

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.



№11 (12944)

Выходит один раз в месяц  
15 ноября 2014 года

## Пароходство отработало 9 месяцев на подъеме



Азово-Донское пароходство по итогам 9 месяцев 2014 года увеличило грузооборот стивидорных компаний, объемы перевозок водным транспортом и оказания комплексных логистических услуг.

Стр. 2

## Вспоминая «Механика Тарасова»



Российские и датские моряки рассказали студентам МГАВТ о трагедии 1982 года.

Стр. 7

## Российская палата судоходства

На основании ранее полученного разрешения Минюста России на использование Национальной палатой судоходства в своем официальном наименовании слова «Россия» или его производных завершены все процедуры по регистрации изменений в устав организации. Как сообщили отраслевому порталу «Российское судоходство» в СНПС, с настоящего момента наименование организации — «Российская палата судоходства».

Решение об изменении названия было принято Общим собранием палаты судоходства в августе текущего года.

Российская палата судоходства является правопреемником АСК и СОРОССа. Основными целями Российской палаты судоходства являются защита и продвижение интересов организаций-членов палаты как на национальном, так и на международном уровне, а также улучшение имиджа российского судоходства в целом.

## Москва-река: взгляд с воды



В декабре в Москве назовут победителя международного конкурса на концепцию развития территорий вдоль Москвы-реки. Заказчиком конкурса выступил Москомархитектуры, организатором — ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы».

Цель конкурса — разработка системы, которая позволит превратить Москву-реку из «барьера» в «связующее звено» в структуре города, для чего водная артерия должна стать частью качественной городской среды.

Особое внимание в программе конкурса уделяется транспортной функции Москвы-реки. В настоящее время на Москве-реке обустроено около 50 пассажирских и 10 грузовых

причалов, два грузовых порта. По реке перевозится примерно 9 млн тонн грузов (при общем объеме столичных перевозок 60 млн тонн). В советские времена по воде перевозили больше. Участникам предстоит подумать, нужно ли сейчас увеличивать эти объемы.

Как отмечают эксперты, участникам конкурса необходимо учесть особенности инженерных сооружений, обеспечивающих судоходство. Во многих местах

действуют ограничения по скорости, так как набережные, например, не рассчитаны на высокие волны от ракет. В центре города прохода судов на крыльях запрещен из-за присутствия дебаркадеров. В рамках конкурса Москва-река рассматривается как магистраль, а не как поверхность для строительства новых объектов, подчеркивают эксперты.

Количество пассажиров на прогулочных судах в Москве достигло уже 1,3 млн человек, именно

поэтому у многих разработчиков есть идея добавить к грузовой и рекреационной функциям трансферную. Сейчас рассматривается возможность соединить некоторые участки реки, например, от Строгино до Большого Сити, водным такси. Его остановки могли бы пересекаться с ТПУ, станциями метро.

При разработке проекта конкурсанты должны учесть множество аспектов, среди них, например, такие как «архитектурные ансамбли, знаковые объекты и видовые доминанты на реке», «природные комплексы на реке», «общественные пространства на реке, комфортная среда», «развитие транспортной системы», «экономика проекта: финансовая реализуемость, социальная и инвестиционная привлекательность» и другие. Чтобы оценить масштабность проекта, стоит напомнить, что протяженность Москвы-реки в пределах столицы составляет 83 км, а протяженность береговой полосы, которую необходимо преобразовать, превышает 200 км. Общая площадь развития — 10 400 га, из них 1940 га — площадь водной поверхности.

В ходе конкурса были отобраны шесть финалистов, среди них Архитектурное Бюро «Остоженка» (Россия), Maxwan Architects + Urbanists (Нидерланды), Turenscape (Китай), Burgos&garrido arquitectos (Испания), SWA Group (США), МЕГАНОМ (Россия). Победитель, выбранный из этой шестерки, до апреля 2015 года должен будет доработать свою концепцию совместно с Институтом генплана Москвы до полной степени готовности. Программа градостроительного развития прибрежных территорий должна быть рассчитана до 2035 года.

## В Салехарде заканчивается строительство речного вокзала

Близится к завершению строительство речного вокзала в Салехарде. Как сообщил заместитель директора по производству ГКУ «Дирекция капитального строительства и инвестиций ЯНАО» Сергей Черкашин, общая причальная стенка длиной 248,5 метра позволит принимать одновременно до трех судов типа «Механик Калашников».

Строительство причала — первый этап возведения комплекса. Он уже практически завершен, на очереди — озеленение территории и очистка от строительного мусора. Особое внимание — максимальной скорости строительства здания порта.

Сейчас отделочные работы ведутся внутри здания. Уже в этом году строители планируют сдать весь комплекс в эксплуатацию, с тем чтобы в 2015 году новый речной порт принял первых пассажиров.

Объект строится за счет средств бюджета ЯНАО. Здание речного вокзала пятиэтажное, общей площадью 3100 кв. м. В нем будут располагаться гостиничные номера, бильярдная, зоны отдыха, ожидания и обслуживания пассажиров. Под зданием планируется проветриваемое подполье с термостабилизационными установками сезонного действия.

Объект позволит отправлять суда с одного причала. И еще одно неоспоримое преимущество — продажа билетов в одной кассе. Сейчас пассажиры приобретают билеты в кассах Салехардского речного порта и на причале ОАО «Северречфлот». С введением в работу речного порта пассажиры смогут без труда добраться до места на общественном транспорте.

## Организовать судоходство на Иртыше

Руководство Омской и Павлодарской области приступит к совместному сотрудничеству по налаживанию судоходства на реке Иртыш в будущем году. Об этом в ходе международного инвестиционного форума «ERTYSINVEST 2014» сообщил заместитель председателя правительства Омской области, министр экономики Омской области Александр Третьяков.

По его словам, потенциал реки Иртыш не используется в полной мере. В этой связи руководство Омской и Павлодарской области пришло к общей договоренности по налаживанию судоходства на реке, сообщает пресс-служба казахстанского посольства в России.

«Река Иртыш для нас является одной из артерий, которую мы на сегодняшний день используем недостаточно. Здесь есть большой потенциал, потому что Павлодар и Омск могут являться логистическими центрами в евразийском пространстве. Поэтому развитие судоходства на реке Иртыш — это

стратегическая задача наших двух регионов», — сказал Третьяков.

«Сегодня мы имеем поддержку федерального правительства в том, что необходимо расширять возможности судоходства на реке Иртыш. В 2015 году мы планируем приступить к реализации плана действий по решению этой задачи. С учетом того, что в России развивается арктическая программа, возможность заходить в Иртыш и доходить до Павлодара принципиально интересна, поскольку движение по реке снижает затраты на логистику и доставку грузов в любую точку мира. Совместно мы будем реализовывать эту задачу», — заключил Третьяков.





# Пароходство отработало 9 месяцев на подъеме

**Азово-Донское пароходство по итогам 9 месяцев 2014 года увеличило грузооборот стивидорных компаний, объемы перевозок водным транспортом и оказания комплексных логистических услуг.**

Грузооборот стивидорных компаний транспортной группы «Азово-Донское пароходство» (АДП) за период с января по сентябрь 2014 года увеличился на 7% по сравнению с аналогичным показателем 2013 года и составил 3,2 млн тонн. В том числе Ростовский универсальный порт (РУП) перевалил 1 млн тонн грузов, Усть-Донецкий порт (УДП) — 385 тыс. тонн, рейдовая перевалка грузов в порту Кавказ составила 782 тыс. тонн. Другими стивидорными компаниями, входящими в АДП, на терминалах Ростовской области и Краснодарского края переработано более 1 млн тонн грузов.

«В номенклатуре переваливаемых грузов преобладали

строительные грузы (32%), сера (29%), уголь (18%) и прочие грузы (16%)», — пояснили в пресс-службе пароходства.

Морские и речные суда Азово-Донского пароходства за 9 месяцев 2014 года перевезли 3,9 млн тонн различных грузов, что на 3% превышает объем перевозок аналогичного периода 2013 года. В том числе объем речных перевозок составил 1,8 млн тонн, морских перевозок — 2,1 млн тонн. В номенклатуре перевезенных грузов преобладали строительные грузы (30%), зерновые (21%), сера (25%), уголь (13%), металлы (8%) и прочие грузы (6%).

Напомним, маршруты движения флота Азово-Донского пароходства проходят через российские порты Ростов-на-Дону,

Усть-Донецк, Астрахань, Кавказ, а также морские порты Турции, Греции, Ливана, Сирии, Египта, Израиля.

Наибольший рост за отчетный период показал объем оказания комплексных логистических услуг. За 9 месяцев 2014 года Азово-Донское пароходство увеличило объем предоставления комплексных логистических услуг в 2,4 раза по сравнению с 2013 годом — до 650 тыс. тонн грузов.

«Комплексное логистическое обслуживание грузов включает в себя полный спектр услуг по доставке грузов «от двери до двери»: перевозку, перевалку в портах, экспедирование, — уточнили в компании. — В номенклатуре грузов в 2014 году преоблада-



дали зерновые. Отправка зерна осуществляется судами АДП из портов Волги, Дона и Азовского моря до рейдовой стоянки порта Кавказ с дальнейшей перевалкой зерна на морские суда классов Handysize и Panamax с доставкой груза конечному потребителю.

Азово-Донское пароходство — транспортная группа, создана в 2003 году. Объединяет более 20 предприятий водного транспорта, среди которых судоходные, стивидорные, логистические и девелоперские

компании. Под управлением АДП работают 73 единицы судов «река-море» плавания дедвейтом до 7000 тонн каждое, 100 единиц речных судов дедвейтом до 3000 тонн. Компания осуществляет перевозки зерновых грузов, угля, минеральных удобрений, строительных материалов, контейнеров и генеральных грузов. Стивидорные компании группы осуществляют перевалку на терминалах Ростова-на-Дону, Ростовской области и Краснодарского края.

## КОРОТКО

### ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ — ПРИОРИТЕТ КРЫМА

Объем грузоперевозок водным транспортом в Крыму за девять месяцев 2014 года составил 486,4 тыс. тонн, что на 31,3% превышает показатель аналогичного периода 2013 года. Об этом сообщается в материалах Крымстата.

Грузооборот вырос на 51,3% — до 2,6 млн тонно-км.

Спад объемов грузоперевозок наблюдается на воздушном, железнодорожном и автомобильном транспорте.

Транспортировка грузов всеми видами транспорта в Крыму по итогам января — сентября 2014 года составила 5,46 млн тонн, что на 32,8% ниже показателя первых восьми месяцев 2013 года.

### ЕРП ЗАВЕРШИЛО ГРУЗОВУЮ НАВИГАЦИЮ

ОАО «Енисейское речное пароходство» (ЕРП) завершило грузовую навигацию на Енисее, сообщает пресс-служба пароходства.

Флот ОАО «Енисейское речное пароходство» (ЕРП) перевез за навигацию 2014 года 2 млн 992 тыс. тонн грузов, из них 2 млн 762 тыс. тонн — сухогрузов, 190,8 тыс. тонн — нефтеналива, 38,7 тыс. тонн — леса в плотках.

Основным заказчиком услуг ОАО «ЕРП» остается компания ОАО «ГМК «Норильский никель», доля которой в суммарном объеме перевозок пароходства составила 47%. Всего для ОАО «ГМК «НН» в навигацию 2014 года пароходством перевезен 1 млн 400,7 тыс. тонн грузов.

В навигацию 2015 года ЕРП планирует перевезти 3 млн 360 тыс. тонн различных грузов. Направления перевозок останутся такими же, как и в прошедшем навигационном периоде, а именно Подкаменная и Нижняя Тунгуски, река Большая Хета, Игарка, Дудинка, северные районы края, работа в Обь-Иртышском бассейне.

# Осетрово доставил весь груз

**ОАО «ЛОРП» подвел итоги пятимесячной навигации на реках Ленского бассейна, северных реках и Арктического побережья России.**

Как напоминает пресс-служба пароходства, старт навигации дал речной порт Осетрово, расположенный в городе Усть-Кут Иркутской области. Это основной грузообразующий порт на Лене, который имеет сообщение с железной дорогой, поэтому его часто называют «Ворота на Север». В Усть-Куте находится Осетровский филиал Ленского объединенного речного пароходства — структурное подразделение, которое обеспечивает отправление около 80% грузов, предназначенных для северных районов Иркутской области, Республики Саха (Якутия) и прибрежных морских арктических районов от Хатанги до Колымы.

