

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.



№9 (12954)

Выходит один раз в месяц  
15 сентября 2015 года

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

«Армада Прайд»  
спущен на воду



Тринадцатый танкер проекта RST22M «Армада Прайд», построенный для группы компаний «Палмали» спущен на воду.

Стр. 2

«Профессор  
Хлюстин»  
отправился  
в ЭКСПЕДИЦИЮ

Учебно-производственное судно «Профессор Хлюстин» отправилось в очередной рейс с курсантами и студентами-практикантами МГУ им. адм. Г.И. Невельского и Сибирского государственного университета водного транспорта (СГУВТ) на борту. На судне находится экспедиционная группа Сахалинского и Приморского отделений Русского географического общества (РГО), которая в рамках работы Дальневосточного плавучего университета (ДВПУ) выполнит проект «Безымянные острова».

Активное участие в швартовых операциях приняли курсанты и студенты, проходящие плавательную практику. Сейчас на борту находятся курсанты электромеханического факультета МГУ им. адм. Г.И. Невельского и студенты электромеханического факультета СГУВТ из Новосибирска. В Корсакове на борт судна для прохождения практики поднялись курсанты Сахалинского филиала МГУ им. адм. Г.И. Невельского.

За время рейса практикантам предстоит не только осваивать азы профессии, но и учиться работать в команде, строить отношения с людьми и с морем.

Рейс УПС «Профессор Хлюстин» пройдет по маршруту Корсаков—о. Итуруп—о. Уруп—Петропавловск-Камчатский—Корсаков. Целью экспедиции РГО является описание и подготовка к именованию безымянных географических объектов в районе острова Уруп (Сахалинская область РФ).

С 2010 года Сахалинское отделение РГО ведет работу по «инвентаризации» островного состава Сахалинской области. Поданным Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии, из 1671 объекта (островов, скал, кекуров, рифов), входящего в состав Курильских островов, 451 площадной объект и 1069 точечных объектов не имеют названий.

## Профессиональные стандарты — шаг вперед



Сегодня развитие национальной системы квалификаций — крайне актуальная задача, от которой напрямую зависит конкурентоспособность всех без исключения отраслей экономики. По сути, сейчас происходит переход к новой системе квалификаций — от той, которая сложилась в советской экономике и принципиально мало менялась последние 20 лет.

Началась разработка новых отраслевых профессиональных стандартов и в сфере водного транспорта. Принципиально важным моментом в этом процессе является механизм отражения требований профессиональных стандартов в программах профессионального образования и обучения.

На основании профстандартов будут разработаны федеральные государственные образовательные стандарты, основные учебно-образовательные программы и новые учебные планы, по которым будут готовить специалистов для морского и речного транспорта.

Совет по образованию Росморречфлота 2 июля 2015 г. принял решение ускорить разработку профессиональных стандартов. Для отрасли важно в кратчайшие сроки обеспечить подготовку своих специалистов по новым стандартам. В работу вовлечены наиболее компетентные специалисты отрасли. Активное участие в этом

процессе принимает Учебно-методическое объединение и его Научно-методический центр по образованию в области эксплуатации водного транспорта ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, а также специалисты судоходных компаний — членов Российской палаты судоходства.

Министерство образования и науки Российской Федерации сформировало свою позицию относительно всех предложений по введению новых и сохранению имеющихся специальностей и направлений подготовки: сначала профстандарт, затем образовательный стандарт. В этом есть логика, уверена директор Научно-методического центра Елена Лаврентьева. Утверждая профессиональные стандарты, Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации подтверждает востребованность для экономики страны конкретных профессий и должностей. В свою очередь

имеющихся специальностей и направлений подготовки: сначала профстандарт, затем образовательный стандарт. В этом есть логика, уверена директор Научно-методического центра Елена Лаврентьева. Утверждая профессиональные стандарты, Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации подтверждает востребованность для экономики страны конкретных профессий и должностей. В свою очередь

Минобрнауки на этом основании разрешает подготовку таких специалистов.

Разработка профстандартов для водного транспорта началась еще в 2014 году. Важно подчеркнуть, что это новая форма определения квалификации работника по сравнению с единым тарифно-квалификационным справочником работ и профессий рабочих и единым квалификационным справочником должностей руководителей, специалистов и служащих.

В соответствии с решением Совета по образованию Федерального агентства морского и речного флота Университетом им. адм. С.О. Макарова разработаны профессиональные стандарты должностей «судоводитель-механик» и «гидротехник». На проект профессионального стандарта «Судоводитель-механик» поступили все положительные согласования. В настоящее

время документ подписан министром труда и социальной защиты и готовится для регистрации в Минюсте России. Кроме того, в настоящее время ведется работа по созданию нового профстандарта «Механик судовой».

Для системной работы в этом направлении необходимо на отраслевом уровне сформировать отраслевой классификатор профессиональной деятельности, который будет отражать перспективные потребности отрасли в специалистах, отвечать вызовам

будущего, считает Елена Лаврентьева. Именно на его основе необходимо проводить разработку профессиональных стандартов, начиная с наиболее востребованных профессий и должностей. Создание такого документа должно идти в конструктивном взаимодействии государства, работодателей и профессиональных союзов.

**Федеральный государственный образовательный стандарт (ФГОС) — совокупность требований, обязательных при реализации основных образовательных программ начального профессионального, среднего профессионального и высшего профессионального образования образовательными учреждениями, имеющими государственную аккредитацию.**

**Профессиональный стандарт — характеристика квалификации, необходимой работнику для осуществления определенного вида профессиональной деятельности». (Трудовой кодекс, статья 195.1).**

## Программа развития туризма в Севастополе

Правительство Севастополя на заседании 27 августа 2015 года утвердило программу «Развитие туризма в городе Севастополе на 2015–2020 годы». Программой в том числе предусмотрены средства из городского и федерального бюджета на открытие в Севастополе круизного и яхтенного туризма «Севастопольская гавань», заявил исполняющий обязанности директора департамента приоритетных проектов развития города Александр Клименко, представлявший программу. Об этом сообщает пресс-служба городского правительства.

Также предусмотрено выделение средств на создание центра военно-исторического туризма «Город двух оборон», центров молодежного туризма «Калейдоскоп истории», экологического туризма «Зеленое ожерелье», культурно-познавательного и экскурсионного туризма «Перекресток культур».

Александр Клименко отметил, что основной целью программы является модернизация туристической отрасли и круглогодичная загрузка экскурсионных ресурсов города за счет увеличения тури-

стического потока. «К 2020 году общее число приезжающих в город увеличится в полтора раза, приблизительно до 500 тыс. человек», — сказал Александр Клименко, добавив, что повысится и спрос на работников сферы туризма.

По итогам программы будут созданы туристско-рекреационные кластеры, которые позволят увеличить налоговые поступления в бюджет, сформированы условия для развития яхтенного, экоаграрного и детского туризма, а также военно-патриотического воспитания детей и молодежи.

## Катамараны «Сочи-1» и «Сочи-2» в навигацию-2015 перевезли в Крым порядка 8 тыс. пассажиров

Навигация-2015 катамаранов «Сочи-1» и «Сочи-2» по маршруту Анапа-Феодосия-Анапа завершена 31 августа 2015 года. Об этом сообщает пресс-служба ФГУП «Росморпорт».

Всего за период навигации с июня по август 2015 года катамараны перевезли порядка 8 тыс. пассажиров.

Отмечается, что наибольшей популярностью пользовался маршрут Анапа-Феодосия, привлекая туристов достопримеча-

тельностью крымского побережья.

Напомним, ФГУП «Росморпорт» при поддержке Минтранса России и Росморречфлота начиная с 25 июня организовало летние перевозки пассажиров в Крым.

## Транспортная инфраструктура на реках Алтайского края нуждается в улучшении

Реализация проекта развития транспортной инфраструктуры внутренних водных путей (ВВП) Алтайского края — на реках Катунь, Бия и Обь — обеспечит ускорение товародвижения и снизит транспортные издержки. Об этом в ходе конференции «Современные методы эксплуатации внутренних водных путей РФ» заявил руководитель ФБУ «Администрация Обского бассейна» Сергей Павлушкин.

По словам Павлушкина, реализация указанного проекта создаст условия для эффективного функционирования внутреннего водного транспорта за счет повышения пропускной способности ВВП.

Также данный проект позволит удовлетворить потребности Алтайского края в качественных перевозках грузов и пассажиров

внутренним водным транспортом и даст возможность развития судоходного бизнеса и речного транспорта в целом.

Кроме того, Павлушкин озвучил условия, при которых возможна переориентация перевозок тяжеловесных грузов с автомобильного на внутренний водный транспорт. Среди них: финансирование ВВП за счет



средств федерального бюджета с 2016 года по утвержденным нормативам; ускорение создания возможностей для софинансирования содержания ВВП, имеющих и региональное значение, за счет средств региональных бюджетов; привлечение к улучшению условий судоходства заинтересованных представителей бизнеса.

## Низконапорный узел Большое Козино оценивается в 41,5 млрд руб.

Улучшение качественных характеристик водных путей в Волжском бассейне невозможно без строительства новых гидротехнических сооружений, в частности, в районе Городца, где в последние годы сложилась крайне тяжелая обстановка для судоходной отрасли из-за существенного уменьшения глубин.

В связи с этим, решение о строительстве низконапорного узла в районе Большого Козино может улучшить ситуацию в бассейне. Об этом сообщил начальник службы пути ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Игорь Кукин, выступая на конференции «Современные методы эксплуатации внутренних водных путей РФ», прошедшей в Санкт-Петербурге.

Кукин напомнил, что из-за ограничений в районе Городца объем перевозок снизился до 8–11 млн тонн грузов в год, в то время как максимальная пропускная способность оценивается в 15–18 млн тонн (при уровне воды

в Рыбинском водохранилище 101,8 м).

Как рассказал Кукин, к проектированию гидроузла в Большом Козино приступили 1 июля 2014 года, основное проектирование продлится до 1 июля 2017 года, строительство планируется завершить к декабрю 2020 года.

Проект оценивается в 41,5 млрд руб. при условии строительства двухниточного шлюза.

По словам Кукина, с введением в строй данного узла объем перевозок может достичь 50 млн тонн в год.

Как сообщалось ранее, строительство гидроузла в районе Большого Козино стало основным

вариантом решения проблемы маловодности на Волге после того, как было принято решение не проводить работы на Чебоксарском водохранилище, направленные на повышение его уровня до отметки 68 м, а оставить этот параметр в районе 63 м.



## «Армада Прайд» спущен на воду



Тринадцатый танкер проекта RST22M «Армада Прайд», построенный для группы компаний «Палмали» спущен на воду.

Судно было заложено 21 мая 2014 года по заказу группы компаний «Палмали».

Двадцать шесть танкеров типа «Армада» первой серии и типа «Новая Армада» второй и третьей серии эксплуатируются «Палмали» на смешанных река-море перевозках с российских речных портов мазута, дизельного топлива, других нефтепродуктов и растительных масел, а также на морских перевозках в Каспийском, Черном, Средиземном, Балтийском и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой. Еще три находятся на разной степени готовности в постройке на двух заводах.

Суда третьей серии (11 из них

уже в эксплуатации) является логическим продолжением танкеров проекта 005RST01, известных как «Армады» первой серии, ранее спроектированных Морским инженерным бюро для группы компаний «Палмали» и построенных в 2002–2006 годах.

В сравнении с первой серией «Армада» танкеры нового проекта имеют усиленную морскую функцию, увеличенный на 750 тонн дедвейт в морских условиях и повышенную вместимость грузовых танков при сохранении возможностей в реке.

Судно проекта RST22M соответствует требованиям класса Российского Морского Регистра Судоходства KM Ice 2 R1 AUT1 COMBO oil tanker/chemical tanker type 2 (vegetable oil) (ESP) ECO-S.

# Свирь встречает «Аркадия Филатова»



Новый самоходный паром «Аркадий Филатов», построенный на «Невском судостроительно-судоремонтном заводе», готовится приступить к работе в поселке Вознесенье Подпорожского района Ленинградской области. *Подробности на стр. 2*

# ГУМРФ набрал талантливых ребят

**В ходе приемной кампании 2015 года в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова самый большой спрос среди технических специальностей был у направления «Электроэнергетика и электротехника» — 28,5 чел. на место. Самый большой конкурс по заявлениям на направление бакалавриата «Экономика» — 66,9, на втором месте — «Юриспруденция» (общий профиль) — 46,1. Максимальный балл при зачислении составил 280 баллов на направление «Юриспруденция». Об этом сообщил ректор вуза Сергей Барышников, подводя итоги приемной кампании.**

«На сегодняшний день наши планы по приему на очную форму выполнены полностью, — сообщил он «Водному транспорту». — Контрольные цифры приема в университет составили — 2218 человек, из них на программы высшего образования (включая аспирантуру) — 1256, на программы СПО — 962 (вместе с филиалами).

На очную форму обучения по программам бакалавриата и специалитета приемной комиссией зарегистрировано 11093 заявления, из них на бюджетные места — 8927 человек. Средний

конкурс составил 9,6 чел. на место (для сравнения: в 2014 году было подано 7839 заявлений, конкурс по заявлениям составил 7,08 чел. на место).

Говоря об особенностях приема в университет в 2015 году, ректор отметил, что впервые учитывались индивидуальные достижения абитуриентов: им начислялись дополнительные баллы за победы в спортивных и интеллектуальных состязаниях, волонтерскую деятельность и успехи в творчестве. «Результаты приема подтвердили, что в университет поступают талантливые

и разносторонние ребята — более 44% зачисленных получили дополнительные баллы за те или иные личные достижения», — сообщил Барышников.

Для лиц, имеющих профессиональное образование, было установлено одно вступительное испытание. В результате на очную форму зачислены 98 человек, а на заочную форму подали документы 1180 человек.

В этом году был расширен перечень программ для приема в магистратуру. К магистерским программам по направлениям «Экономика» и «Менеджмент»

добавились «Логистика внешнеторговых перевозок», «Управление транспортно-логистическими системами», «Морское право», «Создание и ремонт судов и энергетического оборудования объектов морской и речной техники». Уже около 90 человек подали документы и прошли вступительные испытания.

