстановлению теплохода, построенного в 1930 году в Германии, оценивается в 37 миллионов рублей.

На Красноярской судовой верфи уже заявили о готовности провести ремонт в своих доках. Внутреннюю отделку собираются сделать ветераны Енисейского речного пароходства.

В настоящее время теплоход, выведенный из состава флота еще в 1977 году, служит плавбазой Красноярского детского речного пароходства. Судно представляет

собой гибрид — паротеплоход, главные двигатели которого — дизельные, а всё вспомогательное оборудование, включая шпиль, брашпиль, буксирную и грузовые лебёдки, рулевой привод и различные механизмы в машинном отделении — паровые. Буксир был построен в 1930 году, в Германии, на верфях компании Schichau в Эльбинге по проекту инженера Н. М. Туркова. В данной серии были построены еще четыре судна — «Первая пятилетка», «Анастас Микоян», «Советская Сибирь» и «Комсомолец». Они

стали первыми в стране судами класса «река-море». «Красноярский рабочий» — единственный из серии буксир, который сохранился на плаву. В настоящее время он стоит у берега острова Отдыха в Красноярске.



Фурор теплохода

Первый технический рейс теплохода «70 лет Победы» намечен на 17 октября 2016 года. Скоростной теплоход «70 лет Победы», построенный на Хабаровском судостроительном заводе, должен дойти до труднодоступных сел Новокуровка и Победа Хабаровского района. Также планируется его заход в порты Николаевска-на-Амуре и Комсомольска-на-Амуре.



В Хабаровске состоялась торжественная церемония встречи скоростного пассажирского судна проекта А45-2 «70 лет Победы». На набережной теплоход встречали губернатор края Вячеслав Шпорт, представители общественности и духовенства, военные, жители и гости города, сообщает пресс-служба губернатора и правительства Хабаровского края.

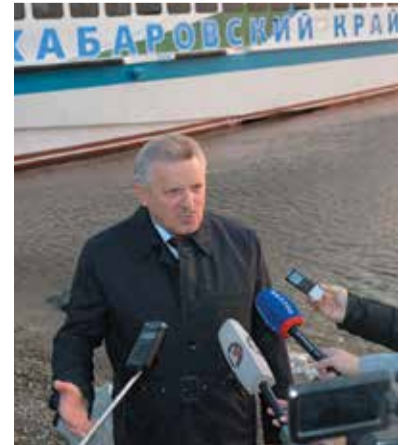
«Наш лайнер, построенный в Хабаровске, произвел настоящий фурор на Втором Восточном экономическом форуме», — отметил Вячеслав Шпорт. — На его борту побывал президент страны Владимир Путин. Он осмотрел салон, поднялся в капитанскую рубку, ознакомился с системой управления судном и дал высокую оценку труду хабаровских судостроителей. Судно заинтересовало и гостей форума — потенциальных инвесторов из Сахалинской области, Камчатского края, Республики Саха (Якутия) и КНР».

Губернатор отметил, что в настоящее время на Хабаровском судостроительном заводе продолжается строительство двух подобных скоростных пассажирских судов, а также судна на воздушной подушке для внутренних перевозок от Хабаровска до Комсомольска

и Николаевска-на-Амуре.

«До конца навигации судно успеет совершить рейс в Фуянь, где мы планируем презентовать возможности лайнера нашим китайским партнерам. Теплоход покажем и туристическим агентам, среди которых могут быть потенциальные заказчики», — добавил Вячеслав Шпорт.

Судно проекта А45-2 «70 лет Победы» оснащено специальными водометными двигателями большой мощности, которые позволяют развивать скорость более 70 км/ч. Теплоход имеет небольшую осадку — около метра. Это позволяет его использовать на маловодных направлениях. Комфортабельный салон рассчитан на 100 пассажиров.



Катер «Константин Николаев» будет работать в Сочи

Многоцелевой патрульный катер Сочинского линейного отдела Управления государственного морского и речного надзора назван в честь Константина Олеговича Николаева — начальника Госморречнадзора в 2015–2016 гг.



