

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

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

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



№12 (12957)

Выходит один раз в месяц  
15 декабря 2015 года

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

## Севморпуть прирастает грузами и флотом



Объем перевозок по Северному морскому пути за 11 месяцев 2015 года вырос в 1,6 раза в сравнении с показателем аналогичного периода прошлого года — до 5 млн 152 тыс. тонн. При этом наблюдается снижение объемов транзитных перевозок. Так, в 2015 году объем транзитных перевозок составил 39 тыс. тонн против 274 тыс. тонн в 2014 году и 1 млн 176 тыс. тонн в 2013 году.

Стр. 2

## Парижское Соглашение по климату не затронуло СУДОХОДСТВО

Особые меры по сокращению CO<sub>2</sub> с судов не вошли в итоговое Соглашение по климату.

В Париже в рамках COP-21 подписано новое Соглашение по климату, которое заменит Киотский протокол в 2020 году. На протяжении почти двух недель представители правительства 189 государств работали над согласованием нового универсального соглашения по изменению климата, призванного не допустить глобального потепления выше, чем на два градуса по Цельсию.

Глава ООН Пан Ги Мун оценил итоговый документ как «амбициозный, авторитетный и заслуживающий доверия».

Прямых ссылок, касающихся непосредственно деятельности морского транспорта, итоговый документ не содержит. Таким образом, вопросы снижения выбросов CO<sub>2</sub> с судов по-прежнему будут рассматриваться в ИМО (Международная морская организация, ИМО) в соответствии с общими целями и принципами, определенными в новом Соглашении.

COP-21- Конференция сторон Рамочной конвенции ООН об изменении климата прошла в Париже (Франция) с 30 ноября по 12 декабря. Целью мероприятия было заключение глобального соглашения по сокращению выбросов парниковых газов. Подписанное Соглашение сменил Киотский протокол, принятый в 1997 году.



## Найти решение системных проблем

Президент России Владимир Путин намерен провести отдельный Госсовет по вопросам развития внутренних водных путей (ВВП) Российской Федерации. Об этом он заявил, выступая с посланием Федеральному Собранию. «На одном из предстоящих заседаний Государственного совета детально рассмотрим состояние внутренних водных, речных путей», — сказал президент.

Судоходное сообщество с большим воодушевлением встретило эту новость. Речная отрасль из-за низких глубин на ВВП испытывает колоссальные проблемы, которые вот-вот могут привести к остановке судоходства. К сожалению, большая часть предложений регуляторов отрасли и крупнейших компаний — как судовладельцев, так и потребителей транспортных услуг — разбивается о глухую стену, возведенную Минфином.

Инфраструктурные ограничения и недостаточные качественные параметры ВВП являются основным препятствием для эффективной работы флота и его обновления, роста производительности труда, не позволяют в полной мере использовать очевидные преимущества внутреннего водного транспорта, а также учитывать потребности в развитии круизного и водного туризма. А между тем, российские реки обладают существенным потенциалом. Например, в 1989 году объем перевозок грузов по ВВП составлял более 600 млн тонн, а в 2014 году — лишь 124 млн тонн.

На реках северных регионов, реках Сибири и Дальнего Востока складывается особо сложная ситуация. В ряде регионов перевозки по северным рекам не имеют альтернативы. При этом, в последние годы на значительном количестве участков

этих рек отмечается тенденция к маловодности. Там, где дноуглубительные работы в силу объективных причин не приводят к улучшению параметров водного пути, необходимо строить флот с характеристиками, позволяющими осуществлять эффективные перевозки в данных условиях.

С целью решения указанных проблем в рамках Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы» по заказу Росморречфлота разработаны проекты мелкосидящих пассажирских и грузопассажирских судов для плавания в северных районах европейской и восточной части России. Также разработан механизм предоставления прав на использование указанных проектов судов на основе лицензионных соглашений. Первый такой договор Росморречфлот заключил в текущем году с агентством по транспорту Архангельской области на право использования технического проекта грузопассажирского судна.

Начало работы по устранению лимитирующих участков на Единой глубоководной системе европейской части России было положено в 2008 году строительством нового шлюза Кочетовского гидроузла на реке Дон, в результате чего объем перевозок грузов на данном участке увеличился на 30%.

В 2014 году начато проекти-

рование низконапорной плотины на реке Волга в районе Нижнего Новгорода. Реализация этого проекта позволит навсегда решить проблему критически низких уровней воды в районе Городца, что в последние годы привело к практически полной остановке движения транзитного флота.

В этом году проблемы речников еще больше усугубились крайне низкой водностью на нижнем Дону. Без ликвидации этого лимитирующего участка в среднесрочной перспективе будет невозможно обеспечить потребность в перевозке грузов.

Пути решения всех названных проблем уже определены, остается лишь добиться их полной реализации. «Реализация поручения Правительства Российской Федерации о поэтапном переходе на полное нормативное финансирование содержания инфраструктуры ВВП, а также устранение основных лимитирующих участков позволит не только увеличить грузооборот, но и будет необходимым стимулом для судоходных компаний в части обновления транспортного флота», — отметил заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк в ходе одной из дискуссий Транспортной недели.

Министерство транспорта и Федеральное агентство морского и речного транспорта уже приступили к подготовке предстоящего Госсовета.

## Вступило в силу новое Положение о дипломировании плавсостава

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13 мая 2015 г. № 167 «О внесении изменений в Положение о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15 марта 2012 г. № 62» вступил в силу 10 декабря 2015 года.

В новом документе, в том числе, отражены вопросы дипломирования механиков судов менее 750 кВт, особенности дипломирования членов экипажей морских плавучих платформ (буровые установки), маломерных судов, эксплуатируемых в коммерческих целях, прогулочных судов, несамоходных судов и плавучих атомных тепло-энергоблоков (ПАТЭС).

Упрощено продление квалификационного документа при отсутствии справок о плавании. Предусмотрено прохождение в морской образовательной организации курсы подготовки члена экипажа морского судна при длительном перерыве в работе по соответствующей специальности по программе, согласованной с Росморречфлотом.

Отменены обязательные курсы при продлении дипломов, если моряк плавал на судне под государственным флагом Российской Федерации и имеет на руках подтверждение того, что техническая учеба проводилась на судне.

Упрощен учет стажа плавания членов экипажей морских судов при продлении дипломов. Предусмотрена выдача дипломов «механиков-универсалов».

Упрощены требования к дипломированию экипажей судов внутреннего водного транспорта при выходе в прибрежное плавание.

В связи, обменом украинских дипломов на российские в связи с вхождением Республики Крым и г. Севастополя в состав Российской Федерации внесен пункт о дипломировании лиц получивших гражданство Российской Федерации.

Уточнены правила ведения электронного реестра дипломов в информационной программе системы государственного портового контроля.

Предусмотрены условия снятия в дипломах ограничений: «Только несамоходные МПП», «Только несамоходные суда», «Только военно-вспомогательные суда», «Только не суда с паросиловой установкой» и «Только не суда с ДВС».

# Севморпуть прирастает грузами и флотом



**Объем перевозок по Северному морскому пути за 11 месяцев 2015 года вырос в 1,6 раза в сравнении с показателем аналогичного периода прошлого года — до 5 млн 152 тыс. тонн. При этом наблюдается снижение объемов транзитных перевозок. Так, в 2015 году объем транзитных перевозок составил 39 тыс. тонн против 274 тыс. тонн в 2014 году и 1 млн 176 тыс. тонн в 2013 году.**

В 2015 году Администрацией Северного морского пути выдано около 700 разрешений на проход по трассам Севморпути, в том числе более 100 разрешений судам под иностранным флагом. Об этом в ходе Пятого международного форума «Арктика: настоящее и будущее» сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Юрий Костин.

Необходимым условием обес-

печения безопасности плавания судов в ледовых условиях Северного морского пути является ледокольный флот. В настоящее время для работы в акватории Северного морского пути привлекаются 8 линейных ледоколов, из которых 4 атомных («50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр», «Вайгач») и 4 дизель-электрических («Адмирал Макаров», «Красин», «Капитан Хлебников», «Капитан Драницын»).

С целью обеспечения безопасности судоходства при реализации нефтегазовых проектов в Обской губе дизель-электрический ледокол «Тор» также оказывает услуги по ледокольному обеспечению судов в акватории морского порта Сабетта.

Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» предусмотрено строительство одного 25 МВт и трех 16 МВт линейных дизель-электрических ледоколов, задачами которых является обеспечение ледокольной проводки судов в замерзающих неарктических морях, а также привлечение к работе в акватории Северного морского пути.

9 октября в Санкт-Петербурге состоялась торжественная церемония ввода в эксплуатацию линейного дизель-электрического ледокола «Владивосток» мощностью 16 МВт. Это судно предназначается использовать в Северо-Западном бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт»: на акватории Балтийского моря в зимний период и в арктических морях в летне-осенний период. На втором ледоколе «Мурманск» идут пуско-наладочные работы механизмов и оборудования, швартовные и ходовые испытания. Срок ввода в эксплуатацию ледокола — декабрь 2015 года. 29 октября 2015 г. на Выборгском судостроительном заводе состоялся спуск на воду корпуса третьего

ледокола в серии «Новороссийск» для дальнейшей достройки судна на плаву.

Продолжается строительство линейного дизель-электрического ледокола «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт проекта 22600 с категорией ледокола Icebreaker 8, который можно эксплуатировать на прибрежных трассах арктических морей в зимне-весеннюю навигацию при толщине льда до 3 метров. Планируемое окончание строительства этого судна — не ранее IV квартала 2017 года.

## НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

С 2011 года и по настоящее время проводятся исследования высокоширотного маршрута Севморпути и подходов к арктическим портам. Всего за этот период гидрографическими судами ФГУП «Гидрографическое предприятие» с использованием современных промерных комплексов выполнена площадная съемка рельефа дна в объеме 170 тысяч приведенных километров. Промеры проводятся для обеспечения транзитного плавания крупнотоннажных судов с осадкой до 15 метров. Также промеры на рекомендованных путях Обской губы в объеме 24,5 тысячи приведенных километров выполнены для обеспечения безопасного плавания крупнотоннажных су-

дов на подходах к порту Сабетта и к Новопортовскому морскому терминалу.

## КОМПЛЕКСНЫЙ ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ СМП

Председателем Правительства Российской Федерации Дмитриевым Медведевым 5 июня 2015 года утвержден Комплексный проект развития Северного морского пути. Документом предусмотрены меры по навигационно-гидрографическому и гидрометеорологическому обеспечению судоходства в акватории Северного морского пути, по аварийно-спасательному обеспечению судоходства, по развитию морских портов, по обеспечению вопросов обороны в акватории Северного морского пути, а также по разработке и строительству морской техники, систем и средств. Срок реализации Комплексного проекта — 2015–2030 годы.

«Реализация Комплексного проекта позволит обеспечить безопасность мореплавания, северный завоз в субъекты Российской Федерации, расположенные на Крайнем Севере, и защиту морской среды от загрязнения, а также повысит надежность транзитных перевозок и перевозок углеводородного сырья с мест добычи, расположенных на арктическом побережье и континентальном шельфе Российской Федерации», — отметил Юрий Костин.

