

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.



№4 (12961)

Выходит один раз в месяц
 15 апреля 2016 года

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

Начать без промедления



В настоящее время сеть внутренних водных путей (ВВП) Российской Федерации составляет 101,7 тыс. км, на которых расположены 723 судоходных гидротехнических сооружения (СГТС), находящихся в федеральной собственности. Общая протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов составляет 49 тыс. км. Состав флота речных судоходных компаний позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов.

Стр. 2

СМП: перевозки растут

Объем перевозок по Северному морскому пути в 2018 году составит 33,8 млн тонн, превысив показатель 2015 года в 6,3 раза. Такой прогноз содержится в итоговом докладе о результатах деятельности Минтранса России за 2015 год, целях и задачах на 2016 год и плановый период до 2018 года.

В 2015 году ФГКУ «Администрация Северного морского пути» выдано 715 разрешений на плавание в акватории Северного морского пути, в том числе 126 судам под иностранным флагом.

В документе отмечается, что в 2015 году было продолжено гидрографическое исследование трасс Северного морского пути, выполнено техническое обслуживание 291 объекта средств навигационного оборудования, где установлены и действуют 30 комплектов автономных источников питания на основе светодиодных технологий, солнечных панелей и ветрогенераторов — уровень технической оснащенности трасс Северного морского пути составил 39%.

Так, в настоящее время в акватории Северного морского пути в ведении ФГУП «Гидрографическое предприятие» находятся и работают 6 контрольно-корректирующих станций дифференциальной подсистемы глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS на островах Андрея, Столбовой, Каменка, Олений, мысе Стерлигова и реке Индигирка.

На основании проведенных работ в 2015 году создано 153 шт. различных картографических материалов (включая навигационные морские карты, изданные Управлением навигации и океанографии Минобороны России) по акватории СМП. За период с 2010 по 2015 годы создано 1185 шт. различных картографических материалов.

Навигация-2016 открыта!



Азово-Донской и Волго-Донской бассейн по просьбе судоходных компаний на несколько дней раньше срока открыли грузовую навигацию. Движение судов также открыто и в других регионах страны.

Первые суда в балласте пошли из Азовского моря в направлении Волгограда под погрузку. Через шлюз Кочетовского гидроузла вверх первым прошел танкер «Механик Антонов» компании «В.Ф. Танкер».

Открытие навигации предшествовало выполнению значительного объема работ по реконструкции объектов Волго-Донского судоходного канала.

Начало работы средств навигационного оборудования и судоходных гидротехнических сооружений зависит от сроков очищения судовых ходов ото льда. Так, к середине апреля судоходство также началось на нижней и средней Волге, в Самаре, в Москве, Санкт-Петербурге и в Калининградской области.

Сайменский канал открыт для движения судов с 9 апреля 2016 года. Перед началом навигации по Сайменскому фарватеру прошел ледокол Hinaaja Protector. В январе 2016 года Сайменский канал закрывали для необходимого технического обслуживания.

Все ожидания и опасения речников перед навигацией связаны с уровнями воды в реке. Недостаточные для судоходства глубины в последние годы значительно подорвали экономику судоходства. Еще одну навигацию «без воды»

многие судоходные компании просто не переживут. Принятые государством меры поддержки внутреннего водного транспорта внушают определенный оптимизм. Однако главный ответ на вопрос «Будет ли в этом году вода в реке?» может дать только природа.

По предварительным прогнозам в северной части Единой глубоководной системы (ЕГС) европейской части страны ожидаются достаточные для судоходства уровни воды. Наполнение Рыбинского водохранилища продолжится. Если к началу весны уровень воды в водохранилище составлял 98,56 метров по так называемой Балтийской системе абсолютных высот относительно нуля кронштадтского футштока, то по состоянию на 14 апреля этот показатель составлял уже 98,96 метров. Тенденция к наполнению бассейна сохраняется, отметили в пресс-службе компании «РусГидро». Обильное таяние снежного покрова в лесах и болотах внесет немалую «лепту» в наполнение страдающего от безводья водохранилища. На данный момент Рыбинское водохранилище наполнено всего лишь на 60% от объема при нормальном подпорном уровне (101,81 м).

Но для бесперебойной навигации (обеспечения гарантиро-

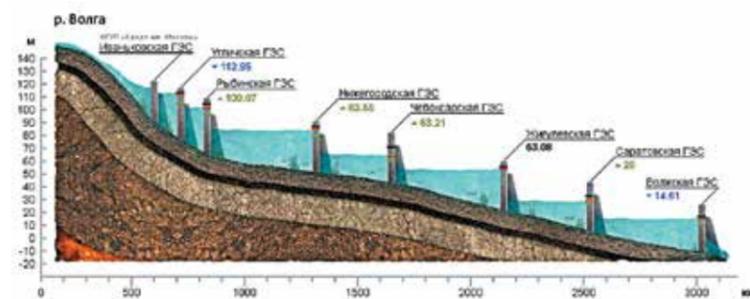
ванных глубин для осадок судов при максимальной загрузке) необходимый проектный уровень в районе Череповца составляет 99,3 метров по Балтийской системе. В этом случае глубины на Нижней Шексне на судовом ходу будут не менее 3,60 метров. Сейчас в районе города согласно данным ФБУ «Администрация «Волго-Балт» это показатель составляет 99,1 метра.

Ситуация на юге ЕГС несколько сложнее. Из-за необычно сильного и раннего паводка на Дону, ожидания по уровню воды в Цимлянском водохранилище в период навигации пока пессимистичны.

В 2015 году Цимлянское водохранилище установило антирекорд. Уровень воды упал почти что до «критических» 31 метра при проектном уровне 36 метров. В 2016 году пик паводка приходится не на май, а на сере-

дину апреля. Это означает, что максимально Цимлянское водохранилище будет наполнено в начале-середине апреля. В прошлом году Цимлянское водохранилище было максимально наполнено на отметку 32,54 м в период с 22 по 28 мая, а потом уровень начал падать.

По оценкам экспертов, фаза маловодности на Дону продлится достаточно долго — около 30-35 лет. В этой ситуации единственный выход — рациональное использование имеющихся водных ресурсов для обеспечения нужд всех водопользователей, в том числе питьевого водоснабжения, орошения, рыбного производства, энергетики и судоходства. Судоходное бизнес-сообщество надеется, что строительство Багаевского гидроузла решит проблему с учетом интересов всех водопользователей.



Начать без промедления

В настоящее время сеть внутренних водных путей (ВВП) Российской Федерации составляет 101,7 тыс. км, на которых расположены 723 судоходных гидротехнических сооружения (СГТС), находящихся в федеральной собственности. Общая протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов составляет 49 тыс. км. Состав флота речных судоходных компаний позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов. В то же время внутренний водный транспорт (ВВТ) в России занимает незначительную долю от общего объема перевозок грузов и грузооборота всех видов транспорта.



ПРАВИТЕЛЬСТВО КАК В ВОДУ СМОТРИТ

Учитывая стратегическое значение функционирования ВВТ, вопросы развития этого вида транспорта обсуждались на заседании Коллегии Минтранса России 12 апреля 2016 года.

В ходе заседания министр транспорта России Максим Соколов, подводя итоги 2015 года, отметил, что реализация мероприятий по содержанию ВВП и СГТС позволила в 2015 году увеличить протяженность путей с гарантированными габаритами судового хода более чем на 180 км в сравнении с 2014 годом.

Увеличение произошло за счет перевода в категорию с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой трех трасс озера Байкал, по которым осуществляется судоходство в особую экономическую зону туристско-рекреационного типа «Байкальская гавань». В результате доля эксплуатируемых ВВП с освещаемой и отражательной обстановкой достигла 36,7%. При этом доля СГТС, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный и неудовлетворительный уровень безопасности, составила 18%.

Среди крупных проектов, введенных в эксплуатацию, министр отметил реконструкцию сооружений Беломоро-Балтийского канала, Камского бассейна и Волховского шлюза.

НЕОБХОДИМ БАЛАНС

Между тем, объем перевозок грузов на ВВТ в 2015 году сократился на 0,8% в сравнении с показателем 2014 года и составил 118,12 млн тонн. Снижение произошло в основном за счет сокращения спроса на перевозку строительных грузов.

«Обращаю внимание на кри-

тический уровень падения перевозок данным видом транспорта в 2015 году. Понятно, что оно во многом было вызвано и объективными факторами, маловодностью рек в том числе, но состояние самого флота и сравнительная конкурентоспособность по отношению к другим видам транспорта сегодня, действительно, находится под большим вопросом», — сказал в свою очередь заместитель председателя

пропускную способность основных ВВП, найти финансовые механизмы для стимулирования и обновления флота. Это, в том числе, поддержит нашу отечественную промышленность, наше судостроение», — подчеркнул заместитель председателя правительства.

Ранее заместитель министра транспорта — руководитель Росморречфлота Виктор Олерский заявлял, что Министерство

развития видов транспорта «самая главная», однако решить ее крайне трудно, поскольку каждый вид транспорта стремится к улучшению собственных показателей. Госплана сегодня нет, поэтому данную задачу приходится решать посредством различных экономических стимулов. «С точки зрения инвестиций федеральному бюджету на тонно-километр, речка — самая эффективная», — уверен Виктор Олерский.

лены по итогам работы в первом полугодии 2016 года.

Реализация этих мер позволит поддержать устойчивую безопасную эксплуатацию 96-ти судоходных гидротехнических сооружений; обеспечить гарантированные габариты судовых ходов в сложных природно-климатических условиях с восстановлением способности транспортного флота в 2016 году на 31,7 млн тонн; стабилизировать финансовое состояние судоходных компаний; сдержать рост стоимости перевозок ВВТ.

Необходимо отметить, что стабильность функционирования и реализация конкурентных преимуществ ВВТ зависит, прежде всего, от состояния водных путей и гидротехнических сооружений. В связи с этим планируются мероприятия по реконструкции, ремонту и содержанию ВВП, гидротехнических сооружений и связанных с ними инфраструктурных объектов.

«Работа по максимальному использованию такого естественного потенциала России, как ВВП, в 2015 году была существенно активизирована. В результате этого была принята стратегия развития ВВТ, и мы сейчас активно участвуем в подготовке к рассмотрению в 2016 году вопроса о развитии ВВП на заседании Государственного совета», — подытожил Максим Соколов.

Протяженность ВВП, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, планируется в 2018 году на уровне 4,9 тыс. км, доля СГТС, подлежащих декларированию безопасности, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, снизится в 2018 году до 12%.

В рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» будет продолжена реализация мероприятий:

- Комплексная реконструкция объектов Беломорско-Онежского, Северо-Двинского, Волго-Балтийского, Волго-Донского, Азово-Донского, Енисейского бассейнов;
- Устранение транспортных ограничений и повышение качественных характеристик ВВП, в первую очередь, ликвидация узких мест на Единой глубоководной системе европейской части России;
- Развитие портовой инфраструктуры на ВВП международного значения, строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге;
- Проектирование Багаевского гидроузла, строительство второй нитки Нижне-Свирского гидроузла на Волго-Балтийском водном пути;
- Разработка и реализация комплексного проекта по реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы.

В планируемом периоде будут завершены следующие мероприятия:

- Подготовка проектной документации на строительство Нижегородского низконапорного гидроузла 1 и 2 этапа;
- Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Азово-Донского бассейна;
- Реконструкция Новосибирского шлюза, второй этап реконструкции (реконструкция подходного канала и ворот);
- Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидросооружений Беломорско-Балтийского канала, 3 этап.

Предполагается также осуществить мероприятия по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений за счет улучшения их технического состояния, обновлению обслуживающего флота, реконструкции и развитию сетей технологической связи на внутренних водных путях.

правительства России Аркадий Дворкович.

Он напомнил, что правительство в феврале 2016 года приняло Стратегию развития ВВП до 2030 года, «реализацию которой необходимо начать без промедления».

«Конкуренция жесткая: конечно, все хотят переманить грузы к себе. Правительство и Минтранс должны находить разумный баланс интересов между разными видами транспорта и в любом случае, как и предусмотрено упомянутой стратегией, расширить «узкие места», увеличить

транспорт России считает своей задачей привести транспортную отрасль России к должному балансу между различными видами транспорта, конкурирующими между собой. По его словам, в идеале, автомобильным транспортом должны обслуживаться перевозки на короткие расстояния, железнодорожным — на средние и дальние, водным — на дальние (для массовых и крупногабаритных партий грузов, где есть такая возможность).

По мнению руководителя Росморречфлота, на сегодняшний день задача сбалансированного

НЕОТЛОЖНЫЕ МЕРЫ

Среди основных направлений деятельности Минтранса России на 2016 год и на период 2017–2018 г.г. намечены неотложные мероприятия, направленные на стабилизацию ситуации на ВВП.

Так, планируется ликвидация ограничений судоходства на ВВП в связи с маловодностью и обеспечение безопасной эксплуатации СГТС в рамках перехода на полное нормативное финансирование содержания ВВП и СГТС. Объем и источник финансирования будут опреде-

Обский бассейн ждет рост ЛОРП воспользуется паводком

В навигацию 2016 года объем грузовых перевозок в Обском речном бассейне может вырасти почти на 14% в сравнении с показателем 2015 года и составить более 6 млн тонн. Об этом сообщил главный инженер ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» Юрий Хохлов.

«На основании данных, предоставленных судовладельцами основных судоходных компаний, заключены и продолжают заключаться договоры для перевозки 6 млн 145 тыс. тонн грузов. Это на 13,7% больше, чем в прошлом году. Тогда было перевезено 5 млн 404 тыс. тонн грузов», — сказал Хохлов.

По его словам, рост частично связан с перенаправлением части грузов с автомобильного на речной транспорт. Также, благодаря соглашению, заключенному между администрацией Алтайского края, администрацией ведомства, судоходными компаниями и Бийским песчано-гравийным комбинатом, грузопоток на ал-

тайском направлении увеличится в три раза по сравнению с прошлым годом и составит 745 тыс. тонн.