Так, в навигацию 2014 года из Осетрово во все пункты отправлено 414,4 тыс. тонн грузов, из которых 234,5 тыс. тонн составил нефтеналив и 179,9 тыс. тонн — генеральные грузы. Это больше прошлогодних показателей на 63,3 тыс. тонн и составляет 18% увеличения. Для Арктических районов и Крайнего Севера отгружено 56,5 тыс. тонн грузов, из которых 30 тыс. тонн — каменный уголь для получателей Нижнеякутска.

Недостаточно высокие уровни воды препятствовали эффективной работе флота, не позволяя полностью использовать проектную грузоподъемность глубоководных судов. Однако на сегодняшний день флотом ОАО «ЛОРП» из Осетрово вывезены и доставлены грузополучателям все грузы согласно договорным обязательствам. Осетровским филиалом обработано 332 судна с оформлением перевозочных

документов, что на 20 единиц флота больше, чем в 2013 году.

В текущем сезоне ОАО «ЛОРП» принял участие в национальном проекте «Сила Сибири», для которого пароходство доставило трубы и спецтехнику. Для перевозки грузов для проекта было

задействовано 25 единиц флота общим тоннажем 37,4 тыс. тонн. В перевозках пригодился опыт доставки труб большого диаметра, накопленный ленскими судоводителями в период строительства нефтепровода «Восточная Сибирь — Тихий океан».



## КОРОТКО

### РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ВЫРОСЛИ В ПЕРМИ НА 10-15%

В Перми состоялось совещание, посвященное рассмотрению транспортных проблем региона. В нем приняли участие губернатор Пермского края Виктор Басаргин, министр транспорта РФ Максим Соколов и полномочный представитель президента в Приволжском федеральном округе Михаил Бабич.

На совещании уделено внимание увеличению роли речных перевозок в крае. Виктор Басаргин привел данные, согласно которым в этом году перевозки выросли примерно на 10-15%. Михаил Бабич сообщил, что регион разрабатывает проект федерального закона, который позволит наделить регионы полномочиями по восстановлению и строительству речной транспортной сети. В настоящее время регионы не могут вкладывать свои средства в реконструкцию причалов и прочей речной инфраструктуры, поскольку работы этого профиля находятся в ведении федеральных властей.

Кроме того, в связи с увеличением деловой активности планируется проведение работ по ремонту гидротехнических сооружений и дноуглублению рек.

### ПОРТЫ ОЛЯ И ТУРКМЕНБАШИ СВЯЖЕТ ПАРОМ

Порт Оля (Астраханская область) и Туркменбаши (Туркмения) в ближайшее время свяжет паромное сообщение. Об этом сообщил губернатор Астраханской области Александр Жилкин, который считает, что «это даст толчок развитию транспортного коридора «Север-Юг» через Астраханскую область и Туркменистан в Китай и Индию».

«Первым грузом парома «Туркменбаши — порт Оля» станут стройматериалы для возведения школы в астраханском селе Фунтово», — отметил А. Жилкин.





## Россия начала 60-ю антарктическую экспедицию

*Научно-экспедиционное судно «Академик Федоров» отправился из Санкт-Петербурга в 180-суточный рейс*

Научно-экспедиционное судно (НЭС) «Академик Федоров» Арктического и антарктического НИИ Росгидромета (ААНИИ) отправилось из Санкт-Петербурга в очередной антарктический рейс.

В этом рейсе экипаж судна и участники экспедиции будут выполнять задачи 60-й Российской антарктической экспедиции (РАЭ). Капитан судна — капитан дальнего плавания Дмитрий Карпенко, начальник 60-й сезонной РАЭ — Владимир Кучин.

В середине ноября судно зашло в германский порт Бремерхафен, где приняло на борт два вертолета КА-32 и некоторые материалы технического снабжения.

Сейчас судно следует в южноафриканский Кейптаун, куда планирует прибыть 4 декабря 2014 года. В этом порту на борт судна придут 56 участников экспедиции, которые прилетят из России в ЮАР на рейсовых самолетах.

Кроме того будут пополнены запасы судна топливом и пресной водой до полного судового бункера. После короткой стоянки в ЮАР НЭС «Академик Федоров» 7 декабря 2014 года направится на отечественную антарктическую полевую базу Молодежная, где будут проведены работы по её расконсервации. В задачи личного состава базы будут входить работы по поддержанию снежной взлетно-посадочной полосы, природоохранные работы, а также научные наблюдения по метеорологии и геодезии. Вместе с

русским коллективом здесь будут работать белорусские ученые, выполняющие исследования по гидробиологии, озонметрии и гляциологии. Стоянка судна на полевой базе Молодежная будет проходить с 15 по 17 декабря 2014 года, после чего судно проследует на рейд российской станции Прогресс, расположенной на побережье залива Прюдс. В период с 22 по 30 декабря 2014 года здесь запланированы работы по материально-техническому снабжению станции и частичной смене её персонала, организации работ по геолого-геофизической программе экспедиции на полевой базе Дружная-4 и аэродромном лагере станции Прогресс, а также начало полётов на внутриконтинентальную станцию Восток с помощью арендованного самолета DC-3 БТ-67 Турбобаслер с целью материально-технического снабжения станции и доставки на неё сезонного и нового зимовочного личного состава, а также вывоз специалистов, завершивших свою работу в течение прошедшего года.

С 3 по 6 января 2015 года судно зайдет на рейд станции Мирный, где будут выполнены работы по смене личного состава и материально-техническому снабжению станции.

В период с 7 по 12 января 2015 года судно проследует в район ледяного Купола Завадовского, на котором планируется открытие сезонного полевой лагеря «Дружба» для обеспечения работ летающей геофизической лаборатории, размещенной на

борту самолета Ан-2.

С 13 по 15 января 2015 года судно будет находиться в районе подходов к Оазису Бангера, где будут выполнены работы по техническому обслуживанию автоматической метеостанции и снятию результатов наблюдений в годичном цикле с приборов, установленных на различных глубинах в скважине, пробуренной в вечной мерзлоте.

16–17 января 2015 года судно вновь зайдет на рейд станции Мирный для того, чтобы забрать специалистов-ремонтников, выполнявших плановые работы по обслуживанию станционного оборудования. Завершив этот заход, судно будет выполнять океанографические исследования в море Содружества и заливе Прюдс и 25 января снова зайдет на станцию Прогресс. После завершения сезонных операций и работ на станции Восток, когда весь состав учёных и других специалистов вернется самолетом на станцию Прогресс, судно 8 февраля отправится в Кейптаун, куда планируется прибыть 20 февраля. Здесь, рейсовыми самолетами сотрудники 59-й зимовочной и 60-й сезонной РАЭ, завершившие свои плановые работы, вылетят на родину, а судно пополнит свои запасы топлива, пресной воды и продовольствия.

24 февраля судно выходит из порта Кейптаун и следует в район станции Прогресс, где в период с 8 по 11 марта будут завершены все плановые сезонные научные исследования и законсервирована полевая база Дружная-4. Все участники

экспедиции, завершившие свою работу в Антарктике, придут на борт судна для следования в Санкт-Петербург. После завершения этих операций НЭС «Академик Федоров» проследует на полевую базу Молодежная, где в период с 16 по 19 марта будут проведены работы по консервации полевой базы и переходу на борт судна её личного состава. В период с 23 по 31 марта судно планирует осуществить работы у ледяного барьера в бухте Белая, где расположена береговая база станции Новолазаревская, которая находится на удалении в 100 км от побережья. За это время планируется организовать смену личного состава станции, вывезти на родину участников аэродромного отряда, а также произвести материально-техническое снабжение станции. С 8 по 10 апреля судно будет находиться в порту Кейптаун, откуда после пополнения судовых запасов оно проследует в германский порт Бремерхафен, где планирует находиться с 30 апреля по 3 мая.

В Санкт-Петербург НЭС «Академик Федоров» должен вернуться 7 мая 2015 г. Общая продолжительность антарктического рейса составит 180 суток. По независимым от администрации ААНИИ причинам, этот рейс может быть продлен на две недели, если судну придется выполнить операции по снабжению и смене личного состава станции Беллинсгаузен. Это решение может быть принято после Нового года.

*Начало, окончание на стр. 4*

## Объем перевозок СЗП составил 4,4 млн тонн

**Объем перевозок ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП) за 9 месяцев 2014 года сократился на 11% к уровню января-сентября 2013 года — до 4,4 млн тонн. Об этом сообщила пресс-служба компании.**

Динамика показателя связана с ограничениями для речного судоходства в навигацию 2014 года, а также уменьшением общего тоннажа флота за счет выбытия судов возрастом старше 30 лет, отмечается в сообщении.

Доходы компании от фрахтовой деятельности за счет мероприятий по повышению эффективности выросли на 24% до 4,5 млрд руб. На увеличение финансовых показателей также повлиял рост доли высокотарифированных грузов в структуре перевозок: зерна, удобрений, черных металлов и проектных грузов.

В общей номенклатуре грузов, перевезенных флотом компании, перевозки зерна увеличились на 20% до 1,35 млн тонн, лесных грузов — на 7%, до 0,4 млн тонн. Перевозки химических и минеральных удобрений сохранились на уровне аналогичного показателя 2013 года и составили 0,8 млн тонн. Перевозки черных металлов снизились на 20% до 0,88 млн тонн.

Доля перевозок новыми судами пароходства выросла до 32% от общего объема. На 10 судов проекта DCV36 «Аметист» и 7 судов проекта RSD49 «Нева-Лидер» пришлось 1,4 млн тонн грузов.

Экспортные перевозки сохранились на уровне аналогичного показателя прошлого года и составили 2,37 млн тонн, импортные перевозки на уровне 0,4 млн тонн, перевозки между иностранными портами составили 1,47 млн тонн.

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится 55 грузовых судов «река-море», 10 морских судови 3 RO-RO баржи класса «река-море» суммарным дедвейтом около 300 тыс. тонн. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет свыше 6 млн тонн. СЗП входит в VВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding.



## Процесс остался без контроля

В реки и каналы Санкт-Петербурга в 2013 году попало порядка 50 тыс. куб. м льяльных вод, сброшенных с судов и катеров. Такие данные привел в ходе совещания по вопросу защиты основной водной артерии города — Невы — от льяльных и хозяйственно-фекальных вод судов в комитете по природопользованию городского правительства директор Балтийской дирекции по техническому обеспечению надзора на море Валерий Зайцев. Об этом сообщает пресс-служба комитета.

По его словам, основная причина сложившейся ситуации в том, что раньше судовладельцы заключали договоры на сдачу льяльных вод, а выполнение договоров контролировали инспекторы. В настоящее же время.

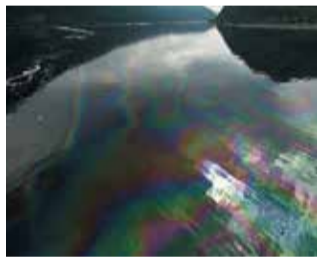
«Основная причина сброса сточных вод напрямую в водоемы — это отсутствие реальной возможности сдачи вод, а также слабый контроль и управление этим процессом», — считает и.о. начальника отдела аварийных работ комитета по природопользованию Вячеслав Мыглан.

По данным аварийной службы предприятия «Пиларн» больше половины выходов на водоемы связано с ликвидацией пленок или пятен нефтепродуктов, которые образуются из-за выбросов судов и катеров.

С апреля по октябрь 2014 года был зафиксирован 21 случай нефтеразлива на акватории Невы, 17 случаев — на акватории Фонтанки, 15 — на реке Мойка, 7 — на акватории канала Грибоедова и 5 — на Обводном канале. За период навигации 2011 года было собрано 11 350 кг нефтеводной смеси, в 2012 году — 16 350 кг, в 2013 году — 36650 кг.

Комитет по природопользованию взял на себя обязательство подготовить аналитическую информацию о заключенных судами договорах, компаниях, которые принимают воды. Совместно с участниками совещания планируется создать план проверок компаний и частных судовладельцев, а также проработать вопрос об организации приема льяльных вод от судов в период навигации.