Катер, построенный на «Озерной Верфи», будет работать в границах морского порта Сочи.

В церемонии приняли участие родители и близкие Константина Николаева, заместитель начальника Госморречнадзора Ространснадзора Валерий Поддубный, начальник пассажирской службы АО «Сочинский морской торговый порт» Александр Фролов и другие.

Константин Олегович Николаев ушел из жизни 27 июля 2016 года. С 2006 по 2014 год он возглавлял Центр сертификации ФБУ «Служба морской безопасности» (Москва). С апреля 2014 года работал в Управлении государ-

ственного морского и речного надзора. В сентябре 2015 года был назначен на должность начальника Управления государственного морского и речного надзора.

Интеллигентность, тактичность, но твердость в решении поставленных задач, творческая инициатива, деловой и принципиальный подход к решению сложных проблем, высокая требовательность к себе и умение работать в коллективе снискали ему заслуженный авторитет и уважение среди коллег. Его ценили за обаяние, доброжелательность, корректность в общении, способность щедро делиться с окружающими своим душевным богатством.

Как управлять качеством в морском образовании

В «Ушаковке» прошел семинар «Система менеджмента качества в морском образовательном учреждении»

В Государственном университете им. адм. Ф. Ф. Ушакова проведен семинар «Система менеджмента качества в морском образовательном учреждении», в котором приняли участие должностные лица, ответственные за систему менеджмента качества и вопросы конвенционной морской подготовки всех университетов, подведомственных Росморречфлоту, а также некоторых их филиалов.

На семинаре представители университета и Российского морского регистра судоходства рассказали о положительных аспектах практики реализации требований и положений международного стандарта ISO 9001:2008 и международной конвенции ПДНВ-78 (с поправками) в рамках Системы менеджмента качества, а также новые тенденции при переходе на ISO 9001:2015.

Основное внимание уделялось вопросам документирования СМК, процессам проектирования учебного процесса и его методического обеспечения, тренажерной подготовки, организации плавательной практики.

В ходе семинара были заслушаны отчеты представителей образовательных организаций о результатах проведенных обследований

систем менеджмента качества, в ходе коллегиальных обсуждений были совместно выработаны рекомендации по эффективным корректирующим действиям. Участниками семинара отмечена положительная практика проведения подобного формата встреч, по итогам подготовлен протокол семинара для согласования с высшим руководством вузов и последующего его направления в Федеральное агентство морского и речного транспорта.

В Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова система менеджмента качества была разработана и внедрена в начале 2000-х годов и на сегодняшний день признана DNV GL соответствующей Конвенции ПДНВ в области подготовки, переподготовки и повышения

квалификации специалистов транспортной отрасли и стандарту ISO 2009:2008.

«Система позволила вузу выйти на качественно новый уровень. Четкое распределение обязанностей и ответственности за выполнение работы на своем участке, унификация процессов обучения, их согласованное действие, своевременное выявление и устранение недостатков способствовали улучшению качества подготовки специалистов, что, безусловно, повысило степень доверия судовладельцев», — считает помощник ректора по конвенционной и морской подготовке Анастас Боран-Кешишьян.

Семинар, который проводился в соответствии с решением заседания Совета по образованию Федерального агентства морского и речного транспорта от 30 июня 2016 г. № АП-45, прошел под председательством ректора университета Сергея Кондратьева.



«От винта!»

Судомодель «Ушаковки» получила золотую медаль

В Геленджике прошла XI Международная выставка и научная конференция по гидроавиации. Обширная деловая программа выставки включала конференции, презентации и пресс-конференции организаций-участников, семинары и круглые столы, затрагивающие актуальные проблемы всех направлений салона: авиации, гидроавиации и морской деятельности.

В рамках «Гидроавиасалона-2016» был организован Международный фестиваль детского и молодежного научно-технического творчества «От винта!», в котором принял участие Александр Сивенцев, руководитель судомодельной лаборатории ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова. Он прочитал лекцию «Развитие судомодельного спорта в Российской Федерации».