# Прирожденный спасатель



**На новом спасательном судне «Мурман» 10 декабря был поднят государственный флаг. На торжественной церемонии приветственную телеграмму, которую прислал Президент России Владимир Путин по случаю приема многофункционального аварийно-спасательного судна в состав «Морспасслужбы Росморречфлота», зачитал и.о. руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Сергей Горелик.**

«Мурман» построен на немецкой верфи Nordic Yards Wismar GmbH по проекту MPSV06-NY. Судно прибыло

в Мурманск 30 ноября после недельного 1900-мильного перехода из Германии в Заполярье. В условиях штормовой

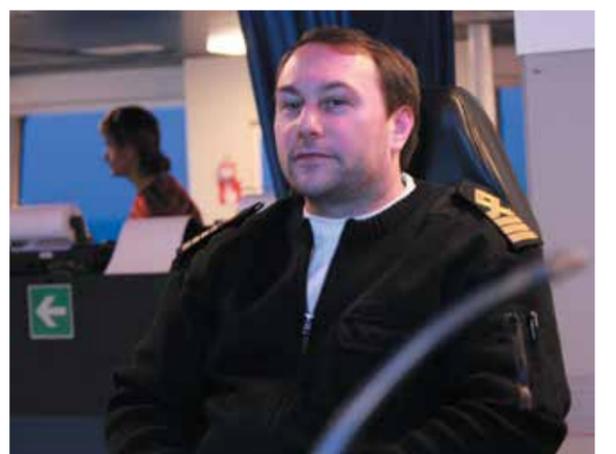
погоды команда тестировала машины и механизмы судна, предназначенного для оказания помощи в районах, опасных

для мореплавания, спасения и эвакуации терпящих бедствие людей, буксировки аварийных судов и объектов к месту убежища, оказания помощи в тушении пожаров на плавучих и береговых объектах.

Характеризуя судно после прибытия в Мурманск, капитан Виктор Болдинов заявил: «Маневренность судна замечательная, механизмы работали в во-

ем рабочем режиме, «Мурман» полностью готов к работе». В Мурманске на судно установлен водолазный комплекс и допоборудование РТПА «Квазар», РТПА «Сабфайгер» и СПУ.

Планируется использовать МАСС «Мурман» в Баренцевом море в районе базирования платформы «Приразломная», а также при обеспечении завозки грузов в порт Сабетта».





## «Спасатель Демидов» принят в эксплуатацию

Государственная комиссия 4 декабря 2015 года подписала акт приема-передачи четвертого в серии многофункционального аварийно-спасательного судна ледового плавания мощностью 4 МВт проекта MPSV07 «Спасатель Демидов». Судно построено на «Невском судостроительно-судоремонтном заводе» (Ленинградская область).

«Спасатель Демидов» — уникальное по своей оснащенности и техническим возможностям многофункциональное аварийно-спасательное судно ледового плавания, построенное по проекту Морского инженерного

бюро по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта (ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта») для «Морспасслужбы Росморречфлота» в рамках ре-

ализации подпрограммы Морской транспорт ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)».

Суда проекта MPSV07 имеют неограниченный район плавания, включая плавание по трас-

сам Северного морского пути.

Судно построено на класс Российского морского регистра судоходства КМ (\*) Arc 5 [1] AUT1-ICS OMBO FF3WS DYNPOS-2 EPP Salvage ship.

## Правительство рассматривает возможность строительства речных ПАТЭС

Правительство РФ рассматривает возможность строительства компактных плавучих атомных теплоэлектростанций (ПАТЭС), способных передвигаться по реке.

Об этом сообщил заместитель председателя российского правительства Дмитрий Rogozin в ходе посещения Балтийского завода в Санкт-Петербурге.

По его словам, данные ПАТЭС могут использоваться для электроснабжения арктических портов и населенных пунктов.

Плавучая атомная электростанция малой мощности строит на АО «Балтийский завод» для корпорации Росатом.

## На Волго-Балте грузов стало меньше, пассажиров — больше

В навигацию 2015 года за январь-октябрь компаниями, осуществляющими перевозочную деятельность в Волго-Балтийском бассейне, было перевезено 13,2 млн тонн грузов, что составляет 88,6% к показателю 2014 года (14,9 млн тонн).

Количество перевезенных пассажиров превысило 375,6 тыс. человек, что на 6,8% больше, чем в 2014 году (351,8 тыс. человек). Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота, приводя общие данные по перевозкам по ВВП РФ. Так, по внутренним водным путям Российской Федерации с января по октябрь 2015 года было перевезено 111,3 млн тонн грузов, что составляет 96,9% по отношению к соответствующему периоду прошлого года (январь-октябрь 2014 года — 114,9 млн тонн грузов). Пассажиров было перевезено 13,0 млн человек, что на 6,6% больше соответствующего периода прошлого года (январь-октябрь 2014 года — 12,2 млн человек).



## Непростая навигация «Волжского пароходства»

Судоходная компания «Волжское пароходство» 20 ноября 2015 года завершила грузовую навигацию 2015 года. По итогам навигации судами пароходства перевезено 5,6 млн тонн грузов что, меньше показателя прошлого года на 11%. Грузооборот составил 5,3 млрд ткм (-28%). Навигация продолжалась 240 дней с 25 марта по 20 ноября — на 11 дней короче, чем в прошлом году.

Основной причиной снижения показателей деятельности компании второй год подряд является ситуация аномального маловодья на внутренних водных путях России. В 2015 году к маловодью Волги в районе Городца и Балахны добавились проблемы с глубинами на Дону. По причине маловодья снизились перевозки металла из Тольятти, строительных материалов из Череповца в речные порты Волги. Общие потери Волжского пароходства из-за аномальной маловодности в навигацию 2015 года составили 0,57 млн тонн грузов.

На показатели работы влияние оказала экономическая ситуация: падение сырьевых рынков, спад промышленного производства, экономические санкции и девальвация рубля. Совокупность негативных факторов привела к снижению экспортных перевозок на 19% до 3,2 млн тонн.

Тем не менее, в сложившихся условиях навигации, флот компании показал эффективную и профессиональную работу. Падение объемов экспортных грузов компенсировал небольшой рост внутрироссийских грузоперевозок. В целом, по внутренним перевозкам произошло увеличение объемов на 3% до 2,4 млн тонн.

Основными точками роста в навигацию 2015 года стали внутрироссийские перевозки щебня из карьеров Ладожского и Онежского озер и экспортные перевозки зерна в направлении порта Кавказ. Судами Волжского пароходства перевезено 1,1 млн тонн щебня из Карелии, в 2 раза больше чем в 2014 году, объем перевозок зерновых грузов увеличился на 80% до 2 млн тонн.

Новые теплоходы RSD44 выполнили 39% всех экспортных перевозок. Суда работали, в основном, в Южном бассейне на экспортных перевозках зерна, серы, угля. Всего теплохода-

ми проекта RSD44 перевезено 1,3 млн тонн грузов, на 23% больше, чем в навигацию 2014 года.

В навигацию 2015 года работали 87 теплоходов грузового, буксирного флота и 73 несамостоятельные сухогрузные секции Волжского пароходства.

На судах Волжского пароходства в навигацию 2015 года прошли практику 153 студента. В штате предприятия работали 146 студентов, вне штата — семь человек.

Традиционно на плавательную практику пришли курсанты из Волгоградского профессионального училища им. Н. Д. Сергеева (58 человек), из Нижегородского речного училища (42 студента), из Волжского государственного университета водного транспорта (18 студентов), остальные — из училищ Бора, Чкаловска, Городца, Ростова-на-Дону и Звенигова.

Практиканты обучались управлению теплоходами раз-

личных проектов и навыкам ремонта механизмов под руководством опытных речников — наставников.

«Организация практики и затраты, связанные с этим учебным процессом — вклад судоходной компании в воспитание и образование будущих работников морского и речного флота», — отмечают в компании.

В 2015 году Волжское пароходство оказало финансовую помощь профессиональным училищам и Волжскому университету водного транспорта в размере 1 млн руб., в том числе 100 тыс. перечислено на издание учебника «Специальная лоция района плавания. Северо-Западный, Волжский, Донской бассейны».

Компания помогла детскому речному пароходству города Бор в организации учебного процесса будущих речников. Ребята получили судовое оборудование, средства навигации и механизации.



# Сергей Барышников: «Со штормами мы умеем справляться»

Свой 60-летний юбилей ректор Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников отмечает на работе. О том, как развивается крупнейший отраслевой вуз страны, он рассказал в интервью.



— Сергей Олегович, прежде всего, позвольте поздравить Вас с юбилеем и пожелать Вам крепкого здоровья!

— Большое спасибо! Для меня большая честь в этот день принимать поздравления в должности ректора такого прославленного вуза.

— Три года прошло с момента объединения двух вузов в Государственный университет морского и речного флота имени адмирала Степана Осиповича Макарова. Как Вы оцениваете результаты этого объединения, какие сложности остались сегодня?

— Да, действительно, прошло уже три года с того момента, как Университет водных коммуникаций и Академия им. Макарова — два прославленных учебных заведения с богатой историей — объединились. Сегодня это большое судно — ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова — идет своим уверенным курсом.

Конечно, были определенные сложности при объединении. Необходимо отметить, что именно на эти годы пришлось дно так называемой «демографической ямы» и был запущен процесс оптимизации во всей российской государственной системе образования, который, в основном, предусматривает переход со специалитета на систему подготовки бакалавров. Это, в свою очередь, отразилось на учебной нагрузке, а также ужесточились показатели, предъявляемые к вузам со стороны министерства образования.

Нам пришлось проводить значительные оптимизации, в том числе в отношении численности сотрудников и преподавателей университета. Мы старались проводить эти меры в жизнь очень аккуратно, не затрагивая коренные принципы обоих вузов, действуя методом убеждения и разъяснения. Мы тщательно готовили

каждое решение. Всего за три года под оптимизацию попало около 1500 ставок. Но, хочу подчеркнуть, что это не привело ни к каким конфликтам, и это было отмечено в Росморречфлоте. Также необходимо отметить, что сложностей добавила и необходимость переместить около 5000 человек из-за ремонта здания на Заневском пр., д. 5 и объединения двух колледжей.

Мы движемся в направлении развития видов деятельности нашего вуза. В объединенном университете мы приняли решение о переходе на институтский принцип управления. На сегодняшний день в составе ГУМРФ создано четыре института. Первый был создан сразу — это институт «Морская академия», где были собраны все эксплуатационные специальности двух объединившихся вузов. В прошлом году сформированы еще три института: институт международного транспортного менеджмента, институт водного транспорта и институт дополнительного профессионального образования.

Большой проблемой для нас, как и других отраслевых учебных заведений страны, является отсутствие бюджетных мест на якобы непрофильные специальности.

Например, мы никак не можем согласиться, когда к непрофильным специальностям относят гидротехников. С этой проблемой мы обратились в министерство образования, где нам предложили как можно быстрее разработать профессиональные стандарты подготовки гидротехников. Мы достаточно быстро выполнили эту работу и представили проект отраслевых стандартов в Росморречфлот, где ему были даны высокие оценки. Мы надеемся, что в Минобрнауки с пониманием отнесутся к потребностям производства и не затянут процедуру согласования.

