

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием «Ассоциации судоходных компаний». 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.



№12 (12921)

Выходит один раз в месяц
15 декабря 2012 года

«Один город — один вуз»

В Петропавловске-Камчатском началось строительство вокзала



В Петропавловске-Камчатском состоялась закладка первого камня в основание будущего вокзала. Окончание строительства планируется через 2 года.

Стр. 2

«Без кадровой подпитки никакой судостроительный кластер не выживет»



«Основная кадровая проблема судостроительной отрасли — старение персонала».

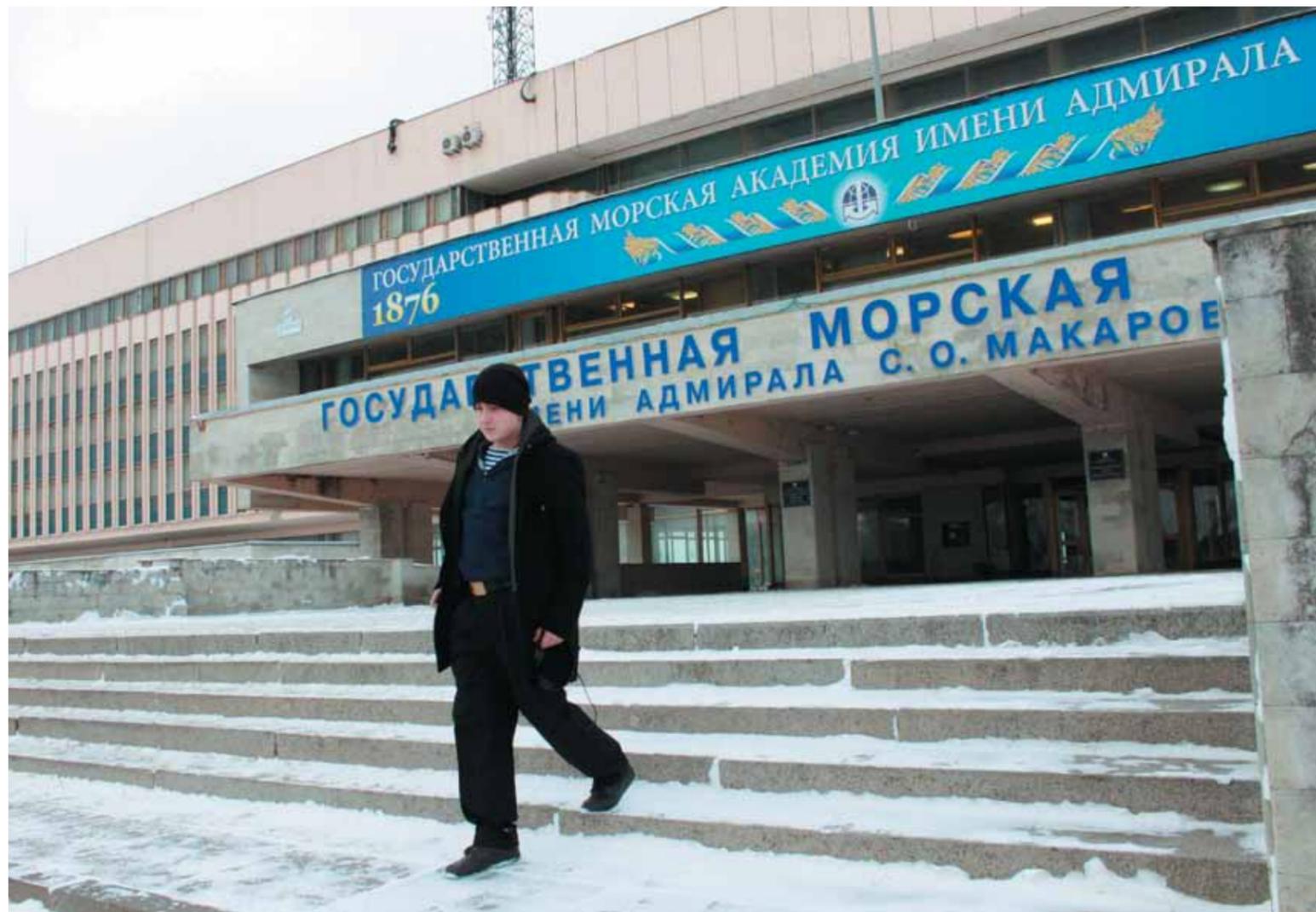
Стр. 7

Новый замглавы Росморречфлота



Заместителем руководителя Росморречфлота назначен Александр Пошивай

Заместителем руководителя Росморречфлота назначен Александр Пошивай, ранее работавший на должности начальника управления обеспечения судоходства федерального агентства. Александр Пошивай будет курировать вопросы, связанные с деятельностью отраслевых вузов. Таким образом, количество заместителей руководителя Росморречфлота возросло до пяти человек.



Росморречфлот придерживается бассейнового принципа зон ответственности отраслевых образовательных учреждений

Росморречфлот проводит реформу в подведомственных вузах, подразумевающую объединение учебных заведений и дублирующих филиалов, расположенных в одном городе, а также ликвидацию филиалов, не реализующих систему непрерывной подготовки специалистов.

Эти преобразования затронули непосредственно Государственную морскую академию имени адмирала С. О. Макарова и Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций, а также филиальную сеть других вузов Росморречфлота.

Чего ожидают руководители отрасли и какие результаты принесет реформа самим вузам? Ответы на эти вопросы содержатся в докладе заместителя руководителя Росморречфлота К. Стасюка, сделанном на V Международной конференции «Кадровая политика». «Водный транспорт» публикует основные положения этого выступления на 8-й странице газеты, а также подборку материалов, сделанных по итогам работы сессии «Кадровые проблемы и пути их решения в сфере судоходства, портовой деятельности и судостроительной промышленности» на 7-й странице.

Транспортная неделя-2012 прошла в Москве

Международный транспортный форум, прошедший в Москве с 3 по 8 декабря, поднял на высокий правительственный уровень вопросы экономики транспорта, его стратегического развития на долгосрочную перспективу.

Глава аппарата Президента России Сергей Иванов и Министр транспорта Максим Соколов в ходе деловой программы «Транспортной недели» отметили, что эти вопросы имеют первостепенное значение и обязательно должны широко обсуждаться специалистами и ответственными руководителями отраслевых транспортных предприятий.

В актуализированной «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» для морского и внутреннего водного транспорта были выбраны три приоритетных направления развития: опережающее развитие морских портов

и повышение их конкурентоспособности; повышение конкурентоспособности морского флота и снижение зависимости национальной экономики от импорта транспортных услуг; приоритетное развитие внутреннего водного транспорта. И именно эти темы стали ключевыми на Конференции «Экономика водного транспорта», организованной в рамках «Транспортной недели» Ассоциацией судоходных компаний (АСК) совместно с Ассоциацией морских торговых портов (АСОП) при поддержке и содействии Росморречфлота.

Окончание на стр. 2



«Палмали» увеличила перевозку нефтепродуктов



Российская судоходная компания «Палмали» в 2012 году увеличила объем экспортных перевозок нефтепродуктов по внутренним водным путям (ВВП)

России из портов Азовского моря на 100 тыс. тонн в сравнении с аналогичным периодом 2011 года — до 6,6 млн тонн. Об этом сообщает пресс-служба компании.

В эту навигацию флот «Палмали» осуществлял перевозку нефтепродуктов из портов Туркменбаши (Туркменистан), Астрахань, Октябрьск (Самарская обл.), Николаевск (Волгоградская обл.), Волгоград, Ростов-на-Дону, Таганрог в порты Кавказ, Керчь и другие порты Черного, Мраморного и Средиземного морей.

Рост объемов перевозки, отмечается в сообщении, стал возможным за счет оптимизации логистики грузоперевозок и повышения эффективности управления флотом.

Транспортная неделя-2012 прошла в Москве

Окончание, начало на стр. 1

Открывая Конференцию, заместитель министра транспорта России Виктор Олерский обратил внимание собравшихся, что внутренний водный транспорт, будучи самым дешевым и экологичным, проигрывает в конкурентной борьбе автомобильному транспорту. Возможно, причиной этого служит отсутствие в стоимости автодорожной перевозки грузов инвестиционной составляющей, которая должна идти на строительство новых автодорог, что делает автоперевозку относительно дешевле. «Необходимы справедливые и равные условия для всех видов транспорта», — сказал Олерский. Он отметил также, что в части взаимодействия речников с железнодорожной отраслью наметились позитивные сдвиги: глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин предложил взаимодействовать в вопросах организации смешанных перевозок.

По предложению АСК Мин-

транс планирует в 2013 году сконцентрировать усилия на решении 7 основных проблемных отраслей, которые сегодня ухудшают положение российского флота по сравнению с флагами других стран. В их числе — совершенствование национального законодательства в части технического регулирования, транспортной безопасности, таможенного регулирования, вопросов регистрации судов, избыточности требований в части энергоэффективности, платы за выбросы в атмосферу с судов и ЛАРН организаций. «Эти задачи нам надо будет поставить на следующий год», — сказал Олерский.

Доклад о проблемах обновления флота сделал председатель совета директоров ОАО «СК «Волжское пароходство» Ришат Багаутдинов. В числе основных факторов, негативно влияющих на размещение судостроительных контрактов — высокая стоимость строительства судов на российских верфях из-за технологиче-

ской отсталости предприятий, сложность привлечения финансирования и сезонность эксплуатации речного флота.

Также с докладом о перспективах развития отечественного судостроения выступил генеральный директор «Морское инженерное бюро» Геннадий Егоров. Доклад о возможности использования СПГ в качестве судового топлива сделал заместитель начальника управления эксплуатации флота ОАО «Совкомфлот» Дмитрий Русанов.

Об итогах прошедшей речной навигации рассказал в ходе круглого стола генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» Константин Анисимов.

На выставке в старинном здании «Гостиного Двора» были представлены предприятия и организации всех видов транспорта, в том числе и водного. Отдельный стенд, пользующийся большим вниманием, был посвящен деятельности Ассоциации судоходных компаний (АСК).



Ледокольный флот будет расширен

Принято решение о строительстве двух атомных ледоколов до 2020 года в дополнение к уже заказанному. Об этом в ходе конференции «Перспективы обеспечения беспшовной логистики экспортных поставок российского угля» сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Юрий Костин.

По его словам, в настоящее время на Северном морском пути работает 5 атомных ледоколов, находящихся в ведении ФГУП «Атомфлот».

Напомним, что 1 ноября 2012 года на Балтийском заводе (Санкт-Петербург) началась резка металла для атомного ледокола нового поколения мощностью 60 МВт проекта 22220. Договор на строительство головного универсального атомного ледокола между ФГУП «Атомфлот» госкорпорации «Росатом» и ООО «Балтийский завод-Судостроение» был заключен 23 августа этого года. Государственным заказчиком и инвестором строительства выступает государственная корпорация по атомной энергии

«Росатом», а заказчиком-застройщиком — ФГУП «Атомфлот».

По условиям контракта, атомоход нового поколения должен быть построен к концу 2017 года. Согласно утвержденному графику, закладка ледокола на стапеле запланирована на ноябрь 2013 года, спуск на воду — на ноябрь 2015 года. Технический проект атомохода был разработан ОАО ЦКБ «Айсберг» в 2009 году. В составе ядерной энергетической установки используется новый тип интегральной реакторной установки РИТМ-200.

В Петропавловске-Камчатском началось строительство вокзала



В Петропавловске-Камчатском состоялась закладка первого камня в основание будущего вокзала. Окончание строительства планируется через 2 года.

Губернатор Камчатского края Владимир Илюхин отметил, что расценивает море как один из ключевых факторов развития экономики полуострова и решения государственных задач. «В первую очередь — это развитие Петропавловского порта как транзитного в рамках Северного морского пути. Не менее важно это и для самих жителей: с новыми морскими воротами связано возобновление пассажирских и транспортных перевозок», — сказал глава региона.