В мероприятии приняли участие представители администрации Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей, Балтийской дирекции по техническому обеспечению надзора на море, Росприроднадзора, Росморпорта, ГИМС Главного управления МЧС России по Санкт-Петербургу, Ассоциации владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга, Невско-Ладожского бассейнового водного управления, Северо-Западного управления государственного морского и речного надзора, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.



## Волхов стал неблагоприятным для судоходства —

**Река Волхов в Новгородской области стала неблагоприятной для судоходства. Уровень воды в реке с апреля упал более чем на 1,6 м. Об этом сообщил гидролог Новгородского гидрометцентра Филипп Пономарев.**

«Уровень Волхова, измеряемый по Балтийской системе высот от нулевой отметки Кронштадтского футштока, сейчас составляет 16,98 м, что уже на 2 см ниже безопасного уровня для судоходства», — сказал он.

Гидролог отметил, что об этой ситуации уже оповещены службы МЧС и Невско-Ладожское бассейновое управление. Он добавил, что самый высокий уровень воды в реке в этом году наблюдался 23 апреля — 18,60 м.

По словам Пономарева, предпосылкой для обмеления Волхова стала аномально мягкая зима, когда снегонакопление проходило прерывисто. «Соответственно, весеннее половодье было слишком ранним и максимумы уровня воды на реках оказались ниже средних

значений на 1–3 м», — пояснил ученый. Ситуацию усугубило сухое лето.

По многолетним гидрологическим наблюдениям, подобное резкое снижение воды до 16,75 м было зафиксировано 6 октября 2007 года.

«Снижение уровня воды в Волхове наблюдается не первый раз. Эта ситуация повторяется, начиная с 90-х годов. Низкий уровень воды был зафиксирован также в 2002 и 2007 году», — отметил Филипп Пономарев.

В середине сентября Волхов признан неблагоприятным для судоходства. Сейчас уровень воды в Волхове продолжает падать. По словам специалиста, ситуация не является аномальной. Вода вернется в русло, когда увеличится количество осадков.

### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

#### НА СУДАХ ВОЛЖСКОГО ПАРОХОДСТВА ПРОШЛИ ПРАКТИКУ 190 СТУДЕНТОВ

В навигацию 2014 года на теплоходах судоходной компании «Волжское пароходство» производственную практику прошли 190 курсантов — учащихся профессиональных учебных заведений, из них 55 практикантов из Волгоградского профессионального училища № 28 им. Н. Д. Сергеева и 44 — из Нижегородского речного училища, филиала Волжской академии водного транспорта. Об этом сообщает пресс-служба пароходства.

Ежегодно Волжское пароходство принимает в штатные должности для прохождения плавательной практики студентов и учащихся высших и средних профессиональных учебных заведений городов Поволжья.

Практиканты обучаются управлению судном и навыкам ремонта механизмов под руководством опытных речников — наставников.

Отмечается, что в 2014 году на организацию учебного процесса и покупку учебников для профессиональных учебных заведений было направлено 800 тыс. руб.

ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. Выполняет грузовые перевозки по рекам и озерам страны. По итогам навигации 2013 года было перевезено 6,56 млн тонн грузов.

#### ГУМРФ ПРОВЕЛ ОБУЧЕНИЕ ПЛАВАНИЮ ВО ЛЬДАХ

Государственный университет морского и речного (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова провел обучение преподавателей Корейского института морских и рыбопромышленных технологий (Пусан, Южная Корея), ведущих подготовку членов экипажей морских судов. Как сообщили в Морском учебно-тренажерном центре (УТЦ) вуза, будущие инструкторы прошли обучение по трем дисциплинам: ледовое плавание транспортных судов; выживание в холодных условиях; подготовка инструктора для ледового тренажера.

Отмечается, что курс обучения продолжался 11 дней.

«Кандидаты в инструкторы за время обучения узнали, какими навыками и знаниями они должны обладать, чтобы работать на ледовом тренажере, понимать его возможности и оценивать знания и практические умения при обучении на тренажере, чтобы соответствовать требованиям, предъявляемым к курсу ледовой навигации», — говорится в сообщении.

Программа обучения была разработана Морским УТЦ университета на базе Типового курса ИМО 6.10 издания 2012 г. «Подготовка инструктора и экзаменатора с использованием тренажера» с учетом положений Раздела V-V/g «Руководство относительно подготовки капитанов и лиц командного состава судов, эксплуатирующихся в полярных водах» МК ПДНВ (Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты).

Курс проводился коллективом преподавателей университета, экспертов российских делегаций в ИМО, инструкторов Морского УТЦ и специалистов Российского морского регистра судоходства в Санкт-Петербурге на английском языке.

По завершении курса корейские преподаватели подтвердили заинтересованность в поддержании связей с вузом, расширении сотрудничества в различных областях, в том числе реализации совместных проектов с Морским УТЦ ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и обмене научной и практической информацией по всем аспектам подготовки морских специалистов.

#### VII МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА» ПРОЙДЕТ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

VII Международная конференция «Кадровая политика» откроется в Санкт-Петербурге 20 ноября 2014 года, сообщает оргкомитет мероприятия. Конференция, которая продлится до 21 ноября проходит в рамках проекта партии «Единая Россия» «Санкт-Петербург — морская столица России». Участники конференции ознакомятся с актуальной информацией о состоянии и перспективах рынка труда в сфере транспорта.

В рамках предстоящей конференции ведущие специалисты обозначат основные факторы, влияющие на корпоративную культуру, расскажут о нематериальном стимулировании и применении KPI (ключевых показателях эффективности).

В первом пленарном заседании конференции, на котором будут рассматриваться вопросы государственной политики в области подготовки кадров для транспортной отрасли, примет участие заместитель министра транспорта России Сергей Аристов.

Главным итогом работы мероприятия станет резолюция с предложениями и рекомендациями в адрес органов Государственной власти.

## Россия начала 60-ю антарктическую экспедицию

Окончание, начало на стр. 3.

Согласно Программе научных наблюдений и работ 60-й РАЭ в 2014–2016 гг., кроме НЭС «Академик Фёдоров», научные и логистические задачи экспедиции будут проводиться с помощью НЭС «Академик Трёшников» и НИС «Академик Александр Карпинский» Полярной и морской геолого-разведочной экспедиции Федерального агентства по недра-пользованию.

Всего в программе 60-й РАЭ будут выполняться работы и исследования по семидесяти научным и логистическим проектам, которые были заявлены 34-мя научно-исследовательскими, научно-производственными и научно-образовательными организациями одиннадцати федеральных органов исполнительной власти.

Выполнение программы 60-й РАЭ

тесно связано с широким международным сотрудничеством. Так, в экспедиционной инфраструктуре РАЭ будут работать ученые из США, Германии, Белоруссии, Таджикистана, Аргентины. Группа российских исследователей вечной мерзлоты будет осуществлять совместные исследования со своими коллегами из Новой Зеландии в оазисе Сухие Долины, расположенном в районе американской антарктической станции Мак-Мердо. По предположению специалистов, именно здесь находятся самые древние мерзлотные породы нашей планеты.

К наиболее интересным проектам 60-й РАЭ относятся работы по новому проникновению в подледниковое озеро Восток. В конце прошлого сезона 59-й РАЭ от забоя глубокой ледовой скважины до границы лёд-вода оста-



валось 45 метров льда. Кроме того, на береговых станциях РАЭ запланирована установка новой аппаратуры различных предприятий Роскосмоса для наземного обеспечения деятельности спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС.



# Как судостроителям получать больше заказов

Губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев посетил с рабочим визитом Навашино. В рамках поездки глава региона оценил ход строительства ледового дворца, проинспектировал работу многофункционального центра предоставления государственных услуг, а также посетил ОАО «Окская судостроительная компания», где провел выездное совещание по развитию судостроения в регионе.

В частности, Валерий Шанцев принял участие в церемонии торжественного спуска на воду судна проекта RST-54. Судно получило название «Балт Флот 3».

«Спуск на воду этого судна — праздник не только для всего Навашина, но и, наверное, значимое событие для всей страны, потому что проект RST-54 не имеет аналогов в России», — отметил глава региона. — Это комплексный теплоход, который может одновременно перевозить как нефтепродукты, так и навалочный груз. Первое судно серии уже прошло испытания, показав лучшие характеристики, чем указано в контракте».

«Это, без преувеличения, победа «Окской судостроительной компании», — подчеркнул министр промышленности и инноваций Нижегородской области Владимир Нефедов. — Безусловно, большую роль сыграло то, что на этом предприятии, как и на многих других, последние 7–8 лет занимались техническим пе-

ревооружением, модернизацией производства. Много установлено нового оборудования, внедрены современные технологии — более производительные, дающие более высокое качество продукции. Если оценивать ситуацию в промышленности в целом, то почти на 50% предприятий оборонного комплекса работа по модернизации производства уже завершена, на остальных она продолжается. Из предприятий других отраслей промышленности порядка 30% уже завершили техническое перевооружение, и остается еще немало предприятий, где в данный момент этот процесс осуществляется».

В рамках совещания Валерий Шанцев оценил работу новой производственной линии по очистке, грунтовке и резке металла.

По словам директора по качеству ОАО «Окская судостроительная компания» Валерия Шишкова, «за последние годы изменения на предприятии произошли достаточно серьезные. Помню, как в 90-х годах завод стоял на коленях, и мы до 9 месяцев не получали заработной платы. Сейчас у нас идет восстановление основных фондов, построен ряд новых производств, заменено новое оборудование».

«Сейчас на заводе и новые станки, и новое оборудование, и условия труда изменяются, — сообщил сотрудник завода Владимир



Бандин. — Знаете, раньше было очень много пыли, дыма, а сейчас совершенно другие условия труда, на этом фоне и отношение людей к работе меняется».

«Для того, чтобы эффективнее работала промышленность, сегодня действительно необходимы меры государственной поддержки», — заявил Владимир Нефедов. — В регионе работает государственная программа, в соответствии с которой предприятия, нацеленные на импортозамещение, увеличение объемов производства продукции получают финансовую поддержку, в частности, компенсацию процентной ставки по кредитам коммерческих банков, а также налоговые преференции — льготы по налогу на прибыль, на имущество, сейчас также принимается решение по земельному налогу».

«Подчеркну, что по 631-му постановлению правительства Нижегородской области с 2009 года промышленные предприятия получают помощь в виде компенсации процентной ставки по кредитам коммерческих банков на покупку нового, высокопроизводительного оборудования, — добавил министр. — В общей сложности, с 2009 года в результате работы программы промышленные предприятия направили на эти цели порядка 1,3 млрд рублей».

«Есть и сложности в развитии



судостроения», — отметил Валерий Шанцев. — В частности, «Окская судостроительная компания», могла бы получать больше заказов, но обмеление Волги создает ряд трудностей. Так, суда с осадкой в 1,7 м уже реже заказывают, потому что их вывести отсюда будет трудно — такая возможность есть всего пару месяцев в году. Надо будет заниматься этой проблемой. Я уже дал указания профильным министерствам совместно с заинтересованными федеральными структурами разработать программу проведения дноуглубительных работ, как это и раньше делалось. Это даст возможность нашим предприятиям получать больше заказов, выходить на большие объемы производства, что, в свою очередь, позволит повышать заработную плату».

Напомним, в 2009 году Валерий Шанцев подписал программу поддержки промышленности Нижегородской области. По данным министерства промышленности и инноваций Нижегородской области, объем отгруженной продукции всех промышленных предприятий Нижегородской области в 2013 году превысил 1 трлн рублей. Темпы развития промышленности в регионе в 2013 году в 17 раз превысили среднероссийские (+5,2% против среднероссийских +0,3%).



## НССЗ выиграл конкурс

ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» («Невский ССЗ») и ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» подписали контракт на строительство 4 буксиров-спасателей проекта MPSV12. Об этом сообщает пресс-служба Невского ССЗ.

Право подписания данного контракта было предоставлено ООО «Невский ССЗ» в результате победы в открытом конкурсе, итоги которого были подведены конкурсной комиссией 3 октября текущего года.