«Кроме того, на 1 млн тонн увеличится количество продукции гравийных комбинатов, расположенных в Новосибирской области. Оно составит почти 2 млн тонн. Грузы будут перевезены на северные участки, где осуществляются работы для нефтегазодобывающих компаний», — уточнил главный инженер ведомства.

Хохлов добавил, что предстоящая навигация на Оби может начаться уже 20–25 апреля — на 5–10 дней раньше обычного срока в связи с активным таянием снега и ранним вскрытием рек.

Плановый объем грузоперевозок для строительства газопровода «Сила Сибири» для всех судовладельцев Якутии в навигацию-2016 составит более 800 тыс. тонн (трубной продукции, соединительных деталей, тяжеловесной техники, МТР). Такие данные прозвучали в ходе совещания по подготовке к навигации в рамках реализации инвестпроектов Якутского центра газодобычи.

Комментируя эти планы, генеральный директор ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ОАО «ЛОРП») Сергей Ларионов отметил, что объемы выросли, и поэтому необходимо подготовить флот к первому туру навигации, чтобы составы, сразу же после ледохода, были направлены в Осетрово под погрузку.

Первый заместитель генерального директора Сергей Емельянов подчеркнул, что залогом успешного выполнения поставок грузов для «Силы Сибири» является плотное взаимодействие и партнерство железнодорожников, портовиков и судовладельцев. Подписаны протоколы заседания, включающие в себя целый комплекс мероприятий

для выполнения заданий по «Силе Сибири», по северному заводу в полном объеме и в установленные сроки.

Учитывая наблюдаемую в последние годы низкую водность на реках Ленского бассейна в межливневный период, участники заседания отметили необходимость использования максимальной провозной способности флота в паводковый период.

Ранее в Усть-Куте (Якутия) состоялось совместное совещание по решению вопросов, связанных с подготовкой к навигации 2016 года в рамках реализации инвестиционных проектов Якутского центра газодобычи. В совещании приняли участие представители ЗАО «СТГ», ПАО «Газпром» Департамент 333, «Газпром трансгаз

Томск», «Газпром добыча Ноябрьск», ООО «Верхнеленское пароходство», ООО «Речсервис», ООО «ВостокМорНефтегаз». От ОАО «ЛОРП» — первый заместитель генерального директора Сергей Емельянов, начальник коммерческого управления Марина Курбатова, начальник оперативного планирования, учета и анализа работы флота УЭФ Вячеслав Тюрнев.





«БФ Танкер» строит флот

Компания «БФ Танкер», разместившая в 2015 году на российских верфях самый большой судостроительный заказ в части грузового флота, продолжает реализацию своей судостроительной программы. «Окская судовой верфь» 17 марта 2016 года спустила на воду шестое комбинированное судно (танкер-площадка) класса река-море проекта RST54 «Балт Флот 5». Танкер «Балт Флот 11» проекта RST-27 спущен на воду на заводе «Красное Сормово» 25 марта.

Заказ «БФ Танкер», который реализуется при поддержке Государственной транспортно-лизинговой компании (ГТЛК), состоит из 3-х судов типа RST-54 (танкер-площадка) и 4 танкеров типа RST-27. «Окская судовой верфь» строит 5 судов, в том

числе 2 судна RST-27 и 3 судна проекта RST-54; завод «Красное Сормово» — 2 судна типа RST-27. Все суда строятся по проекту Морского Инженерного Бюро.

Таким образом, в 2016 году собственный флот ООО «БФ Танкер» составит 10 судов.

Благодаря российским заказчикам, Окская верфь по итогам 2015 года стала вторым крупнейшим судостроительным предприятием в России по объему совокупного тоннажа построенных судов. Иностранцы заказчики также заинтересованы в продукции россий-

ских судостроителей. В начале апреля 2016 года завод «Красное Сормово» подписал контракты с компанией Caspian Marine Services Limited на строительство и поставку двух танкеров проекта RST-27, которые будут переданы заказчику в течение 2016–2017 годов.



«Макаровка» — в числе лучших вузов России



В ходе IX Всероссийской конференции «Проблемы и перспективы развития высшего образования и науки в Российской Федерации» 2 апреля 2016 года в Санкт-Петербурге, Независимый общественный совет под руководством председателя совета, заместителя председателя Комитета Госдумы, президента «ГЛОБЕ-Интернешнл Россия» Виктора Шудегова и Оргкомитет конкурса «100 лучших вузов России» признали Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова» лауреатом конкурса «100 лучших вузов России».

Ректор ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Сергей Олегович Барышников награжден почетным знаком «Ректор года — 2016».

Открытие памятника Макарову

В рамках подготовки к празднованию 140-летия со дня создания морских классов Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, которые после многочисленных преобразований вошли в историю мирового образования под именем «Макаровка» — «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова», принято решение установить скульптуру адмирала С.О. Макарова в историческом здании университета на Косой линии.

18 мая 2016 года в здании университета состоится торжественное открытие скульптуры и мемориального зала великого флотоводца, ученого и инженера адмирала С.О. Макарова.



Где пришвартоваться в Санкт-Петербурге?

Адресная база городских причалов расширилась



Инфраструктура проекта «Городские причалы Санкт-Петербурга» в навигацию 2016 года расширится до 14 адресов. Напомним, что в 2014 году в рамках данного проекта в Санкт-Петербурге в пилотном режиме начали функционировать причалы по 4 адресам, в навигацию 2015 года к ним прибавились еще 8 адресов.

ГКУ «Агентство внешнего транспорта» установило, что воспользоваться услугой разовой 15-минутной швартовки за 400 руб. (при

бронировании от 1000 причаливаний сумма за подход составит 320 руб.) можно будет на: Английской набережной (напротив Медного всадника),

Адмиралтейской набережной (напротив Адмиралтейства), Арсенальной набережной (напротив пл. Ленина), Университетской набережной (в створе Менделеевской линии), набережной Мартьянова (у 2-го Елагина моста), Приморского проспекта (ниже 3-го Елагина моста), Мытнинской набережной (ниже Кронверкского моста), Дворцовой набережной (напротив Летнего сада), Пе-

тровской набережной (пересечение с ул. Мичуринской), набережной Мойки (напротив Юсуповского дворца), Синопской набережной (напротив д. 28), Свердловской набережной (напротив гостиницы «Охтинская»), набережной Макарова (напротив д. 5), Смольной набережной (в створе ул. Смольного).

В настоящее время подписан договор с ООО «Теплоход СПб»

на 100 причаливаний, в работе находится еще 7 договоров на 2165 причаливаний, забронировано 6868 причаливаний.

Открытие навигации на внутренних водных путях Российской Федерации запланировано в период до 30 апреля 2016 года. Навигация на водных путях Санкт-Петербурга начнется в тот же период, после согласования Главного управления МЧС России по Санкт-Петербургу.

Спасти петербургские аквабусы

Генеральный директор оператора-перевозчика, владелец единственного в городе водного такси компании «МБС» Мелик Саркисян написал письмо в адрес правительства РФ на имя Дмитрия Медведева, в котором подвел итоги своей работы и попросил о помощи.

«29 февраля Дмитрий Медведев подписал Концепцию развития внутреннего водного транспорта России до 2030 года. А нас закрывают и не субсидируют, это прямое невыполнение распоряжения нашего премьер-министра. Мы просим разобраться, выделить финансирование, и чтобы этот вид транспорта ожил. Медведев дал регионам 6 месяцев на ответ, значит, в эту навигацию не выйдем, может в следующую

выйдем», — сообщил региональным СМИ Саркисян.

На свои собственные средства перевозчик существовать не может, добавил Саркисян.

В то же время, как поясняют в комитете по транспорту Санкт-Петербурга, в бюджете 2016 года расходы на аквабусы не заложены — предусмотрено лишь 16,5 тысяч рублей на содержание и ремонт причалов. В ноябре финансовый блок правительства отклонил заявку транс-

портного комитета на выделение бюджетных субсидий на аквабусы из-за их убыточности, а также потому, что речными маршрутами в основном пользуются туристы, а не горожане.

Однако, по словам Саркисяна, многие направления не представляют интереса для гостей города, но нужны горожанам.

В городском комитете по транспорту не исключили, что подадут заявку на аквабусы снова в апреле, во время принятия весенних поправок в бюджет, поскольку они заинтересованы в том, чтобы разгрузить общественный транспорт в летний период. В сезон этот вид транспорта перевозит до 60 тысяч пассажиров, на его содер-



жание в прошлом году потратили 13,9 млн рублей. Вице-губернатор Петербурга Игорь Албин заявил, что аквабусы необходимо сохранить как бренд Петербурга.

Ранее появилась информация, что в эту навигацию сеть водных такси расширится новыми маршрутами, правительство города планировало потратить на развитие проекта до 80 миллионов рублей.

Водное такси запустили в Петербурге в 2008 году. В 2013 году комитет по транспорту в два раза сократил число рейсов аквабусов.

План: 376 рейсов туристских пассажирских судов

График включает туристские маршруты по Волге и Волго-Балтийскому водному пути.

Согласно графику прохождения пассажирских судов на туристских маршрутах по реке Волга и Волго-Балтийскому водному пути в предстоящую навигацию 2016 года планируется совершить 376 рейсов. Данные цифры озвучены в ходе итогового совещания по разработке, уточнению и согласованию графиков прохождения пассажирских судов, которое проходит в Чебоксарах.

В совещании участвовали представители 16 российских судоходных компаний, владельцы и арендаторы причальной инфраструктуры европейской части России, руководители 14 крупных туристских операторов, а также региональные туристские компании, обслуживающие круизные теплоходы на стоянках.

«День Балтийского моря»

В Санкт-Петербурге прошел XVII Международный экологический форум «День Балтийского моря», девизом которого стала фраза: «Море соединяет страны, которые оно разделяет».

На протяжении четырнадцати лет проведения форума, его основными участниками являются представители стран-членов Хельсинкской комиссии по защите морской среды Балтийского моря, сокращённо «ХЕЛКОМ» (The

Helsinki Commission, HELCOM). Комиссия была образована в результате подписания Хельсинкской конвенции 1992 г. В настоящее время членами ХЕЛКОМ являются 9 стран: Россия, Швеция, Дания, Финляндия, Литва, Латвия, Эстония,

Германия и Польша. Помимо представителей всех стран ХЕЛКОМ, в ежегодном мартовском форуме на берегах Невы принимают участие представители и других европейских стран, заинтересованных в обсуждении проблем Балтийского региона.

Центральными темами повестки дня XVII Международного экологического форума «День балтийского моря» стали: «Морское пространственное планирование»; «ООПТ региона Балтийского моря и биоразнообразие»; «Химическое загрязнение Балтийского моря»; «Эффек-



тивное использование энергии и водных ресурсов — лучшие практики кластеров чистых технологий региона Балтийского моря» и другие. В ходе форума были подведены итоги проекта «Год Финского залива-2014».

Новые ледоколы испытают во льдах УНИКАЛЬНЫЙ КОНЦЕПТ



Ледоколы «Владивосток» и «Мурманск» отправились из Санкт-Петербурга в Арктику на ледовые испытания.

Новые ледоколы ФГУП «Росморпорт» — «Владивосток» и «Мурманск» 5 апреля 2016 года вышли из порта Санкт-Петербург и направились в Арктику для прохождения ледовых испытаний. Испытания продлятся примерно один месяц.

Эти суда способны преодолевать льды толщиной до 1,5 м. Они предназначены для самостоятельной проводки крупнотоннажных судов, буксировки, помощи судам, терпящим бедствие, и перевозки грузов.

Оба дизель-электрических ледокола проекта 21900М построены в 2015 году

для ФГУП «Росморпорт» (госзаказчик — Росморречфлот) на Выборгском судостроительном заводе (входит в ОСК) в Ленинградской области.

«Владивосток» — это ледокол нового поколения с высокой степенью автоматизации и неограниченным районом плавания. Он является головным судном в серии трех линейных дизель-электрических ледоколов мощностью 18 МВт. Все суда строятся в соответствии с федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Пополнение ледокольного флота является одной из приоритетных задач для

обеспечения круглогодичной доступности замерзающих морских портов Российской Федерации и для обеспечения безопасности мореплавания.

Ледокол «Владивосток» будет использоваться в Северо-Западном бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт» на акватории Балтийского моря в зимний период и в арктических морях в летне-осенний период.

Вторым ледоколом, переданным заказчику, стал «Новороссийск».

«Мурманск» является третьим ледоколом в серии из трех судов. Ему также предстоит работать на Балтике в период зимней навигации.

СНСЗ построил пассажирский катамаран

Пассажирский катамаран для пробной эксплуатации может передать Санкт-Петербургу Средне-Невский судостроительный завод, который ведет достройку судна. Строительство корпуса судна было завершено еще в декабре 2013 года.

Как сообщил председатель городского комитета по транспорту Александр Головин, скоростной катамаран в июне должен пройти опытные испытания, и затем планируется его передать в собственность Петербурга.

Ранее, по планам, судно предполагалось использовать на маршрутах Морской Фасад — Петродворец, Морской Фасад — Дворцовая набережная (Эр-

митаж), Морской Фасад — Кронштадт, Дворцовая набережная — Петергоф, набережная Макарова — остров Валаам и Петербург — Котка (Финляндия).

«Средне-Невский судостроительный завод», основанный в 1912 году, специализируется на строительстве кораблей и гражданских судов из четырех видов материалов: композитных, классических судостроительных, маломагнитной стали и алюминий-магниевого сплавов.



«Сименс» локализован в России

В Санкт-Петербурге состоялась встреча представителей компании «Сименс» и АО «Звезда-Энергетика». В мероприятии приняли участие Генеральный директор АО «Звезда-Энергетика» Алексей Андреев, директор подразделения «Мощные приводы» «Сименс АГ» Тим Давидовски и директор департамента «Непрерывное производство и приводы» «Сименс» в России Виктор Рупп.