«Кроме вокзала мы планируем строить причалы в отдаленных районах, реконструировать действующие причалы в порту Петропавловска-Камчатского, строить пассажирское судно», — отметил руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко.

Строительство нового морского вокзала в Петропавловске-Камчатском будет вестись в рамках реализации федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года». Объем финансирования составляет 469,5 млн руб. за счет средств федерального бюджета.

Навигатор по рекам Сибири

Ученые Красноярского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук планируют разработать электронную карту рек Сибири и Дальнего Востока для речной навигации.

На II Инновационном форуме в Железногорске с докладом о проектах КНЦ СО РАН, применимых в Железногорском инновационном кластере, выступил заместитель председателя научного центра Валерий Владимиров. В частности, он представил измерительную аппаратуру для производства монокремния и отметил, что ее потребителем мог бы стать завод полупроводникового кремния в Железногорске. Среди других проектов Красноярского научного центра — станции, позволяющие увеличить точностные характеристики системы ГЛОНАСС, антенны, которые позволяют принимать сигнал во всех известных диапазонах, а в перспективе — составление электронной карты рек Сибири и Дальнего Востока.

«У нас отсутствует система безопасного судовождения на реках Сибири и Дальнего Востока», — сказал Валерий Владимиров. — Там нет дифференциальных станций, которые есть во всех морях, окружающих Россию. Все, что используют в навигации суда речного флота, — как правило, импортного производства, карты очень общие, а подробных нет».

В связи с этим ученый предложил организовать в Железногорском кластере составление таких карт и производство навигаторов на их основе.





«Невская застава» открыла ледовую навигацию на Неве



В Санкт-Петербурге приступил к ледовой навигации ледокол «Невская застава». Первый рейд, предпринятый с целью ликвидации зазорных явлений на Неве в районе Финляндского моста, судно совершило 2 декабря.

Напомним, что в конце ноября — начале декабря на Неве, в поперечном сечении реки на акватории, прилегающей к Финляндскому железнодорожному мосту, сформировался зазор. Это произошло после того, как вследствие резкого понижения температуры воздуха в верховьях Невы началось интенсивное льдообразование. Сменившийся ветер пригнал ледовую крошку в город. Из-за льда и большого количества снега вода течет медленнее, чем обычно, поясняют природу явления метеорологи, и местами уровень ее поднимается. Так, 3 декабря в районе Обуховского завода уровень воды превысил 2-метровую отметку.

Ледокол «Невская застава» регулярно пробивает «ледовые плотины» на Неве, делая проходы по несколько километров длиной.

Отраслевое образование на принципах ГЧП

Отраслевое образование должно строиться на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Об этом заявил заместитель министра транспорта России Сергей Аристов.

По его словам, острой проблемой для водного транспорта России является нехватка специалистов со средним профессиональным образованием.

«На внутренних водных путях капитана судна найти несложно, а механика нужно искать неделями», — привел пример заместитель министра.

Между тем он отметил, что благодаря объединению транспортных образовательных учреждений в вертикально-интегрированные комплексы (всего их создано 19) во главе с высшими учебными заведениями, ситуа-

цию со средним специальным образованием на транспорте удалось улучшить. Благодаря объединению такие учебные заведения получили статус филиалов «головных» вузов, что улучшило их финансовое состояние, престиж и методическую базу.

Как, в свою очередь, отметил председатель комитета Госдумы России по образованию Александр Дегтярев, бизнес должен не жаловаться на качество подготовки специалистов, а участвовать в нем финансированием, участием в подготовке образовательных стандартов и проведении аттестации.

Вузы выступили объединенными силами

В Москве прошла очередная «Транспортная неделя» — уникальное мероприятие, включающее VI Международный форум «Транспорт России», VI Международную выставку «Транспорт России», а также другие конгрессы и форумы, посвященные различным видам транспорта.



В рамках недели был развернут объединенный стенд всех вузов водного транспорта, включающий Санкт-Петербургский госуниверситет водных коммуникаций, Государственную морскую академию им. адм. С.О. Макарова, Морской госуниверситет имени адм. Г.И. Невельского (Владивосток), МГУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова (Новороссийск), «Волжскую государственную академию водного транспорта» (Нижний Новгород), «Новосибирскую государственную академию водного транспорта» и «Московскую государственную академию водного транспорта».

Объединенный стенд, представивший достижения в области образования, посетили многие руководители транспортной отрасли, включая заместителя председателя правительства Российской Федерации А. Дворковича.

Объединенный стенд, представивший достижения в области образования, посетили многие руководители транспортной отрасли, включая заместителя председателя правительства Российской Федерации А. Дворковича.

«СЗП» увеличило перевозки негабаритных грузов

ОАО «Северо-Западное пароходство» увеличило перевозки негабаритных грузов в системе водного транспорта России. Как сообщили «Водному транспорту» в компании, в навигацию 2012 года суда СЗП выполнили более 50 рейсов с негабаритным грузом (в навигацию 2011 года — 43 рейса).

С апреля по ноябрь текущего года сухогрузами «река-море» типа «Русич», «Валдай», «Сормовский», «Омский» выполнено 46 рейсов с проектными грузами из Западной Европы и Украины в порты Каспийского моря, рек Волги и Камы.

В основном, пароходство перевозило оборудование для освоения месторождений нефтегазового шельфа Каспия и нефтехимической промышленности Центрального и Приволжского федеральных округов. Также вы-

полнено четыре рейса с шестью реакторами гидрокрекинга общим весом более 5 тыс. тонн для Туапсинского нефтеперерабатывающего завода ОАО «Роснефть».

• ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировкам негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится 107 грузовых транспортных средств суммарным дедевейтом

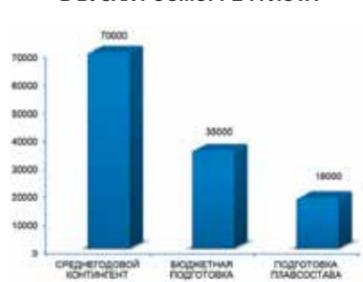
365 тыс. тонн, включая 85 судов класса «река-море», 8 барж, 7 буксиров и 6 вспомогательных судов. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет 6 млн тонн.

• Пароходство входит в ВВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером ВВТН), консолидирующей также ряд железнодорожных, стивидорных и логистических компаний. В состав дивизиона также входит Волжское пароходство, ряд судостроительных и круизных активов.

СПЕКТР ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ РЕАЛИЗУЕМЫХ ВУЗАМИ РОСМОРРЕЧФЛОТА



КОЛИЧЕСТВО ОБУЧАЮЩИХСЯ В ВУЗАХ РОСМОРРЕЧФЛОТА





Петербург остается арктической столицей России

В Санкт-Петербурге состоялась конференция «Арктика: настоящее и будущее», посвященная экономическим, экологическим и геополитическим проблемам освоения региона.

Мероприятие прошло под эгидой межрегиональной общественной организации «Ассоциация полярников» при поддержке правительства Санкт-Петербурга, а также при участии Совета Федерации ФС РФ, Государственной Думы ФС РФ, заинтересованных министерств и ведомств, региональных органов власти, ведущих компаний, участвующих в освоении Арктики, некоммерческих и научно-исследовательских организаций, образовательных учреждений.

Основными направлениями дискуссии в рамках мероприятия стали хозяйственная деятельность в приполярной зоне, модернизация транспортной системы Арктики, обеспечение экологической безопасности. Участники обсудили решение социально-экономических проблем районов Севера, организацию и проведение научных исследований и полярных экспедиций, подготовку кадров для всех видов деятельности на территории региона.

Выступая в рамках конференции президент Государственной полярной академии, спецпредставитель президента России по международному сотрудничеству в Арктике, член Совета Федерации Артур Чилингаров сообщил, что на островах Земли Франца Иосифа завершены первый этап масштабной экологической операции, направленной на утилизацию мусора и металлолома, накопившегося на этих территориях за десятилетия освоения. По его словам, остров Земля Александры полностью очищен от металлолома и мусора, скопившегося за многие десятилетия. Вывезено почти 47,5 тысяч бочек из-под топлива и 8 тыс тонн других отходов, на очереди другой район Земли Франца Иосифа — остров Грэм-Белл, откуда предстоит вывезти 30 тысяч бочек.

Разработана долгосрочная программа арктической утилизации — продолжатся работы в не только в архипелаге, но и в других полярных областях, например, в поселке Амдерма на побережье Карского моря, напомнил Чилингаров.

Он отметил, что вся эта работа проводится не только с целью охраны окружающей среды, но и для развития социальной и туристической инфраструктуры, подготовки базы для проведения научных исследований.

В свою очередь, губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, также принимавший участие в форуме, заявил, что Петербург может стать координирующим центром по развитию и освоению арктического региона. Он рассказал, что накануне, на заседании Морской коллегии выдвинул ряд предложений о том, какая роль должна быть отведена Северной столице при освоении



Арктики. В Петербурге накоплен огромный научный потенциал, пояснил градоначальник. К тому же, по мнению губернатора, Петербург остается центром судостроения.

Член Совета Федерации, спецпредставитель президента РФ по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике Артур Чилингаров добавил, что поддержал предложение Полтавченко, поскольку Петербург, как он подчеркнул, всегда считался арктической столицей России.

В числе предложений по повышению роли Петербурга в освоении региона — создание Полярного совета для решения вопросов по освоению Арктики и Антарктики.

Кстати, Россия лидирует по добыче углеводородов в Арктике, обгоняя в этом вопросе США. Такое сообщение на конференции, заместитель директора по науке Института проблем нефти и газа, профессор Василий Богоявленский. «Если говорить о накопленной добыче углеводородов в регионе, то по газу это примерно 15,5 трлн кубометров, по нефти — около 1 млрд тонн», — сказал ученый.

По расчетам Богоявленского, в связи с открытием ряда месторождений в Обской губе, в ближайшие 10 лет прирост запасов углеводородов в России составит более 1,5 трлн кубометров или 1,5 млрд тонн».

Вскоре начнутся разработки Приразломного месторождения. Платформы уже установлены. В 2013 году планируется начать здесь добычу нефти.

Напомним, что в 2013 году Россия собирает подать заявку в ООН, обосновывающую притязания на разработку арктического шельфа, для чего летом 2012 года была организована высокоширотная экспедиция. «Арктика-2012».

Единый центр подготовки кадров

Государственная морская академия имени адмирала С. О. Макарова намерена создать Единый центр подготовки кадров для Арктики.

Как сообщили «Водному транспорту» в ГМА, в центре планируется подготовка специалистов для различных типов судов (в том числе атомных), а также для буровых платформ и плавучих атомных станций.

В центре будет проходить обучение офицерский состав торгового и военного флота.

«Центр должен создаваться как межотраслевой на основе государственно-частного партнерства», — отмечают в академии.

Помимо центра, на местах базирования флота будут созданы точки подготовки специалистов. Кроме методического обеспечения, центр будет проводить дистанционное обучение посредством видеоконференций. Практика видеоконференций уже существует у академии, она применяется при подготовке специалистов в Мурманске. Переподготовку (курсы повышения квалификации) раз в 5 лет также можно проводить на базах, где размещены объекты.

Планируется оснащение центра обучающими тренажерами нового поколения.

Полярники и метеорологи вместе

Государственный полярный и гидрометеорологический институт будет создан в Санкт-Петербурге путем объединения Государственной полярной академии и Российского государственного гидрометеорологического университета.

Об этом в ходе заседания Морской коллегии при правительстве России сообщил президент Государственной полярной академии, член Совета Федерации Артур Чилингаров. По его словам, объединение произойдет с 2013 года.

Государственная полярная академия — высшее учебное заведение Санкт-Петербурга, основанное в 1991 году.

