

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

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

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



№10 (12955)

Выходит один раз в месяц
15 октября 2015 года

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

Яхтенная марина обретает форму



В Калининградской области завершился первый этап строительства базы приема прогулочных судов на реке Тростянка.

Стр. 2

Паромные перевозки через Керченский пролив выросли ВДВОЕ

Паромные перевозки через Керченский пролив за январь-август 2015 года составили 3 млн 387 тыс. 729 пассажиров в обе стороны, что более чем в 2 раза превышает показатель аналогичного периода прошлого года (менее 1,9 млн человек). Об этом сообщает пресс-служба Минтранса России.

При этом за 3 летних месяца 2015 года перевезено почти 2,5 млн человек. Перевозки по «единому билету» за период с мая по сентябрь составили более 300 тыс. человек.

Наибольшее количество пассажиров за данный период перевезено авиационным транспортом — 3 млн 568 тыс. 659 пассажиров, что более чем в 2 раза превышает аналогичный показатель 2014 года. (1 млн 625 тыс. 525 пассажиров).

Наименьшее количество перевезенных в Крым и в обратном направлении пассажиров зафиксировано на железнодорожном транспорте. За период с января по сентябрь 2015 года железными дорогами в Крым и обратно перевезено чуть более 3,1 млн пассажиров, что составляет лишь 41% от уровня прошлого года (более 7,5 млн человек).



Крупнейший КОНТРАКТ

Судоходная компания ООО «БФ Танкер» в ходе Международной выставки и конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА-2015» на стенде ОСК подписала контракты на строительство 7 нефтеналивных судов типа река-море с судостроительными заводами «Красное Сормово» (входит в ОСК) и «Окская судостроительная» (входит в UCLH). Лизингодателем выступила ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК).

Заказ состоит из 3-х судов типа RST-54 (танкер-платформа) и 4 танкеров типа RST-27. «Окская судостроительная» построит для «БФ Танкер» 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 будут строиться по проекту Морского инженерного бюро. Стоимость строительства в сумме эквивалентна примерно \$100 млн.

Контракты на строительство нового флота подписали генеральный директор ПАО «ГТЛК» Сергей Храмагин, председатель Совета директоров ООО «БФ Танкер» Сергей Чаплыгин, генеральный директор АО «Красное Сормово» Николай Жарков, исполнительный директор ОАО «Окская судостроительная» Денис Самиков. Контракты подписывались в присутствии заместителя министра транспорта Российской Федерации Виктора Олерского и вице-президента по гражданскому судостроению ОСК Евгения Загороднего.

По условиям судостроительных контрактов, все 7 нефтеналивных судов должны быть построены до конца периода речной навигации 2016 года. Таким образом, компания продолжит

выполнять свои обязательства по транспортировке грузов своего основного клиента ПАО «ЛУКОЙЛ» с использованием нового эффективного и безопасного флота, что является приоритетом для грузовладельца. В 2016 году компания планирует перевезти порядка 1 млн тонн нефтепродуктов.

Строительство современного флота типа «река-море» в России в последние годы стало более активным благодаря государственной поддержке в сфере судоходства и судостроения.

Сергей Чаплыгин после подписания контракта отметил: «Безусловно, без государственной поддержки заключить сегодняшний крупный контракт компания

бы не смогла. При сохранении программы господдержки и благоприятных рыночных условиях «БФ Танкер» планирует дальнейшее размещение заказов на российских судостроительных мощностях. Все суда будут эксплуатироваться на маршрутах, обеспечивающих экспортные перевозки нефтепродуктов крупнейшей российской частной нефтяной компании ЛУКОЙЛ, которая заинтересована в безопасной цепочке поставок. Для нашей компании новые танкеры станут дополнительной возможностью обеспечить перевозку более широкого спектра экспортных нефтепродуктов. И мы не намерены останавливаться на этом проекте».



ЯХТЫ без ПОШЛИН

Минэкономразвития России подготовило проект решения совета Евразийской экономической комиссии «О внесении изменений в перечень товаров, временно ввозимых с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов», в рамках которого предусмотрено полное условное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении ввозимых яхт и прочих плавучих средств для отдыха и спорта.

В настоящее время таможенные пошлины и налоги на ввозимые яхты для физических и юридических лиц исчисляются по следующей формуле: ставка ввозной таможенной пошлины + ставка НДС в 18% + таможенные сборы за совершение таможенных операций. Компании, специализирующиеся на ввозе и продаже яхт в России, отмечают, что на деле итоговый таможенный платеж составляет примерно 40%.

В пресс-службе Минтранса России сообщили, что подготовили обязательные постановления по морским портам Керчи, Севастополю, Ялты, Феодосии и Евпатории, которые предусматривают упрощенный порядок оформления захода и выхода маломерных, спортивных парусных и прогулочных судов в морской порт. По мнению министерства, госнадзор, классификацию и освидетельствование, госрегистрацию в отношении маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, должны осуществлять Крым и Севастополь.

Со своей стороны в Ростуризме считают, что создание туристической инфраструктуры для развития яхтинга возможно в рамках федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2018 годы)». В пресс-службе Министерства культуры сообщили, что ведомство инициировало проведение мероприятий, направленных на создание объектов обеспечивающей инфраструктуры туристско-рекреационного кластера круизного и яхтенного туризма, — «Севастопольская гавань» в Севастополе, а также инфраструктуры яхтенных марин в Ялте и Феодосии.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

РАБОТА ПАРОМНЫХ
ПЕРЕПРАВ В УФЕ

Работа речных паромных переправ в столице Башкирии продлена до 18 октября 2015 года, сообщают местные СМИ.

Руководство порта пояснило, что на такое решение повлияла теплая погода и просьбы горожан, которые добираются до своих дач и садов на паромках.

После 18 октября переправы закроются в связи с прекращением навигации. Первоначально планировалось, что паромные перевозки будут осуществляться до 11 октября 2015 года.

УЛЬЯНОВСКИЙ РЕЧПОРТ
ЗАВЕРШИЛ ПАССАЖИРСКУЮ
НАВИГАЦИЮ 30 СЕНТЯБРЯ

Ульяновский речной порт занимался перевозками пассажиров на теплоходах весь сентябрь. Как сообщает пресс-служба предприятия, в «бархатный сезон» действовали прогулочные рейсы по Куйбышевскому водохранилищу.

В связи с наступлением осени, количество рейсов сокращается. Первый рейс от речного вокзала отправляется в 11:00, завершающий — в 17:00. Продолжительность прогулки составляет 1 час.

Ульяновский речной порт расположен на правом берегу реки Волги, в черте города Ульяновска. Средняя продолжительность навигации 195–200 суток. Порт выступает связующим звеном со смежными видами транспорта: железнодорожным и автомобильным. На территории порта имеются подкрановые пути, на которых установлено 11 порталных кранов, в том числе кран «Деррик» грузоподъемностью 100 тонн для поднятия и спуска судов, а также 3 закрытых склада.

Основным направлением работы Ульяновского речного порта является перевозка минерально-строительных материалов — песок, гравмасса, ОПГС, щебеночная продукция, камень и т.п.

Грузооборот Обского бассейна
сократился на 29,4%

Грузооборот Обского речного бассейна с начала навигации по сентябрь 2015 года составил 5 млн 48,5 тыс. тонн, что на 29,4% ниже показателя аналогичного периода прошлого года. Об этом сообщили в ФБУ «Администрация Обского бассейна».

С начала навигации 2015 года из общего объема было перевезено 113,8 тыс. тонн наливных грузов, что ниже аналогичного показателя 2014 года на 18,1%. Объем перевезенных сухогрузов составил 4 млн 934,7 тыс. тонн (-29,7%), в том числе: 50,6 тыс. тонн лесных грузов (-2,7%) и 4 млн 311,8 тыс. тонн минерально-строительных грузов (МСГ) (-31,9%).

Пассажирооборот Обского речного бассейна за указанный период сократился на 3,9% и составил 752 тыс. 584 человека.

Управление речных путей

Обского бассейна было создано в 1938 году. ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» осуществляет функции администрации Обского бассейна внутренних водных путей по выполнению государственных работ и оказанию государственных услуг в сфере внутреннего водного транспорта.

ФБУ «Администрация Обского БВП» для обеспечения безопасности судоходства осуществляет следующие виды деятельности: навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов и путевые работы на внутренних водных путях; содержание судоходных гидротехнических сооружений и пропуск судов и иных плавучих объектов через судоходные гидротехнические сооружения; государственный портовый контроль и другие.

Через Тобольский речпорт
прошло более 600 тыс. тонн грузов

Через Тобольский речной порт (Тюменская область) в навигацию 2015 года прошло более 600 тыс. тонн грузов, в основном это оборудование для нефтегазодобывающих предприятий.

В тобольском порту — 11 единиц флота и семь механизированных причалов общей протяженностью 800 м, есть подъездные и железнодорожные пути. Погрузочно-разгрузочные работы ведутся круглый год и круглые сутки. С началом возведения завода «Запсибнефтехим» выросли поставки материалов. Сейчас на причальной стенке скопилось двести тысяч тонн песка, в ближайшее время его доставят на строительство.

«Щебень, который закупается в карьерах, грузится на железную дорогу, поставляется в Тобольск.

Выгружаем 60–70 вагонов в сутки, можем и больше, но железная дорога не успевает нам поставлять», — рассказал заместитель директора Тобольского речного порта Николай Бабич.

По его словам, у речного порта есть рейс до Ханты-Мансийска, где идет добыча нефти. В планах делать накопления для нефтехимкомбината и работать зимой. Заказы есть, по прогнозам, навигация продлится до ноября. Экономисты считают, что с открытием морского порта Сабетта на Ямале Тобольский речпорт может стать крупным логистическим центром.

Все поставлено
на карту

Официальный дистрибьютор ведомственного картографического фонда Росморречфлота — компания «Транзас» предлагает внести изменения в национальную нормативную базу по распространению электронных карт внутренних водных путей (ВВП), что должно способствовать повышению уровня безопасности судоходства на ВВП и ускорению процесса оснащения речного флота современным навигационным оборудованием. Об этом сообщает пресс-служба «Транзаса».

В основе предложения «Транзаса» — изменение процедур закупки коллекции электронных карт ВВП РФ на 3–5-летний срок с получением прав на их распространение в этот промежуток времени (постановление правительства РФ № 626, 2012 год).

В компании считают, что дистрибуцию карт необходимо производить на базе постановления правительства РФ от 3 августа 2012 года № 793. В соответствии с документом, дистрибьюторам картографического фонда Росморречфлота предлагается организовать доступ ко всей коллекции ВВП РФ с правами ее распространения клиентам по стандартной процедуре защиты карт от несанкционированного доступа и оформления прав пользования коллекцией (путем выдачи лицензий на картографические системы) с соответствующей оплатой лицензионного вознаграждения правообладателю коллекции (Росморречфлоту).

Также «Транзас» рекомендует ускорить процесс создания западного (в Санкт-Петербурге) и восточного (в Краснодарске) картографических центров с делегированием им прав хранения картографической информации на свой регион (данные от Государственных бассейновых управлений водных путей и судоход-

ства (ГБУВПиС) своих районов) и распространения корректуры на карты этого региона через свои сайты в интернете.

«Транзас» является поставщиком высокотехнологичного оборудования, программных приложений, интегрированных решений и сервисов на международном рынке морских ИТ: свыше 35% мирового рынка ЭКНИС, около 25% инсталляций СУДС и свыше 45% рынка морских тренажеров принадлежат компании. «Транзас» производит навигационные и интегрированные бортовые системы, тренажеры и другие средства обучения, системы управления движением судов и берегового наблюдения, системы для управления судоходными компаниями и портами, бортовые и индивидуальные информационно-аналитические приложения для профессионалов морского и речного транспорта, а также индивидуальные информационно-справочные приложения для профессиональных моряков и любителей. «Транзас» осуществляет деятельность через сеть собственных офисов в более чем 20 странах, а также глобальную партнерскую сеть, обслуживая клиентов в более чем 120 странах мира и обеспечивая доступность своих сервисов и решений в различных регионах на самом высоком мировом уровне.