По договорам с оплатой стоимости обучения зачислено 430 человек, из них 45 — иностранные граждане. Впервые за последние 7 лет на специальности плавсостава поступили на платной основе 30 человек.

Еще одна особенность приема — зачисление группы студентов на направление «Природообустройство и водопользование» по договору с ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга». Данный проект предполагает участие работодателя в составлении учебного плана, организации и проведении практик, утверждении тем квалификационных работ, а также использование ресурсов предприятия при проведении практических занятий.

Анализируя социологические данные первокурсников, Сергей Барышников отметил, что высоким остается интерес, проявляемый к университету иностранными абитуриентами. Среди зачисленных в 2015 году — 73,4% ребят из разных регионов России (в 2014 — 58,2%). География обширна: от Калининграда до Магадана. Наибольшее количество первокурсников из Северо-Западного федерального округа (Ленинградская область — 13%, Новгородская область — 3,87%, Архангельская область — 3,4%,



Республика Карелия — 2,7%).

Для абитуриентов из Крыма и Севастополя были выделены бюджетные места в рамках КЦП и зачислено 19 человек. Особым спросом пользовались специальности плавсостава, на которые был конкурс даже в рамках выделенных мест. Поэтому в рамках общего конкурса было дополнительно зачислено 4 человека.

Кроме того, в ГУМРФе ожидают прибытия 14 иностранных граждан по квоте Минобрнауки России из Латвии, Туркмении, Казахстана, Молдавии, Литвы, Украины.

Доля девушек в структуре приема на бюджетные места составляет 30%, на договорной основе — 54%. Особенно девушек привлекают направления «Экономика» (85%), «Юриспруденция» (78%), «Туризм» (67%).

Говоря о заочной форме обучения, Сергей Барышников сообщил, что по состоянию на конец августа было подано 1017 заявлений на бюджет и 640 на платную основу (при установленном количестве мест 292), то есть план приема будет выполнен.



# «Аркадий Филатов» для Вознесенья



**Глава Ленинградской области Александр Дрозденко протестировал новый самоходный паром «Аркадий Филатов» для переправы пассажиров через реку Свирь в поселке Вознесенье Подпорожского района.**

«Паром соединит правый и левый берега Свири в Вознесенье, переправляя пассажиров. Отрадно, что он произведен в Ленинградской области на «Невском судостроительно-судоремонтном заводе», — сказал временно исполняющий обязанности губернатора Ленинградской области Александр Дрозденко.

Строительство судна вместимостью 100 человек осуществлялось по заказу «Управления автомобильных дорог Ленинградской области». Основные характеристики «Аркадия Филатова»: длина габаритная — 40,5 метров, ширина — 12,2 метра, высота бор-

та на миделе — 3,3 метра, осадка в полном грузу — 1,7 метра, надводный габарит по несъемным частям — 8,5 метров, грузоподъемность — 100 тонн. Паром также может перевозить и автомобили — до 8 штук трехосных самосвалов типа «КАМАЗ» без груза или 16 легковых автомобилей.

Выход на линию нового парома в регулярном режиме ориентировочно состоится в конце сентября после оформления необходимых регистрационных документов.

Как уже сообщал «Водный транспорт», на воду самоходный паром «Аркадий Филатов»

спустили в мае 2015 года на «Невском судостроительно-судоремонтном заводе».

Проблемы района учтены еще в одном решении Александра Дрозденко, который утвердил проект планировки территории для строительства мостового перехода через реку Свирь. В настоящее время проектная документация мостового перехода находится в ФАУ «Главгосэкспертиза России». Для получения положительного заключения экспертизы в соответствии с Градостроительным кодексом необходимо предоставить утвержденный проект планировки территории линейного объекта.

«На днях мы тестировали паромную переправу через Свирь в поселке Вознесенье, но в районе Подпорожья есть необходимость создания и современной мостовой переправы, которую жители района ждут уже больше 15 лет. Данный мост будет не только обеспечивать автотранспортную связь северо-восточных территорий Ленинградской области, но и соединит между собой две части города Подпорожье», — отметил Александр Дрозденко.



# Миллион «Волжского паромоводства»

**Флот ОАО «Судоходная компания «Волжское паромоводство» с начала навигации 2015 года перевез 1 млн тонн зерновых грузов, сообщает пресс-служба компании.**

«Миллионный рубеж в перевозке зерна пройден 15 августа 2015 года», — уточнили в компании.

На перевозках задействованы 10 теплоходов нового поколения проекта RSD44 и 16 теплоходов типа «Волго-Дон».

Отмечается, что росту объемов перевозок зерновых грузов способствуют хороший урожай, спрос на внешних рынках, а также слаженная работа перевозчиков и грузоотправителей.

Зерно перевозится из портов Азов, Ростов, Ейск в порт Кавказ, где происходит перевалка на морские теплоходы, следующие далее в страны Ближнего Востока, Азии и Африки.

ОАО «Судоходная компания

«Волжское паромоводство» — одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. Выполняет грузовые перевозки по рекам и озерам России. По итогам навигации 2014 года было перевезено 6,3 млн тонн грузов.

Паромоводство входит в ВВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером ВВТН), консолидирующей ряд российских железнодорожных, стивидорных и логистических компаний. В состав дивизиона входит также Северо-Западное паромоводство, компания «В.Ф. Танкер», ряд судостроительных и круизных активов.



# Навигационное оборудование нового поколения

*продемонстрировали в ФБУ «Администрация «Волго-Балт» в ходе научно-практической конференции «Современные методы эксплуатации внутренних водных путей Российской Федерации»*



В рамках обновления средств навигационного оборудования ФБУ «Администрация «Волго-Балт» с 2014 года ведет работу по созданию электронных блоков светосигнальным оборудованием, стоимость которого должна быть значительно снижена по

сравнению с системами, уже находящимися в эксплуатации.

Об этом сообщил Виталий Рудых, заместитель руководителя ФБУ «Администрация «Волго-Балт», выступая на научно-практической конференции «Современные методы эксплуатации внутренних водных путей Рос-

сийской Федерации», прошедшей в Санкт-Петербурге.

Для участников конференции была проведена производственная экскурсия, в ходе которой были продемонстрированы плавучие знаки навигационного ограждения и аппаратный комплекс для постановки и мони-

торинга плавучих знаков СНО.

Как пояснил Рудых, работы ведутся совместно с компаниями «Техномарин» и «Нониус инжиниринг», которые по заданию ФБУ «Администрация «Волго-Балт» провели офисные и натурные испытания СМ-СНО со вновь разработанным открытым

протоколом обмена информацией. Результаты испытаний, прошедших в Санкт-Петербургском прорабстве Невско-Ладожского РВПиС на акватории реки Невы, показали работоспособность протокола обмена данных и возможность его дальнейшего применения и развития. Система позволит обстановочной бригаде оперативно устранять неисправности, что повысит безопасность судоходства.

Система мониторинга СМ-СНО позволяет вдвое снизить количество объездов участка для обслуживания плавучих знаков. Кроме того, по словам Рудых, разработчикам удалось существенно уменьшить себестоимость продукта, что является конкурентным преимуществом при участии в госзакупках.



# «Волго-Балт» модернизировал обстановочное судно «Ладожский»

**ФБУ «Администрация» Волго-Балт» завершило модернизацию многофункционального обстановочного судна проекта BLV02 «Ладожский» для выполнения функций судна-спасателя для Ладоги. Как сообщает пресс-служба Морского инженерного бюро, разработавшего проект модернизации, 20 августа 2015 года успешно завершены ходовые испытания модернизированного судна. Испытания проводились в Ладожском озере путем буксировки груженой баржи проекта 81200.**

Проект модернизации предусматривает дополнение основного назначения обстановочного судна функциями судна-спасателя, включая: поиск и оказание помощи терпящим бедствие судам; буксировку аварийных судов и объектов к месту убежищ; выполнение буксировок сухогрузных несамоходных судов, плавучих объектов и сооружений.

Для осуществления буксировочных операций на палубе юта теплохода «Ладожский» была установлена автоматическая электрогидравлическая буксирная лебедка с тяговым усилием 16 т. Лебедка оборудована барабаном канатоемкостью 300 м стального буксирного троса и автоматическим канатоукладчиком. Ограничение пе-

ремещений буксирного троса обеспечивается двумя роульсами и буксирным клюзом, установленным на транце. Управление лебедкой осуществляется как из рулевой рубки, так и с местного поста управления.

Отмечается, что при осуществлении буксировки теплоход «Ладожский» показал хорошие маневренные качества и подтвердил расчетные параметры остойчивости при работе с буксирным тросом.

Обстановочное судно проекта BLV02 после модернизации предназначено для выполнения следующих работ: контроль состояния судового хода на внутренних водных путях и акваториях портов; контроль состояния навигационного ограждения судового хода, контроль горения огней на знаках освещаемой об-

становки; расстановка и снятие знаков, а также их перемещение при изменении границ судового хода; обслуживание знаков судоходной обстановки и ремонт светосигнальной аппаратуры; поиск и оказание помощи терпящим бедствие судам; буксировка аварийных судов и объектов к месту убежищ; выполнение буксировок сухогрузных несамоходных судов, плавучих объектов и сооружений.

Район плавания — внутренние водные пути России с учетом ограничений; морские районы, соответствующие району плавания М-СП 3.5.

Судно имеет следующие основные характеристики: длина габаритная — около 47,00 м; длина между перпендикулярами — 40,49 м; ширина габаритная — около 10,50 м; ширина



по КВЛ — 9,70 м; высота борта на миделе — 3,50 м; осадка (по КВЛ/максимальная) — 2,0/2,5 м; скорость — 11,8 узл.; автономность — 15 суток. Класс РРР: М-СП 3.5 (лед 40) А.

Для обеспечения выполнения судном своих основных функций по снятию, постановке и обслуживанию навигационных плавучих знаков предусмотрен грузовой гидравлический кран грузоподъемностью 8 тонн с вылетом стрелы 10,0 м. Кран работает при волнении моря 3 балла без потери грузоподъемности на максимальном вылете. Сброс с палубы якорей при постановке буюев осуществляется подъемниками грузоподъемностью 3 тонны.

Экипаж судна — 12 человек. Комсостав размещен в одноместных блок-каютах с индивидуальными сануздами, а остальные члены экипажа — в одноместных и двухместных каютах с умывальниками. Предусмотрены отдельные каюты для инспектирующих лиц.

Обстановочное судно «Ладожский» построено на ОАО «Завод Нижегородский Теплоход». Заложено 15 марта 2012 года и спущено на воду 25 апреля 2013 года. Судно поставлено в Шлиссельбург для работы в составе флота ФБУ «Волго-Балт».



## «Северная верфь»: крупнотоннажные суда к 2018 году

**«Северная верфь» (Санкт-Петербург) будет готова строить крупнотоннажные суда к 2018 году. Об этом в ходе заседания Морской коллегии при правительстве России сообщил президент Объединенной судостроительной корпорации (ОСК, контролирует «Северную верфь») Алексей Рахманов.**

По его словам, инвестиционная программа развития предприятия предполагает строительство сухого дока, в котором на первом этапе (2017 год) могут строиться суда длиной до 273 м и шириной до 73 м, на втором этапе — длиной до 400 м.

Глава корпорации также отметил, что ОСК реализует план формирования так называемой «распределенной верфи» на базе предприятий Северо-Запада России. В рамках концепции предполагается взаимодействие верфей при выполнении заказов, включая транспортировку между ними крупнотоннажных блоков.

ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь» является одним из ведущих предприятий оборонной промышленности России. Основная номенклатура продукции завода включает боевые надводные корабли и коммерческие суда различного назначения. Предшественница «Северной верфи» — «Путиловская верфь» была основана 14 ноября 1912 года решением Правления Общества Путиловский заводов. За столетнюю историю на верфи построено более 250 боевых надводных кораблей, среди которых достойное место заняли ракетные крейсера, корабли противозушной обороны, большие противолодочные корабли и эскадренные миноносцы, и свыше 280 коммерческих судов различного назначения, в том числе пассажирские и сухогрузные суда, контейнеровозы, суда типа ро-ро, балкеры, буксиры, суда снабжения, паромы и плавучие доки.

В настоящее время завод — это высокотехнологичное предприятие, выпускающее наукоемкую продукцию, насыщенную самыми последними достижениями различных отраслей науки и техники. На заводе внедрена единая технология использования трехмерной математической модели корабля. Освоена технология обратного инжиниринга для уточнения проектной электронной модели. На предприятии действует единственное в отрасли автоматизированное производство изготовления систем трубопроводов с использованием математической модели. Верфи присвоено звание «Лауреат премии Санкт-Петербурга по качеству за 2011 год».

# Завод «Красное Сормово» спустил на воду танкер-химовоз «Виктория»

**Завод «Красное Сормово» спустил на воду танкер-химовоза «Виктория» усовершенствованного проекта RST27 для Группы компаний «ИСП Транс».**

Новый танкер сможет перевозить широкую номенклатуру нефтепродуктов и химических грузов, включая дополнительную линейку продуктов метанольной группы.

Новый танкер-химовоз — это модернизированный под перевозку широкого спектра грузов танкер проекта RST27. Проект был существенно переработан специалистами Морского Инженерного бюро (Одесса). Рабочее проектирование выполнено Волго-Каспийским ПКБ и Инженерным центром завода «Красное Сормово». Класс танкера повышен до KM (\*) Ice1 R2 AUT1-ICS OMBVO VCS ECO-S Oil tanker / Chemical tanker type 2 (vegetable oil) (ESP) Российского морского регистра судоходства.

Впервые при проектировании танкера проекта RST27 было реализовано решение, позволяющее включить в номенклатуру перевозимых судном грузов продукты метанольной группы.

Габаритная длина судна — 140,85 м, ширина — 16,86 м,

высота борта — 6 м, эксплуатационная скорость — 10,5 узлов. При осадке 3,6 м в реке дедейт судна составляет 5400 тонн, это максимальная величина из всех аналогичных судов. При осадке 4,2 м в море дедейт — 6980 тонн.