— Чем аргументируют свою позицию в Минобрнауки относительно специальности «Гидротехник»?

— Нам говорят, что это строительная специальность. То есть, готовить гидротехников может архитектурно-строительный университет. Допустим. Но когда выпускник строительного вуза, молодой специалист придет на производство, там ему предстоит работать со шлюзами. Наверное, он припомнит, что когда-то у него в вузе был небольшой курс гидротехники, но полноценным специалистом он не сможет быть.

— Возможно, такого специалиста смогут быстро научить прикладным особенностям профессии прямо на производстве?

— Не думаю. Современный бизнес ждет профессиональные кадры, а не просто выпускников престижных вузов, которых еще нужно доучивать на производстве.

Напомню, что университет водных коммуникаций вел свою историю от института корпуса инженеров путей сообщения. Первым ректором института был испанец Августин Бетанкур, который внес в образовательный процесс принцип чередования теоретической и практической подготовки, и это было в 18 веке. Он говорил: «Я хочу, чтобы только выйдя из корпуса, офицер уже мог выполнять необходимые работы».

Если мы отказываемся от этого принципа и практическую подготовку перекачиваем только на плечи производства, то фактически мы себя отбрасываем в 18 век.

Отмечу, что сейчас сложились очень хорошие отношения с производством. Так, заключено 41 соглашение с различными компаниями.

— Расскажите, пожалуйста, как прошла в этом году учебная практика на паруснике «Мир»?

— Напомню, что около года назад парусник «Мир» передан ФГУП «Росморпорт». Такое решение было вызвано необходимостью возложить на Росморпорт дорогостоящее техническое обслуживание парусника. Это во многом сняло финансовое бремя с наших плеч, что особенно важно в нынешнее сложное время.

Год был непростой в понимании совместной работы. Для Росморпорта управление учебным парусником — новое дело. Нам тоже пришлось учиться выстраивать отношения в плане организации практики на «Мире» как с другими вузами, так и с государственной компанией. Сейчас, по завершении первой совместной навигации, могу отметить, что новая форма взаимодействия принесла положительные результаты и всех устраивает.

В этом году на паруснике «Мир» прошли учебную практику ребята из «Макаровка», из МГАВТа и даже из подросткового клуба «Юнга» Санкт-Петербургского Дома творчества юных. Парусник «Мир» отработал все поставленные перед ним задачи по полной программе, еще раз большое спасибо Росморпорту за ремонт судна.

Мы традиционно вносим патристическую ноту в программу учебной практики на паруснике «Мир». Этот год — год 70-летия Победы в Великой отечественной войне. Мы решили отправить ребят в поход маршрутом северных полярных конвоев. В первый поход 2015 года — «Дервиш» — парусник «Мир» отправился из шотландского города Абервилдо российского Архангельска. Поход оказался непростым: было достаточно холодно, погода не радовала, но ребята выдержали. За этот поход мы вручили курсантам специальные знаки за проявленное мужество.

В рамках программы взаимодействия с правительством Архангельской области мы на паруснике «Мир» ходили в гости к нашим друзьям — 10 июня 2015 года свой пятилетний юбилей отмечал Северный Арктический Федеральный университет имени М. В. Ломоносова. Нас ждали и очень радушно встречали. Особенно хотелось бы отметить ту подготовку к встрече и пребыванию курсантов в Архангельске, которая была проведена Еленой Смягликовой — проректором по социальным вопросам и воспитательной работе в САФУ имени М. В. Ломоносова.

В подарок университету мы привезли икону Иоанна Кронштадтского, ведь этот святой объединяет нас. Когда прославленный адмирал Степан Осипович Макаров уезжал на Восточный фронт, Иоанн Кронштадтский служил молебн в его кабинете. А в нынешнем Арктическом университете действует церковь им. Иоанна Кронштадтского.

Кроме того, этим летом наших курсантов на паруснике «Мир» посетил Патриарх Кирилл. Он напутствовал их на морской крестный ход на Соловки.

— Другие компании, помимо Росморпорта, помогают с организацией плавпрактики?

— Большая благодарность от нас компании «Совкомфлот» и ее генеральному директору Сергею Отговичу Франку и представительству в Санкт-Петербурге за поддержку нашего университета и за спонсорскую помощь. После учебной практики на «Мире» ребята получают свой первый документ и могут идти на следующую практику на суда коммерческих компаний. Отработав определенный ценз (12 месяцев), курсанты даже устраиваются на штатные должности и могут зарабатывать деньги. Мы это поощряем. Если ребята так целеустремленны, значит, они сознательно выбрали профессию и останутся в отрасли.

— Будут ли строиться новые специальные учебные суда?

— ЦНИИМФ, при наших консультациях и поддержке, спроектировал новое учебное судно. В нем заложено многое из того, что нужно для учебного судна: большое машинное отделение, более широкий мостик, дополнительные места для размещения курсантов, учебные аудитории. Я считаю, что такой проект очень перспективен в нашей работе по созданию технологичного дистанционного обучения. Если до сих пор во время учебных походов мы преподávalи ребятам, в основном, только английский язык, то сейчас прямо на судне можно будет организовать полноценный учебный плавсеместр по разным предметам.

— Есть ли интерес к морской профессии со стороны абитуриентов?

— Современные абитуриенты, приходя к нам в университет, интересуются, где они по окончании учебы будут работать и сколько будут получать. То есть, стал возрождаться неподдельный интерес к морской профессии — наши ребята сразу планируют оставаться в отрасли и работать на флоте.

Очень показательны результаты работы приемной комиссии 2015 года, когда мы впервые на внебюджет по специальности «Судоводитель» набрали 36 человек. Представляете, прием судоводителей — 120 человек, и 36 человек готовы учиться за свои деньги! Это показатель высокого интереса.

— Много ли жителей Санкт-Петербурга среди Ваших студентов и курсантов?

— Петербуржцев не много, около 30%, и эта величина из года в год сокращается.

Мы набираем ребят на всем Северо-Западе России, многие приезжают учиться из глубинки, из деревень. Но и иностранцы есть: представлены все страны Прибалтики, Украина и дальше зарубежье, в основном, север Африки и Центральноазиатские страны. У нас учатся несколько сотен иностранных учащихся, это входит в наши аккредитационные показатели. Мы давно занимаемся подготовкой иностранцев и хотим ее расширить.

— Каким Вы видите будущее ГУМРФ им. Макарова?

— Мы уверены в нашем будущем, мы работаем и учим ребят работать, оказываем помощь другим учебным заведениям, Росморречфлоту, пишем программы подготовки и переподготовки кадров, готовим учебники. Мы видим свои проблемы, но видим и пути их решения. Мы больше боимся штиля, потому что со штормами мы умеем справляться. «Макаровка» — флагман образования!

Беседовала  
Надежда Малышева.

# Кадровая политика отрасли



**Заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай принял участие в работе VIII Международной конференции «Кадровая политика», организованной в рамках проекта партии «Единая Россия» «Санкт-Петербург — морская столица».**

Основной задачей реализации стратегии и Морской доктрины Российской Федерации до 2030 года является качественное профессиональное образование, в том числе в подведомственных Росморречфлоту вузах и филиалах. Все планы и действия Рос-

морречфлота подчинены решению этой задачи.

Росморречфлотом проведена значительная работа по совершенствованию отраслевой системы образования. Качество подготовки членов экипажей судов в вузах Росморречфлота неоднократно проверялось независимыми экспертами, в том

числе иностранными, отметил докладчик. Так, в 2013 году соответствие подготовки специалистов в подведомственных Росморречфлоту вузах требованиям Конвенции ПДНВ подтвердила комиссия Европейского морского агентства безопасности.

Для расширения практических навыков выпускников вузов

морского и речного транспорта были созданы центры организации учебных практик, вузами разрабатываются программы повышения эффективности высшего образования, активно разрабатываются отраслевые профессиональные стандарты.

Требования к профессии, которой будут учить в вузах и филиалах, закладываются в профессиональных стандартах. Профессиональные стандарты появились в системе квалификационных требований к занятию той или иной должности относительно недавно. Они описывают требования к образованию, опыту работы, функциям, которые должен выполнять работник и содержат исчерпывающий перечень трудовых обязанностей. Требования в профстандартах указываются не к одной должности, например, вахтенного помощника, а ко всей линейке должностей до капитана.

В настоящее время разработан и утвержден в Минтруде России профстандарт «Судоводитель-механик». Ведется работа по изменению федеральных государственных образовательных стандартов, которые относятся к судовождению. Разработан профстандарт «Гидротехник».

В августе 2015 года в Новосибирске на заседании Совета по образованию утвержден план разработки 29-ти проектов профстандартов вузами в инициативном порядке. План успешно реализуется в настоящее время. «Однако, проделать работу по подготовке профстандартов без

активного участия специалистов отрасли невозможно, — отметил Пошивай. — Предлагаю самым активным образом включить в эту работу представителей учебных заведений и отраслевых компаний, прежде всего на площадке Российской Палаты Судовладельцев и Ассоциации морских торговых портов и Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта».

Федеральным агентством морского и речного транспорта разработаны и утверждены стратегические программы развития, включающие мероприятия, направленные на повышение эффективности деятельности вузов и их филиалов. Так, например, на базе ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова Росморречфлотом подготовлена дистанционная система образования, внедрение которой обеспечит подготовку кадров из удаленных от центра регионов.

А. Пошивай подчеркнул, что целью Росморречфлота является не только сохранение системы отраслевого профессионального образования, но и выход на новые технологии в обучении, приближение обучающегося к его будущему месту работы. Это возможно на основе традиций и исторического опыта подготовки командиров флота. Среднесрочной перспективой развития отраслевого профессионального образования является выход на новые рубежи технологии преподавания в соответствии с передовыми требованиями мировой образовательной культуры.

## Корабелка: число выпускников для судостроения вырастет

**Наблюдательный совет Санкт-Петербургского государственного морского технического университета принял за основу Стратегию развития вуза, разработанную на 2016–2019 годы. Как сообщает пресс-служба вуза, в соответствии с обозначенными в стратегии целевыми индикаторами и показателями к концу 2019 года число выпускников для работы в судостроительной промышленности возрастет в 1,3 раза.**

Также, в соответствии со Стратегией развития вуза, к концу 2019 года средний возраст профессорско-преподавательского состава (ППС) должен снизиться в 1,05–1,10 раза; объем научной работы увеличится в 1,6 раза; составляющая средней зарплаты ППС за выполнение НИОКР в интересах судостроительной промышленности увеличится в 1,6–1,8 раза; произойдет модернизация 25% учебных и научно-исследовательских лабораторий университета. В результате реализации стратегии ожидается, что «кафедры и научные лаборатории станут более конкурентоспособными в части привлечения в свои ряды талантливых выпускников; повысится авторитет профессорско-преподавательского состава в научной и производственной сферах; увеличится привлекательность выпускников СПбГМТУ в Судпроме».

На заседании Наблюдательного совета СПбГМТУ под председательством президента АО «ОСК» Алексея Рахманова присутствовали руководители основных предприятий судостроительной отрасли города, представители различных ведомств, в том числе, комитета по науке и высшей школе.