Яхтенная марина обретает форму

В Калининградской области завершился первый этап строительства базы приема прогулочных судов на реке Тростянка

Завершился первый этап строительства яхтенной марины в Калининградской области, сообщает пресс-служба губернатора и правительства региона. В настоящее время на объекте, который находится на реке Тростянка в Зеленоградске, завершены главные работы по обустройству береговой линии и формированию акватории: берего- и дноуглубление, благоустройство территории, строительство причальных стенок. По поручению губернатора в течение месяца планируется устройство слипа для спуска на воду маломерных судов.



Строительство идет в рамках федеральной целевой программы развития Калининградской области, общий объем финансирования составил порядка 360 млн руб.

Проект предполагает создание инфраструктуры для развития водного туризма и создание рекреационной среды семейно-спортивной направленности. Сейчас на территории идет строительство гостиничного корпуса, который реализует региональная Корпорация развития туризма. Завершить объект планируется в мае 2016 года.

«К этому времени полностью должна быть сформирована летняя стоянка для судов, построен переходный мост на реке Тростянка. Яхтенная марина будет презентована литовским коллегам», — заявил губернатор Николай Цуканов в ходе совещания, состоявшегося в Зеленоградске.

В перспективе проект включает также строительство здания базы водных видов спорта, апартаментного комплекса с яхт-клубом и рестораном на берегу.



И.о. заместителя председателя правительства Калининградской области Александр Рольбинов подчеркнул, что реализация проекта будет способствовать не только развитию водного туризма и парусного спорта, но и созданию новых рабочих мест и развитию смежных отраслей — ресторанного и гостиничного бизнеса, торговли.

«Ключевой объект туристской инфраструктуры на калининградском участке международного водного маршрута Е-70 будет связан с открывшимся несколько лет назад речным пунктом пропуска в поселке Рыбачий.

В будущем туристы смогут осуществить не только прогулку по водам Куршского залива, но также остановиться и отдохнуть на Тростянке», — отметил Александр Рольбинов.

Калининградская область имеет обширную сеть водных путей — 571 км, плотность которой почти в 10 раз больше среднероссийского показателя. Длина рек достигает свыше 12000 км. По территории области проходят международные водные пути Е-70, Е-41, Е-60, есть выход в Балтийское море, Куршский и Калининградский заливы.

Парусник «Мир» вернулся в Санкт-Петербург из учебного плавания



Парусное учебное судно (ПУС), находящееся в оперативном управлении ФГУП «Росморпорт», с курсантами Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ) на борту 28 сентября 2015 года вернулся из ежегодного учебного плавания.

Парусник «Мир» отправился в очередной рейс 28 апреля 2015 года. За время плавания на борту парусника «Мир» прошли плавательную практику: 143 курсанта (в том числе 16 девушек) ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, 23 студента Московской государственной академии водного транспорта, 10 юнг Санкт-Петербургского дворца творчества юных, а также 7 иностранных курсантов, направленных судходной компанией UAB Boskalis Baltic в рамках реализуемого на борту ПУС «Мир» проекта межкультурной осведомленности и межнациональной толерантности.

Начало, окончание на стр. 6

Завершены ходовые испытания ледокола «Владивосток»

Ходовые испытания головного ледокола проекта 21900 М «Владивосток», построенного Выборгским судостроительным заводом (ВСЗ, входит в состав ОСК), завершены 5 октября 2015 года. Об этом сообщает пресс-служба предприятия.

Ходовые испытания включили в себя проверку скоростных и маневренных качеств судна, работу общесудовых систем и устройств, работоспособность энергетической установки, а также электро-, радио- и навигационного обо-

рудования. Специалисты ВСЗ проверили и подтвердили соответствие всех технических характеристик ледокола проекту.

В скором времени будет подписан акт приема-передачи ледокола «Владивосток», после чего судно будет передано заказчику.

Ледоколы проекта 21900М строятся по российскому проекту. Заказчиком выступает Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот), заказчиком-застройщиком — ФГУП «Росморпорт».

Судно способно преодолевать льды толщиной до 1,5 м. Его основное назначение: самостоятельная проводка крупнотоннажных судов, буксировка, тушение пожаров на плавучих объектах и иных сооружениях, помощь судам, терпящим бедствие, перевозка полезных грузов.

Закладка головного ледокола «Владивосток» прошла на выборгской верфи в октябре 2012 года. В декабре 2012 года были заложены два других ледокола проекта 21900 М. Церемония поднятия государственного флага на ледоколе «Владивосток» состоялась в Санкт-Петербурге 23 сентября 2015 года. В 2016 году ледокол планируется направить на работу в порт Сабетга (Ямал).

Как сообщил заместитель министра транспорта России Виктор Олерский, ледокол может также использоваться на Балтике.

От имени Российского морского регистра судоходства, под тех-

наблюдением которого строился ледокол, на церемонии поднятия флага генеральный директор РС Сергей Седов заявил, что на протяжении многих лет российское классификационное общество является мировым лидером в области разработки стандартов безопасности для ледоколов и судов ледового плавания, что позволяет организации успешно участвовать и вносить свой вклад в реализацию программы строительства ледокольного флота России.

«Регистр осуществляет техническое наблюдение за ледоколами и судами ледового плавания уже более ста лет. Применение правил Регистра позволяет учесть при их проектировании и строительстве передовые достижения науки, многолетний опыт эксплуатации, а также все применимые национальные и международные требования», — подчеркнул гендиректор РС.

9 октября 2015 года подписан акт приема-передачи ледокола «Владивосток».



Посвящение в курсанты

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) в учебном городке № 4 в поселке Стрельна 3 октября 2015 года состоялось торжественное посвящение в курсанты первокурсников плавательных специальностей Института «Морская академия».

В этот же день впервые в истории ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова торжественная церемония посвящения в студенты первокурсников Института «Международного транспортного менеджмента» прошла в «Пассажирском порту Санкт-Петербург «Морской фасад», сообщает пресс-служба вуза.

В торжественном посвящении в курсанты первокурсников плавательных специальностей



приняли участие: заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Костин, председатель совета ветеранов Росморречфлота — член коллегии Росморречфлота Юрий Михайлов, председатель Комитета по науке и высшей школе правительства Санкт-Петербурга Андрей Максимов, руководитель Администрации морских портов Балтийского моря Петр Парин, заместитель генерального директора Российского морского регистра судоходства Сергей Седов и другие.

Курсанты возложили цветы к установленному в корпусе ГУМРФ в Стрельне бюсту адмирала Степана Осиповича Макарова, имя которого носит университет.

Также был зачитан текст клятвы курсанта.

Перед посвящением состоялось заседание Попечительского Совета ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. На заседании выступил ректор университета Сергей Барышников с докладом о результатах деятельности вуза.

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова

образован путем объединения двух крупных отраслевых вузов Росморречфлота — Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций. ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова — высшее техническое учебное заведение, образовательная деятельность которого направлена на подготовку высококвалифицированных кадров для транспортной отрасли. Процесс обучения в университете ведется в соответствии с Государственными образовательными стандартами, а по морским направлениям образования учитываются требования Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты.

Портовые связи

Власти Санкт-Петербурга и Котки (Финляндия) намерены развивать транспортные связи между морскими и речными портами.

Соглашение о сотрудничестве между правительством Санкт-Петербурга и мэрией города Котка (Финляндия) подписали 7 октября 2015 года губернатор Георгий Полтавченко и мэр финского города Генри Линделеф. В рамках подписанного документа стороны планируют развивать транспортные связи между морскими и речными портами.

«У нас есть целый ряд совмест-

ных направлений работы, в том числе в рамках приграничного сотрудничества наших стран, взаимодействия со странами Евросоюза. Сегодняшняя непростая ситуация в мире стимулирует на поиск новых путей сотрудничества», — сказал Георгий Полтавченко, цитирует пресс-служба губернатора и правительства Санкт-Петербурга.

Георгий Полтавченко предложил финским партнерам

принять участие в разработке инновационной продукции в рамках динамично развивающегося петербургского медико-фармацевтического кластера, а также — водного кластера. «У нас такой же настрой как у вас — не только развивать, но и укреплять наши связи. Хочу пожелать всем нам успехов в выполнении задуманных планов», — подчеркнул губернатор.

Петербургу не хватает общедоступных причалов

По рекам и каналам Санкт-Петербурга курсируют более 250 судов, принадлежащих 66 судоходным компаниям, разработано более 110 экскурсионно-прогулочных маршрутов. По данным заместителя председателя Комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Риммы Сачуновой, ежегодно услугами экскурсионно-прогулочных фирм пользуются от 1 до 1,4 млн человек. При этом общее количество пассажиров зависит, в том числе, от климатических условий, поскольку в теплый сезон число желающих прокатиться по воде значительно возрастает.

Между тем, значительному росту пассажиропотока на водном транспорте мешает отсутствие достаточного количества городских причалов общего пользования, к которым могут подходить любые суда и за символическую плату в 320 руб. осуществлять посадку и высадку пассажиров. При этом частные лица также имеют возможность швартоваться у таких причалов.

Сейчас в Петербурге функционируют восемь общедоступных причалов, в 2014 году их было четыре. «Планируется, что в 2016 году их количество возрастет до двенадцати», — рассказал заместитель директора Агентства внешнего транспорта Владимир

Родионов. Он подчеркнул, что совместно с Комитетом по развитию туризма Санкт-Петербурга разработана соответствующая концепция развития водного транспорта в городе до 2020 года. Планируется значительно увеличить число городских причалов, расширить экскурсионно-прогулочные маршруты, включающие Кронштадт, Ломоносов и крепость Орешек, а также создать благоустроенные остановочные пункты по примеру европейских городов.

Однако документ, находящийся на рассмотрении в городской администрации, до сих пор не утвержден, хотя бизнес активно поддерживает эту идею. «Одобрение концепции, без преувеличения, станет прорывом в развитии

водных маршрутов и появлении новых предложений на рынке», — считает генеральный директор судоходной компании «Астра Марин» Андрей Кузнецов. — Мы можем строить новые суда, предлагать новые маршруты, но все упирается в отсутствие достаточного числа причалов. Эта проблема тормозит развитие в городе водных маршрутов». По его словам, частные арендаторы причалов, боясь конкуренции, не допускают к ним никого. Г-н Кузнецов уверен, что глобальных средств для организации достаточного числа общедоступных причалов не требуется. «Необходимые понтоны имеются, нужно только благоустроить инфраструктуру», — сказал он.

Запланирована реконструкция шлюзов

В соответствии с распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) 15–16 сентября 2015 года было проведено преддекларационное обследование Нижне-Свирского и Верхне-Свирского шлюзов Федерального бюджетного учреждения «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей». Об этом сообщает пресс-служба агентства.

Комиссия провела преддекларационное обследование, проверку наличия и ведения технической документации гидротехнических сооружений шлюзов.

Техническое состояние Нижне-Свирского и Верхне-Свирского шлюзов оценивается как ограниченно работоспособное.

В целях улучшения технического состояния шлюзов в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» запланирована их реконструкция.



Транзитная навигация по Волго-Балту завершится в ноябре

В соответствии с распоряжением Росморречфлота № АД-484-р от 26 декабря 2014 года, плановый срок окончания транзитной навигации по Волго-Балту 15 ноября 2015 года в 00:00 мск, в северной части Ладожского озера, Волховской бухте и реке Волхов — 31 октября в 00:00. Об этом сообщает пресс-служба ФБУ «Администрация «Волго-Балт».

В связи с наступлением завершающего этапа навигации судовладельцы просят обратить внимание на следующее: при планировании работы флота плановые сроки прохождения шлюзов и прибытие к местам зимовки должны быть в пределах сроков, указанных выше; при наступлении ледовых явлений в более ранний период, транзитная навигация может завершиться раньше срока, установленного распоряжением Росморречфлота.

При выходе в Ладожское и Онежское озера следует строго выполнять ограничения, установленные документами Российского Речного Регистра по ветру и волнению. Загрузка и крепление груза должны соответствовать требованиям безопасности плавания в штормовых условиях.