Спуск на воду танкера-химовоза приурочен к открытию IV Международного бизнес-саммита, который прошел в Нижнем Новгороде с 9 по 11 сентября 2015 года.

Группа компаний «Морские и нефтегазовые проекты» осуществляет управление судостроительными проектами. Большой опыт работ на рынке гражданского судостроения позволяет Группе МНП эффективно реагировать на изменения рынка, комплексно использовать ресурсы и обеспечивать точное исполнение сроков контрактов строительства судов.

ОАО «Завод «Красное Сормово» — один из старейших российских судостроительных заводов, основанный в 1849 году. Завод вписал особую страницу в историю отечественного военного

и коммерческого судостроения. На «Красном Сормове» за 75 лет построено и модернизировано более трехсот подводных лодок и спасательных аппаратов, 25 из них атомных. Сегодня завод строит суда коммерческого флота, отвечающие требованиям международных конвенций по надежности и безопасности. Английское Королевское общество корабельных инженеров (RINA) неоднократно включало сормовские танкеры в список «Значительных судов года».

Объединенная судостроительная корпорация — крупнейшая

судостроительная компания России. Создана в соответствии с указом президента РФ в 2007 году со 100% акций в федеральной собственности. В холдинг входит около 60 предприятий и организаций отрасли (основные судостроительные и судоремонтные верфи, ведущие проектно-конструкторские бюро). В настоящее время на базе ОСК консолидировано около 80% отечественного судостроительного комплекса. Российский рынок — основной для госкорпорации, которая также экспортирует свою продукцию в 20 стран мира.



# Морской УТЦ ГУМРФ стал членом IMCA

Морской учебно-тренажерный центр (УТЦ) Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова принят в Международную ассоциацию морских подрядчиков (International Marine Contractors Association, IMCA). Как сообщает пресс-служба Морского УТЦ, важной стороной деятельности Ассоциации является обеспечение тренажерной подготовки в соответствии с требованиями МК ПДНВ (Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты).

«Вхождение в IMCA позволит ведущему учебному центру проводить подготовку персонала в соответствии с международно-принятыми стандартами, используя современные наработки зарубежных коллег, имеющих многолетний опыт обучения специалистов для судоходного и оффшорного сегментов отрасли», — поясняют в центре.

Международная ассоциация морских подрядчиков (IMCA) была основана в 1995 году в результате слияния Ассоциации подрядчиков по дайвингу (AODC) и Ассоциации владельцев судов с динамическим позиционированием (DPVOA). IMCA является международной торговой организацией, которая объединяет компании и организации, предоставляющие услуги для оффшорных, морских и подводных инженерных работ.

Основная цель этой организации — повышение производительности труда, улучшение регулирования и укрепление конкурентоспособности морской отрасли.

Организация IMCA — это комплекс методических знаний и площадка для форумов представителей морской и оффшорной промышленности. Ассоциация разрабатывает методические руководства, которые позволяют ее членам работать на основе саморегулирования. При этом Ассоциация соблюдает и строго выполняет нормы международного права в области конкуренции и антимонопольного законодательства.

Морской учебно-тренажерный центр является подразделением Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Центр осуществляет профессиональную подготовку курсантов и студентов университета, членов экипажей морских судов, широкого круга специалистов морской индустрии и нефтегазовой отрасли России, стран ближнего и дальнего зарубежья.

В настоящее время Морской УТЦ ведет обучение с использованием более 40 наименований специализированных тренаже-

ров на двух площадках в Санкт-Петербурге, а также в Мурманске и Архангельске. Учебный центр по выживанию на море обеспечивает подготовку курсантов и переподготовку членов экипажей морских судов, а также обучение персонала для освоения морских нефтегазовых месторождений. Качество подготовки в Морском УТЦ ГУМРФ подтверждено морскими Администрациями России, Норвегии, Либерии, Маршалловых островов, ведущими классификационными обществами, международной сертификационной сетью IQNet, британским The Nautical Institute и другими отечественными и международными организациями.

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова образован путем объединения двух крупных отраслевых вузов Росморречфлота — Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций.

# «Акела» вернулась домой

В Санкт-Петербурге состоялась торжественная встреча яхты «Акела», вернувшейся после дальнего плавания. В сложном морском плавании принимали участие курсанты Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

«Акела» приняла участие в Международных регатах учебных парусников «The Tall Ships Regatta» по маршруту: Клайпеда (Литва) — Щецин (Польша), в которой заняла первое место, и в регате «The Tall Ships Races» по маршруту: Белфаст (Великобритания) — Олесунд (Норвегия) — Кристиансанн (Норвегия) — Ольборг (Дания). В общей сложности «Акела» была в пути 3 месяца и преодолела расстояние в 5 000 морских миль.

Длина — 13,6 м, ширина — 4,0 м, осадка — 2,4 м, высота мачты — 20 м, экипаж — 12 человек. Яхта построена в 1985 году в Польше. С 1986 года стала известна по всей Балтике, посетила 28 стран мира, дошла до Африки и Черного моря, побывала на Канарских островах. С 1988 года яхта участвует в регатах учебных парусников «Catty Sark», ныне — «The Tall Ships Races» и многократно становилась победителем в классах «С» и «D», своими победами добилась всемирного признания.

За свою почти 30-летнюю историю яхта «Акела» прошла около 200 000 морских миль.

«Акела» под управлением капитана Алексея Чегурова и старшего помощника Анастасии Подобед



является единственной яхтой в истории регат учебных парусников «The Tall Ships Races», которая 5 лет подряд (с 2010 года по 2014 год) одерживает победы в регатах.

Яхта «Акела» является флагманом парусной флотилии ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. В настоящий момент флотилия насчитывает 11 крейсерско-гоночных яхт различного водоизмещения и вместимости. На яхтах флотилии занимается более ста человек, большинство из которых курсанты, студенты и сотрудники ГУМРФ.



## Работа ученых СПбГМТУ признана лучшей на международном конкурсе

Подведены итоги Международного конкурса научных, научно-технических и инновационных разработок, направленных на развитие и освоение Арктики и континентального шельфа 2015 года.



Работа Санкт-Петербургского государственного морского технического университета решением экспертной межведомственной комиссии признана лауреатом первой премии.

Напомним, что конкурс проводился при поддержке Правительства Российской Федерации. СПбГМТУ представил на конкурс работу «Разработка технической платформы глобальной морской информационно-измерительной системы на основе автономных необитаемых аппаратов типа глайдер». Высокой награды удостоен авторский коллектив «Корабелки» в составе Игоря Кожемякина, Кирилла Рождественского, Владимира Рыжова.

Всего на конкурс 2015 года было представлено 93 работы от 47 компаний и организаций. Все работы направлены на развитие Арктической зоны Российской Федерации и соответствуют «Основам государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу», утвержденным Указом Президента РФ от 18 сентября 2008 года, № Пр-1969.

Конкурсная комиссия специальным письмом выразила благодарность в адрес руководства СПбГМТУ за активное участие в конкурсе, по результатам которого под редакцией экспертного совета подготовлен и издан сборник работ лауреатов.

## Проектанты и судостроители — курс на сближение

Молодые специалисты Крыловского государственного научного центра (ГНЦ) с ознакомительной экскурсией посетили Средне-Невский судостроительный завод (СНСЗ, входит в ОСК).

Данная встреча состоялась по инициативе молодежи двух предприятий при поддержке руководства завода.

Крыловский государственный научный центр — один из крупнейших мировых исследовательских центров в области кораблестроения и проектирования — является давним партнером Средне-Невского судостроительного завода в области инновационных разработок для отечественного судостроения в интересах обороноспособности и развития экономики страны.

Сферой деятельности Крыловского государственного научного центра является научно-техническое сопровождение и внедрение инноваций на протяжении всего жизненного цикла продукции судостроения. Благодаря совместной научной, производственной и испытательной деятельности завода и института на предприятии была внедрена инновационная технология изготовления крупногабаритных судокорпусных конструкций из композитных материалов методом вакуумной инфузии.

Молодые специалисты Крыловского государственного научного центра поделились своими впечатлениями: «Мы побывали на уникальной экскурсии по современному судостроительному предприятию, имя которому Средне-Невский судостроительный завод. Ведущий технолог завода познакомил нашу группу с технологиями изготовления

корпусных конструкций из полимерных композиционных материалов. Стало ясно, что изготовить методом вакуумной инфузии плиту под образцы и палубу судна — это две разные вещи. Для изготовления плиты всего-то и надо, что аккуратно уложить слою стеклоткани на матрицу, накрыть вакуумной пленкой и подвести насос и подачу смолы. С палубой сложнее. Помимо матрицы и пленки необходимо провести своеобразную разметку уложенной стеклоткани, чтобы проложить специальные трубки с прорезями для пропитки изделия смолой. Пропитка смолой осуществляется от середины к краям, в отличие от плиты, где она осуществляется от края до края. Такая разница в технологии обусловлена в первую очередь разницей в габаритах изделий».

Сотрудник завода подробно рассказал обо всех этапах производства судов из полимерных композиционных материалов: изготовления матрицы, технологии укладки стекломатериалов, процесс подготовки смолы и пропитки изделий методом вакуумной инфузии, процесс извлечения корпуса из матрицы и спуск. Удивили экскурсантов и размеры строящихся судов из полимерных композиционных материалов. Заинтересовал процесс формирования ребер жесткости из пенопласта и последующая формовка стеклотканью контактным методом. Впечатлили и прочностные характеристики получаемых изделий при значительном



уменьшении веса конструкций (в три раза) по сравнению с металлическими.

Внимание группы была также представлена экспериментальная лаборатория механических испытаний, где проводятся исследования механических свойств полимерных композиционных материалов.

В конце программы группа Крыловского государственного научного центра посетила экспериментальную лабораторию, где разрабатывают новые и оптимизируют существующие технологии производства корпусных конструкций из полимерных композитных материалов.

«Следует отметить, что в процессе передвижения экскурсионной группы по цехам и участкам Средне-Невского судостроительного завода, — комментируют свой визит сотрудники научного центра, — мы встретили большое количество специалистов, работающих на производстве, подавляющее большинство которых в возрасте до 35 лет. Колоссальное внимание администрации завода уделяется вопросам охраны труда. Мощная многоуровневая система вентиляции, подача воздуха на участки, специальные костюмы и оборудование обеспечивают сотрудникам максимальную защиту от негативного воздействия окружающей среды. Тем не менее, надеемся, в будущем такое производство будет и вовсе обходиться без участия человека».

# Новая жизнь Северного речного вокзала



**В Москве принято решение о реконструкции одного из самых примечательных архитектурных сооружений столицы — здания Северного речного вокзала на Москве-реке. Вокзал был построен по проекту архитекторов Алексея Рухлядева и Владимира Кринского одновременно с Каналом имени Москвы в 1937 году.**

Москомархитектура разработала концепцию реставрации Северного речного вокзала. Департамент культурного наследия намерен вести работы совместно с Росморречфлотом. В зону реконструкции войдет самое здание и парк.

Общая длина причалов вокзала составляет около полутора километров, примерно половина из них построена в 1960-е годы.

Площадь парка составляет около 50 га. Территория парка включена в состав музейно-паркового комплекса «Северное Тушино». Здесь установлен памятник кораблестроителю академику Алексею Крылову.

Здание Северного речного вокзала было закрыто в 2010 году. В 2013 году мэрия активно прорабатывала с Федеральным агентством речного и морского транспорта вопрос о передаче здания

в собственность города. Москва готова была провести ремонт за свой счет, но обязательно сохранить транспортную функцию объекта.

На ремонт из федерального бюджета предполагается выделить в сумме 2,074 млрд руб. В актуализированной госпрограмме «Развитие транспортной системы Москвы на 2012–2016 годы и на перспективу до 2020 года» появился пункт о реконструк-

ции вокзала и порта, которую планируется провести в 2015 и 2016 годах.

После реконструкции в здании предлагается открыть Музей Канала имени Москвы, а также сделать вокзал частью «речного культурного кластера», поскольку рядом находится музейный комплекс Военно-морского флота.

Напомним, что всего в Москве пять крупных речных инфраструктурных объектов: Западный речной порт, Северный речные вокзал и порт, Южные речные вокзалы и порт. Порты используются для грузовых перевозок, а вокзалы — для пассажирских. Ранее сообщалось, что в ближайшие

несколько лет правительство Москвы хочет добиться двукратного роста пассажирских перевозок по Москве-реке — до полутора миллионов человек.

Главный вход в здание, выполненное в форме парохода, украшен уникальной майоликой работы скульптора Натальи Данько. Здание интересно тем, что оно оснащено шпилем с механизмом для опускания и выдвижения. Авторами проекта было задумано, что церемония поднятия шпиля со звездой должна была бы проходить в начале и конце каждой навигации, однако за все годы шпиль опускали лишь несколько раз.

## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

### «ЗЕЛЕНАЯ СТОЯНКА» В БУХТЕ КОПРИНО

Оборудованная «зеленая стоянка», открывшаяся в рамках проекта развития «Ярославское взморье» в бухте Коприно на Рыбинском водохранилище, в конце августа приняла первых круизных пассажиров — 130 человек прибыли на теплоходе «Григорий Пирогов». По данным генерального директора проекта Дмитрия Родионова, по маршруту, пролегающему вдоль побережья курорта, проходят 85% пассажирских речных перевозок. Планируется, что на следующий год «зеленая стоянка» будет включена в расписание речных круизных лайнеров. По оценкам специалистов, новые причалы смогут принимать от одного до четырех теплоходов ежедневно.

### ЧИТАЮЩИЙ ТЕПЛОХОД

Рязанская областная детская библиотека организовала акцию «Читающий теплоход». Каждый год участники программы летнего чтения «Под шестел книжных страниц» отправляются в бесплатную поездку на теплоходе по Оке. На борту судна собираются юные любители чтения, рязанские писатели и поэты. Во время водной прогулки ребята читают стихи и участвуют в литературных конкурсах и викторинах.