Алексей Рахманов сообщил, что за время, прошедшее с предыдущего заседания Наблюдательного совета, в вузе произошло несколько важных событий. Подписаны соглашения о сотрудничестве с рядом энергетических и нефтяных компаний, с Дальневосточным федеральным университетом, были открыты новые базовые кафедры вуза на предприятиях «Рубин», «Малахит» и в концерне «Океанприбор». Проведена приемная кампания 2015 года.

И.о. ректора университета Евгений Апполонов в своем выступлении сделал анализ текущего состояния СПбГМТУ, рассказал об укреплении связей «Корабелки» с госкорпорациями и промышленными предприятиями. Докладчик коснулся таких тем, как развитие интегрированной с промышленностью образовательной системы, усиление научной работы, модернизация учебно-научной базы и имущественного комплекса, совершенствование системы управления и оптимизации кадрового состава вуза. Была представлена финансовая модель реализации стратегии развития университета.

Состоявшуюся по окончании доклада дискуссию Алексей Рахма-

нов назвал «архиважной». По его словам, необходимо выработать меры по привлечению студентов в вуз, а также способы мониторинга и оценки того, как долго выпускник «Корабелки» после выхода из вуза готов и будет работать в судостроительной отрасли. Каждое предприятие должно иметь надежную «скамейку запасных» — подчеркнул президент Объединенной судостроительной корпорации.

Выступавшие в рамках дискуссии руководители предприятий АО «ЦКБ МТ «Рубин», АО «ЦКБ «Алмаз» и ОАО «Адмиралтейские верфи» отметили, что в стратегии присутствует значительный прогресс по сравнению с первоначальным вариантом, рассмотренным Наблюдательным советом в конце февраля 2015 года. Документ решили принять в целом за основу, поручив руководству вуза доработать текст с учетом высказанных замечаний до конца текущего года.

Члены Наблюдательного совета ознакомились с выставкой научных разработок университета, представленной в зале заседания.

Наблюдательный совет был создан для поддержки развития университета.

## Новый директор Арктического института



**Директором Арктического морского института им. В.И. Воронина (филиал Государственного университета морского и речного флота им. С.О.Макарова в Архангельске) с 1 декабря 2015 года назначена Елена Смягликова.**

Ранее она занимала должность проректора Северного (Арктического) федерального университета им. М. В. Ломоносова с момента создания университета.

Одна из первоочередных задач, которые стоят перед институтом — подготовка профессиональных кадров морского и речного флота для обеспечения потребностей Арктического региона. Также необходимо вернуть в Арктический регион высшее морское образование в соответствии с требованиями Минобрнауки РФ.

В настоящее время уже началась подготовка к празднованию юбилея института, которому в марте 2016 года исполняется 235 лет. Празднование юбилея будет проводиться совместно с правительством Архангельской области.

# Комплексное учение

Навигационный тренажерный комплекс из шести интегрированных полномасштабных навигационных мостиков введен в процесс обучения в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. Два мостика имеют визуализацию с горизонтальным обзором 360 градусов, четыре — по 210 градусов каждый.

Комплекс, задействованный в системе дополнительного профессионального образования вуза, предназначен для подготовки капитанов, помощников капитанов, морских лоцманов, спе-

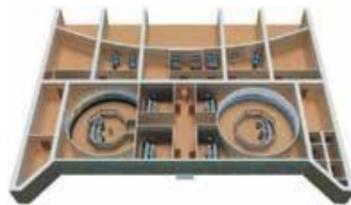
циалистов судоходных компаний и нефтяных терминалов.

Кроме того, навигационный тренажерный комплекс имеет программно-аппаратный модуль физического моделирования операций управления ледовой

обстановкой, программно-аппаратный комплекс компьютерного моделирования ледового менеджмента, модуль технологии снижения ледовой нагрузки на морские сооружения.

«Важнейшим преимуществом введенного в учебный процесс тренажерного комплекса является возможность проведения комплексных учений и тренировок, в которых одновременно могут принимать участие экипажи шести судов: танкеров, ледоколов, судов снабжения и обеспечения экологической безопасности, несущих аварийно-спасательную готовность», — отмечают в вузе.

Крыловский государственный научный центр (КГНЦ) и ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова планируют впервые в России провести такие учения в рамках реализации проекта ввода



в эксплуатацию Нового порта в Обской губе.

Ранее ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова подписал соглашение о сотрудничестве с КГНЦ по организации совместной площадки тренажерного центра.

Подготовку экипажей судов на совместной площадке будут проводить инструкторы Морского учебно-тренажерного центра ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, преподаватели Арктического факультета, капитаны ледоколов, действующие ледовые советники и лоцманы.



## На память об учебном походе



Курсантам университета имени адмирала С.О. Макарова, принимавшим участие в учебном походе на судне «Мир», торжественно вручены нагрудные знаки.

В этом году поход парусника был посвящен 70-летию Победы в Великой Отечественной войне и проходил по маршруту Северных (Полярных) конвоев. Страны антигитлеровской коалиции, США и Великобритания, по договору об оказании помощи СССР в войне с Германией на условиях ленд-лиза поставили в СССР за годы войны почти 18 млн тонн грузов. Более четверти (свыше 4,5 млн тонн) составили продукты питания: 3,6 млн тонн — металлы, в основном для авиастроения и рельсы. По ленд-лизу СССР получил 12980 танков, 22206 (в том числе из США — 14203) боевых самолетов, 427386 грузовых автомобилей и 51000 джипов, 6135638 винтовок и пулеметов, 14000 орудий, 8000 тракторов и тягачей, 345000 тонн боеприпасов и т.д. на общую сумму 11 млрд 260 млн 544 тыс. долларов.

Один из путей доставки помощи проходил через Атлантику мимо оккупированных немцами Дании и Норвегии в северные российские порты Архангельск и Мурманск. Путь через Атлантику в порты на Север России был кратчайшим, он же позволял по железной дороге и автотранспортом доставлять грузы в центральные районы России быстрее всего. Но путь этот был и самым опасным, потому что Германия захватила стратегические плацдармы на территории Дании и Норвегии и осуществляла с военно-морских и воздушных баз постоянный контроль над транспортной морской артерией вблизи Нордкапа и датских островов.

Всего было проведено 78 конвоев. Первый конвой «Дервиш» прибыл в Архангельск 31 августа 1941 г., а последний — 20 мая 1945 г. Всего в конвойных перевозках участвовало 1400 торговых судов.

Важным событием рейса УПС «Мир» стал переход парусника по маршруту Мурманск — Архангельск — Мурманск, в эти порты прибывали союзные конвои. В Архангельске в «Северном (Арктическом) федеральном университете имени М.В. Ломоносова» прошла научно-практическая конференция «Север в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.», в которой самое активное участие приняли наши курсанты.

Особым событием стал высочайший визит на борт парусника «Мир» Святейшего Патриарха Московского и Всея Руси Кирилла.

150-ти курсантам Института «Морская академия» и колледжа университета ректор учебного заведения Сергей Барышников торжественно вручил нагрудные знаки с изображением парусника «Мир» на фоне айсберга и цифрой «70».

## Началась подготовка специалистов управления техсредствами транспортной безопасности

Морской учебно-тренажерный центр Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова начал подготовку работников, управляющих техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

Выпуск первой группы, прошедшей обучение по данной программе, состоялся 11 декабря 2015 года.

Министерство транспорта Российской Федерации в развитие Ф3-16 и Ф3-15 своим Приказом № 243 ввело новые типовые программы подготовки по транспортной безопасности для восьми категорий специалистов.

«Типовая программа определяет минимальный объем знаний и умений, которыми должен обладать соответствующий ра-

ботник транспортной безопасности, содержит учебный план, технико-педагогические условия ее реализации и формы аттестации. В свою очередь каждое учебное заведение, учебный центр разрабатывают свои рабочие программы, руководствуясь типовыми и учитывая методический опыт и потенциал», — отметил начальник Морского учебно-тренажерного центра ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова Сергей Айзинов.

В перспективе МУТЦ планирует разработать учебные

программы по повышению квалификации сотрудников группы быстрого реагирования, работников, осуществляющих досмотр и наблюдение, а также других специалистов и руководителей, отвечающих за обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортного средства.

Напомним, с сентября 2015 года МУТЦ начал подготовку специалистов по трем программам, разработанным на основе

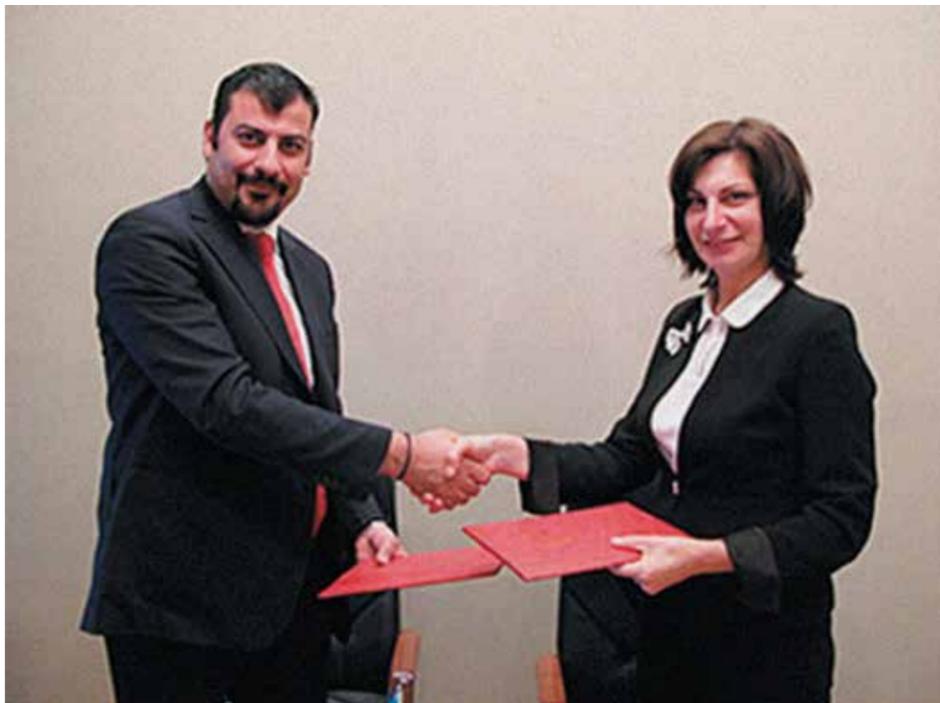
типовых учебных программ, утвержденных приказом Минтранса России № 243 от 8 сентября 2014 года. Это повышение квалификации работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности: в субъекте транспортной инфраструктуры (в компании); на объекте транспортной инфраструктуры (порты, различные сооружения и оборудование); на транспортном средстве (на судах).

## Практика в греческой компании

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова и Tsakos Columbia Shipmanagement S.A. Ltd. (Греция) подписали меморандум о сотрудничестве. На встрече обсуждалась возможность организации плавательных практик курсантов на судах компании, а также перспективы организации взаимодействия с принадлежащим ей морским учебным центром Maria Tsakos TCM Academy

Делегация Tsakos Columbia Shipmanagement S.A. Ltd. посетила факультет судовой энергетики ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, ознакомилась с его учебно-материальной базой и осмотрела новые современные лаборатории: главного двигателя, высоковольтную и электрических машин.