Основные характеристики буксиров: длина габаритная — около 79,85 м, длина между перпендикулярами — 73,39 м, ширина — 16,80 м, ширина наибольшая (с учетом привального бруса) — 17,36 м, высота борта на миделе 6,70 м, осадка по КВЛ — 3,20 м, осадка максимальная — 4,50 м, дедвейт при осадке по КВЛ — около 320 тонн, дедвейт при максимальной осадке — около 1820 тонн, максимальная мощность ГД — 2X2600 кВт, скорость хода на глубокой тихой воде для свежешварованного корпуса без обрастания при осадке — 3,2 м при 85% мощности ГД — 14 узлов. Судно проектируется и строит-

ся на класс PC: KM Arc5 [1] AUT2 FF2WS DYNPOS-2 SalvageShip.

Судно представляет собой многофункциональный мелкосидящий буксир-спасатель с двумя гребными винтами, с усиленным ледовым классом, с наклонным форштевнем и крейсерской кормовой оконечностью, с удлиненной двухъярусной надстройкой бака, носовым расположением жилой надстройки и машинным отделением в средней части, с дизельной энергетической установкой, с двумя носовыми и одним кормовым подруливающими устройствами, с категорией ледового усиления «Arc5».

Судно предназначено для патрулирования, аварийно-спасательного дежурства в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов в соответствии с классом; поиска и оказания помощи терпящим бедствие судам; аварийно-спасательных, судоремонтных и

водолазных работ на глубине до 60 м, а также подводно-технических работ с подводной сваркой и резкой; буксировки аварийных судов и объектов к месту убежища, а также выполнения морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений во льдах и на чистой воде; тушения горящего на воде топлива, ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ЛАРН); поиска и обследования подводных потенциально опасных объектов; поиска, спасения, эвакуации и размещения людей, оказания им медицинской помощи; оказания помощи в тушении пожаров на плавучих и береговых объектах, доступных для подхода с моря; доставки генеральных и наливных грузов; доставки персонала; управления ТНГА рабочего класса с глубиной погружения до 3000 м.

Как сообщалось ранее, ООО «Невский ССЗ» признано победителем конкурса на строительство четырех буксиров-спасателей мощностью 2,5–3 МВт. Согласно протоколу оценки заявок, завод предложил исполнить заказ на строительство четырех судов за 7,9 млрд руб. Поставка должна быть выполнена до 24 декабря

2018 года. Первый буксир должен быть поставлен в Астрахань, второй — Архангельск, третий — в Новороссийск, четвертый — в Петропавловск-Камчатский. Конкурс был объявлен ФКУ «Дирекция госзаказчика».

Заявки на участие в конкурсе помимо ООО «Невский ССЗ» подавали ОАО «Судостроительный завод «Вымпел» (Ярославская область) и ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Последняя не была допущена к конкурсу из-за неправильного оформления документации.

ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» расположен в 40 км от Санкт-Петербурга в городе Шлиссельбурге на левом берегу реки Невы и является одним из старейших предприятий водного транспорта на Северо-Западе России. С 1952 года главным направлением работы на предприятии стало судостроение. Выполняет строительство морских и речных судов различного типа и назначения и все виды судоремонта. Судоподъемный слип Невского завода позволяет спускать на воду и поднимать для ремонта суда длиной до 160 м и доковым весом до 3800 тонн.

### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

#### «ОКБМ АФРИКАНТОВ» ПОСТАВИТ «БАЛТИЙСКОМУ ЗАВОДУ» РЕАКТОРНЫЕ УСТАНОВКИ ДЛЯ ЛЕДОКОЛОВ

ОАО «Опытное Конструкторское Бюро Машиностроения имени И. И. Африкантова» (ОАО «ОКБМ Африкантов») и ООО «Балтийский завод — судостроение» подписали договор о поставке двух реакторных установок РИТМ-200, предназначенных для ледоколов проекта 22220. Сумма контракта — более 16 млрд руб.

«Балтийский завод — судостроение» построит серию атомных ледоколов нового поколения проекта 22220. Первый, головной, под названием «Арктика» войдет в эксплуатацию в декабре 2017 года. Первый серийный атомоход планируется заложить в мае 2015 года, а второй — через год.

Ледоколы типа «Арктика» обеспечат перевозки по принципу «река-океан», используя конструктивную особенность ледоколов.

Технический проект «Арктики» разработан ЦКБ «Айсберг». По сравнению с предыдущим поколением арктических ледоколов, атомоход имеет повышенные эксплуатационные характеристики по мощности и водоизмещению. Благодаря конструктивному решению, ледокол сможет работать при двух рабочих осадках: как на глубоководных участках Арктики (в том числе в Баренцевом, Печорском, Карском морях), так и в мелководных устьях рек Сибири.

ОАО «ОКБМ Африкантов» — одна из ведущих конструкторских организаций атомного машиностроения России, крупный научно-производственный центр атомного машиностроения.

ООО «Балтийский завод — судостроение» входит в «Объединенную судостроительную корпорацию». Специализируется на строительстве дизель-электрических и атомных ледоколов, танкеров, плавучих АЭС, крупных гребных винтов весом до 70 тонн.

### ДОПВЫПУСК

#### «КРАСНОГО СОРМОВА»

Совет директоров ОАО «Завод «Красное Сормово» утвердил допвыпуск 1 млн 123 тыс. 351 обыкновенной именной бездокументарной акции по закрытой подписке. Об этом сообщается в официальных материалах предприятия.

Номинальная стоимость каждой акции — 1 руб. Цена размещения ценных бумаг — 2 тыс. 771 руб. Дата окончания размещения ценных бумаг — дата размещения последней ценной бумаги выпуска, но не позднее 365 дней с даты государственной регистрации выпуска. Преимущественное право приобретения ценных бумаг акционерам эмитента предоставляется.

Председателем совета директоров ОАО «Завод «Красное Сормово» 22 октября 2014 года избран Вячеслав Господинов.

ОАО «Завод «Красное Сормово» — старейший российский судостроительный завод, основан в 1849 году. За три четверти века на заводе был построено более 300 подводных лодок и спасательных аппаратов, 25 из них атомных. «Красное Сормово» в настоящее время входит в состав ОАО «Объединенная судостроительная корпорация».



# Остров с большой душой

В Санкт-Петербурге на Шкиперском протоке прошел большой праздник «Остров с морской душой», посвященный «Дню рождения Василеостровского района». Как сообщили «Водному транспорту» в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, университет принял участие в этом мероприятии.

Так, в рамках праздника состоялись показательные и спортивные выступления гребных экипажей на шлюпках, в том числе и команды ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова (тренер С. М. Пылаев).

Для гостей праздника были организованы мастер-классы по

вязанию морских узлов, специализированные морские тренажеры, азартные настольные игры, полевая кухня.

Праздник был организован администрацией Василеостровского района при поддержке Морского Совета при Правительстве Санкт-Петербурга.



# Уникальный экспонат

*расскажет об истории судостроения в Древней Руси*

В Новгородской области в районе деревни Ситно при строительстве моста через реку Волхов найдена затонувшая средневековая ладья. Точных размеров судна исследователи еще не знают, пока предполагают, что габариты составляют 21 х 6,5 метров. Объект находится на глубине 18 метров. Оно углублено в плотный ил на один метр, из грунта выступают шпангоуты. На его борту был обнаружен груз — ряды плотно уложенных кирпичей, пять из которых были извлечены и отправлены на экспертизу в Институт Археологии РАН. Археологи предполагают, что ладья относится к XV веку.

Ладью обнаружили во время операции по поиску останков воинов, погибших во время Великой Отечественной войны, а также боеприпасов, оставшихся на месте боя. При гидролокационном обследовании дна реки и был обнаружен неизвестный объект больших размеров. Работы вел Инженерно-технический центр специальных работ и экспертиз (Санкт-Петербург).

Председатель Новгородской областной Федерации подводной деятельности и научного сотрудника Института археологии Российской академии наук Айвар Степанов рассказал местным журналистам:

— В этой части Волхова больше всего меня поразило огромное количество мусора на дне. Первоочередной задачей стала расчистка выступающих частей судна от полиэтилена. Видимость в воде нулевая, все приходилось делать на ощупь. А без очистки ориентироваться вообще было невозможно.

Расчистка дала понять, что из грунта торчат два ряда шпангоутов, расстояние между ними — 6,5 метра. Один штевень вертикальный, у него абсолютно штевневый профиль с фасками для досок бортовой обшивки. В штевне торчат деревянные нагели и кованые гвозди, верхний пояс обшивки не сохранился. В самих шпангоутах есть нагельные отверстия. Все эти подробности свидетельствовали о том, что суд-

но выполнено по традиционной и давно утраченной технологии. И это еще подтвердило: оно является достаточно древним, по крайней мере, никак не из двадцатого века.

Изучение затонувшего с грузом кирпичей корабля, по словам начальника Новгородского отряда архитектурно-археологической экспедиции СПбГУ Ильи Антипова, представляется невероятно значимым для понимания процессов организации строительного производства в Древней Руси. Археологи предполагали, что в середине XV века корабли возили из Новгорода кирпичи для строительства двух церквей в Среднем и Нижнем Поволжье (Никольские храмы в Полистском и Гостинопольском монастырях). Теперь эти версии получают первое и вполне убедительное подтверждение. Очевидно, что именно в Новгороде находился центр кирпичного производства, откуда речным путем его перевозили к месту предполагаемого строительства.

— Различных деревянных корпусов на Волхове найдено уже немало, — пояснил Степанов. Но большинство из них лежат под берегом. Скорее всего, они просто были брошены и со временем развалились. И явно пустые. К тому же многие из них достаточно поздние — примерно XVIII — XIX веков. Это такие суда, как берлина, коломенка, струг, расшива. У судов того периода широкая классификация в зависимости

от того, где их строили. Все они интересны историкам, но гораздо больший интерес вызывает новгородский средневековый водный транспорт. Потому что по судостроению тех далеких времен у ученых нет ничего.

В летописных источниках упоминаются два типа крупных судов, существовавших в Новгороде в то время: учаны и лодьи. Лодьи противопоставлялись учанам, предполагается, что они были узкими, длинными, ходили на веслах. Учан — грузовое судно, каким образом оно передвигалось — при помощи паруса или заводом, однозначного ответа нет.

Есть еще один тип судна — павозок. Он упоминается в летописях относительно реки Волги, а не Волхова. Тверской князь там разгромил торговый караван, новгородские и московские купцы понесли ущерб. Было захвачено 40 павозков, остальные утоплены.

У новгородских подводных археологов давно созрела идея создать музей, посвященный новгородскому судостроению. Однако пока не было найдено выдающегося экспоната, мало кто понимал, зачем он нужен.

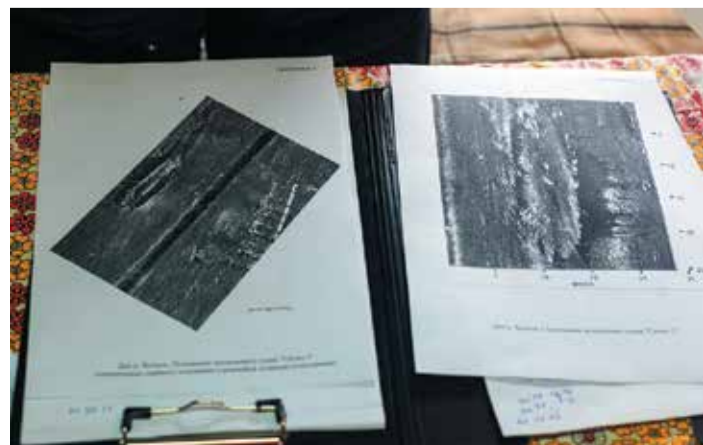
«Сейчас такой уникальный экспонат — средневековое судно — появился», — говорит Степанов. — У новгородских археологов имеется большой и успешный опыт работы с деревянными находками, в музее-заповеднике есть лаборатория консервации мокрой древесины».

В правительстве Новгородской

области прошло совещание, посвященное уникальной находке в Волхове. Вице-губернатор Александр Смирнов дал соответствующие поручения руководителям департаментов и организаций, которые будут заниматься спасением судна, которое признано объектом культурного наследия.