### ПО МОСКВЕ-РЕКЕ СКВОЗЬ СТОЛЕТИЯ

Водные экскурсии «По Москве-реке сквозь столетия» организует Столичная судоходная компания. Они проводятся с участием Городского экскурсионного бюро Му-

зея Москвы. Необычные экскурсии приурочены к проведению Дня города. Участники речной прогулки узнали интересные факты об истории строительства Московского Кремля, о жизни и нравах купеческого Замоскворечья, о происхождении названий московских набережных и о роли Москвы-реки в жизни современного города.

### ПРИЧАЛ ДЛЯ ПРОГУЛОЧНЫХ КАТЕРОВ В КАПОТНЕ

В Капотне собираются обустроить причал для прогулочных катеров. Как сообщили в префектуре ЮВАО, речную станцию разместят рядом с клубом водного туризма «Круиз» в 4-м квартале Капотни. Сейчас проводится благоустройство набережной.

## В Рыбинске построят новый причал

**В Рыбинске построят новый причал, сообщают региональные СМИ. Инвестор планирует вложить в строительство нового причала около 27 миллионов рублей.**

Предполагается, что объект будет готов к началу нового туристического сезона, к весне 2016 года. Сейчас сотрудники фирмы-застройщика ведут подготовительные работы: специалисты собирают документы для получения разрешения на строительство, дорабатывают проектную документацию.

Администрация города предложила инвестору удобный участок для строительства причала в районе Волжской набережной, дом 4. После введения объекта в строй, в Рыбинске ожидают, что смогут принимать туристов, путешествующих по Волге с апреля по октябрь. Это позволит

в несколько раз увеличить число туристов, посетивших Рыбинск. На сегодняшний день в городе делают остановку по 2–3 теплохода. В этом году, по сравнению с прошлым годом, турпоток вырос на 15%.

Причал будет иметь Т-образную конструкцию, вынесенную на акваторию Волги. Материалом для него послужат металлические конструкции и деревянные настилы из досок хвойных пород.



# «Наука не должна быть прерогативой узкой группы сотрудников»



**Федеральное агентство морского и речного транспорта провело в августе 2015 года заседание Совета по образованию, на котором с докладом о проблемах и перспективах развития научного сектора отраслевых вузов водного транспорта выступил проректор по научной работе Московской государственной академии водного транспорта Олег Соляков. «Водный транспорт» публикует основные тезисы данного выступления.**

Наиболее значительная проблема, стоящая перед вузовской наукой сегодня,—это, безусловно, проблема финансирования научно-исследовательской деятельности. В советское время научная работа была неотъемлемой частью деятельности отраслевого вуза, который был тесно связан с соответствующей отраслью государственной экономики. Это упрощало поиск источников финансирования: основным заказчиком научных разработок выступало государство, исполнителем—отраслевые вузы. Понятно, что при централизованной экономике вузы не испытывали дефицита финансирования и недостатка в заказах на научные исследования. С 90-х годов XX века эта модель оказалась нежизнеспособной. И в течение последних 25 лет научным сообществом ведется поиск оптимальной модели взаимодействия науки, производства, бизнеса и государства. Разумеется, что проблемы, стоящие перед отраслевой наукой, актуальны и для всей транспортной отрасли.

Сегодня перед отраслевой наукой стоит ряд вызовов внешней

и внутренней среды, определяющих текущее и перспективное развитие научной деятельности вузов. Вследствие глобализации и повышения открытости экономики международные тенденции оказывают все большее влияние на развитие транспортной отрасли, в частности это приводит к еще большему усилению конкуренции в ряде секторов отрасли, связанному с расширением присутствия иностранных компаний и импортной продукции на российском рынке. Но даже в этом случае, для конкурентоспособных предприятий водного транспорта есть возможность воспользоваться преимуществами открытой экономики, получая доступ на международные рынки.

В последние годы набирает обороты и противоположная тенденция: государство все острее ставит вопрос об импортозамещении. Отрадно, что эта тенденция открывает масштабные возможности для увеличения объема отечественной наукоемкой продукции в сфере водного транспорта и повышения конкурентоспособности отраслевой науки и производства. Кроме того, и ужесточение экологиче-

ских стандартов и требований со стороны государства приводит к необходимости значительных дополнительных инвестиций в модернизацию отрасли, например, судостроительных производств.

Получается, что использование различных инструментов государственного влияния имеет существенный потенциал для форматирования ключевых показателей ряда сегментов транспортной отрасли с точки зрения проектирования, производства и рынков сбыта, изменения позиций игроков отрасли.

Еще один вызов внешней среды—это формирование «новой» экономики. Она меняет представления о конкурентоспособности предприятий: определяющее значение имеют не объемы основных фондов, а интеллектуальная собственность, инновационные технологии и человеческие ресурсы. Сегодня идет глобальная конкурентная борьба за таланты и интеллект.

Наиболее конкурентоспособными в перспективе будут те предприятия, которые способны будут формировать, развивать и удерживать квалифицированные

человеческие ресурсы, обладающие развитым научно-производственным комплексом с высоким инновационным потенциалом.

Другая нерешенная до сих пор проблема научного сектора отраслевых вузов—это неразвита институциональная база. В условиях масштабных социально-экономических преобразований, стартовавших в России в середине 1980-х—начале 1990-х годов, процесс адаптации отраслевой науки к требованиям открытой рыночной экономики происходил преимущественно ситуационным, хаотичным образом. И получилось так, что внешняя среда в той или иной степени перестроилась на новый формат экономических отношений, а институциональная основа научного сектора продолжает функционировать в старом формате. Подобная ситуация не может не отражаться на экономических результатах научных исследований и уровне развития отрасли в целом.

До сих пор не нашли окончательного разрешения и «традиционные» проблемы отраслевой науки (в области материально-технической базы и технологичности производства, трудовых ресурсов и проч.). Следствием этого является низкая мотивация к повышению экономической эффективности результатов научной деятельности, фокусировка на получении господдержки и освоении бюджетных средств. Очевидно, что подобная ситуация

не добавляет привлекательности отрасли для инвесторов.

Конечно же, эти вызовы внешней и внутренней среды являются источником немалых рисков, а с другой,—обладают потенциалом для позитивного развития отраслевой науки в перспективе.

Сегодня вузовская наука обладает рядом преимуществ, которые могут стать основой для эффективного развития научного сектора и отрасли в целом в долгосрочной перспективе. Это и сформированная система научных направлений и школ, унаследованная еще с советских времен, и развитая образовательная инфраструктура, способная обеспечить приток квалифицированных специалистов в научный сектор отрасли.

В целом же, текущее состояние вузовского научного сектора связано с реализацией преимущественно инерционной модели развития. Она заключается в эксплуатации унаследованных, исторически сложившихся преимуществ и неполном использовании предпосылок для повышения конкурентоспособности. На реализацию данного потенциала направлена «Концепция развития научно-исследовательской, опытно-конструкторской и инновационной деятельности вузов, подведомственных Федеральному агентству морского и речного транспорта», разработанная сотрудниками ФГБОУ ВО «МГАВТ».

*Начало, окончание на стр. 10*

## Ока может потерять судоходность

**Ока может потерять судоходность, считают в Министерстве экологии и природопользования Московской области, если проект разработки месторождения вблизи Серпухова будет одобрен.**

Как сообщают региональные СМИ, крупное месторождение песка и щебня находится в водоохранной зоне Оки и, как считают экологи, разработка карьера приведет к необратимым последствиям для всего Серпуховского района.

Между тем, заинтересованность в размещении производства, включающего дробильно-сортировочного комплекса для глубокой переработки материалов подтвердили ряд местных предприятий: ООО «Опытный завод сухих смесей», ООО «Порт Серпухов», ООО «Дробмашцентр» и группа компаний «Ветт Транс».

Минэкологии Московской области отвергает проект уже в течение пяти лет, ссылаясь на выводы экологов, в котором говорилось об угрозе наступления неблагоприятных

экологических последствий, вплоть до изменения русла Оки и прекращения ее судоходности». Эта точка зрения была подтверждена авторитетом экспертов Федерального агентства водных ресурсов и ФГУП «Канал имени Москвы».

По мнению экологов, разработка месторождения может усугубить и без того сложную ситуацию с маловодностью рек в Московской и соседних областях. Поданным ГУ МЧС России по Рязанской области, в 2014 году понижался и уровень Оки. В том же году в Московской области уровень реки понижался до критической отметки у Каширы. А у Серпухова уровень упал до отметки низкой межени в начале июля и оставался таким до октября. В 2015 году ситуация с маловодьем в лучшую сторону никак не изменилась.



### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

#### ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС № 2 РЫБИНСКОГО ГИДРОУЗЛА ЖДЕТ РЕКОНСТРУКЦИИ

К участию в конкурсе на реконструкцию пускового комплекса № 2 Рыбинского гидроузла допущены 3 компании: ООО «Строительная компания Сталь», ООО «Техтрансстрой», АО «Трест Гидромонтаж». Конкурс был объявлен 31 июля 2015 года.

Максимальная цена контракта составляет более 4,1 млрд руб. Государственный заказчик—ФБУ «Канал имени Москвы».

#### ПРОЕКТ ДЛЯ ГИДРОУЗЛА БЕЛОМУТ

На реконструкцию гидроузла Белоомут ФГБУ «Канал имени Москвы», который расположен в Луховицком районе Московской области, планирует потратить до 5,6 млрд руб. до 2019 г. Об этом свидетельствует информация, размещенная на портале госзакупок.

Как уточняется в документах, оплата контракта будет погодная. В 2015 г. из федерального бюджета планируется выделить 850 млн руб., в 2016 г. лимит финансирования составит 1,8 млрд руб., в 2017 г. максимальная сумма составит 1,6 млрд руб., а в 2018 г.—1,4 млрд руб.

В рамках реконструкции гидроузла Белоомут планируется провести реконструкцию плотины и судоходного шлюза, оборудовать наружное освещение, построить кабельные трассы, а также возвести трехэтажное административно-бытовое здание.

Как уточняется, дата окончания выполнения работ по государственному контракту назначена на 31 января 2019 г. Источник финансирования контракта—федеральный бюджет.

# Испытания «Фарватера»

На территории ООО «Верфь братьев Нобель» прошли испытания обстановочного судна «Фарватер» проекта 3052, построенного в рамках мероприятия «Обновление обслуживающего флота» подпрограммы «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России 2010–2020 годы» для Администрации Волжского бассейна. Проект судна разработан Горьковским центральным конструкторским бюро речного флота.

Построенное обстановочное судно имеет следующие основные технические характеристики: длина габаритная — 35,8 м, ширина габаритная — 6,0 м, высота борта — 2,6 м, осадка наибольшая — 1,4 м, мощность главных двигателей — 2–165 кВт, скорость хода максимальная — 24,0 км/ч, экипаж 6 человек, класс Российского Речного Регистра «X O—пр 2.0 (лед 20)».

Теплоход оборудован новейшими системами управления судовой энергетической установкой, устройствами для обслуживания сухоходной обстановки на внутренних водных путях, современными средствами связи и навигации.

Постройка судна осуществлялась ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» на производственных мощностях ООО «Верфь братьев Нобель», г. Рыбинск Ярославской области.

Ходовые испытания проводились в акватории Рыбинского водохранилища, судно успешно подтвердило соответствие заявленным техническим характеристикам.

По завершении ходовых испытаний судно было успешно сдано комиссии Федерального агентства морского и речного транспорта.

ООО «Верфь братьев Нобель» — крупнейшее предприятие по судостроению и судоремонту на Верхней Волге, основанное в 1907 году и специализирующееся на строительстве, ремонте, реновации и модернизации следующих типов судов: морские и речные танкеры для перевозки нефти и нефтепродуктов; морские и речные сухогрузы, спроектированные и строящиеся по европейским стандартам, для перевозки генеральных грузов, контейнеров международного образца, леса, насыпных и опасных грузов; суда специального назначения,



в том числе морские водолазные и гидрографические суда, суда портовой инфраструктуры; катера специального назначения, в том числе спасательные катера-бонепостановщики; корпуса судов различных типов, в том числе корпуса современных комфортабельных яхт. Производственные мощности предприятия позволяют строить морские и речные суда дедвейтом до 6500 тонн, длиной до 140 м, шириной до 17 м и спусковым весом до 2700 тонн.

## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

### «ПОРТ КОЛОМНА» ЗАВЕРШАЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО БУКСИРА

Судостроительная верфь ОАО «Порт Коломна» (Московская область) в сентябре-октябре 2015 года завершит строительство второго серийного буксира проекта «Коломенский» мощностью 1,5 тыс. л.с..

Проект разработан собственным проектным бюро ОАО «Порт Коломна». Серия предназначена для собственного флота предприятия. Первый аналогичный буксир данной серии был построен в 2014 году.

ОАО «Порт Коломна» — многопрофильное речное транспортное предприятие, ведущее свою историю с 1858 года, преобразовано в современное акционерное общество в январе 1994 года. В состав порта входят грузовые участки на реках Москва и Ока (Беседы, Лыткарино, Воскресенск, Коломна), участок пассажирских перевозок, судоремонтный завод, судоподъемное сооружение, отстойный пункт, строительный и автотранспортный участки, завод сухих смесей, гостиничный комплекс.

Порт осуществляет добычу нерудных строительных материалов (речной песок и песчано-гравийная смесь), погрузо-разгрузочные работы, огромное количество грузовых перевозок (песок, песчано-гравийные материалы, гипсовый камень, негабаритные грузы и т.д.), пригородные пассажирские перевозки. На предприятии проводится работа по технической модернизации подвижного состава. Порт имеет собственное судостроительно-судоремонтное подразделение. Его основа — слип, способный поднимать суда весом 2 тыс. тонн и длиной 115 м.

### «ВЫМПЕЛ» РЕАЛИЗУЕТ ПРОГРАММУ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

АО «Судостроительный завод «Вымпел» (г. Рыбинск, Ярославская область) 26 августа 2015 года спустил на воду скоростной патрульный катер «Мангуст» проекта 12150. Об этом сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Подчеркивается, что это первый «Мангуст», построенный на АО «ССЗ «Вымпел» по программе импортозамещения — в связи с введенными санкциями была произведена замена главного двигателя MTU (Германия) на M470MK производства ОАО «Звезда» (г. Санкт-Петербург).