Стороны согласовали и подписали приложение к ранее заключенному договору — заказ на поставку первых шести синхронных генераторов судового исполнения мощностью 2000 кВт и 1250 кВт производства «Сименс Электропривод».

Оборудование предназначено для использования в составе дизель-генераторных установок, к производству которых приступила компания «Звезда-Энергетика». Данные генераторы станут первыми образцами локали-

зованной продукции «Сименс» для нужд российского рынка судостроения. Партнеры также планируют начать совместную работу по созданию современных электрогенерирующих агрегатов (электростанций) с применением генераторов «Сименс» для различных отраслей российской промышленности.

Выпуск нового оборудования будет налажен на предприятии «Сименс Электропривод» в Санкт-Петербурге в соответствии с программой локализации.

«Озерная Верфь» спустила на воду катер «Баир Цыбикив»

ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) спустила на воду катер «Баир Цыбикив». Это уже двадцатое судно проекта 14М, построенное на предприятии.

Катер получил имя в честь начальника дозора Якутского линейного отдела внутренних дел на речном транспорте, погибшего при тушении пожара, возникшего на борту теплохода «Метеор».

По завершении всех испытаний, катер отправится заказчику в г. Якутск, на котором спецперсонал Управления на транспорте МВД России по ДФО будет патрулировать акваторию реки Лена.



Колесные суда на воздушной подушке

Волжском госуниверситете водного транспорта состоялась «Ярмарка проектов», в рамках которой были выбраны лучшие студенческие работы.

Диплом I степени конкурса получила команда куратора Евгения Фальмонова, изобретателя, ведущего инженера УНИ-ИД ВГУВТ, за проект «Колёсные суда на воздушной подушке».

Суть этого предложения — в замене воздушного движителя СВП на специальное гребное колесо, которое, находясь в постоянном контакте с опорной поверхностью, кроме радикального снижения шума должно обеспечить повышенную в 2–3 раза отдачу по упору на единицу мощности, более четкое управление транспортным средством, а, значит, повышенную безопасность.

Идея эта возникла у конструктора Евгения Фальмонова несколько лет назад во время поездки на СВП «Хивус-48». Разработанные предложения позволяют снизить уровень шума и сохранить амфибийность.

Для проверки работоспособности амфибийного гребного мотор-колеса будут проведены испытания его масштабной модели в опытовом бассейне.

После испытаний в бассейне и обработки результатов силами студентов может быть спроектирован и построен небольшой катер-амфибия, который.

В случае ожидаемого успеха он и даст старт развитию нового типа скоростного эффективного круглогодичного водного транспорта.

Разработанный проект тем более актуален, считают в вузе, что после утраты судов на подводных крыльях и всей инфраструктуры вопрос о скоростном водном сообщении и транспорте, благодаря которому оно стало бы возможным, остается открытым практически для всей страны.

Юбилей северного вуза

«Арктическому морскому институту имени В.И. Воронина» исполнилось 235 лет



«Арктический морской институт имени В.И. Воронина», который является филиалом «Макаровка», отмечает 235 лет со дня основания. Он ведет историю от мореходной школы в Холмогорах,

указ об основании которой был подписан императрицей Екатериной II 23 марта 1781 года. Школа стала одной из первых в России.

За время существования школа не раз меняла свой статус и на-

звание. Как указывает в своем поздравлении ректор «Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова» Сергей Барышников, «пройден большой путь, полный ярких и героических страниц. Мореходная (навигационная) школа, шкиперские учебные курсы, торгово-мореходное училище, морской техникум, мореходное училище — этапы становления и традиции, которые сейчас продолжает и развивает «Арктический морской институт имени В.И. Воронина».

Многие выпускники АМИ вошли в летопись российского мореплавания: участники первых арктических экспедиций, защитники морских рубежей в военные годы, славные труженики морского и речного флота страны. Не случайно имена питомцев учебного заведения увековечены в более 40 географических названиях на карте мира, в честь 80 воспитанников названы морские суда.



За годы деятельности «Арктический морской институт имени В.И. Воронина» дал путевку в жизнь более 16 000 специалистов для морского и речного флота страны. Выпускники АМИ зарекомендовали себя авторитетными капитанами, штурманами и механиками судов, они

трудятся во многих судоходных компаниях страны, достойно представляют Россию за рубежом, работают на руководящих должностях в Росморфлоте, Северном и Мурманском морских пароходствах, морских портах страны, на судостроительных и судоремонтных заводах.

Новый тренажерный комплекс для подготовки операторов ДП

«Макаровка» заключила контракт на приобретение специализированного тренажера для подготовки операторов систем динамического позиционирования (ДП). Тренажерный комплекс планируется ввести в эксплуатацию в Морском учебно-тренажерном центре (УТЦ) Университета уже во втором квартале 2016 года.

Тренажерный комплекс, включающий одно рабочее место инструктора и четыре рабочих места слушателей, позволяет проводить занятия по Базовому курсу подготовки операторов ДП (DP Basic course) на высоком технологическом уровне.

Особенностью комплекса является его многофункциональность, он может применяться также для обучения судовых механиков и электромехаников практическим навыкам по техническому обслуживанию оборудования ДП.

Новый тренажер университета относится к классу «С» по классификации DNV и позволяет осуществлять обучение морского персонала различного типа судов и полупогружных буровых установок, занятого эксплуатацией систем динамического позиционирования, в соответствии с рекомендациями Раздела V-V/f Кодекса ПДНВ.

Отмечается, что подготовка операторов систем динамического позиционирования в Морском УТЦ ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова ведется с 2006 года. Морской учебно-тре-

нажерный центр является единственной в России постоянно действующей учебной площадкой по подготовке операторов ДП, имеющей международную аккредитацию. В 2015 году The Nautical Institute (Великобритания) подтвердил аккредитацию Морского УТЦ и выдал университету Сертификат на право подготовки операторов ДП на следующий трехлетний период (2016–2018 г).

«Постоянная модернизация технических средств обучения является важнейшим направлением деятельности Универ-

ситета по совершенствованию качества подготовки специалистов в соответствии с международными рекомендациями, отраслевыми стандартами и требованиями Минтранса России», — отмечается в сообщении.

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

Дипломы судоводителям ВГУВТ

Выпускникам судоводительского факультета Волжского государственного университета водного транспорта 16 марта вручены дипломы. Перед собравшимися выступили декан факультета М. Чурин, заведующий кафедрой судовождения и безопасности судоходства М. Осокин и другие преподаватели факультета, которые пожелали своим воспитанникам хороших, новых судов, хорошей погоды и успешного продвижения по службе. Для этого у новоиспеченных специалистов, получивших диплом судоводителя ВГУВТ, есть все шансы.

Многие выпускники факультета судовождения, закончив учебу, уже знают, где будет работать. Большинство выпускников в этом году распределились в отечественные судоходные компании и готовы трудиться на море и на реке. Единственная девушка на курсе Мария Белова готова приступить к работе в ООО «Водоходь», а Сергей Чкалов — в СК «Волжское пароходство».

Родители выпускников поздравляли студентов и высказали слова глубокой благодарности за тот вклад, который Университет и факультет внесли в становление начинающих работников отрасли.

Богиня парусного флота

В музейно-выставочном комплексе Архангельского краеведческого музея «Гостиный двор» открылась выставка «Богиня парусного флота». В зале представлен только один экспонат — уникальная модель легендарного парусника XIX века «Диана».

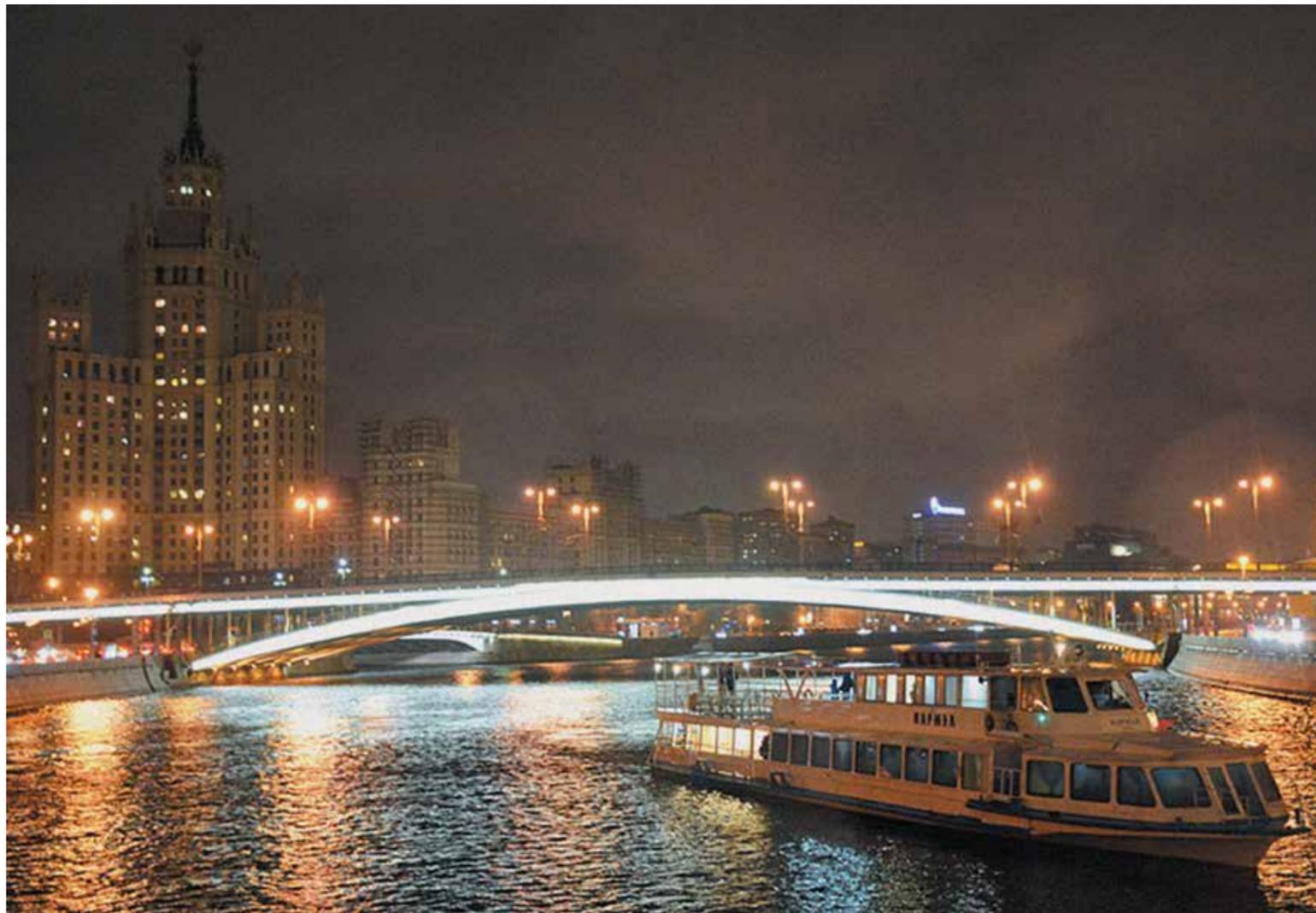


В течение двух лет модель находилась на реставрации в Архангельском филиале Всероссийского художественного научно-реставрационного центра имени академика Э.И. Грабаря.

Считается, что модель фрегата была построена в XIX веке, с этим столетием связана и слава самой «Дианы», история которой — неотъемлемая часть истории Архангельска. Фрегат был заложен в 1851 году на Соломбальской верфи по чертежам знаменитой «Паллады». Парусный 52-пушечный фрегат «Диана» стал последним парусным фрегатом

Российского военно-морского флота.

В 1853 году «Диана» прошла путь из Кронштадта через Атлантику и Тихий океан на Дальний Восток, чтобы сменить пришедший в негодность фрегат «Паллада», на котором в Японию был направлен с дипломатической миссией вице-адмирал Ефим Васильевич Путятин. Дипломатическая миссия завершилась успешно — в 1855 году был заключен выгодный для России торговый договор с Японией, «Симодский трактат», первое в истории дипломатическое соглашение между Россией и Японией.



Ранняя навигация ...в Москве

В Москве на две недели раньше, чем в прошлом году открылась пассажирская навигация. Мероприятие прошло в новом формате. Если раньше мероприятие проводилось всегда утром, в рабочий день, то торжественная церемония 2 апреля 2016 года стала открытой, принять участие в ней смогли все желающие, предварительно купив билет.

В первый рейс от причала «Международная выставка» до Кремля отправились три теплохода: «Кармэл», «Маэстро» и «Рио». Продолжительность первого рейса составила около трех часов, гостей мероприятия ждали праздничный ужин и фейерверк.

В открытии 83-й пассажирской навигации впервые приняла участие флотилия судоходной компании «Праздник на воде», тогда как в предыдущие годы в праздновании принимала

участие только одна компания — «Столичная судоходная».

По словам управляющего директора портала по продаже электронных билетов на речные прогулки Игоря Пронина, с 3 апреля теплоходы начали курсировать ежедневно по одному маршруту: Международная выставка «Москва-Сити» — Гостиница «Украина» — Дом правительства — мэрия Москвы — площадь Европы (Киевский вокзал) — Новодевичий монастырь — МГУ им. М. В. Ломоно-

сова — стадион «Лужники» — Воробьевы горы — Нескучный сад — Парк Горького — Крымский мост — памятник Петру Первому — храм Христа Спасителя — Московский Кремль и обратно.

С 22 апреля в плавание выйдут теплоходы «Москва» и речные трамвайчики, а в полную силу транзитная навигация заработает с 24 апреля, когда откроются шлюзы канала имени Москвы, а также шлюзы на реке на гидроузлах в Карамышеве и в Перерве.