Для того, чтобы сохранить уникальный памятник культурного наследия, Государственная компания «Автодор» организует специальный комплекс мероприятий с привлечением специальных служб. Поскольку место находки расположено в судоходном фарватере и слишком глубоко для проведения исследований, судно, с применением всех мер предосторожности, будет перенесено на другое, специально подготовленное место на дне реки Волхов. Там оно будет тщательно исследовано экспертами, привлеченными Комитетом по охране памятников культуры Новгородской области. Дальнейший путь памятника культуры будет определен по итогам данных экспертизы. Работы по переносу судна начнутся до конца текущего года.

Найденное судно уже получило имя «Ситно-1» — по названию деревни, у которой оно обнаружено. Цифра означает порядковый номер находки. «Ситно-2» уже тоже найдено. В 350 метрах от первой находки подводные археологи обнаружили еще судно или плавсредство. Но оно уже совсем из другой эпохи — времен Великой Отечественной войны.







# Река держит планку



**Грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в октябре 2014 года остался на уровне прошлого года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в бюджетном управлении.**

Грузооборот в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в октябре 2014 года составил 1 млн 923 тыс. тонн грузов, что соответствует уровню октября 2013 года.

В номенклатуре грузов преобладали мазут (24,6%; 473 тыс. тонн), вакуумный газойль (24,5%; 470 тыс. тонн), сера (11,9%; 228 тыс. тонн), щебень (8,9%; 171 тыс. тонн) и дизельное топливо (7,2%; 138 тыс. тонн).

Судопоток за отчетный период составил 980 единиц судов и составов, в том числе 475 в движении вниз и 505 — вверх. Для сравнения:

в октябре 2013 года было 1025 единиц судов и составов: 502 в движении вниз и 523 — вверх.

Как пояснили в Азово-Донской бассейновой администрации, росту показателей в октябре мешали неблагоприятные гидрометеорологические условия.

Общий грузооборот 2014 года, по данным на 1 ноября, вырос на 2,4% по сравнению с соответствующим показателем 2013 года — до 12 млн 931 тыс. тонн грузов. Общий судопоток текущего года составляет 7243 судна, что на 345 единиц превышает аналогичный прошлогодний показатель.

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

# Портовый контроль и учет

*Количество временных задержаний судов снизилось*

**Портовый контроль по итогам 10 месяцев 2014 года провел 569 инспекций судов в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация». Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил капитан речного бассейна Александр Тараненко.**

По итогам 10 месяцев 2013 года было организовано 584 проверки судов. По словам Александра Тараненко, в 2014 году уменьшилось количество временных задержаний судов. Если за отчетный период прошлого года инспекторы портового контроля временно задержали 38 судов, за 10 месяцев 2014 года — 20 судов.

«Основной причиной временного задержания судов в большинстве случаев в 2014 году является несоответствие технического состояния судов, в 2013 году — отсутствие на судах судовых документов, предусмотренных статьей 14 КВВТ», — отметил капитан Азово-Донского бассейна ВВП России.

В зоне ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в 2014 году произошло 12 транспортных происшествий, в 2013 году — 7. Александр Тараненко отметил, что хотя причины транспортных происшествий различны, зачастую к авариям приводит невыполнение судовладельцами требований нормативных документов.

«В статье 34 Кодекса внутреннего водного транспорта очень точно определено, что подготовка судна к плаванию является обязанностью судовладельца, разъяснено понятие годного к плаванию судна. Даже частичное неисполнение судовладельцем этих требований неминуемо приводит к аварийному случаю.

Необходимо также отметить недостаточное знание некоторыми судоводителями специальной логистики, неподготовленность к работе на крупнотоннажном флоте. В качестве примера, подтверждающего вышесказанное, можно привести тот факт, что более половины происшествий произошли на перекате Среднепоречный», — рассказал собеседник «Водного транспорта».

По словам Александра Тараненко, для обеспечения безопасности в бассейне проводятся инспекторские осмотры водного пути, ведется постоянный контроль средств навигационной обстановки, своевременности передачи гидрометеорологической и путевой информации судоводителям, организованы проверки технического состояния судов и должного выполнения экипажами своих обязанностей. В рамках взаимодействия с администрациями смежных бассейнов ВВП, администрациями морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог проводятся совещания, где вырабатываются совместные решения, направленные на улучшение обеспечения безопасности судоходства. Материалы по итогам этих совещаний доступны на официальных сайтах государственных органов. Кроме того, на сайте Азово-Донской бассейновой администрации ежедневно размещается информация о дислокации флота, очередности прохождения шлюзов.

# Морская статистика

**Морские порты Ростов-на-Дону и Таганрог в октябре показали снижение грузооборота и судооборота. Азов, напротив, немного прибавил.**

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в октябре т.г. составил 1 млн 961 тыс. тонн грузов, что на 3,6% ниже соответствующего прошлогоднего показателя. Погрузка за отчетный период, 2014 года выросла на 2,6% до 916 тыс. тонн грузов. Выгрузка сократилась на 23,8%, до 118 тыс. тонн. Транзит также снизился на 6% и составил 927 тыс. тонн грузов.

Номенклатура обрабатываемых в порту грузов была представлена нефтью и нефтепродуктами (35%), зерновыми грузами навалом (28,4%), незерновыми навалом (22,4%), генеральными

грузами (4,5%), металлоломом (3,6%), углем и коксом навалом (2,8%), а также пищевым наливом (0,7%).

Судооборот порта Ростов, как и грузооборот, показал снижение. Если в октябре 2013 года было зарегистрировано 744 прихода и 740 отходов, то в октябре 2014 года — 685 приходов и 708 отходов судов.

«Уменьшение судоходов (на 4,3%) и общего грузооборота (на 3,6%) в октябре 2014 года по сравнению с октябрём 2013 года связано с продолжительными сгонными ветрами восточных направлений и понижением уровня воды в реке Дон», — от-

метил и.о. капитана морского порта Ростов-на-Дону Александр Богданов.

Морской порт Азов в октябре 2014 года обработал 1 млн 323 тыс. тонн грузов, что на 7% выше аналогичного показателя прошлого года. Экспорт вырос на 1%, до 550 тыс. тонн. Импорт, напротив, показал небольшое снижение: минус 3% и всего 36 тыс. тонн грузов. Транзит за отчетный период прибавил 12,5% и составил 737 тыс. тонн.

По словам капитана порта Владимира Брагина, в номенклатуре грузов в октябре текущего года преобладали зерновые, уголь и нефтепродукты.

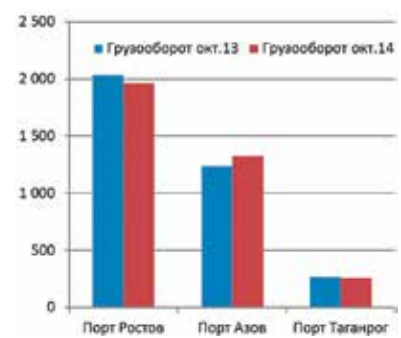
Судооборот порта Азов показал положительную динамику. Администрация морского порта в октябре 2014 года зарегистрировала 525 приходов и 523 отхода судов против 503 приходов и 515 отходов годом ранее.

«Незначительное увеличение грузооборота и судооборота в октябре 2014 года обусловлено ростом транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — пояснил Владимир

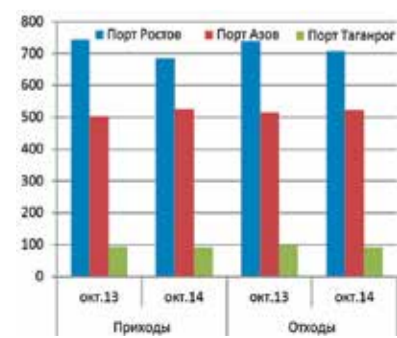
Брагин.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в октябре 2014 года снизился на 3% и составил 260 тыс. тонн различных грузов. Судооборот также продемонстрировал отрицательную динамику: за отчетный период текущего года было зарегистрировано 93 прихода и 92 отхода судов против 95 приходов и 98 отходов годом ранее.

ГРУЗООБОРОТ



СУДООБОРОТ







# «Безопасность и персонал — основа шиппингового бизнеса»



— **Что Вы вкладываете в понятие «корпоративные ценности»?**

— Корпоративные ценности для нас — это добровольно воспринимаемые и разделяемые сотрудниками убеждения и принципы взаимоотношений, реализуемые в правилах, нормах, языке общения при функционировании организации. Важно понимать, что речь идет не о позиционировании вовне, а о внутренних ценностях — ориентирах, которые определяют приоритеты работы сотрудников компании.

— **Какие ценности судоходная компания определила как приоритетные в своей деятельности?**

— Ключевыми ценностями для нас являются безопасность и персонал. Теплоход — это объект повышенной опасности. Если на теплоходе не обеспечивается безопасность, обо всем остальном просто бессмысленно говорить. Безопасность судоходства во многом зависит от квалификации и ответственности береговых и флотских сотрудников. Наша компания стремится к формированию сильной профессиональной команды, поэтому мы обучаем и развиваем персонал, а также даем ряд социальных преимуществ.

В прошлом, 2013, году Азово-

**ОАО «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) утвердило корпоративные ценности компании. О приоритетных принципах работы корреспонденту «Водного транспорта» рассказал директор по персоналу ДРФ Вячеслав Ширококов.**

Донское пароходство отметило 90 лет со дня основания. Мы ценим и стремимся сохранять флотские традиции, преемственность поколений. Несмотря на экономические кризисы и политические изменения, уже 91 год компания твердо стоит на рынке перевозок водным транспортом и готова двигаться вперед, инвестировать в развитие предприятия и потенциал сотрудников.

— **Вячеслав Викторович, если говорить о безопасности, какие реальные шаги предпринимаются?**

— Необходимым условием безопасной эксплуатации флота является исправное техническое состояние судов. Мы понимаем свою ответственность за жизни людей и сохранность грузов и вкладываем большие средства в ремонт флота. Так, в 2013 году был произведен ремонт судов на общую сумму 332 млн рублей, что на 82 млн рублей больше показателей 2012 года. На 18 единицах флота проведены средние ремонты и профилактические докования на общую сумму 280 млн рублей, остальные суда отремонтировали в объеме текущего ремонта с суммарными расходами в 52 млн рублей. Мы продолжаем комплексную программу по замене вспомогательных дизель-генераторов на теплоходах. Эти мероприятия не только дают экономический эффект, снижают риск возникновения нештатных ситуаций, но и уменьшают негативное воздействие на окружающую среду.

Надо понимать, что техническое состояние флота — условие

необходимое, но не достаточное. Огромную роль играет реальная эксплуатация плавсредств, а это уже зона ответственности экипажей судов. Со своей стороны руководство ДРФ нацелено на формирование постоянных экипажей судов из опытных и квалифицированных кадров. Компания успешно развивает сотрудничество с отраслевыми учебными заведениями, в том числе Институтом водного транспорта им. Седова, Волжской академией водного транспорта, Ростовским-на-Дону колледжем водного транспорта, ежегодно курсанты проходят плавательскую практику на наших судах. Таким образом, ребята еще во время учебы адаптируются на судах компании, приобретают необходимые практические навыки, учатся у опытных членов экипажа, и тем самым обеспечивается преемственность поколений.

— **Если говорить о политике компании в области персонала, в каких направлениях идет работа?**

— Кадровая политика Донречфлота направлена на то, чтобы развитие персонала было непрерывным, постоянно повышается квалификация сотрудников. Сохранить и укрепить имеющийся квалифицированный персонал позволяют системное обучение, переобучение и подготовка новых работников. Так, в 2013 году профессиональную подготовку прошли 207 работников плавсостава. На эти цели было направлено 2,7 млн рублей. Это достаточно весомые цифры, учитывая, что во многих компаниях работники



Необходимым условием безопасной эксплуатации флота является исправное техническое состояние судов. В 2013 году был произведен ремонт судов на общую сумму 332 млн рублей.

проходят обучение за свой счет. В рамках реализации Положения о дипломировании членов экипажей морских судов 72 специалиста командного и рядового состава получили подтверждение МППСС к речному диплому, дающее право входить в прибрежные районы. Кроме того, с 1 мая 2014 года появилась возможность судоводителям с морскими рабочими дипломами получать свидетельства о знании правил плавания на ВВП после проверки знаний в Азово-Донской бассейновой администрации.