Под дизели ОАО «Звезда» была переделана корпусная часть машинного отделения, фундаменты главных двигателей, электроннасыщение. После швартовых, ходовых и приемо-сдаточных испытаний катер отправится в Выборг.

АО «Судостроительный завод «Вымпел» специализируется на выпуске средне- и малотоннажных морских и речных судов и катеров военного и гражданского назначения. С момента основания в 1930 году на предприятии было выпущено свыше 30 тыс. кораблей различных типов. За последние 40 лет более 1800 катеров было поставлено в 29 стран Европы, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии, Африки и Южной Америки.

# Делегации судостроителей из Москвы и Санкт-Петербурга посетили родину академика А. Н. Крылова

Делегации Российского и Международного Союза научных и инженерных общественных объединений посетили Порецкий район Чувашии. Делегацию возглавил президент Союза члена Президиума Российской Академии наук Юрий Гуляев.

Как сообщается в материале официального портала Чувашской республики, в делегацию вошли представители Российского научно-технического общества судостроителей им академика А. Н. Крылова во главе с президентом общества Героем России Владимиром Александровым, а также ФГУП «Крыловский государственный научный центр». Также в составе делегаций был автор памятника А. Н. Крылову в г. Чебоксары скульптор Салават Шербаков. На родине акаде-

мика, в Порецком районе, судостроителей и ученых встречал глава администрации Евгений Лебедев.

Посещение Порецкого района было запланировано программой визита делегаций в Чувашию. В первый день судостроители приняли участие в открытии памятника великому кораблестроителю, академику А. Н. Крылову на территории Речного порта в г. Чебоксары, во второй день посетили родину Алексея Николаевича — деревню Крылово и музей ученого. На въезде



в Порецкое гостей встречали хлебом-солью.

Делегация посетила мемориальный музей в деревне Крылово, где передала многочисленные подарки, в числе которых макет самой современной атомной подводной лодки, памятные медали к 150-летию А. Н. Крылова, которые были отлиты специально для музея академика в д. Крылово Порецкого района Чувашской Республики. В числе подаренных многочисленных книг наиболее ценную представляет книга «Основные сведения по теории корабля», которая была издана при жизни Алексея Николаевича в 1931 году.



# «Наука не должны быть прерогативой узкой группы сотрудников»

Окончание, начало на стр. 8

Реализация концепции планируется за счет использования программных инструментов. То есть в рамках работы над концепцией будут создаваться программы среднесрочного развития, при этом первая программа будет направлена на формирование институциональной основы для развития конкурентоспособного научного сектора, вторая — будет сфокусирована на обеспечении его производственной, технологической и экономической эффективности.

Стратегия развития отраслевой науки.

Стратегическая цель первого уровня для отраслевой науки — конкурентоспособный водный транспорт. Целью второго уровня будет повышение вклада вузов в технологическую модернизацию отрасли с помощью развития научных исследований и инновационной деятельности.

Соответственно для реализации этих целей необходимо определить основные направления формирования консолидированной политики в сфере инноваций и научно-исследовательских работ в научном секторе отрасли:

- Сформировать систему научного взаимодействия, кооперации вузов, способную дополнить (заменить) систему отраслевых научно-исследовательских институтов (НИИ), во многом сегодня ослабленную. Решение этой задачи должно обеспечить трансфер

знаний и технологий между промышленностью и наукой.

- Обеспечить высокое качество подготовки специалистов, востребованных предприятиями отрасли. Решение этой задачи невозможно без глобального вовлечения преподавателей в научные исследования, привлечения студентов и аспирантов к выполнению научных исследований.

- Снизить административные барьеры, препятствующие эффективному развитию межвузовского включения в научные исследования в интересах отрасли, сформировать партнерства с производственными предприятиями.

- Стимулировать развитие научных инициатив вузов в прикладных исследованиях в рамках приоритетных направлений, определенных Комиссией по модернизации и технологическому развитию экономики Российской Федерации.

Механизмами реализации этих положений будут:

- Выявление потенциальных перспективных научных направлений и проектов («точек роста»).

- Финансирование инициативных, опережающих исследований.

- Развитие частно-государственного партнерства с целью расширения доходной и имущественной базы вузов.

- Осуществление мониторинга рынка, научно-технологического прогнозирования и сопровождения научных проектов, формирование необходимых баз данных.



Иначе говоря, уже назрела потребность создания ресурсного центра для вузов, предприятий и организаций отрасли, осуществляющего информационно-аналитическую и сопроводительную деятельность, объединяющего организации, заинтересованные в развитии и проведении долгосрочных проектов и консолидированной деятельности по разработке стратегических планов проведения исследований, их внедрению и защите интеллек-

туальной собственности. Именно ресурсный центр будет коммуникативным инструментом, направленным на активизацию усилий по созданию перспективных исследований и технологий, инновационных продуктов, услуг, имеющих коммерческий интерес; совершенствование нормативно-правовой базы в области научно-технологического и инновационного развития.

Очевидно, что развитие научного сектора в отраслевых вузах

требует системных изменений в деятельности высших учебных заведений. Это касается организации и сопровождения научных проектов на базе вузов. Наука не должна быть прерогативой узкой группы сотрудников, она должна стать частью работы всех преподавателей, студентов и аспирантов. Плановое решение этих задач позволит говорить о создании масштабного потенциала для реализации заявленных стратегических целей.

## Совет по образованию Росморречфлота сформирует рабочую группу по повышению эффективности НИР отраслевых вузов

Заседание Совета по образованию Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) под председательством заместителя руководителя Росморречфлота Александра Пошивая состоялось в Сибирском государственном университете водного транспорта (Новосибирск) 21 августа 2015 года.



Как сообщает пресс-служба Росморречфлота, по итогам заседания, принято решение сформировать рабочую группу при Росморречфлоте по повышению эффективности научно-исследовательских работ (НИР) вузов.

Кроме того, на мероприятии решили поручить ректорам учебных заведений проработать и направить в Росморречфлот

предложения по созданию фондов целевого капитала вузов и по привлечению попечительских советов вузов к созданию фондов целевого капитала, а также направить в Росморречфлот предложения по порядку осуществления централизованных закупок с указанием предмета закупок и организаторов консолидированных конкурсов. Также Советом по образованию

было решено утвердить план разработки профессиональных стандартов по подведомственным учебным заведениям, и совместно с заинтересованными организациями транспортной отрасли, а также с привлечением отраслевых профсоюзов сформировать рабочие группы по разработке профстандартов для профессий и должностей водного транспорта.

## Безбарьерная среда для инвалидов на пассажирском транспорте

В Московском государственном университете путей сообщения 27 августа 2015 года состоялась первая отраслевая научно-практическая конференция «Актуальные вопросы обеспечения доступности услуг пассажирского транспорта для инвалидов и маломобильных групп населения», участие в которой приняли специалисты Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ). Как сообщает пресс-служба МГАВТ, по результатам обсуждения вопросов конференции МГАВТ предложен ряд решений.

В частности, специалисты МГАВТ считают необходимым разработать концепцию развития сферы создания безбарьерной среды для инвалидов и маломобильных групп населения (МГН) на пассажирском транспорте, определить необходимые технические средства и комплектации конструкций обеспечения доступности плавсредств для инвалидов. Также необходимо развитие сферы производства технических средств обеспечения доступности.

Кроме того, нужна конкретная программа мероприятий с указанием источников финансирования.

Также необходима юридическая доработка рассматриваемой программы. Так как имеющиеся требования в Правилах Российского Речного Регистра реализуются только на вновь строящихся объектах, а при модернизации могут не учитываться, отмечают в МГАВТ.

Участники конференции обсуждали ход реализации мероприятий госпрограммы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011–2015 гг. и актуализировали направления создания безбарьерной среды для инвалидов и МГН на пассажирском транспорте на 2016–2020 гг.



## Грузы идут по мелководью

По состоянию на 1 сентября 2015 года общий грузооборот в границах Азово-Донского речного бассейна сократился на 35,8% к уровню 2014 года и составил 5 млн 971 тыс. тонн грузов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Объем перевалки мазута сократился на 47,9% до 2 млн 143 тыс. тонн, вакуумного газойля — в 3,5 раза, до 630 тыс. тонн, серы — на 27,2%, до 842 тыс. тонн, дизельного топлива — на 18,7%, до 664 тыс. тонн, шебня — в 2 раза, до 308 тыс. тонн.

Общий судопоток за отчетный период 2015 года составил 4209 судов, что на 21,9% ниже соответствующего показателя 2014 года.

В августе этого года в границах ответственности администрации общий объем перевозок составил 1 млн 131 тыс. тонн грузов, что на 47% меньше грузооборота годом ранее. При этом транзит снизился на 46,8%, до 942 тыс. тонн, внутренний грузооборот речного бассейна — на 48,2%, до 189 тыс. тонн.

Снижение отмечено по основным грузам, преобладающим в номенклатуре. Так, объем перевозок мазута уменьшился на 35,7%, до 387 тыс. тонн, серы — на 21,6%, до 167 тыс. тонн, вакуумного газойля — в 3,1 раза, до 145 тыс. тонн, дизельного топлива — на 20,3%, до 133 тыс. тонн.

Судопоток в последний летний месяц 2015 года составил 967 судов и составов: 510 в движении вниз и 457 — вверх. Годом ранее было 1188 единиц флота, в том числе 584 в движении вниз и 604 в движении вверх.

Как пояснили в Азово-Донской бассейновой администрации, снижение показателей связано с неблагоприятными гидрометеорологическими условиями и малыми расходами Цимлянского водохранилища.

Так, максимальная отметка Цимлянского водохранилища на 31 августа составила 31,56 м БС при нормальном проектном уровне 36,0 м БС. В связи с таким наполнением Цимлянского водохранилища и в соответствии с Основным положением правил использования водных ресурсов Цимлянского водохранилища Донским бассейновым водным управлением (ДБВУ) в августе был установлен режим сброски для нужд транспорта в объеме 200 куб. м/с при гарантированном судоходном попуске 340 куб. м/с.

Фактические глубины в августе 2015 года на участке от входа в 132-й канал до Кочетовского гидроузла составляли 295–340 см, от Кочетовского гидроузла до первого Арпачинского переката — 260–290 см, от первого Арпачинского переката до 3121-го км реки Дон — 360–400 см.

Оперативный штаб Азово-Донского бассейна продолжал работать. В частности, производилось сопровождение флота путейскими катерами, оснащенными промерным оборудованием, с запасом воды под днищем 10 см: всего с начала навигации до 1 сентября текущего года проведено 443 судна. Азово-Донской бассейновой администрацией совместно с судоходными компаниями был проведен дополнительный осмотр водного пути реки Дон от Кочетовского гидроузла до Усть-Сальского переката.

В настоящее время администрация совместно с судовладельцами определяет алгоритм действий по выведению флота с предельными осадками из Азово-Донского

речного бассейна.

Добавим, что ДБВУ с 1 сентября сократило сбросной расход из Цимлянского водохранилища до 180 куб. м/с.

Азово-Донская бассейновая администрация рекомендовала судоходным компаниям планировать работу с тем учетом, что укладка плотин гидроузлов на реке Северский Донец начнется 20 сентября. Капитан Азово-Донского речного бассейна Александр Тараненко на заседании Оперативного штаба 27 августа пояснил, что сброс воды с верхних бьефов гидроузлов на реке Северский Донец позволит поддержать глубины на лимитирующих участках водного пути ниже Кочетовского гидроузла.

«Равномерный сброс воды с верхних бьефов реки Северский Донец сможет кратковременно повысить уровень воды в нижнем бьефе Кочетовского гидроузла на 15–20 см в течение 20–30 суток», — уточнил Александр Тараненко.

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

## Морские порты недосчитались речных грузов

Морские порты Ростов-на-Дону и Азов в августе продемонстрировали снижение общего грузооборота на фоне падения транзита грузов с внутренних водных путей. Таганрог тоже показал негативную динамику грузооборота.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в августе текущего года сократился на 19% к уровню августа 2014 года и составил 1 млн 956 тыс. тонн различных грузов. Номенклатура грузов была представлена зерновыми навалом (43,1%), нефтью и нефтепродуктами (29,6%), незерновыми навалочными грузами (14,7%), углем и коксом навалом (3,7%), генеральными грузами (2,8%), металлоломом (2,7%) и металлом (2,4%).

При этом погрузка в порту осталась практически на уровне прошлого года (–0,4%) и составила 1 млн 229 тыс. тонн грузов. Выгрузка уменьшилась на 15,5% — до 151 тыс. тонн. Наиболее заметное падение наблюдалось по транзиту грузов: его объем сократился на 42,4% — до 575 тыс. тонн.

Служба капитана порта Ростов-на-Дону за отчетный период 2015 года оформила 757 приходов и 745 отходов судов против 897 приходов и 858 отходов год назад.

«В августе этого года собственный грузооборот (без учета транзитных судов) порта Ростов-на-Дону, состоящий преимущественно из экспортных грузов и незначительного объема импорта, показывает стабильную динамику с незначительной разницей –2% к уровню 2014 года», — отметил капитан морского порта Павел Захарченко. Он уточнил, что в общем грузообороте произошли некоторые изменения в номенклатуре грузов: перевалка зерновых навалом сократилась на 12%, нефти и нефтепродуктов — на 12%, угля и кокса навалом — на 36,5%, генеральных грузов — на 37,6%. Напротив, был отмечен рост перевалки металлов на 18,9%.

«Главной причиной уменьшения общего грузооборота и судозахода порта является снижение транзитных перевозок более чем на одну треть от уровня 2014 года», — добавил Захарченко.

Морской порт Азов в августе 2015 года обработал 1 млн 290 тыс. тонн различных грузов, что на 30,3% ниже соответствующего показателя за август 2014 года. В номенклатуре грузов за отчетный период преобладали зерновые (66,7%) и нефтепродукты (27,9%).

Снижение отмечено по всем показателям, кроме каботаж. Экспорт сократился в 3,8 раза до 236 тыс. тонн, импорт — в 3,2 раза, до 25 тыс. тонн, транзит — в 2,1 раза, до 412 тыс. тонн грузов. Объем каботажных грузов в августе 2015 года составил 617 тыс. тонн, в то время как годом ранее каботаж не было.