...в Московской области

Речной маршрут от причала города Лыткарино до деревни Андреевское в Красногорском районе Московской области открылся 21 марта, что на полтора месяца раньше обычного срока. Открытие водного маршрута, позволяющего жителям деревни добираться до города, произошло по многочисленным просьбам горожан и жителей из ближайших деревень. Раньше с одного берега на другой жители добирались по Андреевскому шлюзу пешком либо в объезд, который занимает 30 километров.

Катер «Стриж-7» вмещает 10 человек, в часы пик ходит каждый час. Протяженность маршрута составляет 800 м, время в пути — не больше 10 минут. Пассажирские перевозки по этому направлению

существуют пять лет. Раньше по этому маршруту ходил теплоход на воздушной подушке. Однако в прошлом году сменилась компания-подрядчик и работу принял на себя «Порт Коломна», который поставил на маршрут

судно с осадкой всего 40 см. Как подтвердил зам. генерального директора «Порта Коломна» Александр Алексеев, «Стриж-7» может подойти близко к берегу, ему не нужна большая инфраструктура.

Перевозчик готов организовать дополнительные рейсы в случае, если желающих воспользоваться маршрутом станет больше, заверили жителей в пресс-службе Минтранса Московской области.

Катер отходит от причала каждые полчаса. Цена поездки — 33 рубля. Планируется открытие подобных водных маршрутов и от Коломны до Серпухова.



Новый глава Канала имени Москвы

Коллективу Канала имени Москвы представлен новый руководитель — им стал Александр Иванов.



Александр Иванов родился в 1958 году в городе Красне Львовской области.

Окончил Львовское высшее военное-политическое училище, Военно-

политическую Академию имени В. И. Ленина и Поволжскую академию государственной службы им. П. А. Столыпина с отличием.

Двадцать два года прослужил в Вооруженных Силах, полковник запаса.

С 1999 года — заместитель управляющего делами Исполкома Всероссийского общественного движения ветеранов локальных войн и военных конфликтов «Боевое братство».

С 2000 по 2001 год — заместитель председателя Комитета по делам печати и информации, заместитель министра-руководителя аппарата Правительства Московской области.

С 2001 по 2005 год — генеральный директор ЗАО «Кольчуга-Realty».

С 2005 по 2008 год — директор ГУП «Московский Западный порт».

С 2009 по 2014 год — генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство».

С 2014 по 2015 год — директор Красноярского транспортного филиала ОАО «ГМК «Норильский никель», Председатель Координационного совета Группы компаний Енисейского речного пароходства, Председатель Совета директоров ОАО «Енисейское речное пароходство».

С 2015 по 2016 год — советник вице-президента ПАО «Горно-металлургический компании Норильский Никель».

С февраля 2016 года — советник заместителя руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта.

А. Иванов — лауреат национальной премии «Золотая колесница» и премии имени А. Н. Косыгина, делегат III и IV съездов транспортников России, с 2009 года по 2015 год — Президент Ассоциации Енисейских судовладельцев, член Координационного Света по транспорту Межрегиональной Ассоциации экономического взаимодействия субъектов РФ «Сибирское соглашение», член Совета Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта РФ, член Комитета по судоходству Союза «Российская палата судоходства», автор трех общественно-политических сборников, член Союза журналистов, входит в топ лучших менеджеров России.

Награжден орденом «За военные заслуги», медалью ордена «За заслуги перед Отечеством», 18 медалями, общественным орденом «Крест Почета» и орденом «Бизнес Слава».

Как правильно организовать круиз?

Проблемы организации речных круизов обсудили участники 1-й Международной туристской выставки «Интурмаркет-2016».

Судовладельцы, представители регионов и отраслевых ведомств, круизные туроператоры в рамках 1-й Международной туристской выставки «Интурмаркет-2016» обсудили проблемы организации речных круизов по России. Сопровождение провела глава регионального совета Российского союза туристической индустрии Ольга Санаева.

Совещание стало продолжением первой рабочей встречи по проблемам речного туризма, которая в марте прошла в Самаре. Необходимость обсуждения назрела давно. И сейчас для этого момента, как никогда, удобный, потому что на август запланировано заседание Госсовета по развитию водного транспорта. По словам заместителя руководителя Ростуризма Сергея Корнеева, в отрасли есть возможность донести свое видение проблем и быть услышанной в правительстве. Ольга Санаева также считает, что, несмотря на сложность ситуации на водном транспорте, турбизнес может на нее повлиять. «Наш опыт разрешения ситуации в детском автобусном туризме позволяет на это надеяться. Главное — четко обозначить проблемы и пути их преодоления, а не просто жаловаться», — сказала глава регионального совета.

Важно также определить приоритетность проблем. Среди них есть глобальные, как, например, небольшая пропускная способность водных путей страны, старый флот, они должны решаться на федеральном уровне. А вот неподготовленность многих городов к приему круизных групп, рост цен на топливо и обслуживание флота, высокая себестоимость продукта имеют к организации круизов самое прямое отношение. Как говорят участники рынка, несмотря на рост спроса на речные круизы, он все равно ниже, чем мог бы быть. Дело именно в высокой себестоимости, обусловленной, в свою очередь, ростом цен на топливо, продукты питания, обслуживание судов, экскурсии. Вариантом решения проблемы могло бы стать субсидирование государством части затрат на от-

пускные расходы туристов.

Все признают также необходимость более активного продвижения речного круизного отдыха на федеральном уровне. Это поможет не только познакомить россиян с возможностями отдыха на воде, но и омолодить аудиторию, в том числе за счет школьных, детских групп.

Генеральный директор компании «Ника» Леонид Флит полагает, что турбизнесу надо сейчас, в первую очередь, добиваться послабления визового режима. Будет расти въездной поток, появятся деньги в стране для поднятия своего круизного флота, уверен он.

У круизов есть множество других, более мелких, «заноз», которые ему, тем не менее, серьезно мешают. Например, по словам генерального директора волгоградской компании «Круиз» Алексея Растегаева, необходимо упорядочить надзор со стороны Речного регистра. Представители этого ведомства должны осматривать судно до зимнего сезона, а не после, когда это уже угрожает срывом сезона.

Как было решено по итогам встречи, все предложения предстоит систематизировать к предстоящему форуму речного и яхтенного туризма, который пройдет в июне в Тверской области. На нем запланировано совещание по подготовке к Госсовету. Самому форуму повысят статус — на этот раз он пройдет при поддержке Министерства культуры и Ростуризма.



Круизные продажи восстанавливают потери

В Москве прошел первый «Фестиваль круизов», организованный издательским домом «Турбизнес» при поддержке Ростуризма. В его рамках состоялись воркшоп для специалистов, мастер-классы и презентации круизных туроператоров, панельные дискуссии.

В фестивале приняли участие свыше 20 круизных компаний, а его гости в течение дня стали около 400 человек. Как рассказал на пресс-конференции президент Ассоциации круизных операторов Валентин Елисеев, зарубежные круизы разделили судьбу всего выездного рынка, однако спад объемов в этом сегменте не был таким глобальным, как во многих других. «По оценкам нашей ассоциации, падение круизных продаж в 2015 году составило порядка 30–35%. Но с этого года мы наблюдаем значительный рост», — подчеркнул он.

Константин Анисимов, генеральный директор группы компаний «Московское речное пароходство», в которое входит круизный оператор «Мостурфлот», подтвердил эти показатели, добавив, что сокращение турпотока наблюдалось не только среди российских, но также и среди иностранных пассажиров. «В 2015 году 30% судов не участвовали в навигации, в этом году мы планируется задействовать почти весь флот, всего 89–90 теплоходов. Из них 30–32 судна будут перевозить иностранных туристов на линии Москва — Санкт-Петербург — Москва, оставшиеся возьмут на борт россиян или смешанные группы наших и зарубежных туристов», — пояснил г-н Анисимов. Маршруты стартуют из Нижнего Новгорода, Москвы,

Санкт-Петербурга, Самары, Казани, Перми, — именно из этих городов формируется основной турпоток.

В этом году, по оценкам специалистов, проблем, связанных с маловодными участками Волги, как на Городецком гидроузле, не предвидится, все маршруты должны пройти без пересадок. Круизная отрасль очень рассчитывает на сентябрьское заседание Госсовета по развитию российских водных транспортных путей, на котором должно быть принято решение о строительстве двух водонапорных плотин на Городецком участке Волги и Нижнем Дону. «Эти меры должны окончательно решить вопрос единой глубоководной системы на всем ее протяжении», — уточнил Константин Анисимов.

Проблемой он также назвал устаревший флот. Новых судов выпускают крайне мало, чаще теплоходы модернизируют. Остается множество нерешенных вопросов и с речными вокзалами, причальными стенками в крупных городах. Зачастую они принадлежат частным компаниям, которые не вкладывают деньги в их содержание, либо городским структурам, также не располагающим средствами. «Из хороших новостей — восстановление круизов на Оке. В прошлом году Минтранс построил новый гидроузел в районе села Константиново, что позволило восстановить навигацию по Оке от Москвы до Касимова. Думаю, в ближайшие годы мы сможем увеличить число судов на этой реке», — поделился г-н Анисимов.

Заместитель руководителя Ростуризма Сергей Корнеев дополнил, что в России существующие водные маршруты удачно сочетаются с туристическими предложениями по «Золотому кольцу», «Серебряному ожерелью», малым городам страны. «Не забывайте, есть еще круизы по рекам Сибири. А балтийские водные туры можно смело отнести к лучшим в мире. Иностранцы признаются, что именно Санкт-Петербург становится для

них основной целью вояжа по Балтике. Растет интерес туристов и к арктическим круизам», — заметил он.

Сергей Корнеев полагает, что этот продукт можно предлагать и нашим, и зарубежным туристам. Например, количество гостей из Китая на тех же балтийских парамах ежегодно увеличивается. Необходимо продвигать круизы по России также на рынках Юго-Восточной Азии. Константин Анисимов уточнил, что в 2015 году азиатских туристов в компании не было, но в этом появились вьетнамцы. Ключевыми потребителями остаются рынки Европы, США и Австралия, с этого года пошел хороший поток из Франции. Американцы и австралийцы забронировали по четыре круиза. На будущий год под австралийцев запросили уже 10 рейсов.

Как рассказала директор по маркетингу компании «Виа Марис» Елена Карманова, только в начале апреля россияне стали активно брать майские праздники: «Это ненормальная ситуация, обычно к этому времени мы уже заканчивали формирование праздничных групп». Сейчас продажи круизов идут стабильно, даже чуть лучше, чем год назад. В компании сделали акцент на более высокую ценовую категорию, поэтому потеряли порядка 15% от прошлогоднего числа туристов, но по обороту сохранили прошлогодние показатели.

В круизном доме «МК» последние два месяца чувствуют всплеск продаж морских и речных туров. «За этот период мы на 20% опередили уровень 2014 года. А вот минувший год был плохим, с ним даже не сравниваем. Глубина продаж уменьшилась — раньше бронировали за полгода, а уникальные маршруты и за год. Но сейчас все ждут до последнего, а потом хватают, что осталось, за два месяца до выезда», — сообщила коммерческий директор Екатерина Илюшина. По ее словам, с весны активнее пошли продажи летних круизов по Средиземному морю.

«Княжна Анастасия» стала первым речным лоукостером

Круизная компания «Мостурфлот» в предстоящем сезоне впервые начинает реализацию проекта современного речного лоукостера на 4-палубном теплоходе «Княжна Анастасия» вместимостью 320 пассажиров. Теперь туристы сами смогут «собрать» себе речной круиз.

Путешествие по рекам Центрального региона России летом станет доступнее для любителей круизов с разным бюджетом.

Уменьшение стоимости тура достигается за счет гибкой системы выбора включаемых услуг: схемы питания и экскурсионного обслуживания. «В круизном сегменте много возвратных туристов. Не всем интересны одни и те же экскурсии, многие хотят иметь свободное время. Мы позволяем клиентам са-

мым сделать выбор», — пояснил Константин Анисимов, генеральный директор группы компаний «Московское речное пароходство», в которое входит круизный оператор «Мостурфлот». Сегодня в среднем один тур в трехдневный речной круиз начинается от 5–7 тысяч рублей на человека в сутки. При бюджетном проезде на лоукостере путевка может подешеветь до 2,3 тысячи рублей на человека в день. Таким образом, в среднем за трехдневное путешествие

один турист заплатит меньше на 9 тысяч рублей. Бюджетная цена включает: размещение в каюте, путевую информацию, лекции, музыкальные, развлекательные мероприятия и детские программы на борту.

В 2016 году запланировано 16 круизов продолжительностью от 3 до 13 дней с отправлением и прибытием в г. Москва. За навигацию 2016 года теплоход «Княжна Анастасия» сможет перевезти 4800 туристов. Продажи начались с 16 марта 2016 г.



МРП приняло в эксплуатацию танкер «Сергей Терсков»



Астраханский завод «Лотос» 7 апреля 2016 года сдал в эксплуатацию головное на этом заводе нефтеналивное судно проекта RST25 «Сергей Терсков».

Первые два судна этого проекта строятся на «Лотосе» по лизинговой схеме при участии лизингодателя — ЗАО «Гознак-лизинг» и лизингополучателя — Московского речного пароходства (МРП).

В настоящее время в эксплуатации находятся пять танкеров

проекта RST25, построенных в Рыбинске «Верфью братьев Нобель» (три судна) и Зеленодольским заводом им. А. М. Горького (два судна).

Напомним, что головное судно проекта RST25 «Сергей Терсков» было заложено на «Лотосе» 6 сентября 2011 года, спущено на воду

24 июля 2015 года.

Второе судно «Яков Гунин» завод заложил одновременно с «Сергеем Терсковым» 6 сентября 2011 года, оно было спущено на воду 26 сентября 2015 года.

Третье на ОАО «Лотос» судно проекта RST25 было заложено 25 марта 2016 года.