— **А что касается социальных гарантий?**

— Донречфлот обеспечивает полный социальный пакет всем сотрудникам предприятия. В нашей судоходной компании действует коллективный договор с работниками плавсостава. Мы платим белую заработную плату, в полном объеме идут отчисления в пенсионный фонд. К сожалению, сегодня имеют место временные задержки выплат зарплаты, но мы нацелены решить эту проблему в ближайшее время.

В компании действует положение «Об ипотечном кредитовании»: Донречфлот оказывает материальную помощь в кредитовании на приобретение жилья путем возмещения 50% банковской процентной ставки.

Семейные поездки выходного дня на Черное море — давняя традиция пароходства. Например, в этом году Донречфлот совместно с профкомом Азово-Донского пароходства организовал корпоративный тур выходного дня для 90 человек в Дивноморское. Организация полностью оплатила проезд, питание и проживание сотрудников и их супругов, некоторые семьи взяли на море детей. Для работников и членов их семей ежегодно приобретаются путевки в санатории и дома отдыха за счет компании. Обязательно

дарят подарки детям сотрудников на Новый год, а также поощряется успешное окончание учебного года.

Есть определенные преимущества и в сфере медицинского обслуживания. Сотрудники, как береговые, так и флотские, могут бесплатно не только получать необходимую медицинскую помощь, но и проходить медосмотры и медкомиссии, что особенно ценно для плавсостава.

— **Работает ли сегодня система нематериального поощрения? Насколько это актуально?**

— Да, как я уже говорил, у нас очень сильны флотские традиции, жива преемственность поколений. И признание профессиональных заслуг является не пустым звуком, а реальным достижением, дополнительно подкрепляемым денежной премией. В компании действует развитая система морального поощрения, которая включает вручение почетных грамот и денежных премий, объявление благодарностей, представление к ведомственным и государственным наградам. Ежегодно по итогам работы присуждаются звания «Лучший капитан», «Лучший старший механик» и «Лучший экипаж».

— **Стабильность работы компании зависит от безопасности и персонала?**

— Безусловно, каждое из этих звеньев вытекает одно из другого и немислимо без двух других. Когда безопасность превыше всего, люди хотят работать и расти именно в вашей компании, у вас есть платформа для эффективной работы и стабильного развития. И наоборот, в стабильной ответственной компании стремятся работать высококвалифицированный персонал, который сможет обеспечить безопасность судоходства.



Корпоративный отдых на Черном море — давняя традиция пароходства.



## О компании:

Донречфлот — крупнейшая судоходная компания на юге России, оператор внутреннего флота и судов «река-море» плавания группы «Азово-Донское пароходство». Речные суда компании осуществляют доставку сухих, навалочных, генеральных, негабаритных грузов до любых портов европейской части России и морских портов Астрахань, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, а также на рейдовую стоянку порта Кавказ. Основные грузопотоки флота «река-море» плавания проходят через морские порты Европы, Ближнего Востока, Северной Африки, Каспия. Под управлением компании работает более 70 единиц судов дедевейтом до 7000 тонн. Ежегодно флотом ДРФ перевозится более 3 млн тонн грузов.

Азово-Донское пароходство 90 лет является крупнейшим оператором флота «река-море» плавания на юге России. Суммарный дедевейт флота составляет 400 тыс. тонн. Ежегодно группа перевозит более 6 млн тонн и переваливает в портах более 5,5 млн тонн экспортных грузов, в том числе уголь, зерновые, серу, минеральные удобрения, металлы, стройматериалы, контейнеры, негабаритные грузы.



# ФЛОТ ПОДГОТОВЛЕН К ЗИМЕ



**Судоходная компания «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) закончила подготовку судов к работе в осенне-зимний период навигации 2014–2015 годов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил директор по безопасности судоходства ДРФ Владимир Калашников.**

В целях подготовки к зимнему плаванию в судоходной компании «Донречфлот» и на каждом судне разработан и внедрен план организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасной эксплуатации. Этот план в основном включает мероприятия практического характера, а также содержит указания и рекомендации капитану и экипажу о механизмах действия в той или иной ситуации при штормовом и ледовом плавании. Планы рассмотрены и утверждены на судовом комитете безопасности, капитаны поставили задачи экипажам по обеспечению безопасности в ОЗП.

В соответствии с планом подготовки к ОЗП Донречфлот на плановой основе провел внутренний аудит системы управления безопасностью судов. «Экипажи теплоходов выполнили внеочередную проверку готовности судов к работе в штормовых и ледовых условиях плавания, при отрицательных температурах. Выявленные недостатки устранены в срок до 31 октября», — рассказал Владимир Калашников. Дополнительные проверки технического состояния флота

и профилактические работы на судах выполняет техническая дирекция заграничного флота.

Дирекция по персоналу для работы в осенне-зимний период плавания укомплектовывает теплоходы наиболее опытным персоналом. Со штурманским составом проведены практические занятия по проработке нормативной базы, регламентирующей плавание в ледовых и штормовых условиях. Перед направлением на судно старший командный состав проходит дополнительный инструктаж в компании по обеспечению безопасной эксплуатации судов в ОЗП. Кроме того, в компании и на судне всех членов экипажа дополнительно инструктируют по технике безопасности выполнения судовых работ в условиях штормового плавания и отрицательных температур.

Учения на судах позволяют отработать механизмы действия в различных нештатных ситуациях. Так, экипажи изучают особенности работы в осенне-зимний период при плавании под проводкой ледокола, специфику функционирования системы связи и обеспечения гидрометеорологической и навигационной информацией в соответствии с требованиями СУБ компании. В рамках учений отрабатываются действия экипажа по герметизации корпуса судна, методы обеспечения безопасной эксплуатации и живучести судна в ледовом и штормовом плавании.



«Судам класса РС КМ\*Р3-RSN с 1 ноября 2014 года по 31 марта 2015 года ограничивается плавание в Северном, Каспийском, Альборанском, Иберийском, Тирренском, Лигурийском морях, Лионском заливе, юго-восточной части Средиземного моря южнее параллели 35°30'», — добавил Владимир Калашников.

Собеседник «Водного транспорта» отметил, что плавание в ледовых условиях должно осу-

ществляться строго с учетом имеющегося ледового класса, в соответствии с ограничениями классификационного общества. Суда, следующие в ледовую зону, должны иметь на борту достаточный запас топлива, масла, воды и провизии (не менее чем на 10 суток), а также запас аварийного снабжения в соответствии с установленными нормами.

«Все эти меры направлены на то, чтобы технически и организационно подготовиться к плаванию в самый сложный, осенне-зимний, период, снизить риски возникновения нештатных ситуаций и эффективно осуществлять перевозки в ледовых и штормовых условиях зимы», — подчеркнул Владимир Калашников.

## Речная навигация на исходе

**П**лановый объем грузозаперевозок в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» составляет 14 млн 800 тыс. тонн грузов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в бюджетном учреждении.

По итогам 2013 года было перевезено 14 млн 663 тыс. тонн различных грузов.

«В соответствии с «Программой гарантированных габаритов судовых ходов в навигации 2014–2016 годов» сроки работы шлюзов уточняются не позднее 15 ноября исходя из гидрометеорологических условий. Точная дата закрытия транзитной навигации 2014 года в настоящее время еще не определена: ориентировочный срок — с 22 ноября по 1 декабря. Решение о возможном продлении навигации будет зависеть от числа полученных Администрацией заявок от судовладельцев и фактических гидрометеорологических условий», — рассказали в Азово-Донской бассейновой администрации.

Напомним, что в прошлом году при благоприятных гидрометеорологических условиях по обращению судовладельцев Администрация Азово-Донского бассейна продлила период транзитной навигации на 13 суток, навигация была закрыта 14 декабря 2013 года.



## Ледоколы наготове

**Ледоколы Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» планируется ввести в эксплуатацию 15 ноября 2014 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в пресс-службе филиала унитарного предприятия.**

«Ввод в эксплуатацию ледоколов «Капитан Демидов», «Капитан Чудинов», «Капитан Мошкин», «Капитан Харчигов» и «Кама» запланирован на 15 ноября текущего года. Ледокольные буксиры «Фанагория», «Добрыня» и «Муромец» находятся в эксплуатации», — рассказали в Азовском бассейновом филиале «Росморпорта».

Во время зимней навигации 2014–2015 годов ледокольную проводку караванов судов на подходах к морским портам Таганрог, Ростов-на-Дону и Азов будут осуществлять ледоколы «Капитан Демидов», «Капитан Мошкин» и «Капитан Чудинов». В акватории порта Таганрог будет работать буксир-ледокол «Кама», в акватории порта Азов — буксир-ледокол «Капитан Харчигов». Многофункциональному судну — буксиру-толкачу-ледоколу-спасателю — «Фанагория» предстоит обслуживать акваторию порта Ростов-на-Дону.

«Кроме ледокольного флота для обеспечения буксирно-кантовочных работ и доставки комиссий государственных контрольных органов и лоцманов, на акваториях морских портов будут работать суда ледового класса: буксиры «Добрыня», «Муромец», «Капитан Кравцов» и рейдовый катер «Агат», — отметили в пресс-службе АБФ «Росморпорта».

Добавим, что в межнавигационный период был произведен необходимый ремонт ледокольного флота. В частности, «Капитан Харчигов» прошел докование на судоремонтном заводе «Риф», «Капитан Мошкин» — на мощностях ЗАО «ПСЗ «Прибой», «Капитан Чудинов» — на базе ОАО «Морьяк». Кроме этих плановых доковых ремонтов, был проведен профилактический текущий ремонт судовых технических средств и конструкций на всех судах ледокольного флота Азовского бассейнового филиала РМП.



## Вода тает к зиме

**Попуск в нижний бьеф Цимлянского водохранилища с 21 ноября 2014 года будет установлен величиной 250 куб. м/с. Такое решение было принято на заседании Межведомственной рабочей группы по регулированию режимов работы Цимлянского водохранилища и водохранилищ бассейна Нижнего Дона 7 октября.**

**К**ак сообщается на сайте Донского бассейнового водного управления (ДБВУ) Росводресурсов, это решение принято исходя из фактического развития гидрометеорологической обстановки в целях обеспечения безаварийной работы водохозяйственного комплекса. Снижение попусков связано с окончанием навигации на внутренних водных путях бассейна. Корректировка режима работы водохранилища предусматривается с учетом фактической гидрометеорологической обстановки.

Отмечается, что за период половодья с 18 февраля по 5 июня 2014 года в водохранилище поступило 6,06 куб. км воды, что составляет 55% нормы. Максимальный расход во входном створе величиной 1020 куб. м/с наблюдался 9 апреля. Водохранилище было наполнено до отметки 34,29 м БС 16–20 мая, при этом нормальный подпорный уровень составляет 36 м БС.

Навигационный попуск с 11 апреля был установлен величиной 340 куб. м/с (гарантированный судоходный попуск) в соответствии с «Основными положениями правил использования водных ресурсов Цимлянского водохранилища».

«Нарушений режимов работы Цимлянского водохранилища и водохранилищ бассейна Нижнего Дона не отмечалось», — докладывает ДБВУ.





## Транспорт в цифрах

**Объем перевозок грузов транспортными компаниями Ростовской области по итогам 9 месяцев 2014 года снизился на 4,8% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года.**

Об этом свидетельствуют данные официального доклада Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Ростовской области.

Транспортными компаниями региона за отчетный период 2014 года было перевезено 29 млн 87 тыс. тонн грузов, что на 4,8% меньше соответствующего показателя 2013 года.

Снижение объемов перевозок отмечается как железнодорожным (15 млн 842 тыс. тонн грузов; -4,8%), так и автомобильным транспортом (5 млн 890 тыс. тонн; -0,5%). Перевозки внутренним водным транспортом, напротив, выросли на 17,6% и составили 6 млн 360 тыс. тонн грузов.

Железнодорожным транспортом за отчетный период 2014 года было перевезено 4 млн 957 тыс. человек, что на 0,9% превышает аналогичный прошлогодний показатель. Отрицательную динамику объема пассажирских перевозок продемонстрировали автомобильный (2 млн 468 чел.; -4,6%) и внутренний водный транспорт (37 тыс. чел.; -18,4%).