При движении в условиях ограниченной видимости на участках, где допускается такое движение (с учетом технического оснащения судна), состав вахты должен быть усилен и обеспечено

безопасное движение судна (состава).

В связи с наблюдающимися понижениями уровней воды на некоторых участках ниже проектных необходимо особое внимание уделить загрузке судов, и усилить контроль за соблюдением соответствия осадки судна путевым условиям.

При понижении температуры воды до +2 градусов и ниже будет осуществляться поэтапная разрядка плавучей навигационной обстановки.

Движение судов на участках со снятой или смещенной/сбитой льдом плавучей обстановкой рекомендуется осуществлять в светлое время суток. При этом решение о движении принимает капитан, с учетом технического оснащения судна, гидрометеорологических и ледовых условий. В случае необходимости возможно привлечение лоцманов или мастеров судоходной обстановки.

К самостоятельному движению во льдах, допускаются только суда, имеющие соответствующий реальному состоянию льда класс Классификационного обще-

ства или разрешение на разовый переход и только при наличии достоверной информации о ледовой обстановке на находящемся впереди участке трассы.

При отрицательных температурах наружного воздуха, льда на акваториях, обмерзании конструкций, устройств и сооружений, шлюзы переводятся на особый режим работы. Плавучие рымы выводятся из работы. К судопропуску допускаются только одиночные самоходные суда, однопонтоные толкаемые составы и составы с одной баржей (объектом). Судовладельцам рекомендуется провести инструктаж капитанов судов и составов по выполнению «Правил пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей», при льдообразовании и принятию мер исключающих повреждение гидротехнических сооружений.

Отмечается, что в случае транспортных происшествий на путях Волго-Балта судовладельцы обязаны в кратчайшие сроки обеспечить организацию работ по ликвидации последствий происшествия.

Окская судостроительная верфь построила уникальное судно-бункеровщик

На Окской судостроительной верфи состоялся торжественный спуск на воду многоцелевого судна «Эколог» проекта 92800 для ОАО «Туапсинский морской торговый порт» (ТМТП, входит в UCL Holding). Об этом сообщила пресс-служба верфи.

Уникальность нового судна заключается в том, что оно совмещает в себе функции сразу трех судов: будет принимать льяльные и сточные воды, выступать в роли бункеровщика судов торгового флота, а также использоваться как нефтесборщик.

Использование судна в составе торгового флота ТМТП позволит сократить расходы на услуги по бункеровке судов и минимизировать риски по разливу нефтепродуктов при осуществлении бункеровки сторонними организациями, уменьшить расходы на ремонт и обслуживание судов, укрепить позиции на рынке предоставления услуг портовым флотом ТМТП.

Контракт с Окской судостроительной верфью на строительство судна был заключен в 2014 году в рамках реализации среднесрочной программы обновления флота ТМТП в период на 2012–2015 годы. Первоначально срок сдачи «Эколог» был установлен в 2016 году, однако судостроителям удалось осуществить основные этапы строительства с высокой скоростью, благодаря чему судно планируется сдать в эксплуатацию уже в IV квартале 2015 года.

Многоцелевое нефтеналивное судно с нефтесборным оборудованием проекта 92800 представляет собой стальной однопалубный двухвинтовой теплоход с баком и двухъярусной надстройкой в корме. Его конструк-

ция, устройства и механизмы, расположенные на палубе, являются взрывобезопасными. Длина судна — 41,3 м, ширина — 8 м, суммарный объем грузовых танков — 400 куб. м, скорость — 10 узлов (при сборе нефти 2–3 узла).

Суда типа 92800 предназначены для перевозки судового дизельного топлива класса опасности 3 в соответствии с Международными правилами МОПОГ (светлые сорта топлива с температурой вспышки более 60 °С), с плотностью $\gamma=0,82-0,86$ т/м³ и бункеровки им судов, а также сбора с судов льяльных и сточных вод. При этом судно снабжено нефтесборным оборудованием и может использоваться для сбора нефтепродуктов с поверхности



воды при разливах нефтепродуктов, в том числе, дизельного топлива и мазутов различной вязкости. Также может использоваться для бункеровки судов, сбора льяльных и сточных вод с судов, сбора нефтепродуктов (дизельное топливо, мазут) с поверхности воды при разливах.

ОАО «Окская судостроительная верфь» является одним из лидеров по строительству нефтеналивных и сухогрузных судов класса «река» и «река-море» в России. Производственные мощности и оснащение верфи позволяют строить суда, отвечающие международным требованиям. Система менеджмента качества Компании соответствует требованиям международного стандарта ИСО 9001–2000. В 2011–2014 гг. на Окской судостроительной верфи построено 26 судов.

«Альтаир» передан заказчику

Средне-Невский судостроительный завод передал заказчику пятый из шести буксиров проекта 81 — «Альтаир». Об этом сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Суда проекта построены для нужд ПАО «Северсталь». Третий и четвертый в серии буксиры — «Сириус» и «Вега» соответственно — были переданы заказчику в мае-июне текущего года.

В феврале 2013 года Средне-Невский судостроительный завод заключил контракт с компанией ООО «П.ТрансКо» на строительство шести буксиров-толкачей проекта 81. Финансовым партнером сделки выступил «Газпромбанк лизинг».

Технический проект барже-буксирного состава выполнен ЗАО «Спецсудопроект». Окончательную проработку технического проекта осуществляли все три стороны: заказчик, бюро-проектант и завод. На стадии согласования с Российским Речным Регистром был внесен ряд корректировок, которые позволили улучшить эксплуатационные характеристики судов.

Буксиры проекта 81 предназначены для толкания и кратковременной буксировки барж полным водоизмещением около 5200 тонн со скоростью 10 узлов. Использование винторулевых колонок позволило существенно повысить маневренность и безопасность работы барже-буксирного состава: в случае необходимости можно произвести остановку всего состава практически мгновенно. Кроме того, применение ВРК позволило сделать машинное отделение судна компактным, а обслуживание механизмов более удобным.

Отмечается, что наиболее интересной частью судна является патентованное бортовое сцепное устройство типа Arcticcoupler KVC3545 фирмы Taisei Engineering Consultant Inc. За счет данных автосцепов соединение баржи с буксиром-толкачом может обеспечиваться практически при любой разнице в осадке между судами.

Еще большая экономия времени достигается при работе всего флота толкачей и барж. В результате от плеча, на котором работает, и количества причалов, может обслужить 2–3 и более барж.

В настоящее время на заводе достраивается последний — шестой буксир «Толиман», который в скором времени приступит к ходовым испытаниям.

ОАО «Средне-Невский судостроительный завод» лидер композитного судостроения в России и единственное в стране предприятие, освоившее строительство кораблей и судов из 4-х видов материалов: композитные материалы, судостроительная, маломаломанганитная сталь, алюминий-магний-магниево-сплав. На предприятии освоена современная технология изготовления корпусов из композитных материалов методом вакуумной инфузии. За годы существования заводом построено более 500 судов различного назначения по 43 проектам для российских и зарубежных заказчиков, в т. ч. и на экспорт.

«Озерная Верфь» завершила испытания головного катера «Муром»

ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) завершила швартовые и заводские ходовые испытания головного катера проекта 17MJ тип «Муром». Об этом сообщает пресс-служба предприятия.

Испытания проводились на р. Неве и Ладожском озере вблизи завода-изготовителя.

«В ходе проведения испытаний были выполнены необходимые корректировки и доработки, что позволило улучшить технические показатели катера», — отмечается в сообщении.

В настоящее время головное судно проекта 17MJ полностью готово к серийному производству.

Напомним, «Озерная Верфь»

заложила киль катера проекта 17MJ 25 ноября 2014 года.

Многоцелевой скоростной катер из легкого сплава может быть использован в качестве прогулочного, водолазного, штабного, патрульного, инспекторского, природоохранного и служебно-разъездного судна. Судно предназначено для работы в акватории прибрежной морской зоны, устьях крупных рек и на мелководье в светлое и темное время суток в свободное ото льда время года.

ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf) располагается на территории «Невского судостроительного завода» и имеет собственные производственные площади. Верфь с 2005 года занимается строительством моторных яхт премиум-класса. В разработке проектов яхт участвуют известные в яхтенном мире дизайнеры — голландцы Гвидо де Груд (Guido de Groot) и Франк Лаупман (Frank Laurman). С момента основания компании по коммерческим



контрактам было построено 6 яхт проекта 23 M (длина 23,5 м), каждая из которых успешно прошла навигационные испытания. Надзор за строительством осуществляется Российским морским регистром судоходства.

Судостроительный кластер Ленинградской области: сценарии и детали

Сценарии развития судостроительного кластера Ленинградской области будут детально проработаны учеными и профильными ведомствами региона. Варианты пути развития судостроения в регионе и нынешнее положение дел обсудили в Центре импортозамещения и локализации с авторами научного исследования — ФГУП «Крыловский государственный научный центр».

По итогам исследования должны быть решены несколько задач. В частности, судостроительный кластер должен обрести четкую структуру, а региональные власти — получить конкретные решения для успешного развития отрасли на ближайшие 10–15 лет. «Нам необходимо выработать такие подходы и методы, которые позволят использовать появившиеся у предприятий возможности, и в то же время минимизировать негативные последствия их финансово-экономическую деятельность», — сказал первый заместитель председателя комитета экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области Максим Кисельников.

Отмечается, что одним из наиболее эффективных путей развития кластера разработчики определили создание условий для привлечения инвестиций в компании-производители комплектующих, используемых на судостроительных

предприятиях Ленинградской области и Санкт-Петербурга.

Еще один возможный сценарий направлен на развитие двух наукоемких направлений в судостроении Ленинградской области: поддержку освоения Арктики, которое будет формироваться вокруг «Выборгского судостроительного завода», и малотоннажное гражданское судостроение (рыболовные суда), основой которому будет служить предприятие «Пелла».

По итогам исследования от участников кластера и экспертного сообщества были получены рекомендации для дальнейшей проработки модели развития кластера и его экономической эффективности. В частности, детальное обсуждение планируется в вопросе поставок комплектующих по таким направлениям как освоение Арктики и малотоннажное судостроение. Кроме того, разработчикам рекомендовано учесть возможности петербургских заводов, где производят комплектующие для судов.

Основными судостроительными предприятиями Ленинградской области являются: «Выборгский судостроительный завод» (город Выборг), Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (Кировский район, город Отрадное), «Невский судостроительный завод» (Кировский район, город Шлиссельбург), ОАО «Завод «Буревестник» (город Гатчина), ОАО «Завод «КРИЗО» (город Гатчина), ОАО «Завод «Ладога» (город Кировск).

Для оценки рынка и потребностей областных судостроителей в этом году Ленинградская область (в лице комитета экономического развития и инвестиционной деятельности) заказала выполнение научно-исследовательской работы по теме «Состояние и перспективы развития судостроительного кластера Ленинградской области». Работа включает в себя анализ, прогноз развития рынка судостроения и судоремонта в региональном, федеральном и международном аспектах, определение потребно-

стей в производстве и технологиях, оценка спроса на продукцию и услуги кластера на среднесрочную и долгосрочную перспективу. Также будут проанализированы меры государственной поддержки судостроения и судоремонта в Российской Федерации и международный опыт. Итогом исследования станет разработка программы «Развитие судостроительного кластера Ленинградской области».

ФГУП «Крыловский государственный научный центр» — крупнейшая комплексная научная организация России по кораблестроению, судостроению и морской технике, обеспечивающая проектирование и строительство военно-морского и гражданского флота России и морских сооружений для разведки и добычи полезных ископаемых на морском шельфе. Центр осуществляет научно-техническую деятельность в области гидродинамики, энергетики, акустики, в сфере проектирования кораблей и судов.

Парусник «Мир» вернулся в Санкт-Петербург из учебного плавания



Окончание, начало на стр. 3

Рейс парусника в 2015 году оказался уникальным: сердцем плавания стали мероприятия, посвященные 70-летию Победы в Великой Отечественной войне. 7 мая 2015 парусник «Мир», имеющий официальный статус «Посланник Санкт-Петербурга» за рубежом, прибыл в город Гамбург — побратим Санкт-Петербурга для празднования 70-летия Великой Победы.