Изготовленная А. П. Сивенцевым модель универсального судна для обслуживания буровых установок «RemGambler» была удостоена золотой медали Чемпионата мира 2016 г., прошедшего в Калининграде с 4 по 11 сентября 2016 г.

Чемпионат мира по судомоделизму проводится раз в 2 года. Стеновые соревнования проводились под эгидой Всемирной организации судомодельного спорта и судомоделизма NAVIGA. В чемпионате Мира приняли участие сборные команды России, Украи-

ны, Беларуси, Китая, Чехии, Германии, Румынии, Хорватии, Казахстана, Словакии, Италии, Польши, Болгарии, Эстонии и Франции. Именно в таком порядке команды и расположились в медальном зачете. Всего было представлено 249 авторских работ. В копилке сборной России 24 золотые, 22 серебряные и 11 бронзовых медалей.

Александр Сивенцев, представивший модель «RemGambler» (Норвегия) в масштабе 1:75, удостоен золотой медалью уже во второй раз. Первая была завоевана в 2014 г. за научно-исследовательское судно «Вячеслав Тихонов».



«Газпромнефть Марин Бункер» произвел первую поставку масла на судно компании Chevron в Усть-Луке



Компания «Газпромнефть Марин Бункер» осуществила первую поставку судового масла в порту Усть-Лука на судно компании Chevron. Поставка осуществлялась в сотрудничестве с оператором бизнеса масел «Газпромнефти» — компанией «Газпромнефть — смазочные материалы» в рамках ее соглашения об интеграции в глобальную сеть снабжения Chevron.

Бункеровщик «Газпромнефть Вест» выдал 13,5 тонн масла TARO 40 XL 40 X на танкер Seamarlin дедевейтом 40549 тонн.

Договор с Chevron заключен в 2012 году и предусматривает производство на Омском и Московском заводах судовых масел под брендом Chevron и реализацию данной продукции на территории России и Прибалтики.

Поставки в порту Усть-Лука ранее осуществлялись автоцистернами-масловозами путем отгрузки продукции в бочках. Теперь бункеровка осуществляется непрерывно и может производиться на рейде — это способствует увеличению эффективности логистики поставок благодаря сокращению времени проведения операций.

Инновационный проект

Русское географическое общество приглашает волонтеров в «Арктический плавучий университет — 2017»

В Архангельске, в Северном (Арктическом) федеральном университете имени М. В. Ломоносова, прошла конференция студентов, аспирантов и молодых ученых «Арктический плавучий университет — 2016». На мероприятии участники проекта представили результаты своих исследований.

Очередная экспедиция «Арктического плавучего университета» состоялась в июне 2016 года и получила название «Постигая тайны Новой Земли». В рейсе научно-исследовательского судна «Профессор Молчанов» приняли участие студенты и молодые ученые из России, Индонезии, Норвегии, Германии, Швейцарии, Канады и Бразилии. Они прошли подготовку по гидрометеорологии, экологии и природопользованию, арктической биологии и другим дисциплинам, а также познакомились с образом жизни коренных народов Севера и ландшафтом архипелага Новая Земля.

На конференции в САФУ с докладами выступили представители Высшей школы естественных наук и технологий.

Все участники конференции получили сертификаты, на основе которых могут быть зачтены некоторые дисциплины образовательной программы.

«Арктический плавучий университет» — инновационный образовательный проект, во время которого молодые уч-



ные — исследователи Арктики получают знания и навыки в реальных условиях северных морей. На время проведения проекта плавучим университетом становится научно-исследовательское судно Северного Росгидромета «Профессор Молчанов» — единственный в Европе корабль, совмещающий в себе уникальную лабораторию для проведения научных изысканий и практическую базу по подготовке специалистов-исследователей.

Проект воплощен в жизнь благодаря совместным усилиям Северного Арктического федерального университета имени М. В. Ломоносова (САФУ), Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет) и Архангельского отделения Русского географического общества.

Между тем, уже объявлен набор волонтеров для участия в «Арктическом плавучем университете-2017». К участию в экспедиции приглашаются студенты 2–4 курсов, магистранты и аспиранты высших учебных заведений.