Как «Вымпел» готовит кадры

Рыбинский судостроительный завод «Вымпел» намерен до 2020-го года в два раза увеличить объёмы производства. Стратегия предприятия предусматривает расширение штата с 1200 человек до почти двух тысяч сотрудников. При этом ни в Ярославской области, ни в соседних регионах нет вуза, который бы готовил специалистов судостроительных специальностей.

Если рабочие кадры компания может обучить на базе собственного учебного центра, то получение сотрудниками среднего специального и высшего образования — большая проблема. Корреспондент ИА «Черёмуха» узнал, какой выход нашёл «Вымпел», как выпускники школ могут без конкурса попасть на бюджетные места в вузы Петербурга и Нижнего Новгорода. Газета «Водный транспорт» публикует репортаж рыбинских журналистов.

ИЗ АУДИТОРИИ В ЦЕХ И ОБРАТНО

С восьмидесятых и до начала двухтысячных на базе завода работал вечерний судостроительный техникум. Некоторые дисциплины преподавали сотрудники предприятия, имеющие высшее образование. Многие из нынешних руководителей подразделений получили базовое образование именно здесь. Сегодня такой возможности больше нет, и город, который славится своими судами не меньше, чем авиадвигателями, остался без учреждения, которое может дать молодым рабочим необходимые знания.

Решить эту проблему может реализация программы дуального образования. При таком подходе теоретическую базу студенты получают в учебном

заведении, а практика проходит непосредственно на предприятии. Работодатель напрямую участвует в организации учебного процесса и составлении учебного плана. Он же определяет количество студентов, которые смогут обучаться по его направлению.

В ноябре прошлого года «Вымпел» заключил соглашение с Рыбинским профессионально-педагогическим колледжем. Учебное заведение получило лицензии на специальности «Судостроение», «Слесарь-монтажник судовой» и «Судостроитель-судоремонтник металлических судов». Колледжу выделено 25 бюджетных мест. Аналогичный договор о социальном партнёрстве подписан с рыбинским филиалом Московской государственной академии водного транспорта — Речным училищем имени Калашникова.

Дмитрий Новиков, заместитель генерального директора по режиму и кадрам: «Мы предоставим площади, оборудование, инструмент, закрепим за учащимися наставников. Самый большой плюс для завода в том, что мы можем заранее отследить людей, которые проявят себя, принять на работу тех, кто действительно нужен заводу, а значит, получить высококвалифицированных специалистов, которые знают специфику производства».

Набор на судостроительные специальности начнётся уже в этом году.

СОТРУДНИЧЕСТВО С ВУЗАМИ

Ещё одна цель — работа с профильными вузами. Она строится по двум направлениям: целевому набору для выпускников школ и обучению групп сотрудников на предприятии.

Любой выпускник, выбравший в качестве ЕГЭ физику, может рассчитывать на бюджетное место в одном из ведущих корабельных вузов страны. «Вымпел» сотрудничает с Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом, Нижегородским государственным техническим университетом имени Алексея и Волжским государственным университетом водного транспорта. Обучение ведётся на дневном отделении по программе бакалавриата «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры». Со студентами будет заключён договор на обучение по целевому направлению. Таким образом, выпускники получат бюджетное место в университете, минув конкурс, а предприятие — будущего сотрудника. Договор подразумевает обязательство отработать на заводе минимум пять лет после окончания обучения. Студентам-целевикам, которые успешно осваивают предметы, «Вымпел» выплачивает стипендии.

Параллельно с этим компания даёт возможность сотрудникам, желающим повысить квалификацию, получить высшее образование без отрыва от производства.

Дмитрий Новиков: «Был запрос от работников на получение профильного образования, либо второго высшего. Вузы, готовящие специалистов судостроительной специальности, далеко. Отправлять ползавода учиться в другой город — это значит остановить производство. Нашли выход: заключили договор с Санкт-Петербургским государ-



ственным морским техническим университетом. Это основной профильный вуз в стране по кораблестроению. Работаем по нескольким направлениям. Одно из основных — заочное обучение различным специальностям кораблестроения по программам бакалавриата для тех, кто не имеет профильного образования. Преподаватели приезжают в Рыбинск, а также принимают работы в электронном виде. И обучение, и практика проводятся на территории предприятия. В Петербург поедут сдавать только государственные экзамены».

Второе направление — магистратура для инженерно-технического персонала. Группа сотрудников успешно сдала вступительные экзамены и приступила к обучению. Каждому студенту уже назначены руководители магистерских работ и определены их направления.

Дмитрий Новиков: «Сейчас мы ведём переговоры с Нижегородским государственным техническим университетом имени Алексея. Если все организационные моменты с вузом решим, то наберём ещё одну группу заводчан для обучения, также без отрыва от производства, и с сентября начнётся образовательный процесс».

ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ МОЖЕТ СТАТЬ БЛИЖЕ

В Рыбинске работают четыре судостроительных предприятия. Есть верфи и в соседних городах — Череповце, Костроме, Ярославле. Дмитрий Новиков считает, что неплохим решением проблемы нехватки профильных специалистов было бы открытие в Рыбинске филиала судостроительного вуза. Петербургский морской технический университет готов открыть на базе «Вымпела» кафедру, а в перспективе — филиал.



Причалы проверят на безопасность

Перед началом масштабной пассажирской навигации на Москве-реке в апреле 2016 года ходит проверка на безопасность 39 московских причалов.

Так, на городских причалах, в том числе у причалов «Воробьевы горы», «Киевский вокзал» и «Крымский мост», проверили дно для безопасного подхода к ним речных судов. Планируется выполнить работы по тралению акватории 39 причалов и сход-причалов Москва-реки.

Президент Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота Кирилл Евдокимов рассказал, что для безопасной работы речного причала необходимо провести множество проверок. «Зимой в реку могут бросить что-то крупное, например, возле причала, что может повредить судно», — пояснил он. По словам Евдокимова, проверки дна в районе причалов необходимы, так как в результате течения может измениться подводный рельеф дна. «В 2007 году наш теплоход у причала намотал проволоку

на винт, который не проходил обследование. Что-то серьезное редко бывает, скорее, как исключение», — заключил президент Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота.

Председатель Союза пассажиров Кирилл Янков уверен, что проверки причалов нужны для безопасности пассажиров речных судов. «Перед началом навигации это необходимо делать, хотя я не припомню случаев, когда суда или люди «страдали» на причалах, причалы всегда хорошими были в Москве», — подчеркнул он.

По его словам, аварийные ситуации на реках чаще всего бывают по вине экипажа или из-за неисправности судна.

Пассажирская навигация на Москве-реке обычно открывается в середине апреля, а заканчивается в октябре. Точные даты зависят от погодных условий. В этом году навигация на Москве-

реке открылась 2 апреля, однако полноценный запуск назначен на конец месяца. Ежедневные прогулки по маршруту Москва-Сити — Крымский мост — Москва-Сити стартуют от причала «Международная выставка» 3 апреля. Ближе к середине апреля заработает Центральная прогулочная линия Москвы. Теплоходы судовой компании «Алые Паруса» будут работать от шести причалов в центре столицы — от Новоспасского моста, Большого Устьинского моста, Театра Эстрады (Большого Каменного моста), Крымского моста, парка Горького и Андреевского монастыря. Интервал отправления теплоходов не будет превышать 15 минут.

В районе парка Горького будут также патрулировать четыре новых скоростных катера. У катеров закрытые кабины для спасения тонущих, они оснащены фароискателями и световыми



прожекторами для проведения аварийных работ в темное время суток, суда могут набирать скорость до 80 км/час. Таким образом, время прибытия на ме-

сто ЧП с поисково-спасательной станции сократится с трех до двух минут. Работать они будут в зоне Крымской набережной и Воробьевых гор.

Фестиваль для всех

В Москве активно продвигается идея проведения фестиваля «Дни Москва-реки». Авторы инициативы напоминают, что в мировой практике существует множество примеров крупных мероприятий, связанных с водой. Они являются не только яркими событиями, но и бизнес-инструментами, которые решают задачи геобрендинга и привлекают огромный туристический трафик.

Так, например, парад судов в Амстердаме принимается в течение пяти дней у себя на празднике более 2 млн человек, что соизмеримо с годовым показателем Москвы. К подобным удачным примерам можно отнести также Бергенский оперный фестиваль, Огни Рейна, Речной фестиваль в Лондоне, Руанскую Армаду и др.

Между тем потенциал Москва-реки, к сожалению, используется не в полной мере. В связи с этим существуют актуальные и важные вопросы по преобразованию прибрежных территорий, девелопмента, развитию речной инфраструктуры, пассажирского водного транспорта и водного туризма.

Инициативной группой и идейными вдохновителя-

ми по развитию акватории, повышению значения реки и разработки маркетинговой концепции проекта выступают Московская ассоциация судовладельцев пассажирского транспорта («МАСПФ»), Национальная ассоциация организаторов мероприятий («НАОМ»), архитектурное бюро «Проект Меганом» — победитель конкурса городского развития проекта

«Москва-река» и «Рекламная группа «Сектор».

В начале прошлого года авторы идеи обратились к мэру Москвы Сергею Собянину с предложением об учреждении праздника «Дни Москва-реки», который включал бы в себя культурную и деловую программы с отражением исторических, туристских, девелоперских, экологических и других важных сторон взаимоотношения города и реки.

После получения положительного ответа, выраженного в заинтересованности Правительства Москвы, 17 февраля 2016 года был проведен «круглый стол», для участия в котором впервые собрались представители общественности, бизнеса и власти. В ходе дискуссии специалистов были рассмотрены аспекты, связанные с развитием прибрежных городских территорий, организацией новых маршрутов водных пассажирских перевозок, улучшением состояния экологии акватории Москвы-реки и, конечно же, реализации проекта фестиваля «Дни Москвы-реки».

На сегодняшний день инициативной группой формируется программа, которая будет в самое ближайшее время представлена мэру Москвы. Авторы выражают искреннюю заинтересованность в том, чтобы фестиваль «Дни Москва-реки» состоялся уже предстоящим летом и перерос в ежегодный масштабный праздник, набирающий обороты с каждым годом.

Первоначально проведение фестиваля намечалось на период 14–17 июля 2016 года. Однако, как сообщил президент Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота (МАСПФ) Кирилл Евдокимов, было бы логично приурочить фестиваль ко Дню работников морского и речного флота, который является профессиональным праздником, и отмечается ежегодно в первое воскресенье июля.

Новости МГАВТ



В Московской государственной академии водного транспорта 30 марта 2016 г. в ходе итогов расширенного заседания Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте. Состоялось награждение лучших работников и предприятий отрасли. Благодарственным письмом была награждена декан факультета Эксплуатации инфраструктуры водного транспорта Наталья Махова.



С 11 по 18 апреля 2016 года в ФГБОУ ВО «МГАВТ» состоится заседания секций XXXVII научно-практической конференции аспирантов, студентов и работников Академии, посвященной 35-летию со дня образования Московской государственной академии водного транспорта. Пленарное заседание состоится 19 апреля 2016 года.





Не до шуток

Заседание Межведомственной рабочей группы по установлению режимов работы Цимлянского водохранилища и водохранилищ бассейна Нижнего Дона состоялось 1 апреля.

В условиях прогноза низкой приточности к Цимлянскому водохранилищу в период весеннего половодья (4–6 куб. км, что составляет 45% от нормы) для максимально возможного удовлетворения потребностей участников водохозяйственного комплекса Нижнего Дона принято коллегиальное решение о сохранении попуска воды через Цимлянский гидроузел расходом 180 куб. м/с. Впоследствии, при снижении приточности реки Северский Донец в створе г. Белая Калитва до 100 куб. м/с и ниже, сбросной расход будет увеличен до 230 куб. м/с.

Официальное открытие

Официальная церемония открытия транзитной навигации в Азово-Донском речном бассейне состоялась 1 апреля 2016 года на Кочетовском гидроузле.

Первым вверх через шлюз Кочетовского гидроузла прошел танкер «Механик Антонов» ООО «В.Ф. Танкер».

Руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдаев отметил, что, несмотря на неблагоприятный прогноз глубин, администрация заблаговременно начала подготовку к работе в условиях маловодности и прогнозирует рост грузооборота.

Начало, окончание на стр. 12

Мартовские цифры

Морские порты Ростов-на-Дону и Азов в марте, как и в целом в I квартале этого года, продолжили уверенно наращивать показатели на фоне отрицательной динамики Таганрога.

Морской порт Ростов-на-Дону в марте 2016 года обработал 968 тыс. тонн грузов, что на 44,7% выше соответствующего показателя 2015 года. Погрузка выросла на 59,2%, до 901 тыс. тонн, выгрузка, напротив, сократилась на 35,2, до 66 тыс. тонн. Транзита за отчетный период не было, впрочем, как и год назад.

Номенклатура грузов была представлена зерновыми навалом (34%), нефтью и нефтепродуктами (27,8%), незерновыми навалочными грузами (12%), углем и коксом навалом (8,3%), металлоломом (7,7%), генгрузами (5,2%) и пищевым наливом (4%).

Судозаход порта продемонстрировал положительную динамику (+42,1%). Если в марте 2015

было 185 приходов и 195 отходов судов, то в марте 2016 года — 270 приходов и 277 отходов судов.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону за период январь-март 2016 года составил 2 млн 290 тыс. тонн грузов, что на 24% выше уровня 2015 года. Погрузка в порту за отчетный период 2016 года увеличилась на 29,1% до 2 млн 168 тыс. тонн грузов. Выгрузка — напротив, снизилась на 26,7%, до 122 тыс. тонн. Транзит в первые три месяца текущего года, как и год назад, не было.

СКП Ростов за период январь-март 2016 года оформила 614 приходов и 621 отход судов против 477 приходов и 481 отхода годом ранее.

«На росте общего грузооборота наряду с благоприятными метеорологическими условиями

положительно сказывается увеличение грузовых операций самого порта», — подчеркнул капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко.