## Зерновой экспорт

**Экспорт зерна с территории Ростовской области с начала 2014 года по данным на 28 октября т.г. составил 8 млн 116 тыс. тонн. Об этом сообщается на официальном сайте Министерства сельского хозяйства и продовольствия региона.**

Номенклатура экспортных зерновых была представлена пшеницей IV класса (3 млн 169 тыс. тонн), пшеницей III класса (2 млн 614 тыс. тонн), ячменем (1 млн 247 тыс. тонн), кукурузой (457 тыс. тонн), другими зерновыми и зернообовыми (339 тыс. тонн), пшеницей V класса (289 тыс. тонн).

По состоянию на 27 октября на международном зерновом рынке цена на продовольственную пшеницу составила \$161,49 за тонну, на кукурузу — \$137, на подсолнечник — \$260.

Анализ мировых фьючерсных цен на продовольственную пшеницу показывает рост в ноябре 2014 года на \$30,58 до \$192,07, тонна кукурузы подорожает на \$5,91 до \$142,91, подсолнечника — на \$103,57 до \$363,57.

# Благое начало Южной таможни

**Памятная стела первому российскому торговому кораблю на Азовском море «Благое начало», открыта 30 октября в Таганрогской таможне в ознаменование 315-летия начала таможенной деятельности в Приазовье.**

Как сообщает пресс-служба Южного таможенного управления, мероприятие прошло в рамках выездного расширенного совещания управления.

Памятник представляет собой стелу, вершину которой венчает уменьшенная копия корабля «Благое начало» — первого российского торгового судна на Азовском море, построенного весной 1699 года на Хоперской верфи. Это судно стало первым большим российским военным кораблем, вышедшим в Азовское море. В июле 1702 года «Благое начало» было переоборудовано под торговый корабль и с грузом

пушнины отправилось в Керчь, принадлежавшую в то время Османской империи. Из Троицкой крепости на мысе Таганрог глава Адмиралтейского приказа Федор Апраксин сообщал Петру I: «Корабль, Государь, торговый в Керчь управил... что называется Благое Начало, на нем комендор Питер Лобек, да для толмачества Андрей Миюшик, а как там ему поступать дал статьи».

Торговый корабль не случайно стал символом Таганрогской таможни. 14 сентября 1699 года из Керчи пришло первое иностранное торговое судно. Неожиданно начавшаяся международная торговая деятельность подтолкнула

таганрогского воеводу обратиться за разъяснениями в Пушкарский приказ. Вскоре из Москвы пришел царский указ от 31 октября 1699 года, ставший первым нормативным документом, определявшим внешнеэкономическую деятельность на Юге России.

Приход из-за границы первого торгового корабля дал толчок к образованию Таганрогской таможни. Однако современные таганрогские таможенники решили выбрать своим символом не иностранный корабль, а российский.

Открывая мероприятие, начальник Южного таможенного управления Александр Гетман отметил, что, продолжая дело Петра Великого, современная Россия активно использует порты Черноморского побережья Кавказа, Крыма, Таманского полуострова и Азовского моря для развития внешнеэкономической



деятельности. Южнороссийские таможенники, осуществляя таможенное оформление и таможенный контроль в морских портах региона, продолжают славные традиции своих предшественников.

«Проводя сегодняшнее мероприятие, мы не только соединяем прошлое с настоящим, мы украшаем территорию административных зданий таможни настоящим произведением искусства и добавляем к большому числу исторических памятников Таганрога еще один важный объект, свидетельствующий о неразрывной связи истории города и таможни», — сообщил Александр Гетман. Особую благодарность начальник управления выразил Анатолию Афанасьеву, Владимиру Голыньскому и Анатолию Серебрякову — мастерам, создавшим памятную стелу.

## Паруса всем возрастам покорны

**Всероссийские соревнования «Осенние паруса», чемпионат и первенство страны прошли в акватории Таганрогского залива. Об этом сообщил официальный портал Правительства Ростовской области.**

Одни из самых значимых соревнований по парусному спорту проходили 14–20 октября в акватории Таганрогского залива на базе детско-юношеской спортивной школы олимпийского резерва № 3. В гонках приняли участие 270 спортсменов из 26 регионов России. Спортсмены боролись за победу в классах яхт «Луч-Радиал», «Луч», «Европа», «420», «Лазер-Радиал» (мужчины), «Луч-Мини», «Оптимист», «Кадет», «Зум 8», «Лазер 4,7», «Финн», «RS: X», «Техно» и «ДНК».

Ростовскую область представляли яхтсмены из Ростова-на-Дону, Азова, Волгодонска и Таганрога. Самому старшему донскому спортсмену — Сергею Лукину — исполнилось 62 года, а самому младшему участнику — Семену Шаталову — только 8 лет. «Судьи подчеркнули, что возраст не помешал спортсменам успешно пройти все гонки от старта до финиша», — отмечается в сообщении.

По итогам первенства России золотую медаль завоевала Валерия Ломатченко из Азова в классе «Луч-Мини» среди девушек. Регата «Осенние паруса» принесла донским спортсменам девять первых мест. В классе «Оптимист» лидировали Сергей Дорошенко, Илья Чуприн и Алиса Ещенко. В классе «Кадет» выиграла Екатерина и Алиса Ещенко. В классе «Зуме-8» — Анастасия Майорова. На парусных досках лидерами стали Анастасия Степачкова, Илья Киричук, Анна Хворикова. Нормативы мастера спорта России выполнил таганрожец Николай Дорошенко, кандидатами в мастера спорта России стали Илья Мальшенко и Денис Кипко.

«Благодаря осенним стартам наши яхтсмены получают уникальную возможность — повысить уровень своего мастерства, получить консультации ведущих спортсменов страны, — рассказал министр по физической культуре и спорту региона Юрий Балахнин. — Ростовская область не случайно выбрана принимающей стороной чемпионата России. У нас есть подходящие природные условия, замечательная тренерская база. Сейчас парусный спорт на Дону развивается в восьми подведомственных минспорту учреждениях области, дисциплине обучаются более 500 человек».

## Яхты по евростандарту

**Донская лодочная компания «Скиф» начала выпуск яхт, соответствующих европейским стандартам.**

Спуск на воду серийной 35-футовой морской крейсерской яхты «Scythia 35», построенной на верфи лодочной компании «Скиф» по проекту французского яхтенного конструктора Марка Ломбара, состоялся 5 октября.

К созданию модели отечественной серийной парусной яхты, отвечающей всем современным технологическим требованиям и учитывающей все объективные особенности российских водоемов, компания «Скиф» приступила в конце 2012 года. Задачей было создать модель отечественной парусной яхты из композитных материалов на основе дерева, которая смогла бы по цене и качеству конкурировать на российском рынке с аналогичными по размеру серийными пластиковыми яхтами иностранного производства.

Проектировал российскую яхту опытный французский конструктор Марк

Ломбар, ранее работавший с известными верфями «RM FORA Marine» и «JEANNEAU». Проект был готов весной 2013 года, и уже в июне прошлого года были заложены два первых судна серии.

Обе яхты были проданы уже на начальном этапе строительства. Каждая «Scythia 35» сопровождается Европейским сертификатом соответствия CE, подтверждающим ее полное соответствие всем предъявляемым требованиям Европейского союза по качеству, безопасности и экологической чистоте.

Серию назвали «Scythia 35» в честь древнего названия территории Северного Причерноморья между устьями Дуная и Дона, где сегодня располагается Ростовская область.

Председатель правления «Скиф» Яков Никитин рассчитывает, что новая яхта станет одним из лидеров в данной размерности в России, не уступающим по качеству своим зарубежным аналогам.





# Вспоминная «Механика Тарасова»

Российские и датские моряки рассказали студентам МГАВТ о трагедии 1982 года

В Московской государственной академии водного транспорта прошло памятное мероприятие, посвященное событиям 16 февраля 1982 года, когда в результате сильного шторма в Северной Атлантике потерпел крушение советский ролкер «Механик Тарасов». Только пятерым из тридцати семи членов экипажа удалось выжить благодаря пришедшему на помощь датскому рыболовному судну «Sigurfari», экипаж которого, рискуя собственными жизнями, спасал советских моряков.

В ходе памятного мероприятия перед студентами академии выступил один из спасенных моряков, второй помощник капитана теплохода «Ме-

ханик Тарасов» Вячеслав Юрьевич Кожухов, ныне работник Управления эксплуатации портов и флота ФГУП «Росморпорт». Был показан фрагмент видеосъемки с



Андреем Шведовым, выжившим помощником механика теплохода.

Своими воспоминаниями о трагических событиях поделился капитан датской рыболовной шхуны «Sigurfari» Миккьяль Ольсен, который руководил спасением советских моряков.

Студенты академии проявили живой интерес к выступлениям. Участникам встречи были заданы вопросы на русском и английском языках: о героизме членов экипажа датского судна «Sigurfari», проявивших мужество и самоотверженность во время спасения русских моряков, о действиях, которые помогли выжить членам экипажа гибнущего судна и об их дальнейшей судьбе.

По окончании мероприятия заместитель ректора по воспитательной работе А. Д. Гулевич произнес теплые слова и пожелания участникам встречи и вручил памятные сувениры Вячеславу



Кожухову и Миккьялю Ольсену.

«Механик Тарасов» — советский ролкер, построенный в Турку в 1976 году. В последний рейс теплоход вышел из канадского порта Три-Риверс курсом на Гамбург с грузом рулонной газетной бумаги и контейнеров. 16 февраля 1982 года во время шторма судно получило постоянный крен, затем пробоины в носовой палубе. Судно затонуло, из 37 членов экипажа погибло 32 человека.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 мая 1982 года за проявленные мужество и самоотверженность при выполнении морского и интернационального долга во время спасения моряков советского теплохода «Механик Тарасов» капитан траулера «Sigurfari» Миккьяль Ольсен был награжден орденом «Дружбы народов», а остальные 25 членов экипажа датского судна — медалью «За спасение утопающих».



## КРЫМСКИЕ ПОРТОВИКИ ПРОЙДУТ СТАЖИРОВКУ В ТУАПСЕ

Туапсинский морской торговый порт (ТМТП) организовал программу стажировки для работников портов из Республики Крым. В рамках проекта 20 октября 2014 года в Туапсе прибыли первые 24 стажера.

Программа стажировки ТМТП предполагает реализацию мероприятий по допуску к самостоятельной работе в качестве докеров-механизаторов по специальным стропальщикам, машинист крана (крановщик) береговой матрос (швартовщик), сигнальщик и другим.

Всего к работам в Туапсинском морском торговом порту планируется привлечь порядка 50 человек.

Реализация программы позволит привести специальности крымских портовиков в соответствие со стандартами работы в российских портах. После окончания программы планируется

привлечение портовиков к работе на причалах ТМТП.

ОАО «Туапсинский морской торговый порт» является основным оператором одного из крупнейших портов в России — морского порта Туапсе. ТМТП входит в UCL Port, стивидорный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, объединяющий также Таганрогский морской порт на Юге России и ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» и ООО «Универсальный перегрузочный комплекс» на Северо-Западе страны. Сегодня парк перегрузочной техники ТМТП состоит из 29 порталных кранов грузоподъемностью от 10 до 124 тонн, а также 65 погрузчиков и бульдозеров. Грузооборот ТМТП в 2013 году составил 12,3 млн тонн.

## ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Дальневосточный федеральный университет (ДВФУ) и Хэйлунцзянский университет (Китай) планируют создать совместный исследовательский центр. Как сообщает пресс-служба ДВФУ, такие договоренности были достигнуты в ходе визита в российский вуз ректора Хэйлунцзянского университета Хэ Ин.

По словам Хэ Ин, сегодня пра-

вительство Китая уделяет огромное внимание открытию международных центров по изучению процессов, происходящих в АТР. Ректор отметила, что Хэйлунцзянский университет рассматривает ДВФУ как стратегического партнера и намерен в 2015 году подать заявку на получение государственной поддержки на создание такого совместного центра с ДВФУ.

## ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК СУДОСТРОИТЕЛЕЙ

В России впервые отметили праздник «День судостроителя». Дата празднования приурочена к историческому событию:

30 октября 1696 года было принято решение об основании регулярного морского флота в России.

## УТЦ ЛОРП ГОТОВИТ СОБСТВЕННЫЕ КАДРЫ

Учебно-тренажерный центр водного транспорта ОАО «ЛОРП» успешно подтвердил соответствие требованиям международной конвенции подготовки профессиональных кадров.