Важнейшим событием рейса стал переход парусника «Мир» по маршруту Мурманск — Архангельск — Мурманск, символизирующий путь полярных конвоев Великой отечественной войны и посвященный памяти погибших моряков полярных конвоев.

11 июня 2015 года парусник «Мир» прибыл в порт Архангельск, чтобы принять участие в двух значимых событиях: проведении в городе Архангельск и Ар-

хангельской области VII Морского молодежного фестиваля «МОР-ФЕСТ — 2015» и праздновании пятилетия Северного (Арктического) федерального университета имени М. В. Ломоносова.

«Особым событием стал высочайший визит на борт парусника «Мир» Святейшего Патриарха Московского и всея Руси Кирилла. Предстоятель Русской Православной Церкви обратился к курсантам и экипажу парусника с Первосвятительским словом, в дар учебному парусному судну «Мир» Святейший Патриарх Кирилл передал икону святителя Николая Чудотворца, осмотрел парусник и оставил запись в книге почетных гостей. Святейший Владыка благословил участников морского крестного хода Архангельск — Соловки», — говорится в сообщении.

14 июня ПУС «Мир» начал Морской крестный ход из Архангельска на Соловецкий архипелаг. Участниками крестного хода стали курсанты Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова и экипаж парусника. Они приняли участие в богослужении в Преображенском соборе Соло-

вецкой обители, посетили Соловецкую школу юнг, морской музей и крепость, приняли участие в торжественном митинге с построением и возложением венков к памятнику Соловецким юнгам.

15 июля парусное учебное судно «Мир» прибыло в порт Алесунд (Норвегия) для того, чтобы принять участие в «Regate парусных судов 2015». Регата проводится международной ассоциацией учебных парусных судов — Sail Training International. Государственный университет имени адмирала С. О. Макарова много лет является активным членом ассоциаций, а парусник «Мир» ежегодно принимает участие в Регатах. Парусник «Мир» принял участие в «Regate парусных судов 2015» в период с 15 июля по 4 августа 2015 года и прошел с регатной флотилией парусников по маршруту Алесунд (Норвегия) — Кристиансанн (Норвегия) — Ольборг (Дания).

После окончания регаты парусник «Мир» принял участие в трех крупнейших морских фестивалях Европы: Hanse Sail 2015 в порту Варнемюнде (Германия), Sail Bremerhaven 2015 в порту

Бремерхафен (Германия) и Sail Amsterdam 2015 в порту Амстердам (Нидерланды).

Трехмачтовое парусное судно «Мир» построено в 1987 году на Гданьской судовой верфи (Польша) для Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С. О. Макарова (ныне — Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова) как учебное судно, предназначенное для прохождения практики курсантами. За свою историю судно неоднократно занимало призовые места на международных парусных регатах.

Напомним, распоряжением Росморречфлота от 26.05.2014 № АД-2017-р учебно-парусное судно «Мир» закреплено за ФГУП «Росморпорт» на праве хозяйственного ведения. В соответствии с приказом ФГУП «Росморпорт» от 25.06.2014 № 253 «О наделении Северо-Западного бассейнового филиала имуществом» 17 сентября 2014 года судно передано на баланс Северо-Западного бассейнового филиала. В зимний период 2014–2015 года судно прошло серьезный ремонт.

В «Макаровке» открылась лаборатория главного двигателя

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) 25 сентября 2015 года состоялась торжественное открытие лаборатории главного судового двигателя, оборудованной при спонсорской поддержке стратегических партнеров университета — компаний «Газпром Маркетинг и Трейдинг» (Лондон, Великобритания, Сингапур), группы компаний ПАО «Совкомфлот» и «Дайнагаз» (Греция).

В новой лаборатории установлен тренажерный комплекс судовой дизель-электрической установки с главными дизелями, предназначенными для работы как на жидком, так и на газообразном топливе. В качестве прототипа выбрана энергетическая установка танкера-газовоза группы Совкомфлот «Великий Новгород». Программное обеспечение для тренажера было предоставлено компанией «Транзас» — российским поставщиком высокотехнологичного оборудования, программных приложений, интегрированных решений и сервисов для морской отрасли.

Тренажер разработан в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) и модельных курсов Международной морской организации (ИМО) и сертифицирован японским классификационным обществом NIPPON KAIJI KYOKAI.

«Обучаясь на тренажере, курсанты-судомеханики получат возможность ознакомиться с элементами судовой энергетической установки и приобретут устойчивые навыки управления ею на различных режимах эксплуатации судна как при нормальных условиях, так и в нештатных и аварийных ситуациях», — отмечают в вузе.

Инициатором создания уже четвертой лаборатории университета стала компания «Газпром

Маркетинг и Трейдинг», дочернее предприятие ОАО «Газпром». Деятельность компании «Газпром Маркетинг и Трейдинг» по реконструкции учебной базы университета связана с ростом производства сжиженного природного газа, нефти и нефтепродуктов в районах Арктики и Дальнего Востока России, в связи с которым требуется подготовка компетентных российских специалистов.

Вторым спонсором лаборатории выступила крупнейшая в России судостроительная компания ПАО «Совкомфлот», которая имеет многолетнюю историю сотрудничества с ГУМРФ им. адмирала Макарова — одним из ключевых вузов-партнеров для подготовки высококвалифицированных кадров для российского морского флота.

ПАО «Совкомфлот» и ГУМРФ им. адмирала Макарова ведут успешное сотрудничество по целому ряду направлений, которые включают ежегодную организацию плавательной практики на судах ПАО «Совкомфлот» для курсантов университета с перспективой дальнейшего трудоустройства; организацию на базе университета целевых групп подготовки офицеров флота для работы на специализированных судах, таких как арктические челночные танкеры и суда-газовозы; стажировки преподавателей ГУМРФ им. Макарова на судах ПАО «Совкомфлот» и обучение действующего плавсостава компании на базе университета.

Арктические судоводители

Морской учебно-тренажерный центр (УТЦ) Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) в октябре 2015 года приступил к подготовке судоводителей к плаванию в полярных водах по новым программам. Об этом сообщает пресс-служба Морского УТЦ.

Как сообщалось ранее, ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова подписал новое соглашение о сотрудничестве с ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (КГНЦ) по организации совместной площадки тренажерного центра.

Подготовку экипажей судов на совместной площадке проводят инструкторы и преподаватели ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в соответствии с авторской методикой и новой программой, полностью соответствующей требованиям таблиц компетентности Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ), принятым Международной морской организацией

(ИМО) в 2015 году, и с учетом накопленного Морским УТЦ вуза 12-летнего опыта тренажерной подготовки к плаванию во льдах.

Практические занятия с экипажами будут проводиться с использованием новейшего тренажерного комплекса Крыловского ГНЦ, включающего: навигационный тренажерный комплекс; программно-аппаратный комплекс физического моделирования операций управления ледовой обстановкой; программно-аппаратный комплекс компьютерного моделирования ледового менеджмента; усовершенствованные модели ледовых образований; модуль технологии снижения ледовой нагрузки на морские сооружения.

При этом навигационный

тренажерный комплекс включает шесть интегрированных полномасштабных навигационных мостиков, два из которых имеют визуализацию с горизонтальным обзором 360 градусов, а четыре — по 210 градусов каждый.

Дополнительно, специалистами КГНЦ совместно с экспертами университета предполагается проведение комплекса работ по имитационному моделированию уникальных технологических операций морских операций: выполнение операций подхода танкера к платформе во льдах; выполнение швартовых грузовых операций в ледовых условиях; управление ледовой обстановкой; совместная работа экипажей судов и морских платформ в сложных ледовых условиях.

Тестовые задания для электриков и мотористов

Морской учебно-тренажерный центр (УТЦ) ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова разработал новые базы данных тестовых (экзаменационных) заданий для проверки и оценки знаний судовых электриков и мотористов.

Базы данных будут применяться в программах тестирования для проверки знаний судовых электриков («Дельта-Электрик») и вахтенных и квалифицированных мотористов («Дельта-Моторист») на соответствие требованиям Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (Конвенция ПДНВ). Технологической основой программ является оболочка

тестирования «Дельта-Тест» производства компании «Сторм».

Отмечается, что программный комплекс «Дельта-Электрик» будет использовать базу более чем из трехсот пятидесяти заданий для проверки знаний на соответствие требованиям Правила III/7 Конвенции ПДНВ, программный комплекс «Дельта-Моторист» — базу из трехсот заданий для проверки знаний на соответствие требованиям Правила III/4 (вахтенные мотористы) и Правила III/5 (квали-

фицированные мотористы) Конвенции ПДНВ.

«Программные комплексы «Дельта-Электрик» и «Дельта-Моторист» могут быть применены в администрациях морских портов для проверки знаний моряков при дипломировании, а также в морских образовательных учреждениях в процессе обучения, промежуточной и итоговой аттестации членов экипажей морских судов», — уточнили в Морском УТЦ.

МГАВТ принимает новичков



В Московской государственной академии водного транспорта состоялась церемония «Посвящения в студенты». Как сообщили «Водному транспорту» в приемной комиссии вуза, всего на первый курс поступили 265 человек по программам высшего образования на бюджетной основе и 94 человека по договорам с оплатой стоимости обучения.

С поступлением в академию и началом учебы студентов поздравил и.о. ректора вуза Александр Галай. «В Академии созданы все условия для творческого развития и развития талантов. В 2014 году творческий коллектив МГАВТ получил звание гран-при Всероссийского фестиваля студентов транспортных вузов «Транспарт», — отметил он в своем обращении к первокурсникам, — необходимо приложить все усилия для сохранения и преумножения лучших традиций академии».

Как отметили в приемной комиссии, средний конкурс по вузу составил 3,91 человека на место, средний проходной бал по ЕГЭ — 52,54. Наибольшее количество заявлений о приеме было подано на специальности

«Бизнес – информатика» (8,45 человека на место) и «Строительство» (7,25 человека на место). Наименьший спрос был отмечен на специальности «Судовождение» и «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики», конкурс по которым составил 1,88 человека на место.

Между тем, после зачисления общий недобор составил 33 человека, в частности, по направлениям подготовки «Эксплуатация судовых энергетических установок» — 11 человек, «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» — 15 человек, «Технология транспортных процессов» — 7 человек. В связи с этим академия обратилось в Федеральное агентство морского и речного транспорта с просьбой разрешить провести дополни-

тельный прием абитуриентов в рамках контрольных цифр приема на эти специальности и направления подготовки. По итогам дополнительного приема было зачислено 23 человека.

Кроме программы высшего образования, МГАВТ осуществляет обучение по образовательным программам среднего профессионального образования, в рамках которых в 2015 году было принято на общедоступной основе 550 человек. Распределение по специальностям было проведено следующим образом: «Экономика и бухгалтерский учет» — 50 человек, «Судовождение» — 250 чел., «Эксплуатация судовых энергетических установок» — 75 чел., «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» — 125 чел., «Организация перевозок и управ-

ление на транспорте» — 50 чел. На договорной основе зачислено 57 человек.

Как рассказали в вузе, МГАВТ уже второй год проводит набор курсантов для подготовки членов экипажей морских и речных судов по основным образовательным программам не только среднего профессионального, но и высшего образования. При этом академия активно работает над совершенствованием формирования профессиональных навыков обучающихся. С этой целью лучшие курсанты прошли практику на учебном парусном судне «Мир» в период с июня по сентябрь 2015 года.

Московский институт инженеров водного транспорта был учрежден в 1980 году на базе Московского филиала Ленинградского института водного

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

На Москве-реке завершился сезон пассажирской навигации

Сезон пассажирской навигации на Москве-реке закончился 12 октября. Самой последней линией, на которой курсировали речные трамвайчики, оставался круговой маршрут через центр столицы от Киевского вокзала до высотки на Котельнической набережной и обратно. Теплоходы на этом маршруте работали до 11 октября. Теплоходы, обслуживающие другие линии, «Столичная судоходная компания» поставила на прикол 5 октября.