Морской порта Азов в марте этого года обработал 632 тыс. тонн грузов, что на 41,7% выше уровня марта 2015 года. В том числе, собственный грузооборот морского порта вырос на 44,3%, до 629 тыс. тонн.

Значительный рост (на 57,1%) показал экспорт, который за отчетный период составил 548 тыс. тонн грузов. Напротив, по остальным показателям произошло сокращение. Импорт снизился на 26,6%, до 15 тыс. тонн, каботаж — на 0,7%, до 67 тыс. тонн, транзит — в 3,6 раза, до 3 тыс. тонн.

Традиционно в номенклатуре грузов преобладали зерновые (79,5%), нефтепродукты (9,1%) и уголь (6%).

Служба капитана морского порта в марте 2016 года оформила 188 приходов и 193 отхода судов

против 131 прихода и 136 отходов судов годом ранее.

Общий грузооборот морского порта Азов в период январь-март 2016 года составил 1 млн 361 тыс. тонн различных грузов, что на 27,2% выше уровня 2015 года. Собственный грузооборот морского порта Азов за отчетный период 2016 года вырос на 28,5% до 1 млн 359 тыс. тонн грузов. Экспорт прибавил 42% и составил 1 млн 217 тыс. тонн. Напротив, импорт снизился на 35%, до 29 тыс. тонн, каботаж — на 27,4%, до 113 тыс. тонн, транзит — в 4,8 раза до 3 тыс. тонн.

Служба капитана морского порта Азов за период январь-март 2016 года оформила 421 приход и 404 отхода судов против 308 приходов и 311 отходов годом ранее.

«Рост грузооборота и судооборота связан с увеличением объема экспортных грузов», — пояснил капитан порта Азов Владимир Брагин.

Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла

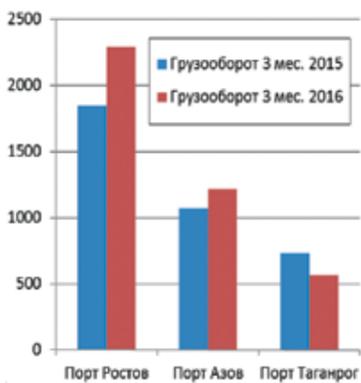
в марте 2016 года снизился на 15,9% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года и составил 189,4 тыс. тонн грузов. Служба капитана морского порта зарегистрировала 62 прихода и 53 отхода судов в первый месяц весны текущего года против 71 прихода и 69 отходов год назад.

Общий грузооборот морского порта Таганрог за период январь-март 2016 года составил 563,2 тыс. тонн различных грузов, что на 23,1% ниже уровня 2015 года. Объем обработки нефтепродуктов сократился на 40,5%, до 194,6 тыс. тонн, угля — на 19,6%, до 117,5 тыс. тонн, черных металлов — в 8,5 раза, до 10,1 тыс. тонн. Напротив, увеличилась перевалка зерновых — на 50%, до 210,1 тыс. тонн.

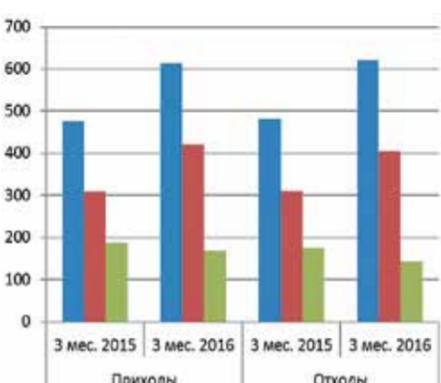
Объем экспорта за отчетный период 2016 года уменьшился на 12,8%, до 360,7 тыс. тонн, импорта — на 47,5%, до 7,2 тыс. тонн, каботаж — на 35,4%, до 194,6 тыс. тонн.

По итогам трех месяцев текущего года Служба капитана морского порта Таганрог оформила 168 приходов и 143 отхода судов против 188 приходов и 176 отходов за аналогичный период 2015 года.

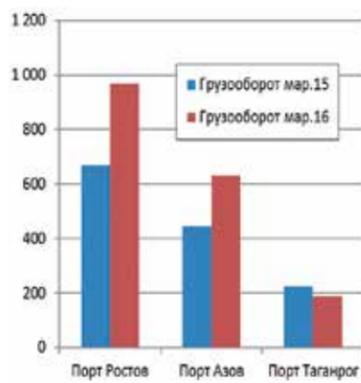
ГРУЗОБОРОТ, 3 МЕС.



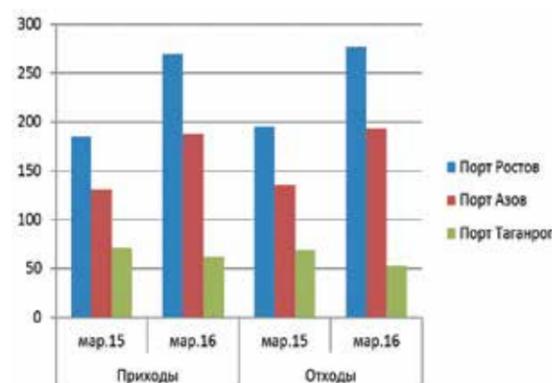
СУДОБОРОТ, 3 МЕС.



ГРУЗОБОРОТ МАРТА



СУДОБОРОТ МАРТА





Официальное открытие



Окончание, начало на стр. 11
«В 2015 году объем перевозок в бассейне составил 8 млн 750 тыс. тонн грузов. В этом году мы рассчитываем перевезти не менее 10 млн тонн», — уточнил Гайдаев.

По его словам, навигация развивается интенсивно: 16 судов движется с Дона на Волгу и 2 судна — со стороны Волги в сторону Ростова-на-Дону, один теплоход

находится под погрузкой в станице Багаевская.

Добавим, что в связи с благоприятными гидрометеорологическими условиями и поступившими от судоходных компаний заявками ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» обеспечила безопасный проход судов в балласте, следующих на погрузку в порты Волги, 26 марта.



Рабочий настрой



ЗАО «Усть-Донецкий порт» (УДП, входит в Азово-Донское пароходство) планирует в 2016 году увеличить грузооборот на 25% к уровню 2015 года — до 468 тыс. тонн. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказал генеральный директор УДП Андрей Пятериков.

Он пояснил, что в 2015 году изначально планировалось обработать больший объем грузов, но фактические показатели вынужденно снизились в связи с малой водностью на Нижнем Дону.

«Аномально малая водность негативно отражается на деятельности предприятия. Так, из планируемых 700 тыс. тонн в 2015 году порт отправил всего 375,4 тыс. тонн», — уточнил Андрей Пятериков. — Надеемся, что навигация 2016 года будет легче прошлой годней».

Усть-Донецкий порт традиционно открывает навигацию 1 апреля, одновременно с официальным открытием навигации на Нижнем Дону. Предприятие приступило к приему и накоплению серы и минеральных удобрений в конце марта. Отгрузка первой судовой партии инертных материалов запланирована на первую декаду апреля, первой судовой партии минеральных удобрений на экспорт — в третьей декаде.

В 2016 году сохранится традиционная номенклатура грузов: сера, минеральные удобрения, зерновые и строительные грузы.

«Будем осваивать новый грузопоток серы и минеральных удобрений из Туркменистана», — добавил гендиректор УДП. — На экспорт будем отправлять зерновые культуры. Кроме того, Усть-Донецкий порт снова будет задействован для пагрузки судов с серой, что актуально в связи с лимитирующим участком на Нижнем Дону».

Усть-Донецкий порт — крупнейший речной порт на юге России и самое большое промышленное предприятие в Усть-Донецком районе Ростовской области. Порт расположен в устье Северского Донца в 6 км от реки Дон на территории 39 га. УДП располагает 9 механизированными причалами общей протяженностью 1155 м и площадью единовременного хранения 400 тыс. тонн грузов.



Учесть интересы каждого

Интересы ростовчан и жителей Ростовской области будут обязательно соблюдены при строительстве низконапорного Багаевского гидроузла. Об этом 25 марта заявил заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк на расширенном совместном заседании Общественных советов Азово-Донского и Волго-Донского бассейнов в Ростове-на-Дону.



«Проектирование предполагает не только подготовку проектной документации и прохождение экспертизы, но и общественные слушания, где все заинтересованные жители Дона смогут высказаться», — рассказал Вовк. — Все проблемы, связанные с Росрыболовством, сельским хозяйством, водозаборами, будут учитываться. Никто не останется обделенным. Делается все, чтобы сохранить биоресурсы и ни в коем случае не ухудшить ситуацию».

Замруководителя Росморречфлота добавил, что запланированные компенсационные мероприятия обязательно будут исполняться.

«Решение, принятое Правительством России, о строительстве Багаевского гидроузла — это единственный вариант решения проблемы маловодности. Это общая проблема, которую нужно решить. Мы хотим, чтобы улучшилась водохозяйственная обстановка, в том числе и для транспорта. Строительство низконапорного гидроузла на Нижнем Дону — это основное мероприятие, которое обеспечит нормальное функционирование Цимлянского водохранилища в условиях этой низкой водности», — подчеркнул Виктор Вовк.



Гидроузел становится осязаемым

Экспертный совет при коллегии Росморречфлота в целом одобрил Техзадание на выполнение проектных работ по Багаевскому гидроузлу, передал корреспонденту ИАА «ПортНьюс» с заседания Совета.

Некоторые уточнения в Техзадание могут быть внесены в конце марта-начале апреля 2016 года. В июне 2016 года планируется приступить к первому этапу проектирования, а к строительным работам — в III квартале 2017 года. Завершить строительство гидроузла предполагается в 2020 году.

В ходе итогового заседания Коллегии Росморречфлота в Москве заместитель министра транспорта России — руководитель Росморречфлота Виктор Олерский сообщил, что проект строительства Багаевского гидроузла согласован Министерством экономического развития и Министерством финансов Российской Федерации.

Минтранс России рассчитывает на включение проекта в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России» в ходе ее корректировки.

Напомним, Техническим заданием предусмотрено размещение гидроузла с компоновкой основных сооружений в створе реки на 3089 км судового хода Единой глубоководной системы Европейской части России — хутор Арпачин Багаевского района Ростовской области, район острова Арпачинский (Белый). В проектных решениях планируется создание в верхнем бьефе внесезонного (постоянного) водохранилища с нормальным проектным уровнем 2,8 м БС (по Балтийской системе), необходимого для поддержания четырехметровых глубин на Нижнем Дону, вне зависимости от объема сброса воды из Цимлянского водохранилища.

Багаевский низконапорный гидроузел на нижнем Дону планируется ввести в эксплуатацию к 2020 году. Необходимость строительства Багаевского гидроузла вызвана крайне низкой водностью на Нижнем Дону. Предварительная стоимость строительства Багаевского низконапорного гидроузла оценивается в 22 млрд руб. в ценах соответствующих лет с учетом необходимости проведения проектных работ и получения заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России». Средства на реализацию данного проекта предлагается распределить следующим образом, в том числе по годам: 2016 год — 600 млн руб.; 2017 год — 800 млн руб.; 2018 год — 7 млрд 187,3 млн руб.; 2019 год — 524,8 млн руб.; 2020 год — 12 млрд 887,9 млн руб.



Инвестиции в плавсостав

ОАО «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) по итогам 2015 года премировало работников внутреннего флота в совокупном объеме 6 млн 156,6 тыс. рублей. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил директор по персоналу судоходной компании Вячеслав Ширококов.

Премирование работников внутреннего флота за выполнение бюджета времени по итогам навигации впервые было введено в пилотном режиме в 2015 году.

По итогам работы в 2015 году заработали премии члены экипажей судов «В. Успенский», «Волго-Дон 205», «Волго-Дон 219», «Волго-Дон 238», «Волго-Дон 5011», «Волго-Дон 5017», «Волго-Дон 5043», «Капитан Скачков», «Линда-1», «М. Андреев», а также буксиров «Капитан Рыбалко», «МБ-Прибой», «Озерный-202», «ОТ-1504», «ОТ-1506», «ОТ-1516», «Капитан Коломиец», «Капитан Ларин», «ОТА-876», «ОТА-921», «ОТА-931».

Премии получили более 100 человек из командного и рядового состава, а также курсанты профильных учебных заведений, проходящие штатную практику на судах ОАО «Донречфлот».

«К этому нововведению мы шли несколько лет. Сегодня судоходные компании активно

конкурируют за кадры и одновременно стремятся к повышению эффективности работы флота. Введенное положение о премировании работников комсостава судов внутреннего флота позволяет решить обе эти задачи одновременно, — рассказал Вячеслав Ширококов. — Все понимают, что на флоте «время — деньги» это не просто фигура речи, а реальная экономика. Ключевым критерием для начисления премии комсоставу является выполнение теплоходом утвержденного компанией бюджета времени. Для получения материального вознаграждения член экипажа должен отработать навигацию без существенных замечаний со стороны береговых служб компании и администрации судна.

Кроме того, ОАО «Донречфлот» ввел положение о премировании рядового состава, действие которого распространяется и на студентов профильных учебных заведений, проходящих штатную практику на судах внутреннего



плавания. Для того, чтобы получить эту премию, практиканту необходимо отработать на борту до конца навигации без замечаний.

«Курсантский навигационный бонус направлен на решение комплекса задач. Курсант вряд ли захочет уволиться, понимая, что еще месяц работы — и он получит серьезную добавку к заработной плате. Кроме того, практиканты осознают, что при наличии замечаний от капитана бонуса не будет. Получается, что мы улучшаем качество работы, повышаем уровень безопасности и снижаем нагрузку на командный состав, когда не приходится обучать новых людей», — пояснил Вячеслав Ширококов.

Он добавил, что бонус мотивирует курсантов вернуться на практику в следующем году: «Чем больше людей получают эти премии, тем больше захотят вернуться к нам на следующую практику, а в дальнейшем — и в качестве командиров судов. Введенный механизм премирования работает: по итогам навигации 2015 года 43 курсанта получили премии».