Tsakos Columbia Shipmanagement S.A. Ltd. обеспечивает техническое управление, оказывает операционные и круизные услуги для флота, состоящего примерно из 70 судов: танкеров, контейнеровозов и сухогрузов общим дедевейтом более 6 млн тонн.





# Кузьминск обеспечит глубины

В рамках Подпрограммы «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» завершается реконструкция объекта «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы. II этап. Реконструкция гидроузла Кузьминск».

Генеральным заказчиком строительства нового гидроузла Кузьминск является ФГБУ «Канал имени Москвы» Росморречфлота, проектировщик — ЗАО «Акватик», генеральный подрядчик — ООО «Строительная компания Сталь».

В ходе реконструкции осуществлено строительство нового гидроузла Кузьминск взамен построенного в 1914 году. В настоящее время завершаются работы по демонтажу старого гидроузла. Приемка вновь построенного

гидроузла Кузьминск рабочей комиссией ФГБУ «Канал имени Москвы» проведена в начале декабря.

Напомним, что в середине октября плотина и судоходный шлюз гидроузла были поставлены под рабочий напор воды с поднятием верхнего бьефа до нормального подпорного уровня. С этого момента гидроузел начал работать в штатном режиме с регулированием уровней воды в целях обеспечения судоходства, а также для удовлетворения потребностей

водопользователей. После проведения необходимых испытаний и обследований, в условиях маловодья и расходов воды ниже нормальных значений, водопропускные затворы плотины были переведены в режим обеспечения необходимых расходов воды в нижнем бьефе гидроузла.

Гидроузел Кузьминск обеспечивает необходимые для судоходства глубины на пятидесятикилометровом участке р. Оки. Он работает в каскаде с расположенным выше гидроузлом Белоомут

и гидроузлами Москворецкой системы по реке Москве. Каскад соединяет город Москву через Оку с Волгой и, соответственно, с крупными промышленно-торговыми центрами России — Нижним Новгородом и Поволжьем.

После ввода в эксплуатацию гидроузлов Кузьминск и Белоомут гарантированная глубина на участке р. Оки стабилизируется, что позволит возобновить туристический маршрут «Московская кругосветка» и увеличить загрузку судов.

# Мостурфлот вошел в число лидеров туриндустрии

Круизная компания «Мостурфлот» вошла в число лауреатов международной премии «Лидеры туриндустрии» 2015 года. Подведение итогов и награждение лауреатов XIX Международной премии «Лидеры туриндустрии» 2015 года состоялось в Москве. Премия проводится при поддержке ряда государственных органов, таких как Ростуризм, департамент туризма и региональной политики Минкультуры РФ, комитет Государственной Думы по экономической политике, инновационному развитию и предпринимательству.

Компания «Мостурфлот» получила диплом лауреата в номинации «За профессионализм, индивидуальный подход и высокое качество обслуживания». Кроме того, ей был вручен специальный приз «За успехи в развитии круизного туризма».

Круизная компания «Мос-

турфлот» (ОАО «Московский туристический флот») входит в группу компаний «Московское речное пароходство», ведущую свою историю с 1857 года. «Мостурфлот» является собственником круизных и прогулочных теплоходов и крупным оператором на речном круизном рынке.

Компания организует круизы

по рекам и озерам европейской части России, а также по рекам Европы. В состав круизного флота компании входит 14 круизных и три прогулочных теплохода. Среди них — теплоход «Максим Горький», построенный в 1934 году и оставшийся в течение 40 лет официальным правительственным речным теплоходом.



## Речник стал депутатом

Первый заместитель генерального директора ОАО «Московское речное пароходство» Андрей Косыгин получил мандат депутата Мособлдумы. Депутат был избран из единого списка кандидатов от «Единой России» и пополнил состав фракции партии в подмосковном парламенте.

Косыгин Андрей Борисович родился 25 апреля 1957 года в городе Москве. Имеет высшее профессиональное образование. В 2003 и 2009 годах был избран депутатом Совета депутатов г. Долгопрудного Московской области.

Мандат депутата Мособлдумы освободился в связи с досрочным сложением депутатских полномочий Алексея Бодункова по собственному желанию.

## Экспертиза по Нижегородскому узлу

## ожидается в апреле 2016 г.

В рамках Подпрограммы «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» реализуется проект «Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла».

В настоящее время завершается 1 этап проектирования данного объекта. Проведены в необходимом объеме инженерные и другие изыскания, определены компоновочные и основные конструктивные решения гидроузла, определена оценка воздействия на окружающую среду. По итогам 1 этапа в апреле 2016 г. предусматривается получение заключений ФАУ «Главгосэкспертиза России» и государственной экологической экспертизы.

# Московский бассейн увеличил пассажирский поток

**В навигацию текущего года в Московском бассейне объем грузовых перевозок составил 17,6 млн тонн, что на 14,3% больше чем в 2014 году (15,4 млн тонн). Количество перевезенных пассажиров превысило 2,7 млн человек, что на 50% больше чем в 2014 году (1,8 млн чел.).**

В условиях продолжающейся в последние годы низкой водности содержание внутренних водных путей во 10 бассейнах России обеспечи-

валось за счет введения ограничения по осадке судов. В Московском бассейне ограничения вводились на участках общей протяженностью 1182 км.



## Москва-река стала чище

**Состояние воды в Москва-реке в 2015 году стало лучше, о чем свидетельствуют результаты исследования воды, регулярно проводимые в лаборатории ГУП «Мосводосток».**

Так, в последние два года наблюдается положительная динамика по ряду показателей почти: в два раза уменьшилось содержание меди (с 0,010 мг/л в 2011–2012 гг до 0,005 мг/л 2014–2015 гг при нормативе в 1,0 мг/л), цинка (с 0,016 до 0,009 мг/л при нормативе в 1,0 мг/л), а содержание нитритов составляет 0,52 мг/л при нормативе в 3,3 мг/л.

«Состояние воды в Москва-реке полностью соответствует нормам. Максимальная концентрация органических веществ в речной воде в черте города по большинству показателей соответствует санитарным нормативам, установленным для водоемов культурно-бытового водопользования» — сообщила советник генерального директора по экологическим вопросам ГУП Мосводосток Лариса Минзар. Так, максимальная концентрация органических веществ в речной воде составила 8,85 мг/л при норме стран ЕС — 25,0 мг/л.

Напомним, что правительство Москвы планирует благоустроить набережные Москвы-реки.

Вопросы экологии стали основой новой концепции. Русло реки озеленят за счет специальных водорослей и экологических островов. Система плавучих островов уже успешно применяется в ряде английских городов. Сами острова, на которых высажены растения и водоросли, могут достигать 200 метров в длину. Проходя через них, вода естественным образом очищается от грязи и вредных веществ. Более чистыми и экологичными станут и сами набережные: асфальт на них заменят тротуарной плиткой, проведут озеленение и рекультивацию земли в промзонах.

Прибрежные территории трех столичных рек — Сетуни, Москвы и Яузы — свяжут сетью маленьких портов. Также создадут новые пешеходные мосты и велодорожки.



## Гонконг и Москва-река, что общего?

**В развитии прибрежных территорий Москвы-реки столичные власти намерены использовать опыт коллег из Гонконга. Для обсуждения этой темы делегация правительства Москвы посетила прошедший в Гонконге международный форум недвижимости Mipim Asia-2015.**

«Мы презентовали проект по развитию Москвы-реки не только с целью его показать, но и чтобы услышать комментарии местных экспертов. Уже познакомились и начинаем работать с Институтом планирования Гонконга, который занимается, в том числе, градостроительными проектами по развитию водного фронта», — сообщил главный архитектор российской столицы Сергей Кузнецов.

Напомним, что ранее заместитель мэра столицы Марат Хуснуллин сообщил о планах по приведению в порядок 30 километров прибрежных зон Москвы-реки в черте города. Предполагается, что благоустройство будет проведено за счет инвесторов. Всего до 2019 года в российской столице пла-

нируется благоустроить порядка 56 километров прибрежных зон Москвы-реки.

Так, на Москве-реке предполагается разместить в черте города четыре десятка портов, включающих развитие прибрежных территорий главной артерии мегаполиса. Проект направлен на то, чтобы сделать реку доступной для горожан.

Например, уже назван район Тушино, где столичные власти намерены открыть речной порт. Как заявил заместитель мэра по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин, сейчас здесь расположена причальная стенка, которая может принимать грузы. Однако с развитием территории бывшего Тушинского аэродрома мы планируем построить на этом месте полноценный речной порт. Это будет настоящий порт с общественно-деловой зоной. При этом он будет интегрирован в транспортную систему района.

### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

#### НА РЕЧНОМ ТРАМВАЙЧИКЕ ПО УСАДЬБАМ ПОДМОСКОВЬЯ

Некоторые усадьбы Московской области, которые сейчас реставрируются, планируется соединить речным трамваем. В частности, усадьбы «Черкизово» и «Спаское», которые располагаются на реках, на небольшом удалении друг от друга. Кроме того, этот вид транспортного сообщения планируется организовать у усадьбы «Пушино-на-Наре», которая располагается на берегу реки Нары.

Вокруг усадеб планируется создать туристические маршруты.

Губернаторская программа «Усадьбы Подмосковья» реализуется в Московской области с ноября 2013 года. Объекты культурного наследия передаются в аренду на 49 лет по рыночной ставке арендной платы с условием, что арендатор за свой счет проводит полный комплекс реставрационных работ, при этом срок реставрации не должен превышать семь лет. Как ранее сообщала пресс-служба министерства имущественных отношений Московской области, в Подмосковье сдали в льготную аренду по программе 12 муниципальных и 24 подмосковных усадеб. Всего в регионе находится 320 усадеб, 43 из них принадлежат Московской области, 66 — муниципалитетам, 67 находятся в федеральной собственности.



#### ВЕСЬЕГОНСК ЖДЕТ ТУРИСТОВ

В Весьегонске откроют памятник по мотивам повести Бориса Воробьева «Весьегонская волчица». Местные власти надеются, что это привлечет туристов, посещающих Рыбинское водохранилище в рамках наземных и речных туров.

В целом местные власти делают ставку на событийный туризм, в том числе спортивный и винно-гастрономический. В прошлом году в Весьегонске впервые прошел фестиваль клюквы, возобновилось проведение популярного спортивного праздника «Весьегонская волна». В следующем году запланирован фестиваль, посвященный главному символу города — речному раку, о чем сообщил глава района Александр Пашуков на координационном совете по туризму.

Весьегонский район — единственный в Тверском регионе имеет выход на Рыбинское водохранилище, поэтому ставка сделана на речной туризм.

С 2009 года, после реконструкции причала, Весьегонск, наконец, стал принимать круизные теплоходы.

Границы Весьегонского района на протяжении 10 км омываются водами реки Молога и Рыбинского водохранилища. По их берегам расположились туристические комплексы, принимающие рыбаков и охотников со всей России.

#### ИТОГИ ЭКСПЕДИЦИИ НИС «АКАДЕМИК МСТИСЛАВ КЕЛДЫШ»

На расширенном заседании Совета по гидросфере Земли Федерального агентства научных организаций (ФАНО) России, которое состоялось в Москве в Российской академии наук 27 ноября 2015 года, были подведены предварительные итоги морских экспедиционных исследований на научно-исследовательском судне «Академик Мстислав Келдыш» в 2015 году. В мероприятии принимали участие представители Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ), в частности, с факультета судовождения и эксплуатации флота.