Служба капитана морского порта Азов за отчетный период этого года оформила 518 приходов и 511 отходов судов против 737 приходов и 714 отходов в августе 2014 года.

Как пояснил и.о. капитана порта Азов Виктор Завозин, уменьшение грузооборота и судозахода произошло в связи со снижением транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей и экспорта грузов.

Общий грузооборот морского порта Таганрог в августе 2015 года сократился на 5,2% к уровню августа 2014 года и составил 334 тыс. тонн грузов. Служба капитана порта Таганрог зарегистрировала 114 приходов и 114 отходов судов за отчетный период этого года, годом ранее было 113 приходов и 112 отходов судов.



## Новое имя на борту

Теплоход «Волжский-49» ОАО «Донречфлот» получит имя «Виктор Мартыненко». Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор судодной компании Василий Филиппович.

«Виктор Мартыненко много лет возглавлял одно из крупнейших судоремонтных предприятий Ростовской области — СРЗ «Прибой». На мощностях этого завода вторую жизнь обрели сотни единиц флота судоходных компаний Дона, в том числе

и Азово-Донского пароходства. Донречфлот считает необходимым отметить большой вклад Виктора Гавриловича в развитие водного транспорта Юга России и запечатлеть его имя на борту одного из лучших судов компании, — пояснил Василий

Филиппович. — Одновременно это — большая честь и дополнительная ответственность для экипажа: нужно быть достойными громкого имени на борту!»

Торжественная церемония по случаю именнаяречения состоится в октябре 2015 года.



# Первые шаги по кап



Корреспондент «Водного транспорта» побывала на борту судна, когда оно пришло на погрузку серой в Усть-Донецкий порт, чтобы на один день окунуться в жизнь экипажа.

Команда «Капитана Скачкова» состоит из 13 человек.

Этим летом работать в штатных должностях матросов первого класса на теплоход пришли курсанты из ВГУВТа Дмитрий Суховерхов и Владимир Шубин. Они одногруппники, учатся на судоводительском факультете университета и уже перешли на четвертый курс. Путь же в про-

**Судоходная компания «Донречфлот» активно сотрудничает с отраслевыми учебными заведениями, в числе которых и Волжский государственный университет водного транспорта. На теплоходе «Капитан Скачков» этим летом проходили практику в штатных должностях сразу два курсанта из нижегородского вуза.**

фессию, как водится, у каждого свой.

Дмитрий Суховерхов последовал примеру старшего брата Максима, который служит в должности капитан-лейтенанта на военно-морском флоте в Махачкале, но в отличие от него выбрал торговый флот и приехал учиться из Воронежской области в Нижний Новгород. Хотя до этого в роду у Суховерховых моряков не было, на судне матрос чувствует себя как рыба в воде. «Качку я не то чтобы не боюсь, даже люблю, под нее спать так здорово!» — смеется курсант.

Владимир Шубин всерьез думал о том, в какой вуз поступать — строительный, технический или водный университет, выбрал последний, как когда-то сделал и его отец.

Дима и Вова дружат с первого курса, в прошлом году они вместе проходили практику на пассажирском теплоходе «Василий Чапаев» компании «Инфофлот». Тогда ходили по внутренним водным путям в Москву, Уфу, Казань, Чебоксары, Нижний Новгород, Набережные Челны, Углич, Нижнекамск, Рязань, Калязин, Белозерск и другие города. На грузовом флоте ребята работают впервые.

«Прийти в судоходную компанию «Донречфлот» посоветовал одногруппник, в отделе практики университета мы получили направление, а потом уже в кадровой дирекции нас направили на «Капитана Скачкова», на судне мы с 28 июня», — рассказывает Владимир. Если на «Чапаеве»

он работал рулевым, нес вахту только в рубке, то на «Скачкове» помимо помощи штурману на капитанском мостике практиканты отвечают и за швартовку, следят за шлюзованием, погрузками, выполняют работы на палубе, а при необходимости — и покраску, и любой мелкий ремонт...

Эту навигацию теплоход ОАО «Донречфлот» совершал рейсы не только по реке, но и выходил в Азовское море, до самого Керченского пролива. «Капитан Скачков» перевозил зерновые грузы и серу по маршрутам: «Бузан — Кавказ», «Ростов-на-Дону — Кавказ», «Усть-Донецк — Кавказ». На рейде порта Кавказ груз переваливается в большегрузные суда типов Panamax и Handysize,

## ИНВЕСТИЦИИ В КАДРЫ

### Комментарий директора по персоналу ОАО «Донречфлот» Вячеслава Широкова:

*«История сотрудничества с нижегородским учебным заведением началась еще с советских времен. Сегодня более 60% командного состава на судах нашей компании и часть сотрудников береговых служб — это выпускники Волжской академии (ныне она носит имя университета) разных лет. Выпускники ВГУВТа зарекомендовали себя с лучшей стороны, у них высокий уровень подготовки.»*

*Судоходная компания заинтересована в привлечении перспективных курсантов на флот, поэтому выстраивает лояльную кадровую политику. Например, одним из ее механизмов является ученический договор. При его заключении Донречфлот помогает курсанту получить необходимые рабочие документы, оплачивает связанные с этим расходы, а курсант обязуется отработать определенный срок на судах компании. Другой механизм — это материальное стимулирование. С 1 января 2015 года на внутреннем флоте введен курсантский бонус. При работе в штатной должности молодому специалисту помимо заработной платы ежемесячно начисляется курсантский бонус, который выплачивается по окончании навигации при условии работы без дисциплинарных замечаний.»*

*Одновременно плавательская практика на судах ОАО «Донречфлот» — это и долгосрочные инвестиции. Если курсант работает с коллективом, освоит работу во время штатных и нештатных практик и хорошо зарекомендует себя во время учебы, то, закончив учебное заведение, он сможет вернуться в компанию уже дипломированным специалистом и в короткий срок сделать карьеру.»*



## Мост открыт

**Василий Голубев и Игорь Левитин открыли движение по главной переправе Ростова-на-Дону — Ворошиловскому мосту.**



Временно исполняющий обязанности губернатора Ростовской области Василий Голубев и помощник Президента РФ Игорь Левитин 1 августа открыли двухполосное реверсное движение автотранспорта по Ворошиловскому мосту.

«Движение по мосту открываем досрочно, чтобы уже сейчас обеспечить комфорт передвижения через Дон», — подчеркнул Василий Голубев.

В интервале с 00–00 до 12–00, то есть в утреннее время, мост работает на въезд в город, когда многие едут в Ростов-на-Дону на работу. С 12–00 до 00–00 мост открыт на выезд из города.

Как уточняется в сообщении пресс-службы губернатора, на период строительства правого моста жители области смогут следовать только по двум полосам, третья

будет использоваться в технологических целях для проведения работ на мосту.

Игорь Левитин высоко оценил работу строителей: «Сегодня мы соединили юг и север России. Молодцы строители, они за три года, по сути, сделали новый мост».

Полностью работы на Ворошиловском мосту будут завершены в ноябре 2017 года. К этому времени здесь появится еще один мост вместо старого. Стоимость реконструкции и строительства с учетом всех затрат составит 6,3 млрд рублей.

После завершения реконструкции транспорт сможет двигаться по шести полосам. Длина обновленной переправы в створе Ворошиловского моста составит более 600 м. Планируется расширить пешеходные тротуары до 3 м, а также установить панорамные лифты для подъема инвалидов.



## Снова рекорд!

**Второй год подряд Ростовская область ставит рекорды, собирая по 8,5 млн тонн ранних зерновых. Об этом сообщил врио губернатора Ростовской области Василий Голубев на Дне урожая.**

В этом году хлеборобы Дона только озимой пшеницы намолотили 7,2 млн тонн, из них 80% — это высококачественное продовольственное зерно.

«8,5 млн тонн зерна — это великое достижение, великая победа, которой может гордиться каждый селянин Ростовской области», — отметил глава Минсельхоза России Александр Ткачев. — Но я считаю, что это не предел. И 9, и 10 млн тонн зерно — по плечу, и страна ждет этого зерна!»

Василий Голубев подчеркнул, что достижения донских аграриев сделали этот День урожая Днем победы на хлебном поле: «Спасибо хлеборобам, что не подвели в такой важный для нашего народа год, хотя формирование урожая выдалось нелегким из-за капризов экономики и природы».

По его словам, добиться впечатляющих результатов удалось благодаря сотрудничеству аграриев с учеными, а также государственной поддержке. Так, за последние пять лет финансирование

отрасли из бюджета области увеличилось в четыре раза. В целом из федерального и областного бюджетов на поддержку донского АПК в 2015 году предусмотрено 7,1 млрд рублей.

«Агропромышленный комплекс Ростовской области входит в пятерку лучших не только по растениеводству и животноводству, но и по уровню господдержки. Уровень региональной поддержки на Дону беспрецедентный. Я ставлю многим в пример ваше правительство, которое заботится о своих селянах», — подчеркнул Александр Ткачев.

«Увеличение государственной поддержки должно принести адекватную отдачу. Рекордный урожай, который второй год подряд собирают донские хлеборобы, — один из ее примеров», — сказал Василий Голубев.

Добавим, что экспорт зерна с территории Ростовской области за период с 1 января по 3 сентября 2015 года составил 5 млн 451 тыс. тонн, в том числе 1 млн 417 тыс.

тонн пшеницы III класса, 2 млн 185 тыс. тонн пшеницы IV класса, 109 тыс. тонн пшеницы V класса, 1 млн 96 тыс. тонн ячменя, 334 тыс. тонн кукурузы и более 300 тыс. тонн других зерновых и зернобобовых культур.

По состоянию на 31 августа текущего года остатки зерна на элеваторах региона составляют 1 млн 308 тыс. тонн.

В этом году Министерством сельского хозяйства России были проведены государственные закупочные интервенции для размещения зерна урожая 2014 года. Всего по итогам торгов в интервенционный фонд на территории Ростовской области будет размещено 58 тыс. тонн зерновых.

Напомним, с 1 июля этого года введена новая пошлина на экспорт зерна. Экспортные контракты номинируются в долларах, но пошлина исчисляется в рублях. Если контрактная цена в пересчете на рубли превысит 11 тыс. рублей за тонну, то размер пошлины вычисляется как половина от этой цены минус 5500 рублей. Если же цена ниже или равна 11 тыс. рублей, то пошлина составляет 50 рублей за тонну.

По состоянию на 2 сентября 2015 года фьючерсные цены на продовольственную пшеницу составляют \$177,8 за тонну, на кукурузу — \$140,2 за тонну.

# ИТАНСКОМУ МОСТИКУ

чтобы отправиться на экспорт за границу. Для курсантов выход в море имеет особое значение — они нарабатывают морской стаж.

Матросы признаются, что Дон по сравнению с Волгой оказался узкой и извилистой рекой со сложными участками. «Штурманам надо быть всегда начеку, — поясняет Владимир Шубин. — Хотя в прошлом году в районе Городца тоже несладко пришлось».

Осваивать азы профессии курсантам помогают капитан теплохода Владимир Иванович Ефимов и старпом Александр Михайлович Ганул. Объясняют подробно и доходчиво, признается Суховерхов.

Александр Михайлович говорит, что ребята ответственно относятся к делу, охотно учатся: на борту у них есть возможность воочию увидеть все то, о чем рассказывали им в университете, получить необходимые навыки и практические знания. По его словам, эта навигация оказалась непростой из-за малых глубин, приходится ходить с недогрузом,

но, если делать все как положено, то работать можно.

В свободное время экипаж собирается на корме, чтобы посидеть, поговорить. Отдыхают по-разному: и фильмы смотрят, и в игры играют, и спортом занимаются, во время стоянок в портах есть время и для общения в социальных сетях...

«Экипаж сплоченный, все в одной лодке, и разногласий никаких не должно быть. Каждый друг другу помогает в каких-то ситуациях!» — отмечает Дима Суховерхов.

В команде «Капитана Скачкова» всего одна женщина — повар Оксана Валерьевна Богомазова. На флоте она работает первую навигацию. «Сначала было очень тяжело, я не привыкла к такому тяжелому физическому труду. Уставала страшно, — признается Оксана Валерьевна. — А сейчас уже привыкла и открыла главный рецепт успешной работы: готовить надо так, как делаешь это для своей семьи, вкладывать душу в каждое блюдо, и тогда



будет по-настоящему вкусно и по-домашнему душевно». Оказавшись в этой среде, Богомазова была приятно удивлена неизменно уважительным отношением к женщинам: «Просто мужчины понимают, что физически я слабее, и всегда придут на помощь. Это очень приятно!»

В кадровой службе ОАО «Донречфлот» капитана и экипаж теп-

лохода «Капитан Скачков» хвалят за профессионализм и высокий уровень безопасности. Неслучайно практикантов направили на это судно — учиться нужно у лучших.

Загрузившись серой в Усть-Донецке, «Капитан Скачков» отправляется в порт Кавказ. Для курсантов из Нижнего Новгорода этот рейс станет завершающим

в навигацию 2015 года. Уже в начале октября они вернутся за парты, чтобы продолжить теоретическое освоение судоводительской специальности. А через полтора года получают дипломы и отправятся в самостоятельное карьерное плавание. Надеемся, мы еще увидим их в штурманских должностях на судах ОАО «Донречфлот»...

## ДЛЯ СПРАВКИ

«Капитан Скачков» — сухогрузный теплоход типа «Волго-Дон». Он принадлежит ОАО «Донречфлот» и работает под флагом Российской Федерации. Порт приписки судна — Ростов-на-Дону. Длина теплохода составляет 132,22 м, ширина — 16,5 м, высота борта — 5,5 м. Дедвейт судна — 5152 тонны.



**Институт водного транспорта имени Г. Я. Седова принял 750 первокурсников на различные отраслевые специальности. Об этом региональному корреспонденту «Водного транспорта» сообщили на торжественном построении по случаю Дня знаний.**

Как пояснили в учебном заведении, 500 человек зачислены на факультет среднего профессионального образования, который осуществляет подготовку кадров для морского и речного транспорта. Кроме того, 250 абитуриентов стали студентами факультета инженеров морского транспорта.