Примечательно, что курсантский бонус на внутреннем флоте — эксклюзивное предложение ОАО «Донречфлот», аналогов которому сегодня просто нет.

«Положения о премировании командного и рядового состава на внутреннем флоте положительно

зарекомендовали себя в 2015 года и продолжат работать в навигацию 2016 года. Дополнительное материальное вознаграждение за добросовестный труд — это прозрачный аргумент в пользу ДРФ при трудоустройстве и стимул работать без замечаний в дальнейшем, — подчеркнул Ширококов. — Мы рассчитываем, что введение премии позволит закрепить на судах опытных специалистов и привлечь новых. В этом году мы вновь примем курсантов, которые уже побывали на практике в Донречфлоте. Многих ребят капитаны уже рады видеть и в командных должностях на судах. И, конечно, компания будет рада новичкам!»



Юные судоводители Дона сразились в мастерстве

Конкурс профессионального мастерства «Лучший судоводитель» впервые совместно провели Институт водного транспорта (ИВТ) им. Г. Я. Седова и Ростовский-на-Дону колледж водного транспорта (РКВТ).

Финал городского конкурса проходил два дня на базе РКВТ. Первый этап — «Навигационная прокладка» состоялся 28 марта. Второй этап предполагал решение задач на маневренном планшете, в частности, расхождение с опасным объектом. Наконец, третий этап — «Огни, знаки и звуковые сигналы МППСС-72» — проходил в форме собеседования.

Профессиональную подготовку кур-

сантов оценивала конкурсная комиссия под председательством первого заместителя капитана морского порта Ростов-на-Дону Александра Богданова. Кроме него, в состав жюри входили председатель Ассоциации «Водный транспорт Дона» А. Огарев, замдиректора по учебной работе РКВТ А. Анпилогов, начальник отделения «Судовождение» ИВТ им. Г. Я. Седова Б. Пичковский, преподаватели специальных дисциплин флотских учебных

заведений С. Малков и Ю. Манжура.

Как рассказал директор Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта Владимир Маевский, в этом году конкурс профессионального мастерства проводился совместно отраслевыми учебными заведениями Ростов-на-Дону. «За звание «Лучший юный судоводитель» боролись около 200 человек — это курсанты четвертого курса РКВТ и судоводительского отделения Института. В финал вышли 10 человек», — уточнил он.

В ходе напряженной борьбы победителем стал Николай Чернов. Второе место занял Александр Румянцев. Третьего места удостоился Виталий Тополя. Победители получили памятные призы, а все финалисты — сертификаты об участии.



Шесть призов на «Сочинской регате»

Донские спортсмены взяли шесть призовых мест на «Сочинской регате». Об этом сообщил официальный портал Правительства Ростовской области.

Представители Ростовской области заняли шесть призовых мест на всероссийских соревнованиях «Сочинская регата» — третьем этапе Кубка России.

За звание сильнейших боролись 199 участников из 44 городов России, а также спортсмены из Белоруссии.

Как отмечается в сообщении, спортсменам пришлось бороться за победу в разных погодных условиях: от штилевых до штормовых, при температуре воздуха от 8 до 16 градусов. Ситуацию осложняло течение, которое периодически не совпадало с направлением ветра, а также большая волна с моря.

В классе яхт «29-й» золотую медаль завоевала Мария Охват, в классе «Лазер-4.7» — Семен Механиков, в классе «RS: X 8.5» — Илья Киричук. Серебро выиграли Максим Токарев в классе «RS: X 8.5» и Александр Степачков в «RS: X 9.5». Бронзы в классе «Лазер-радиал» удостоился Андрей Яхонтов. Второй результат среди юниоров в классе «Финн» показал Илья Мальшенко — воспитанник таганрогской школы олимпийского резерва № 3.

Награды имеют особый вес, поскольку «Сочинская регата» является первым этапом отбора в молодежную сборную России. Второй, решающий, этап пройдет в Таганроге в майские праздники.

«Сегодня парусным спортом в Ростовской области занимается около двух тысяч человек — в Азове, Батайске, Таганроге, Волгодонске, Ростове-на-Дону, Азовском и Цимлянском районах, — рассказал министр по физической культуре и спорту Самвел Аракелян. — За последние десять лет подготовлены шестеро мастеров спорта России международного класса, 30 мастеров спорта России, 55 кандидатов в мастера спорта, 36 судей, из которых трое — всероссийской категории».



«В ОДИН МОМЕНТ ВСЯ ЖИЗНЬ СТАЛА МОРЕМ!»



Дарья Калашникова по зову сердца поступила в Морскую государственную академию им. Ф. Ф. Ушакова (ныне Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова) и ни разу не пожалела о сделанном выборе. Сегодня уже преподаватель спецдисциплин Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта Дарья Андреевна активно передает знания новому поколению курсантов. О своем пути в профессию и особенностях флотского образования в целом она рассказала корреспонденту «Водного транспорта».

НЕСТАНДАРТНЫЙ ВЫБОР

У меня в семье вообще никогда не было моряков, никто ни с этой специальностью не был связан, ни с морем вообще.

В 2008 году я окончила школу и по результатам ЕГЭ поступила в четыре вуза в Ростове. Тогда сестра Нина (старше на семь лет) своим веским словом сказала: «Мы идем в мореходку!». Вся семья была против, а старшая сестра настаивала.

В остальные вузы я поступила на бюджет, а сюда еще и на коммерцию. Но там были типичные специальности: менеджмент организации, туристическое дело и т.п. А в мореходке абсолютно новая специальность «Организация перевозок и управление на транспорте (водном)», на тот момент даже выпуска еще не было! Это даже не логистика, а более техническая специальность: по диплому я инженер по организации перевозок.

Судоводители всегда с пренебрежением относились к логистам, типа это — женская специальность. Мне кажется, логистика — не женская специальность, но единственная возможность для девушек влиться в эту сферу.

Поначалу очень тяжело было, потому что слишком много мальчиков вокруг. И еще форма была непривычной. Самое интересное началось, когда пошли спецпредметы, например, устройство судна. В один момент вся жизнь превратилась в море — такой переломный момент: сразу появились постеры кораблей дома, одежда с якорями...

ОБ УЧИТЕЛЯХ

Говорят, что за любым успехом мужчины стоит женщина. Я считаю, что и наоборот: за любым успехом женщины стоит мужчина. В мореходке для меня таким человеком стал Михаил Владимирович Трофимов, который поставил

меня на правильный путь.

Мы его всегда называли Сэн-сэй: он был преподавателем физкультуры и вел секции тхэквондо и волейбола. Он всегда учил обычным жизненным вещам. У меня были сложные моменты, когда немного сносило голову, а он всегда умудрялся поставить на место какими-то рассказами, делился своим опытом прихода в спорт. Именно он поставил меня на правильные рельсы.

На втором курсе я стала замом старшины группы, потом старшиной группы, а уже к третьему курсу была старшиной роты. Это тяжелая для девочки работа, женский коллектив в управлении сложнее мужского, и я сейчас как преподаватель в этом убеждаюсь. Михаил Владимирович всегда помогал в самых разных ситуациях, иначе я бы просто сломалась.

НА ПРАКТИКЕ

Специальность моя изначально береговая, не предусматривает выходов в рейсы. На первую практику после второго курса поехала в Туапсинский морской торговый порт. Там наконец удалось руками все пощупать и понять, насколько важна наша профессия: если ты неправильно загрузишь судно, оно выйдет в море и утонет.

Эта практика дала почувствовать, что я в правильной профессии. В итоге диплом я писала по Туапсинскому порту, и этот диплом даже в разработку приняли. Такая задача была — модернизировать причал для отправки металлов. Существовал большой спрос из стран восточной Африки, а у Туапсе причал был слишком мелководный, не хватало техники. Нужно было разработать все меры. Мы чертили, считали, ходили, мерили глубину... Такая рабочая обстановка. Это так интересно!

Я в жизни горжусь двумя вещами: дипломом, который я сама написала, и недавно пройденной аккредитацией РКВТ.

ДОРОГА В ПЕДАГОГИКУ

С шестого класса я занимаюсь в Суворовско-Нахимовском кадетском союзе. В прошлом году мы перед 9 мая проводили акцию «Имя Победы»: хотели показать войну в лицах на примере семьи Высоцкого. С этой выставкой я и приехала в РКВТ в феврале 2015 года, где меня заметил директор колледжа Владимир Юрьевич Маевский и пригласил работать.

Я долго отнекивалась, но в итоге решила попробовать. Казалось бы, какой из меня будет преподаватель в 24 года? А как пошло! Я преподаю спецпредметы по организации перевозок: технологию перевозочного процесса на водном транспорте, организацию движения, географию водных путей, организацию пассажирских перевозок, экономику и управление на транспорте.

Самое смешное, что в первый рабочий день меня не пускали в колледж. Говорили, что студенты заходят через другую дверь, а я безнадежно объясняла, что я преподаватель, пока не вышел

соцпедагог.

ДВЕ ПРИСЯГИ

В моей жизни было две присяги: моя присяга и присяга моих детей, и я не знаю, какая из них для меня более яркая.

Моя присяга — это дверь в новый мир: строевые, заучивание речей, волнительный момент, когда тебе будут вручать курсантский билет. Это был такой праздник, как первый день рождения!

В РКВТ, когда мои дети (весь первый курс я считаю своими детьми) готовились к присяге, так хотела, чтобы они прочувствовали все то же, что чувствовала я. Ходила к ним на строевые, помогала, готовила морально... Они, конечно, уставали, не получалось поначалу. Но когда на присяге я увидела эти лица, их блестящие глаза, поняла, что не зря мы ночевали на этом плацу!

«ФОРМА УДИВИТЕЛЬНО МЕНЯЕТ ЛЮДЕЙ!»

На присягу в первый раз решили прийти в погонах, пилотках. Парни просто преобразуются! Когда мы идем на тренировку в спортивной одежде, они просто подростки. А в форме — уже мужчины, и иначе ведут себя. Форма удивительно меняет людей. И окружающие иначе воспринимают.

Сама я всегда очень любила форму. Никогда не чуралась бушлата. Когда окончила институт, вообще не понимала, в чем можно ходить, кроме формы.

Когда мы приходим в театр в форме или на многочисленные городские мероприятия, все взгляды — на нас, люди подходят фотографироваться.

ОРИГИНАЛЬНЫЙ УЧЕБНЫЙ ПОДХОД

Политика такая: в колледже мы — преподаватель и курсант, вне колледжа — друзья. Я приветствую такое неформальное общение. Для них это — бонус. Образовательный процесс при этом остается. Пытаюсь им объяснить, что это за профессия. Все-таки мы выпускаем специалистов узкого профиля: от правильности их решения будет зависеть чья-то жизнь.

У нас такая система, что мы 20 минут работаем, а потом отвлекаемся на что-то, потому что иначе они закипают. После школы еще не привыкли к расписанию колледжа. Например, мы играем в «Крокодила», но я задаю им объяснить определенные термины. Мне очень нравится, как они судовой энергетическую установку или мультимодальную перевозку без слов пытаются объяснить.

Меня ругают за нестандартные методы работы. Но у меня тот возраст, когда я могу преподавать по-другому. Моя задача не вычитать им учебные часы, а дать знания. Мы смотрим кино про море и решаем различные ситуационные задачи. Когда мы создаем перевозки, иногда такие идеи рождаются!

ПЕРВОЕ РАЗОЧАРОВАНИЕ

Меня больше всего расстроило, когда пришла первая сессия. Я навивно думала, что все 25 человек



из группы будут отличниками, и очень расстроилась, что не всех смогла научить.

Мудрая женщина, заместитель директора по учебно-методической работе РКВТ, Наталья Юрьевна Рыбалко сказала, когда я к ней пришла со слезами на глазах: «Успех — когда хотя бы один человек из группы «выстрелил», понял и пошел вперед».

У меня таких пять курсантов. Значит, это большой успех! (смеется).

ПРО ЛЮБОВЬ

Это же моряки, конечно, отношения были всегда! Первый курс, а уже все друг с другом «перевстречались». Поскольку я с ними неформально общаюсь, все это вижу изнутри.

Часто девчонки еще не понимают, что такое ждать из рейсов. Много моих подруг вышли замуж за моряков. Очень уважаю жен моряков, но это должен быть осознанный выбор.

Есть и другая проблема: курсанты в меня влюбляются. В таких случаях обязательно надо с ними разговаривать, потому что возраст сложный, опасный, могут быть разные последствия, но иногда очень тяжело объяснить, избежать конфликта. И конечно, слухи постоянно ползут.

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ МЕЧТА

Мечтать — это хорошо, но важно ставить цели и их добиваться. Пока у меня цель — сделать так, чтобы мои выпускники добились чего-то в профессиональном плане. Не просто как люди. Я верю, что каждый из них хороший человек. Но сделать их высокими специалистами — это моя задача.



Дорожная карта локализации судового оборудования

Министерство промышленности и торговли РФ, АО «Объединенная судостроительная корпорация» и ПАО «ОЭЗ «Лотос» подписали дорожную карту, определяющую на 2016 год порядок совместных действий по локализации комплектующих для судостроения и освоения шельфа.

Документ предусматривает проведение ОСК и АО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» анализа используемого верфями оборудования и подготовку соответствующего реестра. По итогам исследования будет подготовлен каталог судовых комплектующих, определены объемы оборудования и материалов, необходимых отрасли до 2030 года.

В рамках реализации дорожной карты ПАО «ОЭЗ «Лотос» ведет подготовку предложений по предоставлению площадок для резидентов в особой экономической зоне «Лотос» в Астраханской области.

Кроме того, Минпромторг России на постоянной основе будет привлекать ПАО «ОЭЗ «Лотос» к участию в бизнес-миссиях, выставках и встречах с иностран-

ными инвесторами, проводимых ведомством. По словам заместителя главы Минпромторга России Дмитрия Овсянникова, дорожная карта предусматривает обеспечение «ССЗ Лотос» заказами на постройку судов, развитие сотрудничества с иностранными компаниями по локализации производств комплектующих для судостроения.