В результате повышенной необходимости в специалистах гидрометеорологического профиля, в 1930 году в Москве на базе геофизического отде-

ления физического факультета МГУ был создан Московский гидрометеорологический институт, который после войны был переведен в Ленинград и переименован в Ленинградский гидрометеорологический институт (ЛГМИ). Институт стал первым в мире высшим учебным заведением гидрометеорологического профиля. В 1994 году ВУЗу был придан статус Регионального метеорологического учебного центра ВМО, а в 1998 году институт получил статус университета (РГТМУ).

Арктика: новое туристическое направление

Общий объем инвестиций в развитие Арктического региона до 2020 года может составить до 180 млрд рублей, из которых на долю государства придется только около 15,3 млрд, сообщает наш корреспондент, сообщил заместитель министра регионального развития России Сергей Дарькин.

По его словам, работа будет происходить в рамках Стратегии развития арктической зоны РФ на период до 2020 года, которая, в частности, предусматривает появление новых для Арктики видов туриз-

ма, событий и вовлечение в туристическую деятельность ранее не участвовавших в ней ареалов. В частности, по словам Дарькина, значительные перспективы имеет круизный туризм по трассе Северного морского пути

от Мурманска до Земли Франца Иосифа, Северного полюса и от бухты Провидения по трассе СМП.

В западной части Арктической зоны РФ (АЗРФ) (линия Мурманск — Диксон) сравнительная близость к основным российским и европейским туристическим рынкам обеспечит возможность развития культурного (с посещением Соловецких островов и исторических городов Русского Севера), экологического и спортивного туризма.

Третий директор



На судостроительном заводе «Верфь братьев Нобель» спущен на воду третий из серии танкеров проекта RST-25 «Юлий Макаренко», построенный на верфи по заказу ОАО «Московское речное пароходство».

RST25 — это абсолютно новый тип танкеров река-море с повышенным классом экологической безопасности и автоматизации. Проект судна разработан Морским Инженерным Бюро. Судно удовлетворяет габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути.

На торжественной церемонии спуска танкера на воду присутствовали: председатель совета директоров ОАО «Московское речное пароходство» Вадим Березин, президент Ярославской торгово-промышленной палаты Валерий Лавров, президент Рыбинской торгово-промышленной палаты Сергей Кузнев, члены семьи Юлия Макаренко, партнеры и работники предприятия.

Юлий Трофимович Макаренко, чье имя носит танкер, с 1977 по 1986 являлся начальником Московского речного пароходства.

ОАО «Верфь братьев Нобель» была основана в 1907 году. Специализируется на строительстве морских и речных судов, а также выполняет судоремонтные работы. Является крупнейшим судостроительным предприятием на Верхней Волге. Предприятие сотрудничает с голландскими заказчиками в области изготовления корпусов для сухогрузов, танкеров, барж и других судов. Буксировка корпусов в Европу производится по маршруту: порт Рыбинска — Рыбинское водохранилище — Волго-Балтийский канал — Онежское озеро — Ладожское озеро — порт Санкт-Петербурга.

ОАО «Московское речное пароходство» — одно из ведущих предприятий, предлагающих услуги по перевозке грузов и пассажиров на внутренних водных путях Российской Федерации. На балансе пароходства имеется 150 ед. грузового и более 60 ед. пассажирского флота.

Пятнадцатый принят, двадцатый заложен

Окская судовой верфь сдала в эксплуатацию пятый серийный танкер «Волго-Дон макс» класса проекта RST27 «В.Ф. Танкер — 15», построенный для судоходной компании «В.Ф. Танкер». Судно было спущено на воду 4 октября 2012 года.

Всего в 2012 году верфь должна по контракту сдать четыре судна, однако, как считают на предприятии, навашиинцы смогут построить шесть танкеров новой серии. Всего же на заводе должно быть построено 15 танкеров данного проекта.

Почти одновременно с этим событием на предприятии состоялась закладка десятого танкера данной серии «ВФ Танкер — 20» и спуск на воду шестого танкера «ВФ Танкер — 16».

«Окская судовой верфь» (город Навашино, Нижегородская область) основана в 1907 году. Современное ОАО «Окская судовой верфь» создано в порядке приватизации государственного предприятия «Навашинский судостроительный завод «Ока». Верфь является производителем и поставщиком речных и морских судов различного типа и назначения.

ОАО «Волга-флот-танкер» («В.Ф. Танкер») создано в 2001 году при участии ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство», занимается внутренними водными перевозками нефтепродуктов. Входит в холдинг ВВТН, мажоритарным акционером которого является международная транспортная группа Universal Cargo Logistics Holding. «Волга-флот-танкер» имеет на своем балансе более 40 судов, общим тоннажем более 170 тыс. тонн, оборудованных под перевозку нефтепродуктов.



Основной маршрут — транспортировка нефтепродуктов с заводов из районов рек Белая и Кама до Санкт-Петербурга и далее морскими судами до портов назначения.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

МССЗ расширяет круг заказчиков

«Московский судостроительный и судоремонтный завод» получил бессрочную лицензию от Федеральной службы по оборонному заказу на право осуществления разработки, производства, испытаний, установки, монтажа, технического обслуживания, ремонта, утилизации и реализации вооружения и военной техники по классам: боевые катера (ЕКПС 1905); катера разведные (ЕКПС 1940).

МССЗ уже имеет опыт постройки военных катеров проектов «Сайгак» и «Терьер». На сегодняшний день на предприятии ведется строительство двух рабоче-разведных катеров для ВМФ России. Кроме того, предприятие готовится подписать контракт на строительство двух рабоче-спасательных и разведных катеров для ОАО «Адмиралтейские верфи».

С 2011 года на заводе ведется строительство серии из 27 обстановочных катеров проекта 3050 и 12 обстановочных катеров проекта 3050.1 для обслуживания внутренних водных путей.

НССЗ поставил спасателей

на поток

ОАО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» подписал с ФКУ «Дирекция государственного заказчика программы развития морского транспорта» государственный контракт на строительство многофункционального аварийно-спасательного судна мощностью 4 МВт.

Многофункциональное аварийно-спасательное судно мощностью 4 МВт будет строиться по проекту МРПСV07 «Морского инженерного бюро — дизайн — СПб».

ОАО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» уже имеет опыт строительства судов данного проекта. Головное многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Карев» сдано Заказчику в октябре 2012 года. Два других судна «Спасатель Кавдейкин» и «Спасатель Заборщиков» находятся на достройке.



«Альметьевск» вышел на испытания

Головной нефтеналивной танкер проекта RST25 смешанного «река-море» плавания «Альметьевск», построенный на ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» (Республика Татарстан), вышел на испытания в порту Темрюк.



Танкеры проекта RST25, разработанного Морским инженерным бюро, представляют собой самоходные наливные суда смешанного «река-море» плавания с 6 грузовыми танками, предназначенные для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, в том

числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с обеспечением перевозки груза с поддержанием температуры 50°. Обеспечивается одновременная перевозка 2 сортов груза.

Архитектурно-конструктивный тип судов представляет собой стальной однопалубный теплоход с двумя поворотными винторулевыми колонками, с баком и ютом, с кормовым расположением рубки и машинно-котельного отделения,

с двойным дном, двойными бортами и тронком в районе грузовых танков.

Суда спроектированы и строятся на класс Российского Речного Регистра: М-СП4,5 (лед40) А ЭКОЗ.

Головное судно проекта RST25 «Альметьевск» было заложено 22 апреля 2011 года, спущено на воду 13 июня 2012 года.

На втором танкере данного проекта ведутся работы по подготовке судна к швартовным испытаниям. Отправка его запланирована на май 2013 года.

Буксир «Пеллы»



Судостроительный завод «Пелла» спустил на воду эскортный буксир сдаточной программы 2013 года проекта 16609.

Буксир предназначен для выполнения буксировочных и кантовочных операций в порту, на рейдах и прибрежных районах, соответствующих району плавания R2 (плавание в морских районах с удалением от места убежища не более 100 миль), проведения эскортных операций на скорости до 10 узлов, снятия с мели кораблей и судов, тушения пожаров на плавучих объектах и береговых сооружениях, участия в операциях ЛАРН, перевозки грузов, ломки льда, а также для участия в спасательных и специальных операциях.

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

Закладка плавдока

ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» заложил транспортный плавучий док (ТПД) «Свияга» проекта 22570, разработанный Центральным морским конструкторским бюро «Алмаз» (г. Санкт-Петербург). Срок сдачи запланирован на 2015 год.

Транспортный плавучий док — судно особого назначения, предназначенное для обеспечения транспортировки кораблей и судов, а также обеспечения проведения их доковых осмотров и ремонтов средствами судоремонтного предприятия.

Райское наслаждение «Седова»

Парусник «Седов», находящийся в своем первом кругосветном походе, прибыл в столицу государства Самоа — Апиа. Судно уже месяц находится в Тихом океане. «Седов» побывал в порту Папэте (Таити), который останется в истории судна как самая дальняя точка на карте. Путь до Таити от Санкт-Петербурга моряки проделали за 6 месяцев.

Визит на Таити стал для экипажа и курсантов «райским отдыхом» после перехода от берегов Перу. А для местного населения и гостей Французской Полинезии стоянка парусника «Седов» на центральной городской набережной превратилась в большое культурное событие и праздник.

Российский парусник был виден практически с любой точки города. Оранжевые мачты «Седова» сразу же привлекли к себе множество людей — и туристов, и местных жителей. За три дня



на «Седове» побывало несколько тысяч человек, только за первые полдня — 2 тысячи, ну а в назначенный день у трапа выстроились длинные очереди, — рассказал Валерий Василевский.

В честь прибытия российского парусника «Седов» в порт Папэте был организован официальный прием. По приглашению капитана Николая Зорченко на борт прибыли верховный комиссар Французской Полинезии Жан Пьер Лафлак, министр образования Таухити Нена, представители администрации порта и городских властей, а также мадам Анне Куллер с супругом, которая, как выяснилось, является командующим французским тихоокеанским флотом в звании контр-адмирала.

Для высоких гостей российские моряки подготовили сюрприз — настоящий военный парад. Официальный прием завершился концертом популяр-



ного на Таити музыкально-танцевального фольклорного ансамбля.

Напомним, кругосветка парусника «Седов» продлится 14 месяцев, за которые парусник преодолеет более 45 тысяч морских миль, посетит более 30 портов Европы, Азии, Африки и Америки. Настоящее кругосветное плавание посвящено 1150-летию зарождения российской государственности и памятным датам в истории русских географических открытий. Завершится кругосветка «Седова» в июле 2013 года в Санкт-Петербурге.

Фото — Валерий Василевский.



Учебное парусное судно «Седов» — самый большой в мире парусник. Построен в 1921 году. Длина — 117,5 метра, экипаж — 230 человек, площадь парусов — 4192 квадратных метра. Судно, заложенное на верфи Крупна в Киле (Германия), первоначально называлось «Магдалена Виннен» (Magdalene Vinnen) по имени дочери первого владельца. Судно строилось для перевозки навалочных грузов между портами Европы и Южной Америки, Австралии, Юго-Восточной Азии и Океании. В 1936 году «Седов» сменил владельца, был переоборудован кубриками на 70 кадетов и начал использоваться одновременно как грузовое и учебное. Новое имя — «Командор Йонсон». Во время 2-й Мировой войны барк ходил в Балтийском море под военно-морским флагом Германии. После войны «Командор Йонсон» был передан СССР по репарации. В начале 1946 года на паруснике был поднят флаг СССР и под новым названием его перевели в класс учебных судов. В 1991 году передан Мурманскому государственному техническому университету. Барк «Седов» занесен в «Книгу рекордов Гиннеса» как самый крупный сохранившийся до наших дней парусник.



Парусник «Мир» празднует юбилей

Учебное парусное судно «Мир», ставшее морским символом Санкт-Петербурга, отпраздновало четвертьвековой юбилей.



История судна началась 1 декабря 1987 года, когда на Гданьской судовой верфи был произведен торжественный спуск парусника на воду и на кормовом флагштоке «Мира» был поднят государственный флаг Советского союза.