Сезон пассажирской навигации завершается и на реках Подмосковья и средней части России. Как пояснили в «Мостурфлоте», их круизные теплоходы, курсирующие по каналу имени Москвы и далее по Волге в Мышкин, Углич, Ярославль и другие близлежащие города, встали на прикол еще в конце сентября. Официально же срок окончания навигации в зависимости от погоды

определен в этом году 10–17 числами ноября, на некоторых участках реки Оки — 31 октября–1 ноября.

В прошлом году сезон экскурсий завершился также в октябре — этому поспособствовала теплая погода без дождей. В 2015 году пассажирская навигация, которая стала 82-й по счету, открылась 17 апреля.

Некоторые компании, занимающиеся организацией реч-

ных прогулок, закончили сезон 2015 года еще в середине сентября, но наступившее в конце месяца бабье лето позволило «Столичной судоходной компании», занимающей на данный момент большую часть сферы водных прогулок в Москве, продлить сезон водных экскурсий.

Тем не менее, прокатиться по центру столицы на пассажирском теплоходе можно сейчас и зимой. С осени 2009 года на реке

Москве работают новые прогулочные суда компании Radisson Royal Moscow, предназначенные для всесезонной эксплуатации, в том числе и в межнавигационный период. Зимнее судоходство обеспечивается с помощью двух ледоколов, которые очищают фарватер для движения судов.

В эксплуатации на Москве-реке находятся 55 судов. В их числе — двухпалубные типа «Москва» и «Москвич», однопалубные типа «Фонтанка», экскурсионные пассажирские теплоходы «Столичный-1» и «Столичный-2», а также теплоходы на подводных крыльях «Ракета».



Новая переправа через Волгу

В Ярославском речном порту состоялась передача судна для водного сообщения через Волгу в Некрасовском районе Ярославской области. Как сообщило ИА «Ярновости», эксплуатация нового паромачнется с апреля 2016 года в районе населенных пунктов Новошахове — Красный Профинтерн.

Судно СП-8, необходимое для Некрасовского муниципального района, разделенного Волгой, было приобретен областным правительством при поддержке областной Думы и администрации Некрасовского района. Стоимость судна составила 7 млн руб. Оно имеет высокую осадку, оснащено двигателем производства Ярославского моторного завода. На пароме 30 пассажирских мест и шесть мест для автотранспорта.

Отмечается, что ранее дорога в сельское поселение Красный Профинтерн из поселка Некрасовское составляла 102 км, а с введением паромач она будет занимать 10 минут.

Традиционно паромная переправа в Некрасовском районе осуществляла пять рейсов в день. Но количество рейсов может быть увеличено в зависимости от потребности.

«Большое преимущество введения переправы в эксплуатацию состоит в том, что не будет зависимости от подрядчиков. До этого у нас два года практически срывались аукционы, никто не хотел браться за выполнение этого заказа. Во-первых, теперь у нас таких проблем не будет, во-вторых, судно будет доступно в случае любой чрезвычайной ситуации и у нас всегда будет паром для перевозки специального транспорта: пожарного, медицинского, если такая необходимость возникнет», — отметил заместитель председателя областной Думы Павел Исаев.

До встречи в 2016 году

Речное сообщение между Костромской и Ивановской областями закрыто.

Регулярное речное сообщение между Кинешмой (Ивановская область) и Костромой закрылось, просуществовав менее месяца. Это была первая за много лет линия междугороднего сообщения на реках России, однако 16 сентября в кинешемском порту появилась информация, что рейс возобновится только в 2016 году.

По данным информационного портала «168 часов», маршрут закрылся по инициативе транспортной компании, которой принадлежит судно на воздушной подушке «Луч» — из-за неблагоприятных погодных условий. Первоначально предполагалось, что маршрут закроется только 20 сентября; кинешемские власти о решении компании перевозчика не знали.

Впрочем, маршрут Кинешма — Плесь — Красное-на-Волге — Кострома с самого начала преследовали неудачи. Открытие рейсов объявлялось дважды — и столько же раз откладывалось на неопределенный срок. Изначально предполагалась только одна остановка — в Плес, но, по просьбе костромских властей, в маршрут внесли и Красное-на-Волге.

Изначально регулярный речной рейс между Кинешмой и Костромой планировалось открыть в День России, 12 июня, затем дату перенесли. Пробный первый рейс все же состоялся — 18 июля с девятью пассажирами на борту судна на воздушной подушке «Марс-2000». Новую дату официального открытия маршрута назначили на 23 июля, но и в этот раз оно не состоялось — из-за того, что капитан судна не представил в полицию необходимых документов, кроме того, часть спасательного снаряжения на борту судна оказалась просрочена. Запуск состоялся только 19 августа.



О планах возобновить регулярное речное сообщение между Кинешмой и Костромой руководители Ивановской и Костромской областей заявляли еще весной 2015 года. На субсидирование рейса обе области должны были направить по 6,5 млн рублей.

Цена поездки до Плёса составляла 400 рублей, до Костромы — 800 рублей. Ветераны, пенсионеры, инвалиды и дети от пяти до 14 лет могли ездить с пятидесятипроцентной скидкой. Билет на перевозку багажа составлял 25% от цены полного билета.

Линию из Кинешмы до Костромы обслуживает скоростной пассажирский теплоход «Луч-2» (количество пассажиров по проекту — 51 человек). Судно построено в 1984 году в Астрахани, но с 2000 до 2012 года находилось в Костромском речном порту и не использовалось. Осенью 2012 года новым владельцем теплохода стал предприниматель из Кинешмы.

«Луч-2» развивает скорость до 50 километров в час. Конструкция теплохода позволяет принимать и высаживать пассажиров даже в местах, не оборудованных причальной стенкой. Путешествие из Кинешмы в Кострому, с заходами в Плесь и Красное-на-Волге, занимает три часа, в обратном направлении — около десяти часов (за счет остановок).

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

Ограничения по осадке судов на участке Московского бассейна

Срок действия ограничения по осадке судов, предусмотренный приказом федерального казенного учреждения «Речная администрация Московского бассейна» от 21 сентября 2015 года № 223, установлен на участке Московского бассейна внутренних водных путей до 1 ноября 2015 года. Об этом говорится в материалах Минтранса РФ.

Ограничения действуют на участке: река Ока от населенного пункта Елатьма до входа в канал Сейма.

ФГБУ «Канал имени Москвы» реорганизовано



Капитан Московского бассейна и Служба государственного портового контроля ФКУ «Речная администрация Московского бассейна» (ФКУ «РАМБ») переведены в ФГБУ «Канал имени Москвы». Об этом сообщает пресс-служба ФГБУ «Канал имени Москвы».

Решение о присоединении ФКУ «Речная администрация Московского бассейна» к ФГБУ «Канал имени Москвы» принято в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 07.07.2015 г. № 213. Решение вступило в силу с 5 октября 2015 года.

Несанкционированный сброс

В канале им. Москвы между населенными пунктами Карманово и деревней Мельдино в Талдомском районе обнаружили загрязнение топливом протяженностью 2 километра и шириной пять метров от берега, толщина пленки не превышала одного миллиметра. Были установлены два боновых заграждения в районе населенного пункта Темпы, а также нефтесборщик. Специалисты подмосковного МЧС завершили ликвидацию последствий сброса топлива и теперь выясняют, как произошел сброс.

В пределах допустимого

Уровень загрязнений воды в Москве-реке находится в пределах допустимого. Об этом сообщил на экологическом форуме руководитель столичного департамента природопользования и охраны окружающей среды Антон Кульбачевский.

Кульбачевский добавил, что результаты экспертиз показывают положительную динамику улучшения качества воды в Москве-реке и ее притоках. Он пояснил, что такой результат стал возможным благодаря сокращению объема загрязненных сбросов, очистке берегов от мусора, а также продолжающейся модернизации очистных сооружений.

МГАВТ изучает потенциал Тверской области

В Представительстве Правительства Тверской области в Москве состоялось расширенное совещание, посвященное проблемам развития водного транспорта и инфраструктуры в Тверском регионе. На встрече присутствовали представители ФГБУ «Канал имени Москвы», Министерства природных ресурсов и экологии Тверской области, Московской государственной академии водного транспорта (проректор по научной работе О.В. Соляков, начальник ЦНИВТ Д.Н. Дианов). Председателем совещания выступил советник заместителя председателя правительства Тверской области А.Н. Ковалев.

Результатом встречи стало уточнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, предложенных МГАВТ для развития транспортной и туристической отраслей региона, с последующим их включением в региональную программу развития водного транспорта Тверской области.

Напомним, что в сентябре в Тверской области прошел III Тверской международный форум речного туризма. Выступая на форуме, губернатор Тверской области Андрей Шевелёв отметил увеличение въездного туристического потока в регион, что в значительной мере связывают с речным туризмом. Количество теплоходов, которые планирует принять регион по итогам 2015-го года, более чем на 20% превышает цифры прошлого.

Речной вокзал: шанс на возрождение

Закон Тверской области об объектах культурного наследия претерпел изменения. Благодаря им у «умирающих» зданий, являющихся памятниками истории и культуры, появился реальный шанс начать «вторую жизнь».

По данным пресс-службы регионального Законодательного Собрания, в Тверской области поставлено на охрану более 10 тысяч памятников истории и культуры. Особенно богат регион памятниками XVIII–XX веков. Один из них — здание Речного вокзала в Твери, получившее в 1997 году статус памятника архитектуры регионального значения, — уже давно ждет инвестора, постепенно ветшая и разрушаясь. Новый закон дал ему и десяткам других объектов надежду.

Речной вокзал (архитекторы Е. И. Гаврилова, П. П. Райский, инженер И. М. Тигранов) расположен в Ближнем Заволжье на стрелке, образуемой реками Волга и Тверца. Здание построено в 1938 году в стиле сталинского неоклассицизма на месте древнего Отрочь монастыря, от которого до настоящего времени сохранился лишь Успенский собор.

Тверской речной вокзал отличается интересной, объемной композицией и оригинальным декором. В центре здания имеется двухэтажная ротонда, окружен-



ная колоннами и увенчанная бельведером, на котором высится шпиль. Раньше в бельведере размещался ресторан, а шпиль был маяком.

На первом этаже ротонды находился большой вестибюль, второй этаж занимали залы ожидания и комнаты отдыха. Боковые крылья были отведены под служебные помещения. Вокзал мог принять одновременно до 550 человек.

По мнению некоторых специалистов, несмотря на все архитектурные достоинства Речного вокзала, при привязке к местности была допущена ошибка: не учтен меняющийся уровень воды в реке Волга.

Вплоть до конца 80-х годов XX столетия Речной вокзал выполнял свою прямую функцию — принимал пассажиров много-

численных экскурсионных, прогулочных и рейсовых судов. Из Твери ходили катера до Углича и Ржева.

Свое былое величие Речной вокзал начал терять в 90-е годы прошлого века. Падала штукатурка, трескались стены, ветшали лестницы. Сегодня здание закрыто для свободного доступа и уже долгое время не используется по назначению.

В свое время Речной вокзал Твери был настоящим любимцем советских и российских кинематографистов. Здесь снимались эпизоды таких фильмов, как «Чучело», «И снова Анискин», «Статский советник». В течение нескольких лет в здании располагался Музей воинских традиций. С принятием нового закона вокзал может возродиться.

Танкер «Яков Гунин» для МРП спущен на воду

Танкер «Яков Гунин» проекта RST-25 для «Московского речного пароходства» (МРП) спущен на воду на судостроительном заводе «Лотос» (Астраханская область). Как указано в сообщении министерства промышленности и торговли, на церемонии спуска присутствовал глава министерства Денис Мантуров.

«Яков Гунин» — это второе судно смешанного типа «река-море» проекта RST-25, построенное астраханским судостроительным заводом для МРП, которое предназначено для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки.

Это новый тип танкеров «река-море» с повышенным классом экологической безопасности и автоматизации, обеспечивающий одновременную перевозку нефти

двух разных сортов.

Денис Мантуров поблагодарил руководство и весь коллектив завода за то, что они смогли освоить выпуск судов этой серии.