Построение по случаю Дня знаний курсантов и студентов Института состоялось на набережной Ростова-на-Дону у памятника адмиралу Ф. Ф. Ушакову. И.о. директора института Наталья Сафонцева поблагодарила

первокурсников и их родителей за выбор учебного заведения и точно заметила, что широкая набережная донской столицы уже с трудом вмещает всех учащихся Института водного транспорта им. Седова. Сегодня в нем более четырех тысяч студентов и курсантов очной и заочной формы обучения!

Заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк специально приехал в Ростов-на-Дону, чтобы поздравить новую кадровую смену с Днем знаний и началом нового учебного года. Он зачитал поздравление от име-

# Молодая смена

ни коллегии Министерства транспорта Российской Федерации: «Каждый год наша транспортная семья с удовольствием принимает в свои объятия новых студентов. Будьте смелыми и любознательными! Вас ждут удивительные открытия и новые друзья. Для первокурсника это особый день: выбор профессии определяет не только сферу деятельности, но и в значительной степени и всю жизнь, круг общения, среду для дальнейшего развития... Желаю интересной учебы и верных друзей, а в дальнейшем надежных соратников, так как именно на



студенческой скамье формируется умение работать в команде, так необходимое в экипаже, в смене, на вахте».

Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова является филиалом Государственного морского университета им. адмирала Ф. Ф. Ушакова, который в этом году 1 сентября отмечает не только День знаний, но и 40 лет со дня начала работы. Из Новороссийска в Ростов-на-Дону поздравить будущих моряков и речников приехал проректор Университета Владимир Мягкий. Он пожелал курсантам и студентам «плодотворно и настойчиво получать знания, потому что знания — это тот багаж, который не тянет спину, и чем весомей этот багаж, тем увереннее вы будете идти по дорогам нелегкой жизни».





70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне посвящается

# Сороковые роковые

С разрешения авторов редакция продолжает публикацию очерка «Суровые испытания» из книги «Дон — река жизни».

Продолжение, начало в предыдущих номерах газеты «Водный транспорт Дон».

Вторая оккупация Ростова-на-Дону и Нижнего Дона продолжалась около полугода. Освобождение Ростова 14 февраля 1943 года стало своеобразным завершающим моментом победоносной Сталинградской битвы, после которой фронт неумолимо стал перемещаться к западу. От завершения Сталинградской битвы (2 февраля) до взятия Ростова прошло всего лишь 12 дней. Продвигаясь как с юга (со стороны Сальска), так и с востока (со стороны Шахта и Новочеркасска), советские войска мощным ударом выбили гитлеровцев из Ростова. Фронт надолго стабилизировался — как и в период между оккупациями — примерно на полпути между Ростовом и Таганрогом, на рубеже хорошо укрепленного Миуса.

Как уже отмечалось, судоходства в период оккупации на Дону не было. Ростовский порт был практически полностью выведен из строя, водный путь перекрыт затопленными судами и обрушившимися мостами. Существенные повреждения получили Азовский порт и почти все пристани Нижнего Дона.

Во время боевых действий речной транспорт понес самый тяжелый урон. Как когда-то после Гражданской войны, подвижной состав и портовое хозяйство оказались практически полностью выведенными из строя. К февралю 1943 года на плаву оставалось всего лишь 12 само-

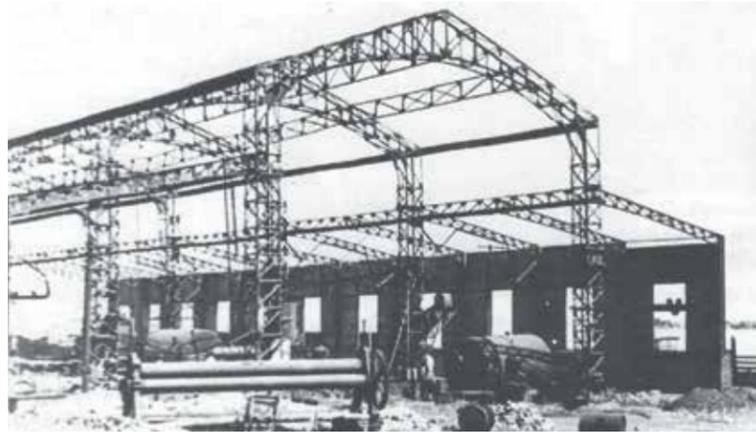


Подготовленный к восстановлению пароход.

ходных судов Доно-Кубанского пароходства (из 175 ранее имевшихся) и 38 барж. Разрушению и повреждению подверглись почти все искусственные сооружения на водных путях, в том числе шлюзы и плотины Северо-Донецкого и Манычского водных путей. Сильно пострадали все судоремонтные предприятия. Их надо было восстанавливать в первую очередь. Меньше других

был разрушен завод «Красный моряк». И не случайно именно этот завод, находящийся на левом берегу Дона, уже 18 февраля 1943 года — на пятый день после освобождения Ростова — позвал своих рабочих на смену гудком. Это был первый заводской гудок в освобожденном Ростове, и, что интересно, в истории завода сохранилось имя того, кто дал этот первый гудок — кочегар Василий Дмитриевич Белоконь.

Уже в конце февраля в родной город и порт стали возвращаться речники. В этот период о возобновлении деятельности Доно-Кубанского пароходства нечего было и говорить — пароходства по про-



Цех №3 СРЗ «Красный Дон» после оккупации.

сту не существовало. Вот почему приказом Государственного Комитета Обороны в Ростове в марте 1943 года создается Доно-Кубанское военно-восстановительное управление, главной задачей которого стало восстановление флота, портового хозяйства и ремонтной базы в Ростове, Краснодаре, Азове. Начальником Доно-Кубанского военно-восстановительного управления Наркомречфлота был назначен Яков Абрамович Эльгарт — начальник Доно-Кубанского речного пароходства.

Первоочередным делом стало возобновление работы наиболее крупного судоремонтного предприятия — завода «Красный Дон», а также сильно разрушенного завода «Красный флот». Одновременно нужно было восстанавливать портовые сооружения — причалы, краны, склады. Предстояло в короткий срок обеспечить хотя бы относительно приемлемые условия для судоходства, для чего надо было поднять затопленные суда и освободить фарватер. Еще в зимние холода первыми были подняты вблизи Зеленого острова

пароходы «Ока» и «Саламандра», а к 20 марта на заводе «Красный Дон» уже завершён их ремонт. Чуть позже, в марте, был поднят более крупный пароход «Красный Дон», сразу же доставленный на восстановительный ремонт к причалам одноименного завода. Здесь же в числе первых судов отремонтировали и поднятые со дна пароходы «Коммунар» и «Красное знамя». Следует отметить, что в 1943–1944 годах заводы «Красный Дон», «Красный флот», а также Аксайские судоремонтные мастерские были временно, на период восстановления, административно объединены в судоремонтную базу, которую возглавил

опытный директор «Красного Дона» П. И. Кондаков.

Активные судоподъемные работы велись в Ковше, где на базе существовавших еще в 30-е годы портовых ремонтных мастерских было создано специализированное предприятие по подъему судов. Ковш, как и основной фарватер, был буквально забит затопленными судами. Работы велись в условиях постоянных бомбежек фашистскими самолетами — ведь от линии фронта Ростов отделило тогда менее километра. И тем не менее героический труд речников, вошедших в состав военно-восстановительных отрядов, принес результаты: к началу навигации, 10 апреля 1943 года, был завершён первый этап восстановления причалов. Порт был подготовлен к осуществлению грузовых операций.

Только за три весенних месяца 1943 года в акватории Ростовского порта было поднято более 20 ранее затопленных судов. К началу навигации следующего, 1944, года было восстановлено в общей сложности уже 90 самоходных речных судов



Директор завода «Красный Дон» П. И. Кондаков.

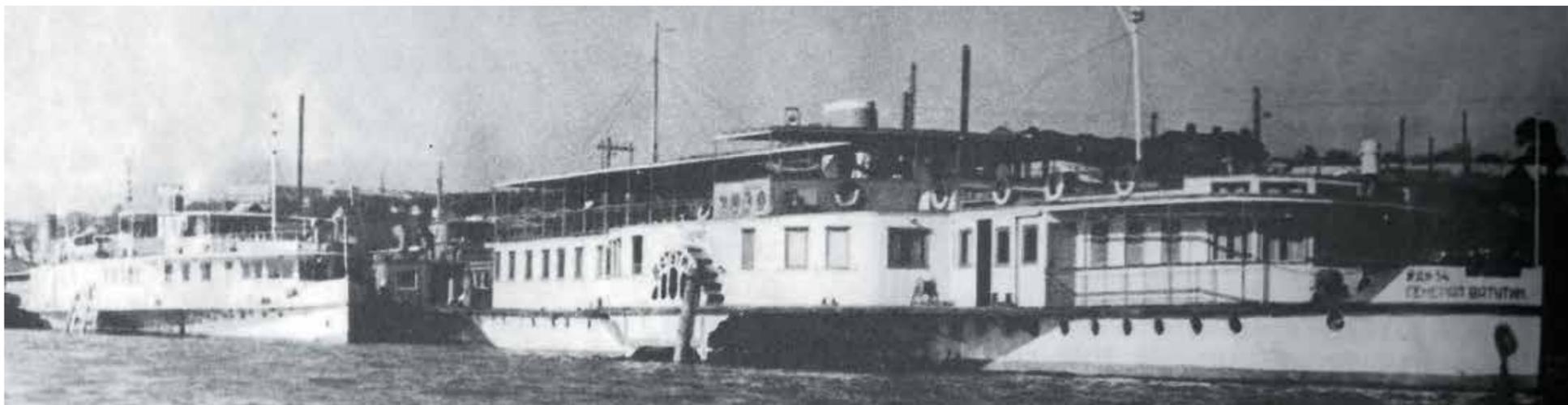
и 132 баржи. А к концу войны речники Дона и Кубани подняли уже 280 самоходных и несамоходных судов из 320 затопленных.

Интересно, что в Ростовском Ковше был поднят полузатопленный трофейный мотокатер «Юпитер» германского производства. Обследование показало, что судно может быть сравнительно быстро отремонтировано. Так и поступили. Уже 31 марта мотокатер был готов к дальнейшей эксплуатации. По предложению ростовских речников было решено дать ему новое название — «Троянский» — в память героически погибшего главного диспетчера Доно-Кубанского пароходства. Катер выполнял боевые задания сначала на Дону, а затем и в Азовском море, где осенью того же 1943 года затонул, подорвавшись на фашистской мине.

Ремонтные работы велись в 1943 не только в Ростове, но и на других пристанях Нижнего Дона. В Калачевском порту приступили, как и в Ростове, к восстановлению поднятых со дна реки судов. Уже в конце апреля на Нижнем

Дону началась ограниченная навигация, была обеспечена доставка в донские станции продовольствия, стройматериалов, топлива. Часть судов занималась также военными перевозками, обеспечивая нужды Красной Армии. Советское правительство высоко оценило трудовые подвиги донских речников в военную лихую годину. Орденом Красного Знамени был награжден директор судоремонтного завода «Красный Дон» П. И. Кондаков. Ордена Красной Звезды получили капитан парохода «Донец» М. Я. Князев и капитан буксира «Котовский» И. З. Голуб, наиболее отличившиеся на донских переправах. Десятки рабочих и служащих ремонтных предприятий, моряков и речников получили медали «За доблестный труд» и «За трудовое отличие». Следует отметить, что среди награжденных за доблестный труд речников было много женщин и подростков, заменивших ушедших на фронт мужчин — даже на самых тяжелых работах.

Продолжение в след. номере.



Пароходы «Генерал Ватутин» и «Краснодар» после восстановления.

# Восточный экономический форум: эксперты о судостроении

## СТРОИТЕЛЬСТВО ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ ТРЕБУЕТ ГОСПОДДЕРЖКИ В РАЗМЕРЕ 20–30% ОТ СТОИМОСТИ— МИНТРАНС РФ

Строительство пассажирских судов требует господдержки в размере 20–30% от стоимости. Такое мнение в ходе Восточного экономического форума высказал заместитель министра транспорта России Виктор Олерский.

По его словам, несмотря на достаточный объем мер по господдержке отрасли в целом, строительство пассажирского флота требует дополнительных субсидий.

«Нормативная база для поддержки и развития отечественного судостроения достаточна. Это и налоговый режим, и компенсация процентной ставки по лизингу, и программа утилизации. Мы планируем что к 2020 году весь флот, работающий в нефтегазовом секторе, будет строиться на российских верфях. Однако

нынешние возможности наших судостроительных производств не позволяют говорить о создании конкурентоспособного балкерного и танкерного флота. Куда более актуален вопрос о постройке пассажирских судов, которые в силу низкой окупаемости требуют государственной поддержки в 20–30% от стоимости», — сказал Виктор Олерский.

## «КОНЦЕРН «МОРИНФОРМСИСТЕМА-АГАТ» ПРЕДЛОЖИЛ СТРОИТЬ СКОРОСТНЫЕ СУДА НОВОГО ТИПА ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Генеральный директор ОАО «Концерн «Моринформсистема-Агат» Георгий Анцев в ходе Восточного экономического форума предложил реанимировать пассажирские перевозки на Дальнем Востоке при помощи скоростных судов нового поколения.

По мнению главы инженерной компании, сокращение пассажирских перевозок водным транспортом в регионе связано

с устаревшим флотом, средняя скорость которого составляет 10–15 узлов.

Между тем «Концерн «Моринформсистема-Агат» совместно с КБ им. Алексева разработали и подготовили документацию к производству скоростных судов типа «Комета», пассажирского паромы и экранопланов.

«Стоимость «Кометы» нового поколения составляет \$8 млн. Скорость — более 50 узлов. Срок службы — 40 лет. Предположительный срок окупаемости — 20 лет. «Главный вопрос в том, кто будет инвестором? — заключает г-н Анцев. — В Индонезии, например, государство ежегодно тратит на развитие морской инфраструктуры около \$300 млн. Инвестиции в морской транспорт сродни инвестициям в дорожную сеть».