Судно отправилось в порт приписки — Ленинград, судовладельцем стала Государственная академия им. адм. С.О. Макарова (в то время Ленинградское высшее инженерное морское училище).

«Мир» был спроектирован и построен гениальным польским конструктором Зигмундом Хоренем, по одному из его уникальных проектов однотипных парусных судов таких как «Дар Молодежи», «Херсонес», «Паллада», «Дружба», «Надежда».

Как вспоминает Олег Пономаренко, помощник капитана по пассажирской части УПС «Мир» в 2002–2007 годах, первым кто принимал парусник тогда, был экипаж во главе со знаменитым капитаном Виктором Николаевичем Антоновым:

Для Виктора Николаевича нынешний год трижды юбилейный: 75-летие со Дня рождения, 50-летие службы на торговом флоте и 25-летие парусника «Мир».

Еще один выдающийся человек, который так же является одним из отцов парусника «Мир» — это Вячеслав Васильевич Бурлаков, заслуженный моряк. Он, как и Антонов, все эти годы с момента приемки парусника остается преданным своему кораблю и своей работе.

Много экипажей и курсантов сменилось за эти годы и еще сменится в будущем, но во всех навсегда остается частичка «Мира», и нестираемые в памяти впечатления того прекрасного времени, которое курсанты провели на паруснике, не сдаваясь бурям, оставаясь сплоченной командой. Хочется от всей души поздравить парусник «Мир» с юбилеем, всех капитанов «Мира» — Виктора Николаевича Антонова, Тимошкова Сергея Валентиновича, Гакина Юрия Александровича, Орлова Андрея Валентиновича и все экипажи и всех курсантов парусника «Мир» годов 1987–2012.

Как однажды сказал Виктор Николаевич Антонов, его самой большой мечтой является участие парусника «Мир» в кругосветном плавании. И, без преувеличения сказать, мы все с вами об этом тоже мечтаем.

«Мир» считается самым быстрым парусником планеты, официально зарегистрированная максимальная скорость под парусами — 21 узел. В 2010 году был установлен рекорд средней скорости — 11,3 узла. Парусник является победителем многочисленных международных парусных регат, включая регату «Катти Сарк».

«Мир» — учебный трехмачтовый корабль. Длина судна 109,6 метра, общая площадь парусов 2771 кв.м, вмещает до 200 пассажиров.





Планомерное развитие



Перевозки водным транспортом в Ростовской области вырастут по итогам года на 10%. Об этом на пресс-конференции заявил заместитель губернатора Ростовской области — министр транспорта Дживан Вартамян.

По его словам, перевозки водным транспортом в 2012 году вырастут на 10% по сравнению с показателями 2011 года. Дживан Вартамян подчеркнул, что рост произойдет не только за счет увеличения транзита, который по большей части представлен нефтепродуктами, но и за счет увеличения объемов перевалки грузов в морских портах Таганрог, Ростов-на-Дону и Азов. Министр транспорта отметил, что положительная динамика

грузооборота свидетельствует о востребованности перевозок водным транспортом.

В рамках общения с журналистами Дживан Вартамян отметил успешную реализацию проекта строительства Ростовского универсального порта. «Проект «Ростовский универсальный порт» сегодня продолжает претворяться в жизнь. Это первый транспортный проект, который вошел в федеральную целевую программу. Генеральным заказчиком со стороны федерации является

Ространсmodernизация», — отметил Дживан Вартамян. По его словам, реализация проекта идет по плану. Государство и бизнес работают синхронно. В то время как ООО «Ростовский универсальный порт» занимается проектированием подъездных железнодорожных путей, город Ростов уже заказал проект глубокого обхода, который будет служить второй ниткой Западного транспортного обхода донской столицы. Строительство этой дороги востребовано и в рамках чемпионата мира по футболу 2018 года.

Мультимодальный транспортный логистический узел «Ростовский универсальный порт» расположен на пересечении

транспортных коридоров «Север — Юг», «Восток — Запад» в рамках большого Европейского транспортного кольца. Строительство порта ведется в промышленной зоне Заречная с 2006 года. Проект включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы».

Общая стоимость проекта составляет 19,9 млрд рублей, из которых 6 млрд — объем участия федерального и областного бюджетов. Грузооборот порта с 2008 по 2011 год увеличился более чем в шесть раз: с 250 тыс. тонн до 1,6 млн тонн грузов. После ввода в эксплуатацию всех терминалов порт должен выйти на запланированную мощность в 6 млн тонн в 2014–2015 гг.

Зерно подкосило показатели

Главная тенденция ноября 2012 года — сокращение отгрузок зерновых. Уменьшение экспорта зерна отрицательно сказалось на показателях морских портов Ростов-на-Дону и Азов. Только Таганрог в ноябре продемонстрировал положительную динамику показателей.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в ноябре 2012 года уменьшился на 18% по сравнению с аналогичным показателем ноября прошлого года и составил 951 тыс. тонн различных грузов. По словам капитана порта Павла Захарченко, в номенклатуре обрабатываемых грузов преобладают зерновые, уголь, сера, мазут, металлолом, печное топливо, цемент и нефть.

Погрузка порта за отчетный период сократилась на 20% и составила 800 тыс. тонн грузов. Выгрузка осталась на уровне ноября прошлого года и составила 151 тыс. тонн.

«В ноябре этого года наблюдаются незначительные изменения грузооборота по сравнению с ноябрем 2011 года. Эти изме-

нения связаны с уменьшением отгрузки зерновых культур на 43,5%», — отметил Павел Захарченко.

Судооборот морского порта Ростов-на-Дону также показал небольшое снижение: капитанка зарегистрировала в ноябре 2012 года 672 прихода и 631 отход судов против 715 приходов и 671 отхода судов годом ранее.

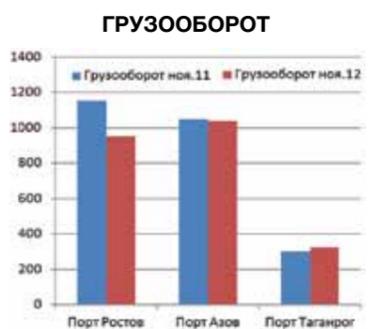
Морской порт Азов в ноябре 2012 года обработал 1 млн 40 тыс. тонн различных грузов, что на 1% меньше аналогичного прошлого года. По словам капитана порта Владимира Брагина, в номенклатуре грузов преобладали зерновые, стройматериалы, нефтепродукты и уголь.

Снижение объемов характерно для экспорта и импорта. Так, экспорт за отчетный период

сократился на 13% и составил 388 тыс. тонн грузов. Импорт в ноябре 2012 г. снизился на 32% и составил 58 тыс. тонн грузов. Положительную динамику продемонстрировал только транзит: 594 тыс. тонн и 15% роста.

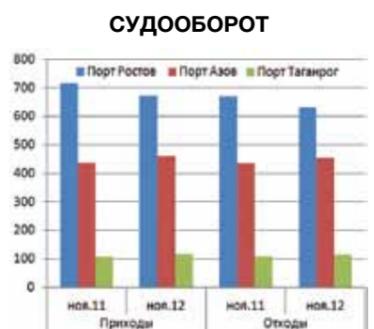
«Уменьшение грузооборота связано со снижением экспорта зерновых и неблагоприятными для судоходства метеорологическими условиями, в частности, отрицательными отметками уровня воды и туманами», — пояснил Владимир Брагин.

Судооборот морского порта Азов незначительно увеличился:



если в ноябре 2011 года было зарегистрировано 437 приходов и 434 отхода судов, то в ноябре текущего года — 461 приход и 456 отходов судов.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в ноябре 2012 года составил 326 тыс. тонн, что на 8% больше аналогичного показателя ноября 2011 года. Судооборот порта также показал незначительный рост: за отчетный период 2012 года администрация порта зарегистрировала 116 приходов и 114 отходов судов против 108 приходов и 109 отходов судов год назад.



С Новым годом и Рождеством!

От всей души рады поздравить вас с наступающими праздниками.

Примите поздравления с успешным закрытием речной навигации 2012 года! Для нашего региона 2012 год начался непросто: экстремальная ситуация в Азовском море привела практически к полной остановке судоходства. Однако благодаря вашему профессионализму, ответственности и выдержке, грузооборот и судооборот, объемы перевозок в бассейне остались на уровне прошлого года, а где-то и превысили прошлогодние показатели.

Желаем в 2013 году стабильности и безаварийной работы, воплощения в жизнь задуманного, роста показателей, успеха и процветания вашему делу! Пускай коллеги, друзья и близкие порадуют вас пониманием и поддержкой.

Редакция
регионального приложения
«Водный транспорт Дон»

Новое назначение

И.о. директора Азово-Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» назначен Валерий Филиппов.



Филиппов Валерий Борисович родился 11 августа 1958 года в д. Петраково Вельского района Архангельской области.

В 1980 году окончил Тихоокеанское высшее военное морское училище им. С.О. Макарова во Владивостоке по специальности «Радиотехнические средства» с присвоением квалификации «военный радиоинженер». В 1993 году окончил Военно-морскую академию им. адмирала флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова в Санкт-Петербурге с присвоением квалификации «офицер с высшим военным образованием».

После службы в Вооруженных силах Филиппов работал в ГУ «Морская администрация порта Новороссийск».

С мая 2004 по июль 2008 года работал в Азово-Черноморском филиале ФГУП «Росморпорт». С июля 2008 по июль 2010 года был первым заместителем директора, директором Таганрогского филиала ФГУП «Росморпорт», исполнял обязанности директора Ростовского филиала ФГУП «Росморпорт» без освобождения от занимаемой должности.

С июля 2010 по май 2011 года являлся директором Ростовского филиала ФГУП «Росморпорт». В июне 2011 года назначен на должность директора Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

Валерий Филиппов награжден нагрудным знаком «Почетный работник морского флота».



Ледоколы по позициям

Федеральное агентство морского и речного транспорта России (Росморречфлот) согласовало план размещения ледоколов на зимнюю навигацию 2012–2013 годов.

В соответствии с планом, ледоколы «Капитан Мошкин», «Капитан Демидов», «Капитан Чудинов» будут работать на кромке льда и в акватории портов Таганрог, Азов, Ростов-на-Дону и Ейск. Ледокольный буксир «Кама» будет обеспечивать приемный буй акватории порта Таганрог, ледокольный буксир «Капитан Харчиков» — приемный буй Азово-Донского морского канала и акватории портов Азов, Ростов-на-Дону. У приемного буй Азово-Донского морского канала и в акватории портов Азов, Ростов-на-Дону и Таганрог будет работать ледокольный буксир «Фанатория». Ледокол «Капитан Крутов» обеспечит проводку у кромки льда акватории портов Ейск, Таганрог и у приемного буй Азово-Донского морского канала. Район работы буксиров «Колгуев» и «Техфлотвец» — у приемного буй порта Ейск.

Как сообщили корреспонденту «Водного транспорта» в Азовском бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт», 15 ноября текущего года был введен в эксплуатацию новый головной ледокольный буксир-кантовщик проекта ТГ04М «Добрыня», построенный по заказу предприятия на судостроительном заводе ОАО «Нижегородский теплоход». Это первый из двух буксиров-кантовщиков ледового класса, предназначенных для нужд Азовского бассейнового филиала. Работать новый буксир будет под именем «Муромец».

Архитектурно-конструктивный тип судна проекта ТГ04М — однопалубный, двухвинтовой с носовым уступом средней палубы, со средним расположением рулевой рубки и машинного отделения, с форштевнем ледокольного типа. Длина судна составляет 20,96 м, ширина — 6,6 м. Буксир оснащен двумя силовыми установками мощностью 221 кВт каждая. Водоизмещение судна составляет 126,6 тонны, осадка — 1,8 м.