Советом принято решение продолжать проведение исследований и выделение дополнительного финансирования в виде грантов на такие исследования в будущем.

Экспедиция 2015 года стала для судна первой после длительного ремонта. Она включала в себя работы в российских морях Западной и Центральной Арктики, Северной Атлантике и Балтийском море.

Кроме того, в ходе мероприятия обсуждались процессы обмена на границе Северного Ледовитого океана и Северной Атлантики и геофизические исследования в Белом и Балтийском морях.

В мероприятии приняли участие первый заместитель руководителя ФАНО России Алексей Медведев, председатель Совета по гидросфере Земли ФАНО России академик РАН Роберт Нигматулин.

#### МОЛОДЫЕ УЧЕНЫЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

В рамках Транспортной недели — 2015 на базе МИИТ состоялась Форум «Молодые ученые транспортной отрасли».

На пленарном заседании Форума присутствовали Министр транспорта РФ М. Соколов, заместитель Министра транспорта РФ А. Цыденов, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта А. Пошивай, ректоры транспортных вузов.

С приветственным словом к присутствующим обратился М. Соколов, который подчеркнул значимость Форума: «данное мероприятие позволяет представить будущее отрасли через несколько лет». Он отметил, что научная деятельность — это не только соревнование идей, но и жизненная площадка для формирования инновационных предложений. Минтранс России готов содействовать реализации самых перспективных проектов. Министр поблагодарил ректорский корпус за внимание к молодым ученым.

Участники форума работали по трем секциям, по итогам которых вузы Росморречфлота заняли достойное место в списке победителей.

М. Лебедева из Волжского государственного университета водного транспорта, представившая работу «Разработка скоростного катамаранного судна большой грузоподъемности с минимальной экологической нагрузкой на русло реки для работы в логистической цепи совместно с автомобильным транспортом», признана победителем в одной из секций. Отмечена также работа Р. Царика из МГУ им. адмирала Г. И. Невельского, изучившего тему «Комплексный подход в обеспечении безопасности морских контейнерных перевозок».

Отдельно стоит отметить, что 3 место было присуждено научной работе Д. Ельчанинова из МГАВТ «Расчетно-эмпирический метод исследования динамики подъемных сооружений».

# Россия может лишиться речного круизного флота



**Россия может через 20 лет лишиться речного круизного флота, если не будет развиваться строительство пассажирских речных теплоходов. Об этом на «Транспортной неделе» в рамках экспертного диалога «ВВТ России. Системные проблемы и пути решения», организованного Росморречфлота, сообщил глава «Московского речного пароходства» Константин Анисимов.**

«Из 120 круизных судов, оставшихся в России, в 2015 году на работу вышли 98, а к концу навигации осталось 75, потому

что часть сломалась и ушла в ремонт», — пояснил глава Московского речного пароходства. «Многим судам больше 40 лет.

Если не обновлять флот, через 20 лет мы останемся с 30–40 судами, которым сегодня 25 лет», — отметил он.

Вместе с тем, как сообщил вице-губернатор Астраханской области Константин Маркелов, в настоящее время идет поиск партнеров для строительства комфортабельных лайнеров и организации круизов по Каспийскому морю. Сейчас Астраханская область рассматривает вариант сотрудничества с Московским речным пароходством, с которым предполагается осуществить разработку и строительство круизного судна. Дело осталось за малым — найти финансирование. Пока что проект оценили 2,5 млрд рублей. Впрочем, его востребованность и перспективу обсудят не раньше марта 2016 года, когда в Астрахани состоится туристическая неделя.

Как ранее уже сообщал «Водный транспорт», «Московское речное пароходство» планирует построить серию круизных судов, проект которых разработало Морское инженерное бюро.

Однако без мер государственной поддержки строительство нового пассажирского речного флота невозможно. К сожалению, большинство мер государственной поддержки отрасли пока не действуют.

## Паром для Костромчан

**В Костромской области возобновлена работа паромной переправы между поселками Красногорье и Горчуха в Макарьевском районе. Ремонтные работы на пароме СП-29 завершили на неделю раньше запланированного срока. В конце ноября судно прибыло к месту назначения в Горчуху.**

В ходе ремонта, проведенного на Костромском судостроительно-судоремонтном заводе, был заменен. Новый вал изготовлен в Волго-Реченске.

На заводе подчеркивают, что парому, запущенному в эксплуатацию еще в 1969 году, в ближайшие два года обязательно потребуются и плановый капитальный ремонт, чтобы отрегулировать работу двигателя. Пока же принятых мер достаточно для дальнейшей работы в качестве

речной переправы.

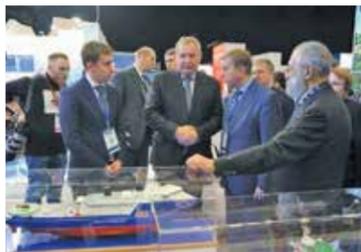
Когда судно взяло курс на Унжу в Макарьевский район, произошла небольшая задержка: недалеко от г. Юрьево Ивановской области была выявлена неисправность помпы, которую удалось оперативно заменить, после чего паром продолжил плавание.

Костромской судостроительно-судоремонтный завод основан в 1930 года, как «Судоверфь им. Комсомольской правды». Верфь располагалась в районе слияния рек Костромы и Волги.



## Дмитрий Rogozin поддержал проект создания атомного ледокола «Лидер»

**Вице-премьер правительства РФ Дмитрий Rogozin в ходе V Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» посетил стенд Крыловского научного центра и ознакомился с его экспозицией. Среди представленных на стенде проектов арктических судов различного назначения особый интерес у Дмитрия Rogozina вызвал макет перспективного атомного ледокола «Лидер» проекта 10510 мощностью 120 МВт.**



Генеральный директор Крыловского научного центра Владимир Никитин подробно проинформировал вице-премьера об особенностях этого проекта. В частности, были показаны различные варианты конструктивного исполнения будущего ледокола и многофункциональный характер его эксплуатации в различных районах Арктической зоны России и, особенно, при развитии Северного морского пути.

Со своей стороны, Rogozin отметил актуальность и перспективность проводимых в Крыловском научном центре исследований и разработок по арктической тематике, их особую значимость в реа-

лизации планов нашей страны по освоению ее Арктической зоны.

Ледокол спроектирован для круглогодичной проводки крупнотоннажных транспортных судов (дедвейтом более 100 000 тонн и шириной более 50 м) на всем протяжении Северного морского пути, с экономически эффективной скоростью (около 10 узлов) во льдах толщиной около 2 м, предлагается проект атомного ледокола-лидера. Все материалы и основное оборудование, необходимые для строительства ледокола, могут быть поставлены отечественными предприятиями. В проекте обеспечена унификация основного и вспомогательного оборудования со строящимся универсальным атомным ледоколом «Арктика» пр. 22220.

В 2015 году будет завершена разработка концептуального проекта. Для сдачи ледокола в эксплуатацию в 2024 году необходимо приступить к разработке технического проекта в 2016 году. Срок разработки технического проекта — 3 года.

## «Окская судоверфь» спустила на воду судно для «БФ Танкер»

**«Окская судоверфь» спустила на воду пятое судно проекта RST54, строительный номер 5405 для компании «БФ Танкер».**

Контракт с Окской судоверфью на строительство судна был заключен в сентябре 2015 года на Международной выставке и конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА-2015». Всего Окская судоверфь построит для «БФ Танкер» 5 судов, в том числе 2 судна RST-27 и 3 судна проекта RST-54.

После спуска на судне будут проведены работы по окончательной достройке, затем, в апреле 2016 года, танкер направится на ходовые испытания и будет передан заказчику.

В настоящее время суда проекта RST54 строятся только на Окской судоверфи.

Напомним, по версии Британского Королевского общества корабельных инженеров (RINA — Royal Institution of Naval Architect) суда проекта RST54 вошли в список 50 лучших судов 2014 года.

Суда проекта RST54 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 6,0 м. Относятся к судам «Волго-Дон макс» класса. Класс Российского Речного Регистра — М-ПР2,5 (лед30) А. Автономность судна по запасам топлива, воды и провизии — 20 суток.

## «Волго-Дон 5060» спущен со стапеля

**На ООО «Верфь братьев Нобель» 30 ноября 2015 года состоялся спуск сухогрузного теплохода «Волго-Дон 5060» после проведения ремонта. Подъем на стапель сухогруза проекта 1565 был произведен 9 ноября.**

«Волго-Дон 5060» пр. 1565 — речное сухогрузное судно, предназначенное для перевозки массовых грузов (уголь, руда, зерно, щебень и т.п.).



# На свой страх и риск

**Что продают нам страховые компании? Все очень просто, они продают уверенность в завтрашнем дне — обязательства компенсировать судовладельцу возможные потери. И так, что же мешает смотреть в этот завтрашний день с оптимизмом как судовладельцам, так и страховщикам? Как получить гарантии, что эти самые обязательства не останутся просто обещаниями, а обретут вполне физическое воплощение при компенсации ущерба, понесенного страхователем? И вот тут оптимистическое «все очень просто» превращается в настораживающее «все очень сложно».**

В конце ноября Союз морских страховщиков России собрал на уже ставшую традиционной Международную конференцию «Морское страхование в России 2015» страховщиков, страховых брокеров, сюрвейеров, адвокатов, судовладельцев и других участников, занятых в сфере морских перевозок.

Участники рассмотрели последние тенденции в морском судостроении и страховании, обсудили перспективы создания в России национальной перестраховочной компании и многие другие вопросы.

Поскольку морское страхование не может существовать отдельно от потребителей своих услуг — морского судостроения, открылась конференция с обзором основных тенденций на глобальном фрахтовом рынке, направленных на снижение навигационных рисков. Выступление на эту тему представил президент

Российской палаты судостроения Алексей Клявин.

В своем выступлении он отметил, что сегодня мировое сообщество предпринимает активные усилия по обеспечению устойчивого развития всех секторов глобальной экономики, и морской транспорт является по существу безальтернативным в обеспечении этого процесса. В последние годы мировым регулятором в области морского транспорта — Международной морской организацией (ИМО) — разрабатываются беспрецедентные меры по повышению безопасности мореплавания и снижению рисков негативных последствий, в первую очередь, для окружающей среды.

Предпринятые меры принесли заметные результаты, за последние годы по данным UNCTAD на фоне стабильного роста объемов морских перевозок, возросших за последний год на 3,4%, и оцени-

ваемых примерно в 10 млрд тонн, устойчиво снижаются показатели потерь судов и смертельных случаев на борту судов.

К примеру, если рассматривать происшествия с судами, вызывающие самый широкий отклик мировой общественности, то, несомненно, это катастрофы танкеров, повлекшие значительный ущерб для окружающей среды. Согласно статистике ИТОРП (The International Tanker Owners Pollution Federation Limited) крупные нефтяные разливы в результате катастроф с танкерами стали происходить значительно реже. Эксперты ИТОРП рассчитали средний показатель крупных нефтяных разливов в год по десятилетиям, и этот показатель устойчиво снижается. В семидесятые годы было в среднем 24,5 крупных разлива в год, в восьмидесятые уже 9,4; в девяностые 7,7; в период с 2000 по 2009 год — 3,4; а с 2010 по 2014 год этот показатель составля-

ет 1,8. То есть, благодаря разработанным Международной морской организацией и реализованным международным судостроительным бизнес-сообществом мерам, аварийность нефтеналивного флота снизилась более чем на порядок.