Президент ОСК Алексей Рахманов убежден в стратегическом значении локализации для отечественной промышленности: «Привлечение иностранных производителей и создание локальных производств крайне важно для экономической и производственной самостоятельности России. ОСК прилагает максимум усилий для скорейшего создания благоприятной экосистемы для такого рода иностранных инвестиций в судостроение. Подпи-



санная дорожная карта является, таким образом, существенным элементом общей системной работы, которая позволит выйти на понятный и привлекательный для иностранных партнеров производственный объем».

Напомним, что Особая экономическая зона «Лотос» является базовой площадкой для

реализации программы импортозамещения АО «Объединенная судостроительная корпорация» и всего российского судостроения. ОЭЗ «Лотос» ориентирована также на реализацию программ импортозамещения в нефтегазовом секторе, портовом хозяйстве, в сфере железнодорожного транспорта и других отраслях.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«ЛОТОС» ЗАЛОЖИЛ ТАНКЕР ДЛЯ «ВОЛГОТРАНС»

Астраханский судостроительный завод «Лотос» заложил четвертый на этом заводе танкер проекта RST25 для сухоходной компании «Волготранс». Судно строится как танкер — продуктово-химовоз ИМО2, который сможет перевозить в дополнение к обычным нефтегрузам растительные масла и химические грузы.

Габаритная длина судна проекта RST25 составляет 139,99 м, ширина судна — 16,6 м, высота борта — 5,5 м.

СУДА НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ ВОССТАНОВИЛИ В ТОЛЬЯТТИ

На Тольяттинском судоремонтном механическом заводе завершается капитально-восстановительный ремонт двух пассажирских судов на подводных крыльях «Восход». Уже в текущей навигации суда будут обслуживать пассажиров.

В рамках Концепции развития речного пассажирского флота Самарской губернии, утвержденной год назад региональным правительством, на капремонт двух судов было выделено 40 млн рублей. В стоимость работ входит установка новых экономичных двигателей Doosan, замена винтов, гребных валов, кабельных коммуникаций под внутренней обшивкой корпуса, электрооборудования и приборов, обеспечивающих надежную радионавигацию.

ЗАВОД «МОРЕ» ПЕРЕДАН В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Государственное унитарное предприятие «Судостроительный завод «Море» передано из республиканской в федеральную собственность. Решение о передаче имущественного комплекса завода принято в ходе выездного заседания Совета министров Республики Крым в Феодосии.

АСПО ПЕРЕДАЛА КАЗАХСКОЙ OMS SHIPPING БУКСИР «ЮПИТЕР»

«Астраханское судостроительное производственное объединение» завершило строительство третьего из пяти буксиров для OMS Shipping (Казахстан) и передало его заказчику. Три судна, считая «Юпитер», уже построены. Еще два буксира будут достроены в ближайшее время.

Буксиры водоизмещением 260 тонн предназначены для транспортировки несамостоятельных барж водоизмещением до 4 тыс. тонн в акватории портов, установки судов у причалов и участия в спасательных операциях в акватории Каспийского моря.

Сколько нужно дноуглубительных судов?



Сводный перспективный план потребности в дноуглубительных судах и технике на период до 2030 года разработан Минпромторгом России в феврале 2016 года. Согласно документу, потребность Минтранса России в дноуглубительном флоте и технике детализирована до 2020 года.

В частности, планом предусмотрено строительство 36 ед. дноуглубительных судов и техники на «Судостроительном заводе «Лотос» (Астраханская область) по заказу ФКУ «Речводпуть». На заводе «Красное Сормово» (Нижегород) планируется строительство 18 ед. дноуглубительных судов

и техники, 13 из которых намечается строить по заказу ФКУ «Речводпуть» и пять — по заказу ФГУП «Росморпорт».

На Зеленодольском заводе имени А. М. Горького (Татарстан) планируется размещение заказов на строительство 15 ед. судов и техники по заказу ФКУ «Речводпуть», на «Заводе Гидро-

механизации» (Рыбинск) — 21 ед. для того же заказчика. Также предполагается разместить заказы на «Сретенском судостроительном заводе» (Забайкальский край) в количестве две ед. судов и техники (заказчик — «Речводпуть»).

На «Верфи братьев Нобель» (Рыбинск) планируется построить пять ед. (два — для ФКУ «Речводпуть» и три — для ФГУП «Росморпорт»). В соответствии с планом «Костромской судостроительно-судоремонтный завод» обеспечит строительство четырех ед. судов и техники, «Чкаловская судостроительная» (Нижегородская область) — двух ед., «Сред-

не-Невский судостроительный завод» (Санкт-Петербург) — трех ед. (заказчик — «Речводпуть»). В интересах «Росморпорта» на «Онежском судостроительном заводе» (Петрозаводск) планируется построить 12 ед. судов и техники.

Кроме того, по плану потребности Минприроды России в строительстве земснаряда типа Ватермастер по заказу «Роснедра» в период 2021–2025 годов обеспечит «Завод Гидромеханизации».

Всего, в соответствии с планом потребуется строительство 118 ед. судов, и техники для дноуглубления. Заказы будут размещены на 10 верфях.

Образование с дальним горизонтом

Коллегия Министерства транспорта РФ считает необходимым разработать концепции транспортного образования Российской Федерации до 2030 года. В частности, решено заказать НИР по теме «О разработке Концепции развития транспортного образования до 2030 года».

Также коллегия Минтранса приняла решение о подготовке предложения по внесению изменения в Федеральный закон от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» в части закрепления отраслевой подготовки кадров для транспортного комплекса.

Коллегия согласилась с необходимостью формирования Национального (Российского) университета транспорта на базе Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) с отнесением его к ведению Минтранса России. Принято решение о разработке ко II кварталу 2016 года проекта концепции создания, проекта программы развития и финансово-экономическое обоснование мероприятий по созданию Национального (Российского)

университета транспорта на базе Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).

Коллегия заслушала доклад директора Административного департамента Министерства транспорта РФ Константина Пашкова о Концепции транспортного образования Российской Федерации до 2030 года.

Отмечалось, что реализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года невозможна без соответствующего кадрового обеспечения. Фундаментом кадровой политики для транспортной отрасли, несомненно, является подготовка кадров.

В докладе отмечалось, что для достижения данных целей в системе транспортного комплекса есть необходимые ресурсы: сложилась целостная система подго-

товки специалистов со средним профессиональным и высшим образованием; обучение проводится в 18 вузах, имеющих 105 филиалов (часть из которых находится в стадии реорганизации), включая 1 зарубежный филиал (Монголия). Из общего числа филиалов 58 филиалов (из них 8 находились в стадии реорганизации) реализовывали программы высшего образования.

Форсайт транспортной стратегии, проведенный Открытым Правительством в мае 2013 года, показал, что при существующих подходах к получению образования в сфере транспорта, без развития соответствующих научных школ и образования, преодоления нарастающих негативных тенденций и трендов в современном транспортном образовании достичь планируемого к 2025 году образа железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта невозможно.

К негативным тенденциям следует отнести старение профессорско-преподавательского состава, низкие рейтинги научной активности, снижение числа

защищенных диссертационных исследований, неучастие образовательных организаций в конкурсах Минобрнауки России, ветшание основных фондов, не создающаяся новая образовательная инфраструктура, отсутствие роста образовательных организаций в рейтингах Минобрнауки России, закрытие подготовки по экономическим и юридическим специальностям, не снижающееся количество замечаний со стороны Рособнадзора к образовательным организациям по аккредитационным требованиям, отсутствие внутриотраслевых механизмов по финансовой поддержке и развитию образовательных организаций.

Вместе с тем коллегия отметила, что отраслевые системы готовят прикладных специалистов, которые полностью соответствуют задачам отраслей, и они должны быть признаны на законодательном уровне как самостоятельная и обособленная ветвь в системе образования. Все отраслевые системы имеют профессиональную аккредитацию. Отраслевая наука успешно решает прикладные

задачи. Международные нормы и требования, предъявляемые к подготовке специалистов образовательными организациями, выполняются в необходимом объеме.

Учитывая, что отраслевые вузы, в соответствии с концепциями своего развития, идут по пути оптимизации, сокращения неэффективных филиалов и направлений подготовки, которые признаются не профильными для вузов, имеющих порог отраслевой специфичности, решать вопросы развития транспортного образования и науки, создания новых научных школ и специальностей они не смогут.

В этой связи с этим разработка Концепции развития транспортного образования Российской Федерации до 2030 года, создание Национального университета транспорта, как головного учреждения транспортного образования и науки, на базе Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) представляются актуальными и своевременными, говорится в протоколе коллегии Минтранса.

Плавучий университет получил поддержку РГО

Русское географическое общество поддержит проект «Экспедиция: плавучий университет Волжского бассейна».

Русское географическое общество приняло решение поддержать проект ВГУВТ «Экспедиция: плавучий университет Волжского бассейна», предоставив грант в размере 2,5 млн рублей. Как сообщили в вузе, в ходе экспедиции планируется провести комплексное исследование каскада водохранилищ Волжского бассейна с целью разработки методологии проведения экологического мониторинга подобных объектов, инфраструктуры внутренних водных путей.

Совместно с ВГУВТ в экспедиции примут участие орга-

низации-члены Межотраслевого инженерингового центра «Экологическая, гидрометеорологическая, энергетическая безопасность урбанизированных территорий»: ННГАСУ, ННГУ им. Н.И. Лобачевского, Департамент Росгидромета по ПФО, ИПФ РАН. Научным руководителем гранта является профессор, д.ф.—м.н., Станислав Ермаков — заведующий кафедрой теории корабля и экологической безопасности судов ВГУВТ, заведующий отделом ИПФ РАН.

Благодаря полученным средствам, будет закуплено дополнительное научное оборудование



и экспедиционные средства. Работы по гранту будут выполняться при активном участии Нижегородского регионального отделения РГО.

Распоряжением Министерства природных ресурсов и экологии РФ проект «Экспедиция: плавучий университет Волжского бассейна» включен в перечень мероприятий по проведению в 2017 году в РФ Года экологии.

«От мачты до кия»

Новая книга «От мачты до кия», посвященная истории зарождения российского флота, выпущена при поддержке «РусГидро».

Новое историко-художественное издание «От мачты до кия» поступило во все библиотеки Новочебоксарска. Книги подарены Чебоксарской ГЭС в рамках долгосрочной благотворительной программы РусГидро «Чистая энергия».

Книга, представляющая иллюстрированную историю зарождения российского флота при Петре I, выпущена старейшим детским издательством «ДЕТГИЗ» при участии «РусГидро». Книгу «От мачты до кия» написал известный учёный и телеведущий, доктор исторических наук Евгений Анисимов, знаток петровской эпохи. Он живо и увлекательно рассказывает о том, как строили корабли в конце XVII — начале XVIII века, у кого учились и с чего начинали русские корабли, как суда спускали на воду, чем их оснащали и вооружали, на каком языке они «переговаривались».

Книга насыщена множеством исторических и технических подробностей, в том числе и на иллюстрациях. Художник Никита Андреев не только подробно показывает корабли, но и поясняет, зачем нужны судовые

приборы, механизмы и технические устройства. Благодаря скрупулезной «ручной» работе художника можно заглянуть в мастерские плотников, кузнецов, литейщиков, на верфи, в доки, даже в трюм, посмотреть корабль в разрезе.

Издание книги «От мачты до кия» — это продолжение совместных проектов ПАО «РусГидро» и издательства «ДЕТГИЗ». В 2013–2014 гг. были выпущены в свет книги «Вода — необычное в привычном», возрожденный альманах «Хочу все знать» и сборник стихов Анастасии Орловой «Речка, речка, где твой дом?».



ПРАКТИКАНТЫ «ПРОФЕССОРА ХЛЮСТИНА»

Учебно-производственное судно «Профессор Хлюстин» ФГУП 29 марта 2016 года приняло на борт 109 курсантов Морского технического колледжа Морской академии МГУ им. адм. Г.И. Невельского. В течение двух месяцев им предстоит пройти практику, изучая принципы технической эксплуатации судна.

Полученный студентами опыт будет способствовать закреплению и развитию практических навыков, связанных с их будущей профессиональной деятельностью. Для успешного завершения практики и присвоения квалификации «матрос» и «моторист» курсантам предстоит пройти ряд квалификационных экзаменов.

Учебно-производственное двухпалубное судно «Профессор Хлюстин» проекта В-80 построено на судовой верфи в г. Щецин (Польша) в 1973 году. Судно получило название в честь видного русского военно-морского деятеля, профессора, доктора военно-морских наук, инженер-контр-адмирала Бориса Хлюстина. 22 марта судно вышло из дока «Дальзавода» после планового докового ремонта, в ходе которого проведены дефектация систем и механизмов судна, ремонт надводной и подводной частей корпуса, их зачистка и покраска, восстановление протекторной защиты.

ПЕРВЫЙ УЧЕБНЫЙ РЕЙС «ПАЛЛАДЫ»

Учебное парусное судно «Паллада» 25 марта 2016 года вернулось во Владивосток из своего первого в этом году учебного рейса, который продолжался 37 суток. Парусник посетил два иностранных порта — Далянь (КНР) и Пусан (Южная Корея).

В этом рейсе на борту парусника прошли практику 107 человек: 31 курсант из Владивостокского морского рыбопромышленного колледжа, 16 курсантов из Керченского государственного морского технического университета и 60 курсантов из Дальрыбвтуза.

В свой следующий рейс парусник отправится 16 апреля 2016 года. Планируется, что за время 133 рейса судно посетит 4 порта стран азиатско-тихоокеанского региона: Нагасаки (Япония), Йосу (Южная Корея), Шанхай (КНР), Пусан (Южная Корея). В Нагасаки и Йосу «Паллада» примет участие в ежегодных фестивалях парусных судов.