Взаимопомощь по-соседски

Российско-украинское соглашение «О мерах по обеспечению безопасности мореплавания в Азовском море и Керченском проливе» вступило в силу с 5 ноября 2012 года.

Согласно второй статье документа, национальные свидетельства, подтверждающие соответствие судов и экипажей национальным требованиям в области безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов применительно к району плавания в регионе, выданные одной из сторон, признаются и другой стороной. Органы портового контроля обеих стран имеют право проверять суда под флагами обоих государств в портах России и Украины на предмет соответствия судов и их экипажей указанным документам. При выявлении несоответствия судов и их экипажей национальным документам органы портового контроля могут принимать меры к судам другой стороны вплоть до отказа в выдаче разрешения на выход из порта до устранения выявленного несоответствия. В случае применения подобных мер органы портового контроля одной стороны незамедлительно извещают компетентные органы другой стороны о выявленных несоответствиях и принятых мерах. В соглашении оговорено, что Россия и Украина обмениваются соответствующими национальными правилами, а также обязуются незамедлительно информировать друг друга в случае их изменения.

В рамках подготовки к реализации указанного соглашения минтрансом России письмом от 08.06.2012 № 9-1908 в адрес заместителя Министра — руководителя аппарата Министра инфраструктуры Украины В. В. Корниенко направлены образцы национальных документов и соответствующие национальные правила, подтверждающие соответствие судов и экипажей национальным требованиям в области безопасности

мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов применительно к району плавания в Азовском море и Керченском проливе.

В целях мониторинга судоходства в регионе государства договорились организовать обмен данными автоматических идентификационных систем (АИС), определенных правилами 19 главы V приложения к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененной Протоколом 1978 года и Протоколом 1988 года с поправками. Вопросы обеспечения информационной безопасности стороны решают в соответствии с законодательством каждого из государств. Обмен данными АИС в рамках настоящего соглашения производится на безвозмездной основе. В соглашении определен запрет за передачу данных АИС, полученных от одной из сторон, третьим сторонам. Для организации обмена данными АИС компетентные органы России и Украины создают совместную рабочую группу экспертов.

Распоряжением министра транспорта Российской Федерации Максима Соколова от 09.08.2012 № 2012 создана российская часть совместной рабочей группы экспертов по обмену данными автоматических идентификационных систем (АИС). В целях подготовки организационно-технических и эксплуатационных предложений для организации обмена данными АИС предлагается проводить заседания рабочей группы два раза в год.

В ходе заседания российско-украинской Смешанной комиссии была достигнута договоренность о проведении в 2012 году совместного совещания служб, ответственных в вопросах обеспечения безопасности судоходства в Азовском море, и ор-

ганизации регулирования движения судов в период ледовой кампании 2012–2013 годов с участием представителей пограничных и таможенных служб сторон.

Стороны также обсудили и согласовали текст проекта плана совместных действий компетентных органов России и Украины и их поисково-спасательных служб на 2012–2013 годы по реализации соглашения между Правительством РФ и Кабинетом министров Украины о сотрудничестве в морском и авиационном поиске и спасении на Черном и Азовском морях. Достигнута договоренность о начале внутригосударственного согласования плана совместных действий.

Напомним, 20 марта 2012 года в Минтрансе России состоялась встреча министра транспорта Российской Федерации Игоря Левитина и вице-премьер-министра — министра инфраструктуры Украины Бориса Колесникова, во время которой были подписаны соглашения между Правительством Российской Федерации и Кабинетом министров Украины о мерах по обеспечению безопасности мореплавания в Азовском море и Керченском проливе. Нотой от 12.04.2012 № 3292/2 дснг МИД России проинформировал украинскую сторону о выполнении российской стороной внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу указанного соглашения, которое вступает в силу через 30 дней с даты получения уведомления о выполнении украинской стороной внутригосударственных процедур. Нотой от 3 октября 2012 года Министерство иностранных дел Украины информировало о выполнении украинской стороной внутригосударственных процедур.

Зима — время традиционного межнавигационного ремонта, когда перед судовладельцами встает вопрос: куда отправить флот? «Водный транспорт» оценил мощности баз ремонта и отстоя флота в Ростовской области: в Усть-Донецке, Азове, Аксае и Ростове-на-Дону.

УСТЬ-ДОНЕЦКИЙ ССРЗ

Судоремонт является основным видом деятельности ООО «Усть-Донецкий судостроительный завод» (УДССРЗ, входит в «Азово-Донское пароходство»). Предприятие располагает судокорпусным цехом, оборудованным металлорежущими и кромогибочными станками, слесарно-механическим цехом с токарными, фрезерными, долбежными и расточными станками, цехом по ремонту ДВС. Кроме того, на заводе есть кислородная станция, причальная стенка длиной 380 м с двумя порталными кранами грузоподъемностью 10 и 16 тонн, док-кессон и трехсекционный док. На УДССРЗ также имеется древцех, оборудование для пескоструйной очистки судов на класс SA-2 и безвоздушная покраска судов. «Благодаря хорошей технической оснащенности на нашем предприятии возможно выпол-

нение всего цикла ремонта судна», — подчеркнул генеральный директор завода Сергей Ткаченко.

По итогам 2011 года Усть-Донецкий ССРЗ выполнил ремонт 209 судов. За неполных 11 месяцев 2012 года на предприятии отремонтировано 163 единицы флота: среднего ремонта — 13 единиц, текущего ремонта — 14 единиц, навигационного ремонта — 136 единиц.

По словам Сергея Ткаченко, УДССРЗ может принять на отстой до 35 судов длиной до 150 пог. м. В межнавигационный период 2011–2012 гг. в ООО «Усть-Донецкий ССРЗ» находилось на отстое 23 судна. На отстой в межнавигационный период 2012–2013 гг. на завод пришло уже 30 судов, а до фактического закрытия навигации на Дону ожидается подход еще нескольких теплоходов.

Возможность не только предоставить территорию для отстоя флота, но и провести межнавигационный ремонт всех видов является несомненным преимуществом предприятия. Как еще один плюс Сергей Ткаченко называет возможность выйти с грузом в первый рейс навигации. «Наличие на территории завода портопункта по перевалке щебня, производимого карьерами Азово-Донской нерудной компании, дает возможность обеспечения загрузки судов, выходящих в пер-



Судоремонтные

вый рейс с открытием навигации, щепеночной продукцией», — объяснил гендиректор УДССРЗ.

АЗОВСКАЯ СУДОВЕРФЬ

Еще одна судоремонтная база в Ростовской области — ЗАО «Азовская судовой верфь». Предприятие включает в себя следующие судоремонтные мощности: судокорпусный цех площадью 1683 кв. м, в составе которого два участка заготовительного производства и МСЧ, участок секционной сборки и стпель; механический цех общей площадью 1553 кв. м, в том числе производственной площадью 1317 кв. м. Станочный парк механического цеха составляет около 100 единиц действующего оборудования, спуск и подъем судов осуществляется с помощью поперечного слипа грузоподъемностью до 200 т. Кроме того, «Азовская судовой верфь» располагает плавучим доком, позволяющим поднимать суда длиной до 60 м и весом до 600 т.

В 2011 году судовой верфью были отремонтированы 72 судна, в том числе 16 единиц прошли средний ремонт, 56 единиц — текущий. В 2012 году объем ремонта составил 63 единицы: 11 — средний ремонт, 2 — капитальный, 50 — текущий.

По словам генерального директора предприятия Михаила Бартника, Азовская судовой верфь осуществляет ремонт рыболовец-

кого, вспомогательного и среднетоннажного флота доковым весом до 600 тонн в комплексном объеме. Такой ремонт включает подъем судна в док, очистку и окраску корпуса, замену металлических деталей и дизель-генераторов, валовых линий, вспомогательных механизмов и электрического оборудования. Кроме того, судовой верфь выполняет ремонт надводной части среднетоннажных судов длиной до 150 м и водоизмещением до 5 тыс. тонн на плаву у причальной стенки. В Северо-Западной промышленной зоне Азова верфь имеет акваторию («Ковш»), на которой оказываются услуги по отстоя судов. На территории предприятия размещается Азовский участок Новороссийской инспекции Российского морского регистра судоходства.

Азовская судовой верфь может принять в доке одно среднетоннажное судно или два-три маломерных, еще есть три места на слипе и шесть мест на плаву. На «Ковше» предприятие располагает 50 местами для отстоя судов длиной до 130 метров.

В период 2011–2012 гг. на отстое находилось более 60 судов. В настоящее время, в начале декабря 2012 года, на отстое находится 31 судно. По завершении навигации верфь планирует принять еще приблизительно 20–30 единиц флота.

Как преимущества предприятия Михаил Бартник назвал географическое положение и инфраструктуру. «Азовская судовой верфь имеет удобное местоположение на реке Дон в 7 км от Таганрогского залива. Предприятие располагает подъездными автомобильными и железнодорожными путями. У нас есть постоянные заказчики, с которыми за последние несколько лет сложились взаимовыгодные деловые отношения», — отметил топ-менеджер.

Генеральный директор «Азовской судовой верфи» отметил, что в последние три года производилось обновление основных фондов. Так, предприятие приобрело окрасочный аппарат, сварочные аппараты, компрессор, абразивоструйную напорную установку, сварочный инвертор, автотранспорт и другое оборудование.

СУДОРЕМОНТНЫЕ МОЩНОСТИ В АКСАЕ

Аксаевский филиал ОАО «Донречфлот» — ремонтно-эксплуатационная база флота. Предприятие располагает плавучим краном, токарным, дизельным, котельно-механическим участками, а также электроучастком.

По итогам 2011 г. на предприятии был выполнен средний ремонт 2 судов, еще 6 барж и 18 судов прошли здесь текущий ремонт. По итогам 2012 г. предприятие провело текущий ремонт 22 судов.

Перевалка на рейде

Азово-Донское пароходство впервые осуществило комплексную услугу по доставке экспортной партии российского зерна в Кению с перевалкой на рейде порта Кавказ.



Азово-Донское пароходство (АДП) впервые осуществило сложную комплексную логистическую услугу по доставке экспортной партии российского зерна в Кению с перевалкой на рейде порта Кавказ (доставка партии зерна по системе «от двери до двери»). Флот АДП осуществил вывоз российского экспортного зерна речными судами по внутренним водным путям (ВВП) Российской Федерации, перевалку его на рейде морского порта Кавказ через комплекс ООО «Универсальная стивидорная компания» (входит в АДП) на морское судно, которое впоследствии доставило всю партию груза в порт Момбаса (Кения).

Заказчиком данной партии груза, а также услуг АДП по ее комплексной доставке в Ке-

нию выступила компания Louis Dreyfus Commodities Suisse S. A. (Швейцария).

«Это был первый опыт оказания комплекса логистических услуг по совместной перевозке и рейдовой перевалке зернового груза, который мы считаем успешным», — прокомментировал заместитель генерального директора по логистике ЗАО «Азово-Донское пароходство» Игорь Касьянов. — АДП находит данное направление перспективным и намерено его развивать. В навигацию 2013 года мы планируем перевезти с перевалкой через рейдовую стоянку порта Кавказ около 250 тыс. тонн зерна».

В 2012 году рейдовый перевалочный комплекс ООО «Универсальная стивидорная компания» в порту Кавказ обеспечил перевалку с речных судов АДП на морские суда 54 тыс. тонн зерновых грузов.

Итоги зерновой кампании-2012

Валовой сбор зерновых и зернобобовых культур в Ростовской области составил около 6,3 млн тонн при средней урожайности 22,2 ц/га. Об этом сообщила пресс-служба регионального министерства сельского хозяйства и продовольствия.

Согласно оперативным данным ведомства, хозяйствами области завершена уборка поздних зерновых культур. Валовой сбор кукурузы составил 440 тыс. тонн, проса — 91 тыс. тонн.