«Суда этой серии крайне востребованы на таких важнейших транспортных артериях нашей страны, как Волго-Донской судоходный канал и Волго-Балтийский путь, и к настоящему моменту для российских судовладельцев построено уже 8 танкеров данного типа. Хочу отметить, что

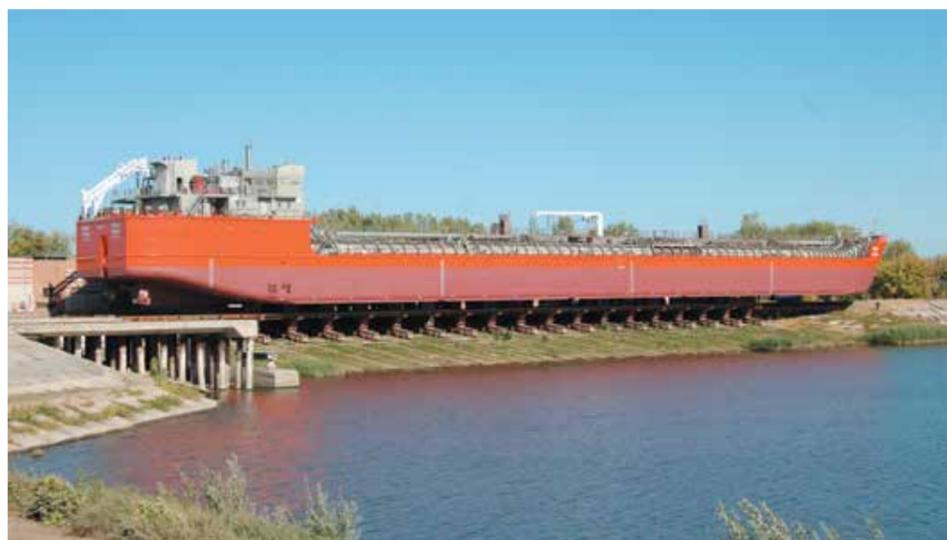
обновление гражданского флота является одним из важнейших приоритетов развития отрасли», — добавил министр.

На торжественной церемонии спуска на воду помимо главы Минпромторга присутствовали губернатор Астраханской области Александр Жилкин, президент АО «Объединенная судостроительная корпорация» Алексей Рахманов и генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» Константин Анисимов.



ОАО «Московское речное пароходство» предлагает услуги по перевозке грузов и пассажиров на внутренних водных путях европейской части РФ. На балансе пароходства имеется свыше 150 единиц грузового и более 20 единиц пассажирского флота, а также перегрузочная и добывающая техника. С 2012 года в состав пароходства вошло подразделение, занимающееся перевозкой нефти и нефтепродуктов «МРП-танкер».

ОАО «Судостроительный завод «Лотос» специализируется на строительстве корпусов судов различных типов и выполнении работ по их полному насыщению. С 2012 года находится под управлением ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Основные акционеры предприятия — ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», ОАО «Группа Каспийская Энергия», правительство Астраханской области.



Костромская область ищет заказы для судостроителей

Губернатор Костромской области Сергей Ситников встретился с министром РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Владимиром Пучковым. Как сообщает пресс-служба губернатора региона, обсуждались возможности поставок судов местного производства на оснащение ведомства. Поставки судов могут начаться уже в 2016 году.

«Мы обсудили вопросы поддержки производителей Костромской области, которые занимаются производством автокранового оборудования и судов различного класса. В рамках реализации программы импортозамещения современные и хорошо оснащенные предприятия с многолетними традициями могут сегодня производить для подразделений МЧС России суда различного класса, надежные и долговечные», — сказал Владимир Пучков.

Планируется, что эти суда будут применяться для тушения пожаров как на объектах, находящихся на воде, так и на

зданиях и сооружениях на прибрежных территориях, а также при проведении аварийно-спасательных и водолазных работ. Такие суда смогут обеспечивать оперативную доставку подразделений к месту чрезвычайной ситуации.

Кроме того, губернатор Костромской области и глава МЧС России обсудили вопросы развития комплексной системы безопасности жизнедеятельности населения в регионе и повышения готовности взаимодействия федеральных и субъектов пожарно-спасательных подразделений на качественно новом уровне.

«Вымпел» строит катера

АО «Судостроительный завод «Вымпел» отметил наступившую осень выполнением программы по катерам различного назначения. Так, 16 сентября 2015 года спустил на воду десятый катер проекта 21850 «Чибис» производственной программы текущего года. Через два дня судно вышло на заводские ходовые испытания.



двигатели ОАО «Звезда» (г. Санкт-Петербург).

Напомним, в общей сложности в 2015 году судостроительный завод «Вымпел» спустит на воду 7 патрульных катеров «Мангуст».

АО «Судостроительный завод «Вымпел» специализируется на выпуске средне- и малотоннажных морских и речных судов и катеров военного и гражданского назначения. С момента основания в 1930 году на предприятии было выпущено свыше 30 тыс. кораблей различного типа. За последние 40 лет более 1800 катеров было поставлено в 29 стран Европы, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии, Африки и Южной Америки. В настоящее время ОАО «ССЗ «Вымпел» серийно производит боевые ракетные и патрульные катера нового поколения, скоростные поисково-спасательные, пожарные, гидрографические, рыболовные, буксирные и другие специализированные суда, обеспечивая гарантийное и сервисное обслуживание выпускаемой продукции.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ТРИ СУДА ДЛЯ МОСКОВСКОЙ КОМПАНИИ

Астраханский судозавод «Лотос» построит для московской компании очередные понтоны. Контракт подписали судоходная компания «АРК», «Госзнаклизинг» и «Объединенная судостроительная корпорация», в структуру которой входит «Лотос». Заказчиком выступает «Госзнаклизинг». Общая стоимость контракта составляет 210 миллионов рублей. В судоходной компании «АРК» рассчитывают, что «Лотос» построит суда в течение 7–8 месяцев и сдаст весной 2016 года. Два коротких понтона грузоподъемностью две тысячи тонн каждый будут эксплуатировать на каспийском шельфе.

Кроме того, «Лотос» построит для московской компании «Метшип» три судна класса «река-море» стоимостью более 2,5 миллиардов рублей.

МРТС ПЛАНИРУЕТ ЗАКАЗАТЬ СУДНО ДЛЯ ПОДВОДНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТ

АО «МРТС» планирует заказать строительство судна, предназначенного для подводно-технических работ. Об этом в ходе Пятого петербургского международного газового форума сообщил первый заместитель генерального директора «МРТС Инжиниринг» Линар Гатаулин.

По его словам, судно должно поступить во флот компании к 2017–18 годам. Заказ на судно еще не размещен, однако верфь для размещения заказа уже подобрана, определены технические параметры и характеристики судна. Судно будет способно преодолевать лед толщиной до 1 м.

В настоящее время в составе флота МРТС работает подобное судно — Kendrik, которое было модернизировано из буксира.

АО «МРТС» — российская компания, осуществляющая строительство «под ключ» подводно-технических объектов магистральных трубопроводов нефтегазодобывающего комплекса. Штаб-квартира компании находится в Москве.

«За доброй надеждой»



Выставка «За доброй надеждой» открылась в помещении Музея Героев Советского Союза и России, являющегося филиалом «Музея Бородинской панорамы».

Это первый опыт совместной выставки Агентства морского и речного транспорта с Департаментом культуры Москвы. На выставке представлены экспонаты московского «Музея морского флота» и предметы морской тематики из музеев высших учебных заведений и отраслевых организаций «Росморречфлота».

Последний раз подобная выставка проводилась 25 лет назад, в 1990 году, в японском городе Нагано под названием «Великая морская держава».

Посетив экспозицию, каждый сможет не только составить пред-

ставление о море, морях и об управлении судном, но также познакомиться с яркими страницами истории и морского флота Российской Федерации.

Выставка «За доброй надеждой» рассказывает о мореплавании как взаимодействии человека и морской стихии, представляет основные морские специальности, знакомит с устройством судов разных эпох и тем, как развивалась морская техника и судовождение.

Как отметил в своем приветственном слове на церемонии открытия выставки заместитель руководителя Росморречфлота

Александр Пошивай, хотя выставлена лишь малая часть экспозиции музея, экспонаты, которые представлены, дают наглядное представление о профессии моряка. «Прикладное значение всего музея и той выставки, которая сейчас проходит, заключается в популяризации профессии моряка. Эта профессия связана с серьезными трудностями, но они преодолимы, а взамен дают ни с чем не сравнимое ощущение победы над собой, и прививают привычку к настоящему флотскому порядку, которое остается у человека на всю жизнь», — сказал Александр Пошивай.

Впервые после долгого перерыва посетители смогут увидеть уникальные предметы из собрания Музея морского флота, основанного в 1958 году в Москве, но в настоящее время закрытого для посещения. Среди экспонатов — мореходные инструменты и приборы, судовые устройства и модели судов: от парусника XIX столетия до новейшего спасательного судна с асимметричным ходом. Особый интерес представляют подлинные приборы управления судном и фрагмент штурманской рубки ледореза «Литке», прославившегося при освоении Арктики в 1930–1950-е годы, предметы интерьера из кают-компаний легендарного ледокола «Ермак».

Посетителей выставки ждет интерактивная экскурсия. Юным гостям музея экскурсоводы предложат ответить на вопросы мини-путеводителя и принять участие в конкурсе юных морячков.

В создании выставочного проекта принимали участие специалисты ГБУК «Музей-панорама «Бородинская битва», ФБУ «Музей морского флота», ГБУК «Государственный Дарвиновский музей», учебных заведений и организаций Федерального агентства морского и речного транспорта.

В рамках выставки 9 октября 2015 прошли Четвертые лоцманские чтения из цикла «Лоцманы России на службе Отечеству».

Напомним историю этого проекта. Первые лоцманские чтения: «Лоцманское селение — место корпоративного проживания лоцманов Кронштадтского порта: полнота исторического знания в формировании национального и регионального самосознания» проходили 1 октября 2004 года в Доме Правительства Ленинградской области (г. Санкт-Петербург, Суворовский пр., 67).

Вторые чтения «Лоцманская профессия: история, проблемы и особенности подготовки лоцманских кадров» состоялись 11 октября 2006 года в Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова (г. Санкт-Петербург, Заневский пр., 5).

Третья встреча, озаглавленная «Роль и значение корабельных вожей Архангельска для развития судоходства Московской Руси, Российской империи, Советской России и Российской Федерации», прошла 26 сентября 2013 года в Арктическом морском институте имени капитана В.И. Воронина (г. Архангельск, наб. Северной Двины, 111).

Тема четвертых лоцманских



чтений: «Лоцманские службы России: история и современность». Место проведения Москва, Музей Героев Советского Союза и России

В работе чтений приняли участие представители ФГУП «Росморпорт», НП «Национальное объединение лоцманских организаций», лоцманских организаций Республики Крым, музеев морской направленности Архангельска и Калининграда, ученые и специалисты институтов Москвы, Санкт-Петербурга, Новгорода, студенты и преподаватели Московской государственной академии водного транспорта.

В рамках чтений состоялась презентация книги Н.И. Каралаш-Марухиной «Лоцманы Коронной службы Кронштадта». В книге впервые представлена история Цеха Кронштадтских лоцманов со времени его учреждения в 1864 году до передачи лоцманских служб в состав морских торговых портов СССР в 1935 году.



Портовики играют в мини-футбол

Всероссийский мини-футбольный турнир «Кубок морских и речных портов России» состоялся в Москве на стадионе «Луч» 3 октября 2015 года, сообщает оргкомитет мероприятия.

Турнир состоялся при поддержке ФГУП «Росморпорт», а также отраслевых и спортивных средств массовой информации.

По сообщению организаторов, в турнире приняли участие: Минтранс РФ, Росморречфлот, центральный аппарат ФГУП «Росморпорт», морские и речные порты России, а также компании и организации из разных регионов страны, связанные с водным транспортом.

Программа спортивных мероприятий включала в себя турниры по мини-футболу, настольному теннису и гиревому спорту. Также для всех желающих были организованы лотереи и соревнования по шашкам и шахматам.