## В ПРИМОРЬЕ НАЧНУТ СТРОИТЬ ПАССАЖИРСКИЕ «ДЖЕТ-КАПСУЛЫ»

Соглашение о намерениях

по реализации инвестпроекта в сфере производства маломерных пассажирских судов для коммерческого использования подписал накануне в рамках Восточного экономического форума губернатор Приморья Владимир Миклушевский с ПАО «Джет Капсула».

Собирать маломерные пассажирские суда — джет-капсулы — уникальные лодки планируют из компонентов итальянского завода-изготовителя на одной из площадок особой экономической зоны «Соллерс» во Владивостоке. Объем капитальных вложений инвестора составит не менее 120 млн руб.

Отмечается, что одно из преимуществ собственного производства — возможность учесть еще на стадии проектирования не только требования безопасности, но и новые технологические разработки.

По расчетам специалистов, на каждую лодку уйдет не менее двух месяцев, таким образом,

на начальном этапе Приморье сможет строить по 6 уникальных лодок в год.

«Мы построим следующее поколение джет-лодок, с применением собственных инноваций. У нынешних лодок только один недостаток — сильный шум мотора, который мешает полноценно использовать их для проведения морских экскурсий. Мы впервые применим при производстве гибридный двигатель. Наше ноу-хау устранит недостаток и усовершенствует полюбившееся приморцам морское такси. Наладив производство, мы, помимо развития туристического потенциала региона, решим проблему использования маломерных судов в коммерческих целях, остро стоящую сегодня в Приморье», — отметил генеральный директор ПАО «Джет Капсула» Юрий Рябко.

Пока прогулочные катера Jet Capsule существуют в мире в двух экземплярах: один из них в частной собственности у принца Монако, второй — во Владивостоке.

# Онежский завод намерен строить дноуглубительную технику

ООО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» (Петрозаводск) заложил секцию рабочего катера с ледовым усилением проекта ST23WI-M. Судно строится для ФГУП «Росморпорт».

Катер предполагается использовать в южных портах страны. Мореходные качества нового судна позволят ему работать в сложных метеорологических условиях, выполнять функции в открытом море при волнении с высотой волн до 3,5 м.

Данный катер является вторым судном, заложенным на Онежском заводе после возобновления производственной деятельности в июне 2015 года.

Согласно портфелю заказов, сформированному на 2015–2016 год, также будут построены три грузоотвозные шаланды, два лоцмейстерских судна и три рабочих катера.

При работе над заказами для «Росморпорт» Онежский завод планирует наладить партнерство с финской компанией Wasa Dredging. Это предложение обсуждалось на встрече первого заместителя главы Карелии по экономической политике Олега Громова с руководством федераль-

ного предприятия и представителями финской компании. «Очень надеюсь, что предварительный этап сотрудничества мы пройдем достаточно быстро и сразу приступим к работе», — сообщил гендиректор и владелец «Wasa Dredging» Ваклунд Кристиан. Напомним, что Wasa Dredging занимается подрядными работами по ремонтному и капитальному дноуглублению судоходных каналов и акваторий портов с использованием специальной дноуглубительной техники — штанговых земснарядов. Именно при строительстве дноуглубительной техники по заказу ФГУП «Росморпорт» карельские судостроители намерены использовать компетенции Wasa Dredging.

«На сегодняшний день такая техника в России не производится, но она очень востребована, учитывая интенсивное строительство портовой инфраструктуры в стране», — отметил генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Тарасенко.



По словам директора Онежского судостроительного завода Владимира Маузуса, предполагаемый заказ финских партнеров — это дополнительные рабочие места на предприятии, дополнительная прибыль и соответственно отчисления в казну Карелии. По его словам, необходимое для производства техники оборудование на заводе имеется. Специалисты для работы предприятие будет набирать и обучать в учебных заведениях республики.

В настоящее время на заводе работают 220 человек. До конца года число рабочих мест увеличится до 343. В ближайшее время для сотрудников даже хотят купить общежитие.

Общая стоимость уже существующего портфеля заказов для Онежского судостроительного

завода на ближайшие три года составляет около двух миллиардов рублей.

Онежский судостроительный завод был основан в 2002 году на базе судоремонтных мощностей Беломорско-Онежского пароходства, образованного в 1944 году. Но в 2011 году после смены руководства производство остановилось, а предприятие обанкротилось. В конце 2014 года было принято решение о возобновлении производства и передаче завода в государственную собственность.

Предприятие расположено на берегу Онежского озера в Петрозаводске. Основное направление деятельности — экспорт сухогрузов, а также других грузовых и грузопассажирских плавучих средств.

## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

### «РОСНЕФТЬ» ИНВЕСТИРОВАЛА В ЗАВОД «ЗВЕЗДА» (ПРИМОРСКИЙ КРАЙ) 22 МЛРД РУБ.

ОАО «НК «Роснефть» уже вложила в проект дальневосточного завода «Звезда» 22 млрд руб., сообщил вице-президент компании по энергетике и локализации Андрей Шишкин на совещании у секретаря Совета безопасности РФ Николая Патрушева.

Шишкин напомнил, что 89 млрд руб. «Роснефть» просила из Фонда национального благосостояния. По его словам, до 2035 года на заводе планируется построить 178 единиц техники. Общая стоимость проекта создания завода оценивается в 145,5 млрд руб.

Напомним, что в Приморье идет создание судостроительного комплекса «Звезда» в рамках Дальневосточного центра судостроения и судоремонта. Первый этап строительства судовой верфи заканчивается в 2016 году, вторая и третья очереди — в 2018 году. Запуск производства планируется начать уже в первом квартале 2016 года. Предполагается, что СК будет заниматься строительством судов для освоения углеводородных месторождений на арктическом шельфе.

### РОССИЙСКИЕ ЗАКАЗЧИКИ С 2000 ПО 2015 ГГ. ПОЛУЧИЛИ 159 БУКСИРОВ

В период с 2000 по 2015 гг. российскими заказчиками было получено 159 морских и речных буксиров и толкачей в широком диапазоне мощностей от 3–5 МВт, эскортных буксиров до 110 кВт и малых буксирных катеров. Об этом сообщил генеральный директор Морского инженерного бюро Геннадий Егоров, выступая на конференции «Современный портовый флот — основа безопасности».

Он отметил, что заметная часть этих судов может выполнять ледокольные и спасательные задачи, имеет дополнительные функции по борьбе с пожарами, доставлять на рейд лоцманов и других пассажиров, перевозить некоторые палубные грузы.



# Расширение сотрудничества

Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского и ПАО «Совкомфлот» заключили ряд договоров, предусматривающих дальнейшее укрепление взаимовыгодного сотрудничества крупнейшей российской судоходной компании и одного из ведущих профильных вузов России в области подготовки кадров для морской отрасли. Свои подписи под документами поставили генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк и ректор вуза Сергей Огай.



Подписанные документы предусматривают реализацию комплекса конкретных мер, рассчитанных на ближайшие три года. В их числе создание при финансовой поддержке ПАО «Совкомфлота» целевых групп курсантов для будущей работы на судах СКФ; поддержка профессорско-преподавательского состава, в первую очередь аспирантов и молодых педагогов университета; организация стажировок преподавателей на специализированных, высокотехнологичных судах компании, таких как газовозы СПГ, челночные арктические танкеры, ледокольные суда обеспечения добывающих платформ, а также поэтапная модернизация тренажерного центра МГУ и оснащение его самым современным оборудованием.

Генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк отметил: «Человеческий капитал играет ключевую роль в реализации инфраструктур-

ных проектов на Дальнем Востоке и развитии транспортной системы региона. Наш многолетний опыт работы свидетельствует о том, что у России есть лучшие в мире кадры для решения подобных задач. Именно поэтому инвестиции в подготовку высококвалифицированных морских специалистов столь важны для нашей компании. Университет обладает уникальными знаниями и традициями, которые на протяжении его 125-летней истории обеспечивали подготовку специалистов мирового уровня в области морского транспорта. Как судоходная компания, мы безусловно заинтересованы в развитии кадрового потенциала на базе одного из ведущих вузов страны».

МГУ им. Невельского является важным партнером Совкомфлота в дальневосточном регионе. Совместно с университетом компания уже реализовала ряд проектов, направленных на совершенствование учеб-

но-производственной базы МГУ — в частности, по поддержке экипажа учебно-парусного судна «Надежда» и оснащению парусника. Совместно с Русским Географическим Обществом и рядом российских компаний был реализован проект «Плавающий университет» на базе учебно-производственного судна «Профессор Хлюстин».

ПАО «Совкомфлот» придает важное значение поддержке морского профессионального образования и ведет активное взаимодействие с ведущими морскими вузами России. В рамках договоров о сотрудничестве компания взаимодействует с тремя основными морскими высшими учебными заведениями: ГУМРФ им. С. О. Макарова (Санкт-Петербург), ГМУ им. Ф. Ф. Ушакова (Новороссийск) и МГУ им. Г. И. Невельского (Владивосток). Представители «Совкомфлота» входят в составы Попечительских советов всех трех вузов.

## Общероссийская база вакансий

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) и Федеральная служба по труду и занятости (Роструд) заключили соглашение о взаимодействии по формированию общероссийской базы вакансий и развитию Интернет-ресурса «Работа в России» ([www.trudvsem.ru](http://www.trudvsem.ru)). Об этом сообщает пресс-служба ОСК.

Пользователям онлайн-системы будут доступны вакансии почти трех десятков дочерних и зависимых обществ АО «ОСК».

«Участие предприятий, заводов и конструкторских бюро, входящих в ОСК, в проекте общероссийской базы вакансий будет способствовать реализации государственной политики в сфере занятости, а также стимулировать трудовую мобильность внутри страны», — отмечается в сообщении.

Единая онлайн-площадка, аккумулирующая все вакансии отрасли и демонстрирующая объективную социально-экономическую обстановку в конкретном регионе, области или городе, по мнению ОСК и Роструда, позволит корабелям принять взвешенное решение о трудоустройстве не только «рядом с домом», но и на заводах и верфях Объединенной судостроительной корпорации в других регионах России.

Завершится перенос основного массива вакансий ОСК в единую базу интернет-портала «Работа в России» в сентябре 2015 года.

АО «Объединенная судостроительная корпорация» — крупнейшая судостроительная компания России. Создана в соответствии с указом Президента РФ в 2007 году со 100% акций в федеральной собственности. В холдинг входит около 60 предприятий и организаций отрасли (основные судостроительные и судоремонтные верфи, ведущие проектно-конструкторские бюро). В настоящее время на базе ОСК консолидировано около 80% отечественного судостроительного комплекса. Российский рынок — основной для госкорпорации, которая также экспортирует свою продукцию в 20 стран мира.

## Мемориал в Карском море

Участники «Карской экспедиции — 2015» успешно завершили обследование кораблей погибшего в августе 1944 года советского арктического конвоя «БД-5». Как сообщает пресс-служба российской морской инженерной компании «Фертоинг», экспедицией уточнены координаты гибели конвоя, достоверно опознаны транспорт «Марина Раскова», тральщики Северного флота «ТЩ-114» и «ТЩ-118», окончательно подтверждена версия гибели кораблей конвоя от торпедной атаки немецкой подводной лодки «U-385».



выполняются в акватории Карского моря впервые. Водолазы экспедиции с борта экспедиционного судна «Балтика» совершили около 10 спусков на глубины до 40 м, подводно-технические работы обеспечивал глубоководный телеуправляемый подводный аппарат.

В завершение первого этапа экспедиции водолазы закрепили на борту транспорта «Марина Раскова» памятную табличку, с борта экспедиционного судна в точках гибели кораблей возложены на воду венки.

Уточненные координаты погибших кораблей нанесены на карту и будут переданы командованию Северного флота ВМФ России для последующего увековечивания памяти погибших моряков.

В настоящее время участники «Карской экспедиции» приступили ко второму этапу запланированных работ — обследованию ледокольного парохода «Алек-



сандр Сибиряков», погибшего в августе 1942 году в неравном бою с немецким тяжелым крейсером «Адмирал Шеер».

«Карская экспедиция», организованная правительством Ямало-Ненецкого автономного округа и российской морской инженерной компанией «Фертоинг» стартовала из Мурманска 12 августа 2015 года. Главной задачей экспедиции является увековечивание памяти экипажей советских кораблей и судов, погибших в Арктике в годы Великой Отечественной войны.

## Фотография — универсальный язык общения

Комплексная арктическая экспедиция, организованная проектом «Галерея Полярная экспедиция» и Центром морских исследований МГУ им. М. В. Ломоносова, стартовала в середине лета из Мурманска на борту исследовательского судна «Картеш».

В состав экспедиции вошли 30 человек — это группа фотографов-пейзажистов и коллектив ученых. В течение трех месяцев, что длится экспедиция, фотографы проводят художественные фотосъемки в арктическом регионе России, а научные сотрудники занимаются рядом актуальных исследовательских работ.

В программу экспедиции вошли несколько культурно-исторических проектов по увековечиванию памяти исследователей и героев Арктики. Так, например, в селе Рында установлен памятный знак к столетию завершения экспедиций Георгия Седова и Георгия Брусилова, проведен мониторинг состояния морских и прибрежных экосистем в районе острова Вайгач и архипелага Новая Земля, исследования в области орнитологии и миграции морских млекопитающих.

Маршрут экспедиции проложен через Баренцево, Белое и Карское моря.

В первой декаде августа участники комплексной арктической экспедиции прибыли в Нарьян-

Мар, затем «Картеш» продолжил запланированный маршрут на восток — к полуострову Ямал и в Обскую губу.

По итогам экспедиции в Москве и других городах планируется проведение фотовыставки, которая познакомит зрителей с северными широтами России — регионами с уникальной природой и культурной самобытностью. Также будет издан альбом по итогам экспедиционного сезона, а научная деятельность отмечена в специализированных работах. Планируется, что проект будет проводиться ежегодно до 2024 года и охватит разные регионы Крайнего Севера.

«Картеш» — научно-исследовательское судно с интересной историей, насчитывающей более 40 лет. Работая в акватории Белого и Баренцева морей, корабль получил известность в научной сфере и среди дайверов. С 2014 года, после большого капитального ремонта, судно выполняет культурно-просветительскую миссию в рамках проекта «Галерея Полярная экспедиция».