По словам заместителя донского губернатора — министра сельского хозяйства и продовольствия Вячеслава Василенко, несмотря на погодные условия и снижение показателей по другим культурам, в этом году в Ростовской об-

ласти собрали хороший урожай риса — 72 тыс. тонн, что почти на 12 тыс. тонн больше уровня урожайного 2011 года.

Уборка масличных культур проведена на площади 890 тыс. га (99,7%), собрано 974 тыс. тонн при урожайности 11 ц/га. Полностью завершена уборка рапса, горчицы, сои и льна масличного. Подсолнечник убран на площади 585 тыс. га (99,5%), валовой сбор составляет 759 тыс. тонн при урожайности 12,9 ц/га.

«Сегодня можно уже сказать, что мы завершили осеннюю посевную кампанию», — сообщила пресс-служба Минсельхозпрода со ссылкой на Вячеслава Василенко. — Озимые культуры посеяны на площади 2,2 млн га, в том числе озимая пшеница на 2,05 млн га».

Суда отправились на ремонт

ОАО «Донречфлот» (ДРФ, входит в «Азово-Донское пароходство») потратит более 100 млн рублей на межнавигационный ремонт своего флота в 2012–2013 гг.

Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор судоходной компании Василий Филиппович.

Как пояснили в компании, уже определен объем ремонта по 42 единицам флота ДРФ. В частности, профилактическое докование предстоит четырем судам: «ОТ-1504», «Волго-Дон 5017», «Волго-Дон 5011» и «Волго-Дон 205». Профилактическое докование будет проведено на базе Мариупольского и Измаильского судоремонтных заводов (Украина).

«На текущий ремонт отправят-

ся 38 теплоходов компании», — отметил технический директор ДРФ Олег Киселев. По его словам, основной состав флота пройдет ремонт на собственных мощностях «Азово-Донского пароходства». Так, на базе УДССРЗ межнавигационный ремонт и отстой предстоит 21 судну. Аксайский филиал ОАО «Донречфлот» примет в эту зиму 17 плавсредств судоходной компании.

По словам технического директора ДРФ, предусмотрены варианты совместного ремонта и отстоя флота на двух предприятиях. В частности, окраска корпуса и текущий ремонт четырех барж «Д-4004 М», «Д-4005 М», «Д-4006 М» и «Д-4007 М» будет проводиться на базе Аксайского филиала ОАО «Донречфлот» и ОАО «ССРЗ «Мидель».

Припортовые станции подросли

Грузопереработка экспортно-импортных грузов, следующие через припортовые станции Северо-Кавказской железной дороги, увеличилась на 9,7% в октябре текущего года по сравнению с аналогичным периодом 2011 года и составила 6 млн тонн грузов.

В Черноморском бассейне рост отмечен в Туапсе и Грушевой. Так, в порту Туапсе в октябре 2012 года было переработано 1 млн 67 тыс. тонн грузов, что на 1,4% больше, чем в октябре 2011 года. Рост произошел за счет погрузки угля, черных металлов, удобрений и нефтепродуктов. На станции Грушевая переработка грузов увеличилась на 15% в основном за счет нефтепродуктов и составила 866 тыс. тонн грузов.

В Азовском бассейне рост отмечен на припортовых станциях в Ейске, Темрюке и Азове. Станция Ейского порта на 61% увеличила перевалку грузов за счет перлитовой руды, ферросплавов и выгрузки каменного угля (всего — более 91,6 тыс. тонн грузов). В Азове переработано 92 тыс. тонн грузов — в пять раз больше, чем в октябре прошлого года. Рост достигнут за счет выгрузки угля и нефтепродуктов. На станции Темрюк перевалено 197,6 тыс. тонн, что более чем в 6 раз превышает прошлогодние показатели. Рост достигнут за счет погрузки каменного угля, сжиженного газа, химикатов.

Из речных портов, как и в сентябре, рост отмечен в Усть-Донецке, где было переработано 114,8 тыс. тонн грузов. Более чем шестикратного роста показателей по сравнению с октябрём прошлого года удалось добиться за счет выгрузки серы.

МОЩНОСТИ

По словам директора Аксайского филиала ДРФ О. Трухана, предприятие может принять на отстой до 50 теплоходов. На отстой в межнавигационный период 2011–2012 гг. пришло 30 единиц флота. В межнавигационный период 2012–2013 гг. планируется принять на зимний отстой около 50 судов.

Кроме Аксайского филиала ОАО «Донречфлот» в Аксае располагается ОАО «ССРЗ «Мидель». Согласно сайту компании, «Мидель» располагает производственными мощностями, позволяющими размещать и одновременно производить ремонт 6 единиц флота длиной до 145 м, шириной до 17 м. Это позволяет производить доковый ремонт от 55 до 60 судов в год. Как преимущества базы отмечены выгодное местоположение — устье р. Аксай, впадающей в р. Дон в 15 км от международного порта Ростов-на-Дону, специализированные цеха для ремонта всех составных частей судна, которые позволяют выполнять любые виды ремонта, докования и переоборудования судов.

РОСТОВСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ

Среди ростовских судоремонтных предприятий наиболее известны ОАО «Моряк», ОАО РСЗ «Прибой» и ЗАО «Риф».

Завод «Моряк» расположен в западной части порта Ростов-на-Дону, ниже разводно-

го железнодорожного моста, на площади 8,5 гектара. Завод имеет три причала общей протяженностью 380 м.

Согласно информации на официальном сайте компании, «Моряк» располагает плавучим доком и продольным слипом грузоподъемностью 500 т. Судоподъемные сооружения (плавучий док и стапельные площадки) позволяют осуществлять докование судов длиной до 150 м и шириной до 25 м.

Помимо судоремонта завод занимается изготовлением сменно-запасных частей к различным судовым механизмам и устройствам, различных металлических конструкций, а также выполняет заказы промышленного характера, отмечается на сайте. Кроме того, одним из направлений деятельности завода является разработка и модернизация различных судов: в составе предприятия есть собственное конструкторское бюро.

ОАО РСЗ «Прибой» находится на левом берегу Дона в Ростове-на-Дону. Предприятие имеет причальную стенку общей протяженностью 480 м, плавучий док грузоподъемностью 4,5 тыс. тонн. Согласно сайту завода, «Прибой» может принимать суда типа «река-море» длиной до 135 м и шириной до 18 м.

У предприятия есть различное крановое оборудование, в том числе порталный кран Ганц

грузоподъемностью 6 тонн, порталные монтажные краны КИМ 32/16 грузоподъемностью 32 тонны, кран стреловой самоходный КС-4361-А (стрела 20,5 м) грузоподъемностью 5,3 тонны и береговой деррик-кран грузоподъемностью 100 тонн. Кроме того, на предприятии постоянно идет обновление технического парка.

«Наше предприятие производит все виды ремонтных и восстановительных работ — текущий, средний и капитальный ремонт, а также модернизацию судов всех типов», — отмечается на сайте «Прибой». В частности, завод занимается ремонтом и восстановлением корпусов, ремонтом главных и вспомогательных двигателей, движительно-рулевого комплекса, машин и механизмов, судовых устройств, механизмов и систем, трубопроводов, а также электро- и радионавигационного оборудования.

ЗАО «РИФ», по мнению экспертов отрасли, выполняет все виды работ: доковые, корпусно-сварочные, фрезерные и ремонт электрооборудования. Предприятие имеет несколько преимуществ: это и удобное географическое положение (завод расположен близко к судовому ходу), и высокий уровень ремонта электрооборудования. Компания может принять на ремонт суда грузоподъемностью до 5 тыс. тонн, производить доковый ремонт флота грузоподъемностью до 1 тыс. тонн.

ОБЩИЕ ПРОБЛЕМЫ

У судоремонтных предприятий одна общая проблема — де-

фицит кадров рабочих професий, в частности, судокорпусников и электросварщиков.

На «Азовской судовой верфи» трудятся 180 человек. «Потребность в кадрах, особенно рабочих професий высокой квалификации, существует постоянно», — отметил топ-менеджер. В настоящее время на верфи производится ротация кадров.

Несмотря на внушительное количество судостроительно-судоремонтных предприятий в регионе, новые суда практически не строят. По мнению экспертов, исключением можно считать лишь судовой верфь «Дон-Кассенс», которая произвела конверсию (строительство нового флота с использованием конструкций эксплуатировавшихся судов) двух танкеров грузоподъемностью 5000 тонн каждый.

Возможно, в скором времени ситуация изменится. ЗАО «Азовская судовой верфь» анонсировала проект строительства современного судостроительно-судоремонтного корпуса, на мощностях которого будет вестись строительство сухогрузов, наливных, рыбопромысловых судов и судов специального назначения, а также производится переработка 25 тыс. тонн стали в год. Планируется, что проектированием технологической части, поставкой высокотехнологичного оборудования и инжинирингом завода будет заниматься южнокорейская компания KEM Co., Ltd. Проект включен в сотню губернаторских инвестиционных проектов. Общий объем необходимого финансирования

составляет 6,31 млрд рублей. Срок реализации — 2015 год.

Однако и для новых судостроительных мощностей недостаток квалифицированных кадров может стать серьезной проблемой. «Такие проекты нужны отрасли. Но даже если бы судостроительное предприятие было готово к работе, это не значит, что верфь получила бы заказы на новострой», — говорит исполнительный директор ОАО «Донречфлот» Олег Сидоркин. По его словам, хорошие судостроительные базы исторически сложились на Украине (Керчь, Николаев, Одесса). В России все судостроение традиционно сосредоточено на Волге (Нижний Новгород, Астрахань, Волгоград, Ярославль, Кострома, Рыбинск, Ульяновск, Самара), а также в Санкт-Петербурге. В этих районах есть высшие учебные заведения с научно-теоретической базой, а также существуют традиции судостроения, передающиеся из поколения в поколение. «На многих предприятиях были утрачены традиции судостроения, в нашем же регионе их просто никогда не было. Главным вопросом остается кадровый. Если корейская фирма поставит оборудование, придет в Азов своих специалистов, судостроение будет основано на их научной инженерной базе, то предприятие будет успешно и эффективно работать», — добавил эксперт.

О кадровых проблемах судостроительной отрасли также на 7-й полосе.



Тренды-2012



Чем запомнится 2012 год для отрасли? «Водный транспорт Дон» составил календарь главных событий.

ЯНВАРЬ

Резкое похолодание, наступившее в этом году 24 января, привело к началу интенсивного льдообразования, и с 29 января по 2 февраля все Азовское море оказалось покрыто сплошным ледовым покровом толщиной 30–40 см. Сложная ледовая обстановка сохранялась с конца января по март. Максимальная толщина льда была отмечена с февраля по март и достигала 50–60 см. Десятки судов попали в ледяной плен, для спасения людей задействовали даже МЧС. Для судовладельцев капризы природы обернулись вынужденными простоями и миллионными убытками. Такая сложная ледовая обстановка в бассейне возникла впервые за 40 лет.

ФЕВРАЛЬ

Экстремальная ситуация в Азовском море и Керченском проливе не замедлила сказаться на показателях морских портов Таганрог и Азов. Так, грузооборот Таганрогского морского узла снизился на 78%, морского порта Азов — на 89% по сравнению с аналогичными показателями февраля 2011 года.

Совет Федерации Федерального Собрания РФ 1 февраля 2012 года одобрил законопроект «О внесении изменения в статью 29 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации» (в части обеспечения судебной защиты прав членов экипажей российских морских судов по выплате заработной платы и иных сумм).

МАРТ

В марте морские порты Ростов-на-Дону, Таганрог и Азов также показали отрицательную динамику роста грузооборота и судооборота. Однако были и положительные для отрасли последствия тяжелой зимы. Так, 20 марта 2012 года в Минтрансе России состоялась встреча министра транспорта Российской Федерации Игоря Левитина и вице-премьер-министра — министра инфраструктуры Украины Бориса Колесникова, на которой было подписано соглашение между Правительством Российской Федерации и Кабинетом министров Украины о мерах по обеспечению безопасности мореплавания в Азовском море и Керченском проливе.