По итогам проведенных соревнований представители ФГУП «Росморпорт» заняли первое место в состязаниях по гиревому спорту и второе место в серебряном плей-офф турнира по мини-футболу.



Новое слово о Волге

Британский режиссер Питер Гринуэй планирует снять фильм «Волга», положив в основу сценария книгу Александра Дюма «Из Парижа в Астрахань». Свежие впечатления от путешествия в Россию».

Съемки пройдут в 2016-м. Собирая материал, режиссер вместе с женой, театральным режиссером Саскией Боддеке, совершил путешествие на теплоходе по Волге — сначала из Казани через Углич, Ярославль и Кострому до Нижнего Новгорода, откуда продолжил путь до Астрахани.

По словам режиссера, в фильме будет рассказываться об истории городов Поволжья и о современной жизни на Волге.

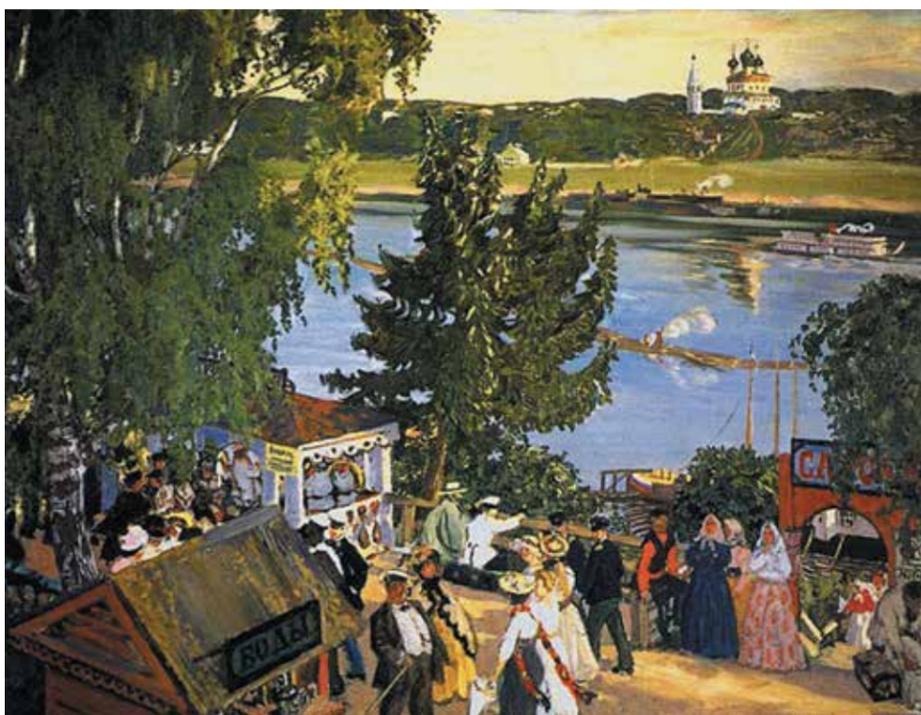
Проект поддерживает «Русское географическое общество» и Фонд Тимченко.

В Казани Питер Гринуэй провел встречу с художественным руководителем и главным дирижером Государственного симфонического оркестра РТ Александром Сладковским, которому предложил записать саунд-трек к фильму.

Как говорится на официальном

сайте картины, «это беспрецедентный кинематографический проект, равно которому по замыслу, идеологической и концептуальной составляющей не было ни в нашей стране, ни в Европе. На мировые экраны планируется выход масштабного художественного фильма, в котором будут переплетаться уни-

кальные съемки, исторические реконструкции важнейших событий в России, а сюжетные линии будут раскрыты с участием российских и иностранных актеров. Дюма путешествовал по Волге осенью, но для полного раскрытия образа этой великой реки съемки проходили в течение всех времен года».



Рынок труда в судостроении в 2014–2015 гг.

Служба исследований компании HeadHunter (hh.ru) Северо-Запад проанализировала ситуацию на рынке труда в судостроении в разных регионах России. «Водный транспорт» публикует основные выводы исследования.

По данным исследования, в период с 2014 по 2015 г. доля вакансий в судостроении в общем количестве предложений о работе в сфере «Производство» постепенно снижалась. Наиболее ярко эта тенденция прослеживается в Южном и Дальневосточном федеральных округах. В СЗФО доля вакансий в судостроении менялась не так заметно.

В 2015 году в Южном и Дальневосточном регионах работодатели чаще всего требовали сотрудников с опытом работы от 3 до 6 лет (44% и 55% соответственно). На северо-западе каждая вторая компания готова принимать менее опытных сотрудников, со стажем от 1 года до 3 лет. В ЮФО и в ДВФО такие работники требуются в каждой третьей и каждой шестой компании соответственно. Интересно, что кандидатов без опыта чаще готовы трудоустроить на юге, а вот на Дальнем Востоке в каждую четвертую компанию требуются сотрудники с опытом более 6 лет.

В основном соискателям предлагается работа на полный рабочий день. Такой график встречается в 9 из 10 случаев в СЗФО, в 8 из 10 — в ЮФО, а также в 7 из 10 — на Дальнем Востоке. В Южном ФО и в Дальневосточном ФО распространен вахтовый метод работы (21% и 29% соответственно). В СЗФО в рассматриваемой сфере можно также найти должность сгибким или сменным графиком.

В мае-июле 2015 г. наибольшую долю в базе резюме производственной сферы специализация «Судостроение» занимает в Северо-Западном ФО (4%).

В ДВФО этот показатель равен 3%, в Южном ФО — 1%.

На рынке труда в сфере судостроения в мае-июле 2015 г. наблюдался дефицит профессиональных кадров: уровень hh.индекса (количество резюме на одну вакансию) в рассматриваемых регионах находился ниже оптимального в 1,5–2 раза. При этом самый низкий hh.индекс был зафиксирован в СЗФО, где на одну вакансию приходилось всего два резюме. Если на северо-западе и юге страны в указанный период уровень конкуренции в сфере «Производство» был оптимальным, то на Дальнем Востоке конкуренция между соискателями и в производстве, и в судостроении была ниже необходимого уровня.

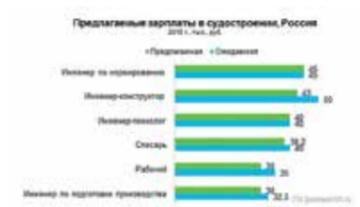
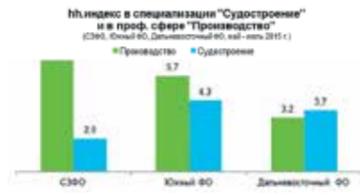
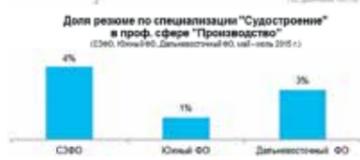
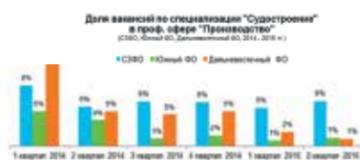
Традиционно ожидаемые соискателями средние зарплаты несколько превышают предлагаемые на рынке. Средняя предлагаемая зарплата в судостроении в России в этом году составила 35 тысяч рублей (на основе вакансий на hh.ru). При этом ожидания соискателей находились на уровне 50 тысяч рублей (на основе резюме на hh.ru). Если брать отдельные позиции, то мы видим, что наибольшее расхождение между ожиданиями и предлагаемой зарплатой заметно у инженеров-конструкторов (43 тыс. рублей VS 50 тыс. рублей). По остальным инженерным и рабочим специальностям разница не такая очевидная.

Подводя итог, еще раз отметим, что с 2014 г. доля вакансий на рынке труда по специализации «Судостроение» в проф. сфере «Производство» постепенно снижалась. Это особенно про-

слеживалось в Южном и Дальневосточном федеральных округах. В СЗФО доля вакансий в области судостроения варьировалась не столь заметно. В 2015 г. основной спрос в регионах приходился на опытных работников (опыт 3–6 лет), за исключением СЗФО, где каждое второе предприятие находилось в поиске сотрудника с опытом 1–3 года. Самые опытные сотрудники (более 6 лет) наиболее востребованы на Дальнем Востоке (26%). На юге страны самая значительная доля компаний, готовых принять сотрудников без опыта (15%). Уровень конкуренции на рынке труда в сфере судостроения находится ниже оптимального показателя по причине нехватки квалифицированных инженерных и рабочих кадров в производственном секторе в целом.

В ходе исследования было проанализировано 3 610 вакансий и 1 002 резюме, созданных на портале hh.ru работодателями и соискателями в СЗФО, ЮФО и ДВФО в специализации «Судостроение» в периоды с января 2014 года по июль 2015 года соответственно.

HeadHunter — ведущая российская компания в сфере интернет-рекрутмента, развивающая бизнес в России, Украине, Беларуси, Казахстане, Литве, Латвии и Эстонии. Основана в 2000 году. Крупнейший актив компании — сайт для успешной карьеры hh.ru, обладающий базой более чем в 366 тысяч актуальных вакансий и 17,8 миллиона резюме. Каждую неделю через hh.ru компании приглашают на собеседование более 506 тысяч человек.



Необходимо строительство Ro-Ro судов

Для работы на внутренних водных путях (ВВП) РФ и прилегающих к ним морских акваториях целесообразно строительство Ro-Ro судов река-море плавания. Такое мнение в ходе VIII Международного форума «Транспортно-транзитный потенциал» в Санкт-Петербурге высказал представитель ООО «Терминал Святого Петра» Константин Будуров.

По его словам, преимущество таких судов состоит в их универсальности и высокой скорости. Они способны перевозить любые грузы, кроме наливных и насыпных. Суда могут использоваться различными государственными органами, полагает эксперт. При этом в зимний период такие суда можно было бы использовать на прилегающих морских акваториях.

По словам Константина Будурова, данные суда можно было бы использовать в Арктическом бассейне для перевозок в направлении портов Архангельск и Мурманск, в Каспийском бассейне для перевозок в направлении Ирана и в Черноморском бассейне.

«Находкинский судоремонтный завод»: проблемы и достижения

Производственные мощности ОАО «Находкинский судоремонтный завод» загружены на 60–70%. Об этом «Водному транспорту» сообщил главный технолог НСРЗ Алексей Герус.

«Основной объем заказов обеспечивают два предприятия, и оба наши давние партнеры», — сказал топ-менеджер. Во-первых, это компания FMS Technologies, один из операторов проекта «Сахалин-2», для которой НСРЗ изготавливает металлоконструкции для подводной инфраструктуры.

«Данный заказ отличает большая требовательность к инженерной проработке, поскольку гарантированный срок эксплуатации данного вида конструкций должен составлять 25 лет. Поэтому до полугода уходит на инженерную работу. Наше сотрудничество с FMS на протяжении последних нескольких лет строится на регулярном получении заказов на различные виды конструкций, и мы предполагаем, что в будущем оно будет продолжаться так же регулярно. Что касается объемов, то в 2015 году они значительно выросли, главным образом,

по причине политики импортозамещения», — пояснил Герус.

Второй крупный заказчик — это угольный терминал АО «Восточный Порт». Кроме того, предприятие изготавливает конструкции для ядерного могильника на мысе Устричный (Приморский край) по заказу ФГУП «РосРАО».

В направлении судостроения у НСРЗ в настоящее время один большой проект: совместно с Дальневосточным центром судостроения и судоремонта (ДЦСС) ведется постройка двух танкеров дедвейтом 3 тыс. тонн каждый. Первое судно находится на стадии сдачи и комплектации оборудования, второе — в проработке.

«Что касается судоремонта, то здесь наш основной заказчик — это Минобороны», — рассказал главный технолог завода. — Один из последних проектов — госпитальное судно «Иртыш». Кроме того,

мы имеем небольшой объем ремонтных заказов от гражданских судовладельцев, в основном это рыбодобывающий флот».

«Находкинский судоремонтный завод» — это предприятие с диверсифицированным производством, включающим не только судоремонт и судостроение, но изготовление и сборку металлоконструкций, осуществление погрузо-разгрузочных работ любой сложности, транспортников собственной продукции и любых других грузов и объектов благодаря удобному географическому положению и имеющимся подъездным путям для всех видов транспорта.