Также недавно принят Полярный кодекс, устанавливающий специальный международно-правовой режим судостроения, защиты и сохранения морской среды в полярных водах. Кодекс, вступающий в действие с 1 января 2017 года, устанавливает дополнительные технические и организационные требования, превышающие соответствующие положения конвенций СОЛАС и МАРПОЛ. Одновременно, кодекс содержит критерии для разработки квалификационных стандартов, предусматривающие требования к капитану, старшему помощнику капитана, вахтенным помощникам капитана. Ожидается, что внесение поправок в Конвенцию ПДНВ по минимальным обязательным требованиям к подготовке и квалификации капитанов и помощников капитанов судов, эксплуатируемых в полярных водах, состоится в мае 2016 года на КБМ-96. Планируемые изменения направлены на повышение безопасности мореплавания судостроения и снижение самого серьезного фактора риска — человеческого.

Немало сделано в области за-

щиты морской среды от загрязнения. Международная палата судостроения отмечает реальные успехи судостроительного сообщества в снижении выбросов CO<sub>2</sub>. Так по данным ИС, в 2007–2012 г.г. снижение выбросов CO<sub>2</sub> судов в абсолютном выражении составило 10%, а на тонно-километр грузооборота снижение составило 20% по сравнению с 2005 г., отмечается рост объемов морских перевозок без увеличения потребления топлива.

В скором времени может вступить в силу Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года (Конвенция BWM 2004). На 29-й сессии ассамблеи Международной морской организации Индонезия объявила, что присоединилась к Конвенции BWM 2004. До вступления Индонезии сторонами конвенции являлись 44 государства, включая Россию, присоединившуюся в 2012 году. Для вступления Конвенции BWM 2004 в силу необходимо, чтобы суммарная валовая вместимость флота государств-сторон конвенции превысила 35% от мирового торгового флота. В настоящее время Международная морская организация проводит процедуру подсчета суммарной валовой вместимости флота государств-сторон конвенции.

## Совместно развивать технологии на водном транспорте

**«Московская государственная академия водного транспорта» (МГАВТ) и «Московский государственный университет путей сообщения» (МГУПС (МИИТ)) 5 декабря 2015 года в рамках «Транспортной недели — 2015» подписали соглашение о сотрудничестве. Вузы будут сотрудничать в целях развития образования, науки, техники и инновационных технологий на водном транспорте.**

Соглашение подписали проректор по научной работе МГАВТ Олег Соляков и проректор по научной работе и инновациям МГУПС Алексей Давыдов. На церемонии подписания присутствовали: заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай, заместитель руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Игорь Мицук и и.о. ректора МГАВТ Александр Галай.

Соглашение предусматривает: развитие и рациональное использование образовательного, научного, инновационного и интеллектуального потенциала вузов; взаимное содействие вузов, направленное на повышение

качества высшего и дополнительного профессионального образования, развитие научных исследований и их внедрение. Также образовательные организации объединят усилия и ресурсы в привлечении и закреплении в сфере науки и технологий талантливой молодежи; повышении престижа научной и профессиональной деятельности; расширении научной и образовательной деятельности в инновационном и социально-экономическом развитии транспорта и инфраструктуры; совместном создании инфраструктуры инновационной деятельности Сторон, обеспечивающей организационную, правовую, информационную и финансовую поддержку научно-проектных разработок

и их коммерческую реализацию на транспорте.

Московский институт инженеров водного транспорта был учрежден в 1980 году на базе Московского филиала Ленинградского института водного транспорта. В 1989 году был создан единый учебный комплекс «Московский институт водного транспорта», в который вошли Московский институт инженеров водного транспорта, Московский речной техникум, образованный в 1934 году, и СГПТУ № 202. В 1993 году институт был переименован в Московскую государственную академию водного транспорта. В настоящее время академия представляет собой крупный научно-образовательный комплекс, в состав которого входят пять факультетов и 27 кафедр (в том числе 18 выпускающих и девять общеобразовательных), а также — на правах структурного подразделения — колледж, осуществляющий подготовку по программам среднего профессионального образования.

Московский государственный университет путей сообщения — один из старейших технических вузов России, основан в 1896 году, готовит специалистов для железнодорожного транспорта и других отраслей народного хозяйства по 60 специальностям.

## Разрушая языковые барьеры



**В МГАВТ прошел очередной 3-й ежегодный межвузовский студенческий фестиваль языков «Язык — путь к карьере», организованный кафедрой иностранных языков академии.**

С приветственными словами к участникам фестиваля выступили и.о. ректора МГАВТ Александр Галай, посол по особым поручениям МИД РФ Сергей Губарев, проректор по научной работе МГАВТ Олег Соляков, заведующая кафедрой иностранных языков Рыскуль Мусагулова.

В рамках фестиваля был проведен конкурс студенческих видеороликов на английском и немецком языках продолжительностью 4 минуты. Оргкомитет фестиваля получил 20 видеороликов, из них на конкурс были отобраны 14 работ. В конкурсе приняли участие студенты и школьники из Якутска, Самары, Калуги, Ставрополя, Липецка, Уфы, Великого Устюга, Подольска, Тамбова и московские вузы и школы.

По итогам конкурса 1 место занял видеоролик студентов из Самарского филиала ВГУВТ, 2 место — видеоролик студентов из МИИТ, 3 место — видеоролик студентов из МГСУ.

Специальные призы от организаторов получили школьники из 492 школы и студенты Тамбовского технического университета.

Для старшеклассников, гостей фестиваля, была организована экскурсия на тренажеры кафедры «Судовождения» и кафедры «Портовых подъемно-транспортных машин и робототехники» в Нагатино и в музей флота академии. Специальными гостями были дети из сообщества приемных семей «Орион» в Калужской области. На фестиваль также приехали студенты из Самары, Тамбова, МИИТ, РУДН, московских школ.



# Российскому флоту — быть!

**Общий объем финансирования мероприятий государственной программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы» составляет: на 2016 год — 17,7 млрд руб., на 2017 год — 10,8 млрд руб., на 2018 год — 10,8 млрд руб.**

Наибольший объем финансирования выделяется на развитие судостроительной науки и технологий по освоению шельфа, а также развитие мероприятий по стимулированию спроса на гражданскую продукцию отрасли, в том числе для реализации шельфовых проектов.

При этом, среди приоритетных проектов госпрограммы выделяются такие, как ледокол «Лидер», линейные, рейдовые, портовые и специальные ледоколы; транспортные суда высоких классов для Северного морского пути; сложные суда технического флота (трубоукладчики, кабелеукладчики, краново-

монтажные и др.); мобильные средства продленного и круглогодичного разведочного бурения для мелководных и для глубоководных акваторий шельфа замерзающих морей; добычные и перерабатывающие платформы для мелководных и для глубоководных акваторий; подводные добычные комплексы; обитае-

мые и необитаемые подводные аппараты и станции, морская робототехника; суда, плавсредства и морские сооружения обеспечения морской нефтегазодобычи; аварийно-спасательные суда; рыбопромысловые суда; суда для транспортировки и переработки биоресурсов для обеспечения экспедиционного лова; пассажирские (грузопассажирские) суда внутреннего плавания, в том числе скоростные; транспортные (сухогрузные и наливные) суда смешанного и внутреннего плавания; суда и плавсредства технического флота для прибрежной морской зоны и внутренних водных путей (драги, земснаряды, нефтемусоросборщики и др.); суда-бункеровщики, в т.ч. для снабжения газомоторным топливом и для комплексного снабжения; суда и плавсредства для геофизических исследований, в т.ч. в транзитной зоне; научно-исследовательские суда.

Основные направления создания научно-технического задела: судовые конструкции, материалы металлические, композиционные, специальные; прочность конструкций морской техники; гидро- и аэродинамика морской техники; технологии проектирования, проведения испытаний и экспериментов; технологии обеспечения безопасности использования морской техники; физические поля; системы навигации; системы связи;

гидроакустические системы; системы наблюдения и освещения обстановки; судовая энергетика; судовая электроэнергетика и электротехника; судовые системы и устройства.

В целом в результате реализации государственной программы будет обеспечено сокращение вдвое используемых в судостроении импортных технологий, увеличение до 75% доли отечественного судостроения на внутреннем рынке, а также увеличен объем выпуска продукции в денежном выражении в 3 раза, увеличена производительность труда в 2,5 раза, количество высокотехнологичных рабочих мест — в 4 раза.

Заместитель министра промышленности и торговли Александр Потапов заявил, что судостроительная промышленность справляется с поставленными задачами в области военного и гражданского судостроения. Однако необходима дальнейшая концентрация усилий государственных органов, предприятий судпрома по изысканию дополнительных ресурсов развития, чтобы обеспечить реализацию планов укрепления национальной безопасности на море и освоение шельфовых месторождений углеводородов, в том числе и в Арктической зоне России. Все это, по его словам, станет предметом детального обсуждения на предстоящем основном совещании.



## В СЕВАСТОПОЛЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БУКСИР «КАЛАМИТ»

От достроечного причала филиала Центра судоремонта (ЦС) «Звездочка» (входит в ОСК) в Севастополе 27 ноября 2015 года в порт приписки Евпатория ушел буксир-кантовщик «Каламит», который прошел на предприятии доковый ремонт.

В настоящее время в филиале ЦС «Звездочка», согласно производственному графику, продолжается выполнение заказов на буксире-кантовщике «Севастополец», парусном учебном судне «Херсонес» и новейшей подводной лодке Черноморского флота «Новороссийск».

«Севастопольский морской завод им. С. Орджоникидзе» основан в 1783 году. Вплоть до 90-х годов прошлого столетия являлся одним из крупнейших предприятий города-героя, где трудились тысячи севастопольцев. Правительством Севастополя совместно с АО «ОСК» 30 марта 2015 года был заключен меморандум о сотрудничестве с целью возрождения предприятия. В настоящее время на производственных мощностях «Севморзавода» успешно функционирует филиал АО «Центр судоремонта «Звездочка» в г. Севастополе, который уже выполнил и продолжает вести ремонт ряда кораблей и судов. Основные направления деятельности предприятия — судоремонт, производство судового и общепромышленного оборудования, судостроение, машиностроение и изготовление металлоконструкций.



## Енисейское пароходство ремонтирует флот

**ОАО «Енисейское речное пароходство» к навигации 2016 года планирует отремонтировать 460 ед. флота пароходства. Общий объем инвестиций в подготовку флота к предстоящей навигации составит 400 млн руб.**

Основной объем работ приходится на крупнейшие судоремонтные предприятия ЕРП — Подтесовскую РЭБ флота, Красноярский судоремонтный центр и Ермолаевскую РЭБ флота.