Одно из старейших флотских учебных заведений Ростова-на-Дону — Ростовский филиал МГАВТ (ранее — Ростовское речное училище) — отметило свой 70-летний юбилей.

АПРЕЛЬ

С 1 апреля официально началась транзитная навигация на ВВП. По данным Азово-Донского ГБУВПиС, два теплохода «Капитан Коломиец» и «Волго-Дон 5079» первыми вышли в рейс. Объемы грузооборота морских портов региона наконец вышли в плюс.

Азово-Донское пароходство приступило к перевалке угля на рейде порта Кавказ.

МАЙ

Май ознаменовался новыми назначениями как на федеральном, так и региональном уровне. Министром транспорта России стал Максим Соколов, который ранее занимал пост директора департамента инфраструктуры и промышленности Правительства РФ. Капитаном морского порта Таганрог был назначен Александр Даниленко, ранее занимавший должность 1-го заместителя капитана морского порта Таганрог по безопасности мореплавания. Капитаном морского порта Ростов-на-Дону стал Павел Захарченко, который до этого работал в ФГУ «Администрация морского порта Новороссийск» в должности 1-го заместителя морского порта Новороссийск по безопасности мореплавания.

С 25 мая на основании распоряжения Правительства РФ № 734-р и постановления Правительства РФ № 472 «Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации и прогулочных судов под флагами иностранных государств» было разрешено плавание таких судов в границах деятельности ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС» на участке водного пути от устья 132-го канала до 3121-го км реки Дон.

ИЮНЬ

С 12 июня вступили в силу изменения в ставках портовых сборов. В соответствии с приказом были проиндексированы

ставки портовых сборов для судов в заграничии и каботаже в среднем на 5%, однако эти изменения не коснулись морских портов Ростов-на-Дону и Азов. Из существенных изменений можно отметить сокращение срока взимания ледакольного сбора в морских портах Ростов-на-Дону и Азов: если ранее сбор взимался с 1 декабря по 1 апреля, то теперь — с 11 декабря по 15 марта.

Федеральный закон № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» был принят 14 июня 2012 года. В соответствии с этим документом, для пассажирских судоходных компаний с 1 января 2013 года вступает в силу требование об обязательном страховании гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров. При отсутствии страховки перевозка пассажиров запрещена.

ИЮЛЬ

Новое Положение о дипломировании плавсостава вступило в силу с 10 июля.

Волго-Донской судоходный канал отметил 60-летие 27 июля.

Памятник адмиралу Нахимову в честь 210-летия со дня его рождения был установлен на территории Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта.

Реформа системы управления внутренним водным транспортом началась в конце июля 2012 года с принятием Федерального закона № 131-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В соответствии с новым законом были введены новые должности капитанов бассейнов внутренних водных путей и инспекторов государственного портового контроля на ВВП.

АВГУСТ

Губернатор Василий Голубев утвердил долгосрочную целевую программу «Развитие водохозяйственного комплекса Ростовской области в 2013–2020 годах». На реализацию программы будет направлено 1 млрд 859 млн рублей.

Главгосэкспертиза России дала положительное заключение на возведение объектов федеральной собственности Ростовского универсального порта — припортовой железнодорожной станции и автомобильной развязки на западном подъезде к Ростову-на-Дону.

Заместителем руководителя по безопасности судоходства — капитаном речного бассейна Азово-Донского ГБУВПиС был

назначен Александр Тараненко. С 30 августа начала работать инспекция государственного портового контроля ведомства.

СЕНТЯБРЬ

На совещании по вопросам обустройства пункта пропуска в морском порту Ростов-на-Дону были озвучены новые сроки начала строительства — лето 2013 года. Новый пункт пропуска должен разместиться в левобережной промзоне Заречная на территории Ростовского универсального порта.

Распоряжение о создании автономной некоммерческой организации «Центр координации поддержки экспортоориентированных субъектов малого и среднего предпринимательства Ростовской области» подписал губернатор Василий Голубев.

ОКТАБРЬ

В октябре судоходные круизные компании завершили навигацию по Дону и Кубани.

На базе ФГУ «АМП Таганрог» создан Единый ситуационный центр бассейновой комиссии (ЕСЦБК), который будет заниматься координацией ледакольной проводки судов в зимний период совместно с Азовским бассейновым филиалом ФГУП «Росморпорт». Одновременно подготовка судов и экипажей к плаванию в условиях отрицательных температур велась в судоходных компаниях.

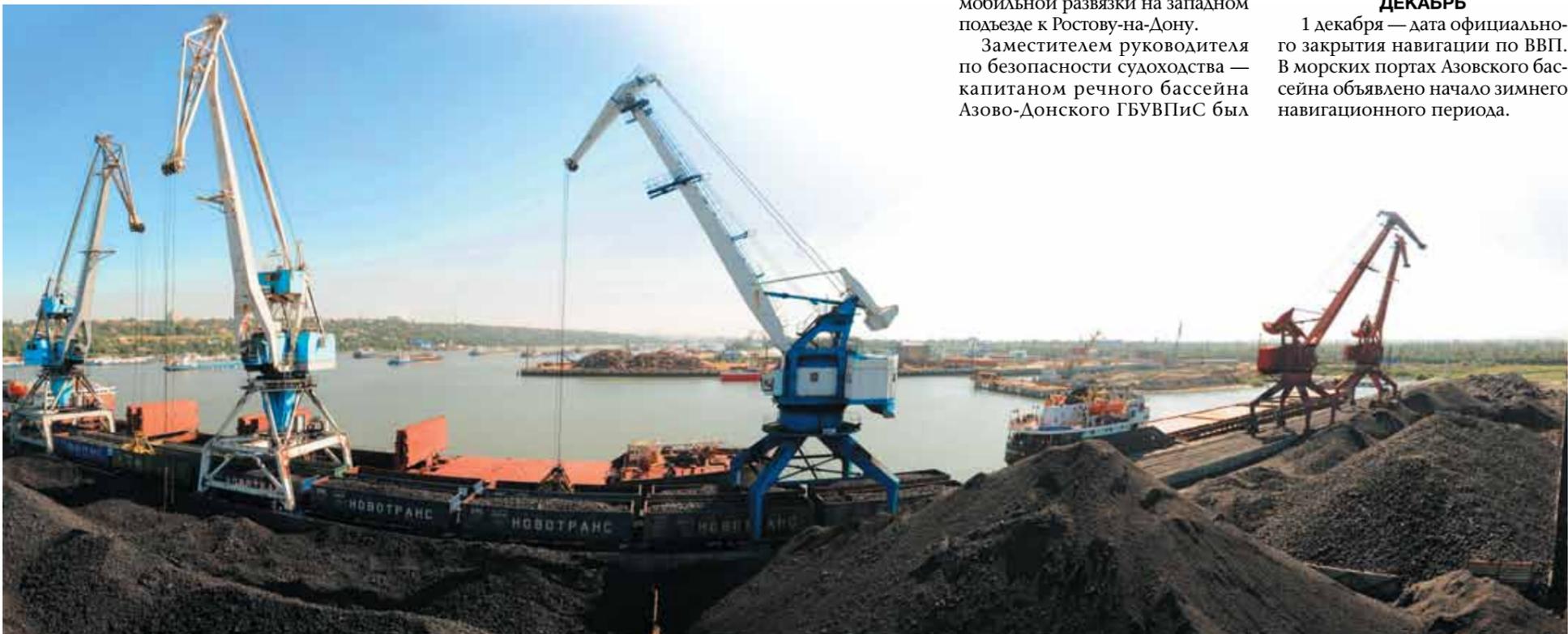
НОЯБРЬ

5 ноября 2012 года вступило в силу российско-украинское соглашение «О мерах по обеспечению безопасности мореплавания в Азовском море и Керченском проливе».

В ходе рабочей поездки заместителя министра транспорта Российской Федерации Виктора Олерского в Ростовскую область состоялось совещание «О подготовке к зимней навигации 2012–2013 гг. в Азовском морском бассейне». Замминистра был представлен Единый ситуационный центр бассейновой комиссии, особое внимание уделено вопросам готовности ледаколов ФГУП «Росморпорт» к периоду ледакольной проводки 2012–2013 годов и организации работы Бассейновой комиссии по осуществлению ледакольной проводки судов в зимнюю навигацию 2012–2013 годов в Азовском морском бассейне.

ДЕКАБРЬ

1 декабря — дата официального закрытия навигации по ВВП. В морских портах Азовского бассейна объявлено начало зимнего навигационного периода.



«Без кадровой подпитки никакой судостроительный кластер не выживет»

Эти слова Леонида Иванова, начальника управления персоналом Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), могут служить лейтмотивом для всех выступлений, прозвучавших на V Международной конференции «Кадровая политика», состоявшейся в конце ноября в Санкт-Петербурге. «Водный транспорт» подготовил обзор основных докладов, посвященных проблемам подготовки персонала.

Стареющий персонал портфель заказов не поднимет



«Основная кадровая проблема судостроительной отрасли — старение персонала. Средний возраст работающих на предприятиях ОСК — 46 лет, доля молодежи до 35 лет — всего одна треть. Возрастной ценз неравномерен по регионам. Так, можно сказать, что самый старый регион — это Дальний Восток, где средний возраст сотрудников находится на уровне 49 лет, а для инженерных кадров уже превышает 50!» — так остро обозначил проблему отрасли Леонид Иванов, начальник управления персоналом ОСК.

У нас работают специалисты, подготовленные еще в советское время. Очевидно, что тот портфель заказов, который имеет ОСК, мы «не вытаскиваем», если не заниматься кадровой проблемой. Бессмысленно тратить деньги на строительство заводов, если на них никто не идет работать. Без кадровой подпитки никакой судостроительный кластер не выживет.

Наша задача — не допустить рост показателя среднего возраста, постоянно пополнять отрасль новыми, молодыми кадрами, с новыми знаниями. Считаем, что такой же приоритет она должна иметь и в «Государственной программе развития судостроения». Реализация масштабной задачи кадрового обеспечения требует совместных усилий как федеральных и региональных властей, так и судостроительной

промышленности. В первую очередь это касается изменения подхода к техническому и инженерному образованию — как к высшему, так и среднему и начальному профессиональному. При поступлении в вузы на судостроительные и морские специальности в 2012 году средний балл ЕГЭ колебался в пределах 49-55! В этой связи ОАО «ОСК» выступает инициатором разработки и принятия ряда профориентационных программ в регионах присутствия предприятий компании. Эти программы, по нашему мнению, должны приниматься на региональном и местном уровнях, с финансированием за счет бюджетов всех уровней, учебных заведений, предприятий. Таким программам профориентации необходимо федеральное субсидирование на конкурсной основе.

Кадровые службы должны формировать заказ



Кластерный подход в развитии судостроительной отрасли обеспечивается не только связями предприятий с поставщиками и смежниками, но и с учебными заведениями. Такого принципа придерживается правительство Хабаровского края, создавая инновационный территориальный кластер авиа- и судостроения. Об этом сообщил первый заместитель министра промышленности и транспорта Хабаровского края Сергей Ивашкин, представляя на конференции судостроительный потенциал своего региона.

По словам С. Ивашкина, в состав кластера вошли 95 организаций, в том числе, в качестве региональных участников 69 организаций Хабаровского края, в качестве внерегиональных партнеров — 26 организаций Приморского края, Москвы, Башкортостана, Белоруссии, а также ведущие вузы, научные организации и конструкторские бюро страны.

Судостроение в кластере представляют в основном Амурский и Хабаровский судостроительные заводы.

Основным принципом кластерного подхода к развитию системы подготовки кадров является формирование заказов на обучение специалистов со стороны предприятий и формулирование требований к выпускникам прежде всего со стороны кадровых служб предприятий.