Основу производственных мощностей завода представляет полностью модернизированный цикл производства металлоконструкций для судостроения и любых объектов гражданского и промышленного строительства.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

НОВЫЙ ЛЕДОКОЛ ДЛЯ «ГАЗПРОМНЕФТЬ НОВЫЙ ПОРТ»

Выборгский судостроительный завод планирует заложить головной многоцелевой дизель-электрический ледокол мощностью 22 МВт для ООО «Газпромнефть Новый порт» 29 октября 2015 года. Об этом сообщил генеральный директор ВСЗ Александр Соловьев. Он также отметил, что закладка второго ледокола серии запланирована на январь 2016 года.

Ледоколы будут работать на Арктическом терминале Новопортовского месторождения, расположенном на западе Обской губы на полуострове Ямал.

Также Соловьев сообщил, что закладка ледокола «Мурманск» заказчику запланирована на декабрь 2015 года. Судно, спущенное на воду на верфи Arctech Helsinki Shipyard (Финляндия) 25 марта 2015 года, предполагается использовать в Северо-Западном бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт».

«ЛОТОС» СФОРМИРУЕТ ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ НА 3,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Астраханский судостроительный завод «Лотос» планирует до конца года сформировать портфель заказов на 3,5 млрд рублей, сообщил журналистам врио гендиректора завода Владимир Кулаков.

«Судостроительная отрасль в Астраханской области переживает второе рождение. Заказы и прирост по судостроению только завода «Лотос» в этом году составил 220%», — сообщил министр промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области Радик Харисов.

«ЗВЕЗДА» ПРИВЛЕЧЕТ К РАБОТЕ СОТРУДНИКОВ «ЗВЕЗДОЧКИ»

ОАО «Дальневосточный завод «Звезда» (Приморский край) привлечет работников ОАО «ЦС «Звездочка» (Северодвинск). Как следует из извещения о проведении закупки и единственного поставщика, сумма контракта на предоставление работников между предприятиями составит более 41,5 млн руб.

НОВАЯ СИСТЕМА СУДОВЫХ ЛЕСОВ

ОАО «33 судоремонтный завод» (Калининградская область, г. Балтийск) при восстановлении технической готовности ПМ-82 начало применение уникальной системы судовых лесов ПЕРИ, монтируемых в необычном исполнении «сверху вниз» — «свисающие леса».

«Новая система лесов позволит сэкономить на крановых работах и обеспечит безопасный доступ к труднодоступным местам», — указывается в сообщении пресс-службы предприятия. — Новые технологии «ускорят процесс восстановления технической готовности судна».

«Русская Арктика»: количество круизных туристов растет

В навигацию 2015 года Национальный парк «Русская Арктика» и федеральный заказник «Земля Франца-Иосифа» принял и 11 круизных судов.

В навигацию 2015 года Национальный парк «Русская Арктика» и федеральный заказник «Земля Франца-Иосифа» принял и 11 круизных судов. Такие данные на брифинге, посвященном итогам туристического сезона, привел директор парка Роман Ершов. По его словам, минувшим летом установлен рекорд посещаемости за все время существования парка и заказника: было зафиксировано 1225 туристов, в то время как в 2014 году количество посетителей составляло 738 человек (рост превысил 70%).

Из 11 круизов семь состоялись на атомном ледоколе «50 лет Победы» в рамках маршрутов к Северному полюсу с заходом на Землю Франца-Иосифа (ЗФИ), три — на теплоходе Sea Spirit по маршруту Шпицберген — ЗФИ — Шпицберген и один рейс — на круизном судне Вреген в рамках программы круиза по Северному морскому пути с заходом на мыс Желания (Новая Земля) и Землю Франца-Иосифа.

Роман Ершов подчеркнул: «К запуску рейса со Шпицбергена на ЗФИ без захода в Мурманск мы стремились давно. Он не только упростил попадание на нашу заповедную территорию, но и, что немаловажно, удешевил стоимость поездки. Именно благодаря упрощению логистики и стал возможным тот небольшой прорыв по количеству туристов, который отметился в прошедшем сезоне».

Погода в целом способствовала проведению круизов, значительных изменений в маршруты экспедиционным группам компаний туроператоров Quark

Expeditions, Poseidon Expeditions и Narag-Lloyd вносить не потребовалось.

По мнению Сергея Широкого, росту посещаемости «Русской Арктики» способствовали два основных фактора. «В прошлом году госкорпорация «Росатом» объявила о прекращении круизов к Северному полюсу в 2016 году, в связи с чем вместо традиционно пяти круизных рейсов было совершено семь», — пояснил он. Кстати, «Атомфлот» уже заявил, что круизы к Северному полюсу на ледоколах останутся.

На рост турпотока повлияли и открытия в начале 2015 года на острове Земля Александры пункта пропуска, благодаря которому суда теперь могут ходить напрямую со Шпицбергена (Норвегия). Трижды пограничный контроль проходил теплоход «Sea Spirit», следовавший по новому маршруту Шпицберген — Земля Франца-Иосифа — Шпицберген. Были проведены процедуры открытия и закрытия границы для иностранных граждан.

Минувшим летом архипелаги Новая Земля и Земля Франца-Иосифа посетили туристы из 41 страны. Традиционно, по словам начальника отдела туризма парка Сергея Широкого, больше всего посетителей из Китайской Народной Республики — 277 человек. Значительно выросло в этом году количество туристов из Швейцарии и Австралии. Впервые в «Русской Арктике» минувшим летом побывали граждане Омана, Индонезии и Азербайджана. Немного выросло количество туристов из России; в этом сезоне россияне составили почти половину одного из круизов к Северному полюсу (45 человек). Однако в общей массе



доля посетителей из РФ составляет всего 6%.

«Главный ограничитель путешествия к нам — это цена, — подчеркнул г-н Широкий. — Так, круиз к Северному полюсу с посещением ЗФИ стоит от \$27 тыс. до \$40 тыс., по Северному морскому пути также с заходом на архипелаг — от \$22,5 тыс. Со Шпицбергена же цена составляет от \$7 тыс. до \$14 тыс.»

«Реже стали ездить в Арктику женщины, — отметил г-н Широкий, — доля представительниц прекрасного пола составила этим летом 45%, что на 1% меньше, чем в 2014 году. По-прежнему среди арктических туристов преобладает возрастная группа от 50 до 70 лет. Однако в 2015 году стало больше путешественников в возрасте 30–50 лет, увеличилась и возрастная группа 70–90 лет».

Напомним, национальный парк «Русская

Арктика» был создан в июне 2009 года. Его территория включает северную часть острова Северный архипелага Новая Земля, Большие и Малые Оранские острова и ряд других. Площадь «Русской Арктики» составляет 1,426 млн гектаров. Организационно парк объединен с государственным природным заказником федерального значения «Земля Франца-Иосифа».



«Газпромнефть Марин Бункер» поставил 40 тысяч тонн топлива на лайнеры Royal Caribbean International



Почти 40 тысяч тонн дизельного топлива и мазута было поставлено компанией «Газпромнефть Марин Бункер» на суда крупнейшего оператора мирового круизного Royal Caribbean International в течение навигации 2015 года.

Лайнеры Royal Caribbean International выполняли заходы в порт Санкт-Петербурга с мая по сентябрь. За это время «Газпромнефть Марин Бункер», являющийся эксклюзивным поставщиком этой круизной компании в Северо-Западном регионе, произвел 41 бункеровку судов клиента. В общей сложности за последние пять лет «Газпромнефть Марин Бункер» поставил Royal Caribbean International свыше 210

тысяч тонн топлива.

«С Royal Caribbean International наша компания сотрудничает с 2008 года, — отметил генеральный директор «Газпромнефть Марин Бункера» Андрей Васильев. — За эти годы не было ни одного случая срыва бункеровки. Основы, нашей работы — высокое качество топлива «Газпромнефти», четкое выполнение обязательств и безупречность сервиса при подготовке и осуществлении бункеровочных операций».

О проекте «Приразломное» выпущена серия почтовых марок

Новый выпуск серии почтовых марок «Морской флот России» посвящен проекту «Приразломное» — единственному в настоящий момент разрабатываемому нефтяному месторождению на арктическом шельфе России. Впервые на российских почтовых марках изображена платформа «Приразломная» и арктический челночный танкер «Михаил Ульянов», первым отгрузивший арктическую нефть с месторождения.

Марки выпущены по случаю годовщины начала реализации проекта «Приразломное». Тираж серии — 160 тыс. штук. Номинал марок — 19 рублей. Выпуск подготовлен ФГУП ИТЦ «Марка» в продолжение серии марок «Морской флот России», стартовавшей в 2013 году. Кроме того, в обращение выпущен художественный маркированный конверт на морскую тематику.

Марки и конверты, на которых изображены платформа «Приразломная» и арктический челночный танкер «Михаил Ульянов», можно приобрести во всех почтовых отделениях России и в первый день выпуска — 23 сентября — погасить специальными почтовыми штемпелями в Москве и Санкт-Петербурге.

Приразломное нефтяное месторождение, извлекаемые запасы нефти которого превышают 70 млн тонн, расположено в Печорском море, в 60 км от берега. Для разработки месторождения создана уникальная ледостойкая платформа «Приразломная», спроектированная и построенная в России. Она стоит на дне моря, рассчитана на эксплуатацию в экстремальных природно-климатических условиях и способна выдерживать максимальные нагрузки. Толщина стен основания платформы — 3 метра, скважины бурятся внутри и на-



дежно изолированы от окружающей среды. На платформе создана система «нулевого сброса», исключающая попадание в море отходов бурения и производства.

Арктический челночный танкер «Михаил Ульянов» дедвейтом 70 000 тонн усиленного ледового класса Arc6 построен российскими судостроителями на ОАО «Адмиралтейские верфи», Санкт-Петербург для ПАО «Совкомфлот». Танкер использует в работе принцип «двойного действия», обладая способностью движения во льдах как носом, так и кормой. Судно оборудовано двумя винторулевыми колонками типа «Азипод», системой динамического позиционирования, вертолетной площадкой и системой носового приема груза в арктическом исполнении. Судно способно работать без сопровождения ледокола во льдах толщиной до 1,2 м.

Справка:

«Газпромнефть Марин Бункер» — дочернее предприятие «Газпромнефти», созданное в 2007 году для организации круглогодичных поставок судовых топлив для морского и речного транспорта.

Компания является лидером в России по объему бункеровки топлива «в борту». По итогам первого полугодия нынешнего года суммарный объем реализации судовых топлив компанией составил 1,93 млн тонн, из них в розницу компания продала 1,57 млн. тонн судовых топлив. Доля отечественного рынка компании в первом полугодии составила 20,9%.

На сегодняшний день в состав компании входят 9 региональных представительств в РФ и 6 дочерних предприятий.

Компания представлена во всех основных морских портах России: Санкт-Петербург, Усть-Луга, Приморск, Калининград, Балтийск, Мурманск, Архангельск, Находка, Владивосток, Восточный, Посыет, Зарубино, Козьмино, о. Сахалин, Новороссийск, Туапсе, порт Кавказ, Тамань, Сочи, а также в 13 речных и устьевых портах — Санкт-Петербург, Азов, Ярославль, Шексна, Нижний Новгород, Череповец, Казань, Самара, Волгоград, Астрахань, порт Оля, Ростов-на-Дону, Усть-Кут, Нижнекамск, Томск, Новосибирск. Также «Газпромнефть Марин Бункер» работает в портах Эстонии, Латвии и Румынии.

Клиентская база «Газпромнефть Марин Бункера» насчитывает более 200 клиентов, большая часть из которых — иностранные компании.

В стратегические планы «Газпромнефть Марин Бункера» в том числе входят проекты развития собственной терминальной сети в морских портах и собственного бункерного флота.

Компания имеет сертификат соответствия по стандарту ISO 9001:2008. Заявленная область сертификации — «Реализация нефтепродуктов на бункерном рынке». Наличие сертификата соответствия требованиям ISO 9001:2008 подтверждает высокое качество услуг, предоставляемых компанией.