«Перспективы увеличения перевозок 2016 года отчетливо видны, и важно обеспечить этот рост за счет технической подготовки и ремонта флота, особенно несамоходного», — отметил начальник производственно-технического управления ЕРП Александр Мельников. Так,

в межнавигационный период планируется установить дизель-генераторы (по две ед.) на теплоходы «Капитан Ильинский», «Капитан Лобастов» и «РТ-751», одну единицу — на «Лейтенант Филиппов». На теплоходе «Ангара-93» заменить один главный двигатель и один вспомогательный. По программе замены оборудования будет установлен котел на АСС-3, замки на «Капитан Ильинский», бактерицидные установки — на шесть судов.

Крупные корпусные работы запланированы на четырех судах.

Продолжается работа по оснащению судов системами учета расхода топлива. Сегодня уже произведена установка датчиков, работающих по принципу уровня, на теплоходы «Капитан Лобастов» и «РТ-700», а «Капитан Захаров» и «РТ-761» будут оборудованы счетчиками расходов. Таким образом, на двух ОТ и двух РТ в тестовом режиме будут эксплуатироваться две принципиально разные системы. По результатам навигации 2016 года пароходство определит, какая из них наиболее удобна, и ею впоследствии будет

оснащен остальной флот.

В настоящее время технические службы пароходства уже подготовили и предъявили Росреестру для работы в навигацию 2016 года 90 судов. «Схема заблаговременного получения разрешений на предстоящую навигацию уже несколько лет позволяет речникам избежать «ремонтного» ажиотажа весной и оперативно начинать навигацию на притоках по программе северного завоза», — отмечается в сообщении.

## Флот на Лене обновят

**ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» в 2015 году ожидает поступления из бюджета Республики Саха (Якутия) 550 млн руб. на строительство восьми судов. Такая сумма была выделена впервые за последние 20 лет. Также будут выделены средства и на текущий ремонт техники в размере 300 млн руб.**

В целом на ремонт флота ежегодно из бюджета организации выделяется 20% выручки. В этом году эта сумма достигла 300 млн руб. По словам главного инженера Виктора Шадрин, на сегодняшний день флот с очередным освидетельствованием весь расставлен в базовых пунктах — это поселки Жатай и Пеледуй, где имеются ремонтные базы.

«По материалам, оборудованию и инструменту мы обес-

печены на 100%, по запасным частям — на 80%, но к 1 февраля у нас будет полное стопроцентное оснащение. В деньгах это 300 млн руб.», — сказал Шадрин, отметив, что в эту сумму не входят расходы за содержание заводов, заработная плата коллективов заводов, другие бытовые вопросы.

Отмечается, что ЛОРП уже не первый год занимается вопросом модернизации Жатайского судоремонтного завода. На

совещании по вопросам судостроения в сентябре 2015 года была создана рабочая группа под руководством генерального директора АО «Корпорация развития Республики Саха (Якутия)» Геннадия Алексеева, которая выработала механизм финансирования строительства новых судов.

«Мы подошли к решению вопроса с другого конца и подготовили проект по судостроению. Сейчас мы выбиваем на эти

цели финансовые средства. Уже известна сумма в 550 млн руб. Будут деньги на судостроение, будут и на ремонт завода. Для инвесторов у нас есть предложение о концессии. При неблагоприятных обстоятельствах будут гарантии государства, и под эти условия банки идут навстречу. Думаю, что в наших условиях это получится. У нас 380 судов, и мы этим апеллируем», — отмечает генеральный директор ОАО «ЛОРП» Сергей Ларионов.

СТЕНД ОТРАСЛЕВОГО  
ОБРАЗОВАНИЯ

Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов в ходе осмотра выставки, пошедшей в рамках Форума «Транспорт России-2015», посетил стенд отраслевого образования Федерального агентства морского и речного транспорта.

В этом году экспозиция была посвящена взаимодействию отраслевого образования и бизнеса. Особое внимание министр уделил проекту скоростного катамарана «Транзит», разработанного группой ученых Волжского государственного университета водного транспорта с целью переключения грузопотоков с автомобильного транспорта на внутренний водный, с учетом существующих глубин Европейской части единой глубоководной системы. Министр отметил важность поставленной задачи и инновационную составляющую предложенного решения. В ходе беседы со специалистами ВГУВТ министр предложил реализовать проект совместно со Свяжским мультимодальным транспортным комплексом. Возможным строителем судна могут быть ОАО «Порт Коломна», АО «Красное Сормово».

Создается ресурсный  
центр судостроения

На выставке «Транспортная неделя – 2015» в рамках экспозиции вузов Федерального агентства морского и речного транспорта «Отраслевое образование — основа научного и кадрового обеспечения инновационного развития отрасли: Проекты и программы» состоялось торжественное подписание соглашения о создании «Ресурсного центра судостроения, судоремонта и модернизации судов» между Волжским государственным университетом водного транспорта и ОАО «Борремфлот» и «Память Парижской Коммуны». На подписании присутствовали заместитель руководителя Росморречфлота А. Пошивай, ректор вуза И. Кузьмичев, генеральный директор ОАО «Борремфлот» и «Память Парижской Коммуны» В. Валов, ректоры подведомственных вузов, представители Росморречфлота.

Создание Ресурсного центра судостроения было принято в соответствии с решением Совета по образованию Росморречфлота. Такая форма взаимодействия с предприятиями отрасли, как ресурсный центр, позволит значительно повысить уровень подготовки специалистов для судостроительного и судоремонтного производства, обеспечит внедрение передовых научных решений

и технологий в производство.

В рамках реализации РЦ планируется развитие следующих научных и образовательных направлений: технологии и организации судостроительного и судоремонтного производства; диагностика и дефектоскопия, информационное сопровождение жизненного цикла флота, повышение квалификации и переподготовка инженерно-технических работников, начальное



и дополнительное профессиональное образование по техническим специальностям.

132-й  
поход  
«Паллады»

Учебно-парусное судно «Паллада» завершает свой 132-й поход. Фрегат вернулся во Владивосток 15 декабря.



18 ноября 2015 года в южнокорейском порту Пусан борт парусника «Паллада» с официальным визитом посетил Генеральный консул РФ в городе Пусан Александр Востриков в сопровождении работников посольства. В честь его прибытия под гимн Российской Федерации был поднят государственный флаг РФ и выстроен почетный караул курсантов. После торжественного церемониала для гостей командным составом корабля была проведена экскурсия по судну с посещением судового музея.

Во время стоянки судна в порту Пусан курсанты ознакомились с достопримечательностями города.

23 ноября 2015 года парусник «Паллада» под традиционный марш «Прощание Славянки» с построением курсантского состава отошел от причала и начал следовать в Южную часть Японского моря для продолжения плавательной практики курсантов.

В очередной раз проходя место гибели русской эскадры в Корейском проливе (Цусима) экипаж парусника с новым составом курсантов почтили память погибших русских моряков и провели торжественную церемонию с опусканием венка на воду.

Экипаж и курсантский состав были построены в парадной форме одежды на юте. Старший командный состав был построен на шканцах, откуда командир корабля Николай Зорченко еще раз рассказал о боевом подвиге русской эскадры. Почтили память под траурную музыку и гудки судового тифона.

Напомним, в этом рейсе плавательную практику проходят всего 93 курсанта Дальрыбвтуза, из них: учащиеся Дальневосточного высшего мореходного училища — 57 человек, Владивостокского морского рыбопромышленного колледжа — 25 курсантов. Впервые за всю историю учебных рейсов на УПС «Паллада» проходят плавательную практику 11 курсантов-первокурсников из Керченского государственного морского технологического университета (Республика Крым, Керчь). Эта группа будущих судоводителей, судомехаников, электромехаников, рефмехаников окажется впервые не только на палубе знаменитого российского парусника, но и в Приморском крае.

Экспертов по оценке безопасности  
судов подготовили в Мурманске

Мурманский государственный технический университет впервые в России подготовил экспертов мирового уровня по освидетельствованию рыболовных судов и их судовладельцев на соответствие требованиям международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнений.

Документы об успешном окончании курса группе сотрудников ФГБУ «Северный экспедиционный отряд аварийно-спасательных работ» 4 декабря 2015 года вручил начальник факультета повышения квалификации командных кадров флота МГТУ Сергей Карташов. Программа, состоящая из 90-часового курса,

подготовленная в короткие сроки, после утверждения в Росрыболовстве внедрена в МГТУ. Эксперимент признан успешным и будет применен и в других подведомственных вузах.

Первые два эксперта после вручения дипломов отправились в Крым, где приступят к работе по проверке судов.

## «ПАРУС» УЧИЛ С НАРУШЕНИЯМИ

Томская транспортная прокуратура выявила нарушения требований законодательства РФ об образовании в деятельности негосударственного частного учреждения дополнительного профессионального образования учебно-курсовой комбинат «Парус».

Как сообщили в Западно-Сибирской транспортной прокуратуре, вопреки требованиям закона образовательным учреждением не были утверждены контрольно-оценочные материалы итоговой аттестации и программы профпереподготовки по профессии «Лебедчик»; не были определены формы, периодичность и порядок промежуточной аттестации; не обеспечивался в полной мере контроль за реализацией производственного обучения и освоения производственной практики.

Наряду с этим учебно-курсовым комбинатом для слушателей программы профобразования мотористов (машинистов) теоретический курс по охране труда был незаконно сокращен с 50 положенных часов до 20. Выявлены и другие нарушения.

На основании лицензии, выданной комитетом по контролю, надзору и лицензированию в сфере образования Томской области, НЧУ ДПО УКК «Парус» реализует дополнительные и профессиональные образовательные программы по подготовке лиц по специальностям: «Моторист (машинист)», «Лебедчик», «Рулевой (кормщик)», «Матрос», «Повар судовой», «Подшкипер».

Университетский храм  
построен во Владивостоке

В Морском государственном университете имени адмирала Г. И. Невельского во Владивостоке проведена торжественная церемония освящения креста храма Николая Чудотворца, построенного на его территории.

Митрополит Владивостокский и Приморский Вениамин совершил краткий молебен и чин освящения креста. На плацу университета выстроились курсанты. В церемонии приняли участие советник министра транспорта РФ Александр Давыденко, и.о. руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Сергей Горелик, ректор университета Сергей Огай, руководители АМП Приморского края и Восточной Арктики Андрей Дрегваль и АМП Сахалина, Курил и Камчатки Владимир Шутько, преподаватели и выпускники прославленного учебного заведения.

Росморречфлот подарил новому храму старинную

икону святителя Николая Мирликийского Чудотворца с частичкой его мощей.

Владыка Вениамин в небольшой проповеди по окончании церемонии подчеркнул, что завершение строительства храма — большое событие для университета. И это событие совпало со 125-летием со дня основания учебного заведения и с 1000-летием преставления князя Владимира, крестившего Русь с напутствием, чтобы и дальше сохранялась вера православная, которая стала оплотом русского народа и залогом его грядущих побед.

В церемонии принимала участие княгиня О. Куликовская-Романова, вдова Тихона Николаевича Куликовского-Романова — родного племян-

ника Николая II. За сохранение православных традиций она вручила ректору университета памятную медаль, посвященную 400-летию дома Романовых.

По окончании церемонии и торжественного марша курсантов университета имени адмирала Невельского гости осмотрели храм и приняли участие в церемонии воздвижения креста на купол храма.