Система подготовки кадров для судостроительной отрасли края представлена 8 учебными заведениями, включающими Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет, Тихоокеанский государственный университет, Хабаровский судостроительный колледж, Комсомольский политехнический техникум, Николаевский-на-Амуре политехнический техникум, Советско-Гаванский промышленно-технологический техникум, а также двумя учреждениями начального профессионального образования — профессиональное училище № 3 в Хабаровске и профессиональный лицей № 8 в Комсомольске-на-Амуре.

Формирование долгосрочного прогноза потребности в кадрах является основной проблемой развития отрасли судостроения.

Ежегодный выпуск специалистов для отрасли составляет примерно 150 человек, из которых на судостроительных предприятиях трудоустроивается около 70%. Фактический прием на первый курс по специальностям судостроительного профиля в 2012 году составил 192 человека на все уровни образования.

Всего же в текущем учебном году обучается 677 человек, к примеру, в 2011 году проходили

обучение 744 человека.

Учреждениями профессионального образования осуществляется подготовка более 2,5 тысячи специалистов для смежных направлений деятельности, востребованных судостроительными предприятиями. Из них по программам высшего образования — 299 человек, по программам среднего — 1208, а по программам начального образования — 1054 человека.

На базе Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета реализуются программы для дистанционного и ускоренного обучения работников, имеющих среднее-специальное образование, организована базовая кафедра совместно с Амурским судостроительным заводом, сформирован научно-образовательный центр интеграции образования, науки и производства «Кораблестроение и морские технологии». Он имеет один из самых крупных опытовых бассейнов в России, в оснащение которого в последние два года вложено более 25 млн рублей.

Так, в 2013 году запланировано открытие межотраслевого регионального ресурсного центра. Тихоокеанский государственный университет и Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет в 2012 году стали победителями в конкурсе поддержки программ стратегического развития вузов и получают на свое развитие из федерального бюджета в период с 2012 по 2015 годы по 300 миллионов рублей. Кроме того, Тихоокеанский государственный университет получил грант в размере 14 млн рублей для финансирования дополнительного профессионального образования.

К сожалению, приходится констатировать, что учебные заведения испытывают явные трудности с привлечением абитуриентов. В связи с этим власти края приветствуют опыт Союза машиностроителей России, который создал в Комсомольске-на-Амуре и Хабаровске специализированные школьные классы, ориентирующие на продолжение учебы по судостроительным специальностям.

Реплика по теме



Дмитрий Соснин, заместитель министра транспорта и связи Мурманской области:

— Учебные заведения нашего

региона иногда называют кузницей кадров для Норвегии, несмотря на то, что в Мурманской области есть четыре крупных работодателя: Атомфлот, ММП, Мурманский траловый флот и флот ГК Норильский никель. Конкуренция на рынке труда высока. Выпускники стремятся устроиться на иностранные суда, потому что зарплаты там в разы выше. Я думаю, что привлечение кадров — это задача прежде всего для работодателей. Чтобы закрепить кадры, нужна организация практики на судах, создание квоты на практикантские места, мотивирование различными программами, например, финансирование жилья для молодых специалистов. У нас пока нет такого опыта, как в Хабаровском крае, где построен первый дом по такой схеме, но будем думать об этом.

Молодые специалисты лишены полярных добавок, и получается, что за одинаковый труд в одинаковых условиях они получают меньше, чем их старшие коллеги. Наверное, эту разницу надо компенсировать за счет собственных средств компании...



Александр Стрельников, заместитель по персоналу и административным вопросам директора Северо-Западного филиала ФГУП «Росморпорт»:

— Сегодня не хватает кадров по многим, в том числе совмещенным, специальностям, например, токарь-моторист. При выходе ледоколов в длительное плавание у судна без такой штатной единицы могут быть проблемы. Сегодня появилось много новых терминов, коммерческих структур, которые переманивают наших специалистов. Низкая зарплата в ФГУП «Росморпорт» остается одной из основных проблем, которые мешают укреплению квалифицированных кадров в компании.



Валерий Минин, президент ФБОУ ВПО «Волжская государственная академия водного транспорта»:

— Федеральное агентство морского и речного транспорта в сентябре 2012 года подвело итоги мониторинга деятельности подведомственных Росморречфлоту образовательных учреждений, о результатах которого было доложено на Совете по образованию Росморречфлота во Владивостоке и Всероссийском съезде транспортников. Системный анализ показал, что неэффективных вузов в отраслевой системе нет. Равно как нет и явных лидеров, все вузы держатся на достойном уровне.



«ОДИН ГОРОД — ОДИН ВУЗ»

В 2011 году на Совете по образованию Росморречфлота было принято решение, поддержанное руководителями подведомственных вузов, о целесообразности объединения двух высших учебных заведений, находящихся в городе Санкт-Петербурге, ликвидации отдельных филиалов Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций, Новосибирской государственной академии водного транспорта, Московской государственной академии водного транспорта. О деталях предстоящей реформы рассказывает заместитель руководителя Росморречфлота Константин Стасюк.



— ГМА им. адмирала Макарова присоединяется к СПГУВК. После объединения новое учебное заведение будет называться «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова».

Порядок юридических действий по объединению СПГУВК и ГМА им. адмирала Макарова и сроки их исполнения в соответствии с законодательством Российской Федерации определены соответствующим Приказом Минтранса России, распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта и планом-

графиком, утвержденным руководителем Росморречфлота.

В результате будет создано единое учебное заведение — центр по подготовке кадров для обеспечения деятельности морского и речного флота в Северо-Западном регионе России, соответствующий современным требованиям инновационного развития отрасли.

Подготовка плавсостава на единой площадке даст возможность более эффективно использовать учебно-лабораторную и тренажерную базу, усилить контроль за образова-

тельным процессом и подготовкой специалистов в соответствии с требованиями транспортной безопасности. Учебно-производственное судно «Мир» обеспечит практику курсантов плавательных специальностей.

Существующая структура и система подготовки моряков в России была заявлена Минтрансом России в Международную морскую организацию (ИМО), проверена её экспертами, делегациями Европейского Союза (ЕС), одобрена и признана соответствующей требованиям Конвенции ПДНВ. При

выполнении указанных требований спецификой подготовки плавательного состава судов в подведомственных вузах и их филиалах является обязательная длительная практика на судах (12 месяцев), использование тренажеров в подготовке для привития навыков использования судового оборудования, действий в аварийных ситуациях, а также применения установленных процедур несения безопасной вахты на судах.

Вся структура образовательных учреждений и их филиалов создана по бассейновому принципу, и прекращение подготовки специалистов флота в каком-либо бассейне может негативно отразиться на деятельности отраслевых организаций.

Подведомственные вузы и их филиалы имеют ярко выраженную отраслевую специфику и особую значимость для развития отрасли, что учитывается Росморречфлотом при проведении работы по реструктуризации сети образовательных учреждений.

Ряд дублирующих филиалов вузов прекращает свое существование в качестве самостоятельных структурных единиц, при этом фактически они вливаются в состав укрупненных объединенных филиалов, создаваемых на базе филиалов других подведомственных образовательных учреждений, расположенных в тех же городах. Эксплуатация имущества и ведение образовательной деятельности ликвидируемых филиалов будут осуществляться в объединенных филиалах.

По итогам реструктуризации из 7 вузов останется 6. Количество филиалов сократится с 32 до 26. При этом нужно отметить, что бассейновый принцип размещения отраслевых образовательных учреждений при проведении политики «один город — один вуз или филиал» позволит повысить эффективность образовательных учреждений, улучшить качество предоставляемых образовательных услуг, сохранить лучшие традиции отраслевого образования.

Плавучий университет — тренд времени

На борту университета



— Я уверен, что в Арктике будут закрепляться только те кадры, которые реально готовы к работе в суровых условиях, т.е. предварительное прохождение практики в арктических широтах в процессе обучения курсантов и студентов должно стать нормой, — заявил ректор МГУ имени адмирала Г.И. Невельского Сергей Огаев.

Этот принцип комплексной подготовки реализуется в проекте на судне «Профессор Хлюстин», который в настоящее время переоборудуется в научно-образовательное и производственное судно. По окончании работ УПС превратится в полноценный «Плавучий университет», на котором будет осуществляться одновременно научно-образовательная и производственная деятельность на арктических акваториях и в северо-западной части Тихого океана. Проект осуществляется в тесном взаимодействии с Русским географическим обществом.

Учебно-научные экспедиции на судне «Профессор Хлюстин» проводятся на акваториях Северного морского пути и в регионах, где необходимо осуществлять северный завоз. При этом в производственном процессе используются эффективные научно-инновационные разработки. Например, для выгрузки на необорудованный берег применяются амфибийные вездеходы, которые разработаны в МГУ им. адм. Г.И. Невельского специально для перевозки грузов в Арктике и на акваториях с замерзающим шельфом. Для обеспечения безопасности плавания во льдах используются необитаемые аппараты, разработанные университетом совместно с институтом проблем морских технологий ДВО РАН специально для работы в арктических условиях.

МГУ им. адм. Г.И. Невельского имеет давний опыт такой комплексной подготовки специалистов. Она осуществлялась в рамках проекта «Дальневосточный плавучий университет» с 1997 г. Поэтому мы будем использовать этот опыт и для «Арктического плавучего университета», который планируется осуществлять совместно с РГО, Совкомфлотом и Совфрахтом. Этот проект позволит организовать практику курсантов в арктических районах, на реальных трассах Северного морского пути. В рамках проекта студенты совместно с научными работниками будут участвовать в производственной деятельности по снабжению региона, в экологических проектах РГО по очистке региона от технологического мусора (вывоз и утилизация бочек из-под топлива, скопившихся в Арктике). В рамках «Арктического плавучего университета» состоятся испытания новой техники, созданной для освоения Арктического региона.

Традиционная ниша МГУ им. адм. Г.И. Невельского — плавательные специальности для дизельного ледокольного флота, транспортных судов и судов сопровождения. Практически все дипломированные специалисты ледокольного флота, базирующегося во Владивостоке и работающего в Восточном секторе Арктики, являются выпускниками университета и повышают у нас квалификацию в дальнейшем.

Отраслевые вузы постоянно ищут инновационные подходы к обучению. Одним из ярких трендов, четко обозначившихся на этом пути, стала идея «плавучих университетов». Об этих проектах как очень перспективных направлениях рассказали представители двух регионов, чрезвычайно далеко находящихся друг от друга географически, но тесно связанных ментально — Приморского края и Архангельской области. На борту исследовательских судов «Профессор Хлюстин» и «Профессор Молчанов» проходят практику не только будущие судоводители и инженеры, но также исследователи морей и океанов.



Системное ядро



Северный (Арктический) федеральный университет им. М. В. Ломоносова является ядром в системе подготовки специалистов для судостроительных предприятий региона, считает заместитель губернатора Архангельской области по инфраструктурному развитию Алексей Алусьев.

— В нашем регионе создан крупнейший в России научно-исследовательский центр подготовки кадров для изучения Арктики, в состав которого наряду с Северным университетом вошли Арктический морской институт им. Воронина (филиал ГМА им. Макарова), Северный государственный медицинский университет и Архангельский научный центр УрО РАН.

Благодаря сотрудничеству этих учреждений летом 2012 года в Архангельске был реализован инновационный проект под названием «плавучий университет». На базе научно-исследовательского судна «Профессор Молчанов» была проведена уникальная экспедиция, в рамках которой студенты получили практический опыт, в реальных условиях Арктики изучая экологию, северную флору и фауну, теорию морских глубин и т.п. Лаборатория стала основой для подготовки специалистов высшей квалификации в области гидрометеорологии, океанологии, физики атмосферы и смежных специальностей.

В экспедиции, которая прошла по маршруту Архангельск — Шпицберген — Архангельск, приняли участие лучшие студенты САФУ.

Созданный в Архангельске научно-исследовательский центр подготовки кадров для изучения Арктики позволяет вести подготовку по всему спектру специальностей, необходимых для реализации глобальных арктических проектов, считает Алексей Алусьев.