Эксперты Российского морского Регистра судоходства провели независимую плановую проверку системы подготовки и дипломирования моряков на базе УТЦ ОАО «ЛОРП», а также аудит квалификации и опыта инструкторов и экзаменаторов. Проверка проводилась по поручению Министерства транспорта и затронула учебные заведения страны, обладающие правом подготовки офицеров — именно так, согласно международным кодексам, классифицируются судоводители, осуществляющие управление морскими судами. В Якутии только Учебный центр ЛОРПа обладает правом такой подготовки, аккредитован и имеет освидетельствование в соответствии с правилом 1/8 Стандарта качества.

Учебно-тренажерный центр водного транспорта ОАО «ЛОРП» образован в 2012 году с целью обеспечения комплексной подготовки специалистов в соответствии с Международными конвенциями ПДМНВ-78, СОЛАС-74. Центр имеет лицензии на образовательную деятельность по 58 программам для речного флота и 16 конвенционным для морского, которые прошли согласование и утвер-

ждение в надзорных органах. На сегодняшний день центр полностью обеспечивает потребность пароходства в конвенционной подготовке морских специалистов и экономит миллионы рублей, которые в прежние годы ЛОРП направлял на оплату обучения сотрудников в учебных заведениях Находки, Владивостока и других городов.

«Независимость, аккумулирование денежных средств, вложение их в развитие учебной и материально-технической базы, привлечение инженерно-технических кадров ОАО «ЛОРП» к преподавательской деятельности, создание новых рабочих мест — вот далеко не полный перечень задач, с которыми успешно справляется наш учебный центр, и в дальнейшем мы намерены совершенствовать качество наших образовательных услуг», — заявил Константин Макаренко, директор УТЦ.



## Экскурсия на ледоколе «Капитан Букаев»

Студенты судоводительского факультета Каспийского института морского и речного транспорта — филиала ФБОУ ВПО «Волжская государственная академия водного транспорта» совершили экскурсию на ледоколе «Капитан Букаев».

Данное мероприятие призвано повысить интерес студентов к выбранной ими морской профессии и мотивировать их на дальнейшую успешную работу в сфере морского транспорта.

Капитан судна Роман Орлов ознакомил студентов с техническими характеристиками и особенностями устройства ледокола, продемонстрировал им работу навигационного оборудования ходового мостика судна, а также рассказал им о специфике работы ледокольного флота Астраханского филиала.

В ходе экскурсии студенты познакомились с уставными целями и задачами ФГУП «Росморпорт» и основными направлениями деятельности Астраханского филиала в сфере оказания комплексных услуг по обеспечению безопасности мореплавания судов в морских портах Астрахань и Оля, а также на Волго-Каспийском морском судоходном канале.

По завершении экскурсионной программы представители Астраханского филиала «Росморпорт» ответили на вопросы студентов о возможности прохождения ими в 2015 году производственной практики в Астраханском филиале для получения практических знаний и навыков по устройству и функционированию морских судов.

## В Мурманске открылась Морская арктическая школа

В Мурманской области открылась первая в России Морская арктическая школа. Работать она будет на базе Мурманского государственного технического университета (МГТУ), сообщает пресс-служба вуза.

Для обучения в школе приглашаются ученики лицеев, гимназий и школ, желающие в будущем сделать осознанный выбор профессии. Предлагаются следующие курсы: основы судостроения, история кораблестроения, радиотехника и радиоэлектроника, электрооборудование судов, морской английский язык, основы web-разработки и многие другие.

Лекции, практические занятия и лабораторные работы будут проводиться в аудиториях МГТУ преподавателями кафедр. Также предусмотрена исследовательская и проектная деятельность школьников и их непосредственное участие в студенческих конференциях.

Обучение является бесплатным, прием в группы производится на основании собеседования.



# Арктика зовет

**Саммит «Морское наследие арктических регионов: от познания к туристическому освоению» состоялся в Архангельске. В его работе приняли участие более 60 представителей туристических администраций регионов, входящих в Арктическую зону России (Мурманская и Архангельская области, Республика Коми, Ненецкий автономный округ), губерний Северной Норвегии, субъектов туристической Дании, Норвегии, Москвы, Санкт-Петербурга, Архангельска.**

Участники обсудили вопросы развития туризма в арктических регионах. Среди проектных идей были представлены планы по развитию трансграничных морских маршрутов, соединяющих Северную Норвегию, Архангельскую и Мурманскую области, архипелаги Шпицберген и Земля Франца-Иосифа.

На форуме были в очередной раз обозначены проблемы, которые мешают развиваться на арктических территориях круизному туризму. Это длительная процедура выдачи пропусков иностранным туристам в пограничную зону (до 60 дней), отсутствие ранее существовавшего понижающего коэффициента к ставкам портовых сборов для пассажирских судов в морских портах региона, необходимость организации места пропуска для иностранных круизных судов в районе архипелага

Земля Франца-Иосифа. Последнее подчеркнул в своём выступлении на саммите и директор национального парка «Русская Арктика» Роман Ершов. Он, в частности, отметил, что потенциальная возможность открытия пункта пропуска на Земле Франца-Иосифа непременно даст положительный импульс развитию туристических круизных рейсов как на ЗФИ, так и на Новой Земле.

Выступивший на встрече советник руководителя Ростуризма Иван Кидяев отметил, что при заинтересованности и активной позиции правительства Архангельской области, руководства национального парка «Русская Арктика», туроператоров и круизных компаний, которые уже в полной мере разрабатывают новые продукты морского туризма, все проблемы могут быть решены.

Управляющий партнер круизной компании Poseidon



Expeditions Николай Савельев сообщил, что уже в следующем году компания рассчитывает начать реализацию пилотного круиза к архипелагу Земля Франца-Иосифа. Национальный парк «Русская Арктика» готов принимать туристов на своей территории, обеспечив охрану природы.

Заместитель генерального директора по туризму ФГУП «Арктикуголь» Тимофей Рогожин подтвердил на примере архипелага Шпицберген, который ежегодно посещают до 70 тысяч туристов, что при строгом соблюдении законодательства такая организация возможна и не только не угрожает окружающей среде, но даже является основой для её устойчивого развития.

Как сообщила руководитель агентства по туризму и международному сотрудничеству Архангельской области Светлана Зеновская, ещё в прошлом году разработан межрегиональный экспедиционный маршрут «Архангельск — Соловки — Новая Земля — Земля Франца-Иосифа — Мурманск».

Осталось найти комфортабельное судно ледового класса, которое сможет работать в Арктике.

Представители компании «Интурист-Архангельск» заявили, что в 2017–2018 годах они планируют совместно с норвежской судоходной компанией Hurtigruten организовать арктические круизы.

В 2015 году количество круизных рейсов с заходом на территорию национального парка вырастет. Их планируется более 10. Напомним, что в 2013 и 2014 годах количество рейсов составило 5 и 6 соответственно.

Кстати, на сайте национального парка «Русская Арктика» (<http://rus-arc.ru/ru/Media/Panoramas>) появился специальный раздел, где размещены 3d панорамы острова Галла, острова Гукера и острова Белла. Их традиционно посещают туристы в ходе арктических круизов. Сейчас сотрудники парка готовятся пополнить виртуальный тур изображениями ещё двух островов — Мейбела и Нортбрука.

## КОРОТКО

### НОВАТЭК ПРЕДЛОЖИЛ НАЗВАТЬ ОДИН ИЗ ТАНКЕРОВ ИМЕНЕМ КРИСТОФА ДЕ МАРЖЕРИ

Председатель правления компании НОВАТЭК Леонид Михельсон предложил назвать именем главы концерна Total Кристофа де Маржери один из танкеров, работающих на проекте «Ямал-СПГ».

Проект «Ямал-СПГ» реализуется Россией совместно с китайской компанией CNPC и французским концерном Total, глава которого Кристоф де Маржери погиб в результате авиакатастрофы.

### «ДНИ АРКТИКИ В МОСКВЕ»

«Дни Арктики в Москве» пройдут 20–22 ноября 2014 года, сообщает оргкомитет мероприятия.

Фестиваль арктических мероприятий объединит следующие события: III Международный фестиваль неигрового кино «Арктика», Международная научная конференция «Открытая Арктика» и фотовыставка «Арктика — земля дня и ночи»

### ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ

Седьмая международная конференция «Освоение Арктики: шаг за шагом» откроется в Мурманске 18 ноября 2014 года при поддержке правительства Мурманской области.

Организатором мероприятия является некоммерческая организация «Ассоциация поставщиков нефтегазовой промышленности «Мурманшельф»

В ходе конференции участники обсудят вопросы сотрудничества российских и иностранных компаний при освоении месторождений Норвежского, Баренцева, Печорского и Карского морей; освоение Арктики: опыт реализации проектов, проблемы и пути их решения, технологическая готовность.

### КОНФЕРЕНЦИЯ РАБОТОДАТЕЛЕЙ

В рамках деловой программы X Международной выставки «SevTec'14» в Мурманске 19 ноября 2014 года состоится Конференция объединений работодателей Арктической зоны РФ.

Целью конференции является консолидация интересов работодателей, осуществляющих свою деятельность в Арктической зоне РФ, и формирование единой позиции по созданию благоприятных условий для ведения предпринимательской деятельности в регионах приарктического пояса России.

Организаторами выступают Союз промышленников и предпринимателей Мурманской области и Территориальное объединение работодателей «Северные промышленники и предприниматели».

### ЦЕНТР ПО ИССЛЕДОВАНИЮ АРКТИКИ

Губернатор Архангельской области Игорь Орлов предложил создать в Архангельске Центр по исследованию Арктики как федерального научного центра комплексного исследования региона.

Соответствующий меморандум подписали руководители ведущих университетов, академических институтов, национальных парков и промышленных предприятий, расположенных на территории Архангельской области.

## «Газпромнефть Марин Бункер» оказал поддержку ежегодному традиционному Морскому молодежному балу

Компания «Газпромнефть Марин Бункер» в рамках программы «Родные города» оказала поддержку главному событию года для студентов и курсантов морских вузов Петербурга — Морскому молодежному балу, прошедшему в Санкт-Петербурге.



Во время официальной части праздника, традиционно организуемого Морским советом при Правительстве Санкт-Петербурга, состоялась торжественная церемония подведения итогов летней парусной навигации, а также были объявлены результаты реализации морских молодежных проектов. Генеральному директору «Газпромнефть Марин Бункер» Андрею Васильеву была вручена почетная грамота за вклад в развитие

морской деятельности Санкт-Петербурга, сохранение морских традиций и активное содействие в осуществлении морских молодежных проектов.

«Наша компания много лет сотрудничает с Морским советом по разным направлениям. Каждый год в Петербурге эта организация проводит более 100 отраслевых мероприятий, на которых все участники рынка, а также представители органов власти и сферы образования и науки могут поделиться опытом и обсудить актуальные вопросы. А с 2011 года мы активно поддерживаем социальные инициативы Морского совета. Уверен, что совместная деятельность будет и в дальнейшем способствовать росту популярности морских профессий среди молодых людей, а также повышению образовательных стандартов в этой сфере», — отметил генеральный директор «Газпромнефть Марин Бункер» Андрей Васильев.

### Справка:

«Родные города» — это комплексная программа социальных инвестиций «Газпромнефти», направленная на повышение качества жизни в городах присутствия компании, расширение доступа их жителей к качественной городской среде, образованию и культуре. В рамках реализации программы «Газпромнефть» и Морской совет при Правительстве Санкт-Петербурга с целью популяризации морской деятельности в молодежной среде оказывают методическую помощь государственным общеобразовательным учреждениям в создании специальных морских классов и организации работы сети детских, подростковых и молодежных объединений морской и судостроительной направленности.

## В Москве прошел фестиваль РГО



Первый фестиваль Русского географического общества прошел в Москве с 31 октября по 6 ноября. Особый акцент на фестивале был сделан на арктические проекты, которые реализуются РГО. Так, состоялась премьера краткой версии фильма, подготовленного Национальным географическим обществом США. Фильм рассказывает о научной морской экспедиции на Землю Франца-Иосифа, которую National Geographic летом 2013 года провело совместно с национальным парком «Русская Арктика». Посетители смогли увидеть разные направления деятельности в арктических регионах России: это и ликвидация экологического ущерба на Земле Франца-Иосифа, Новой Земле и острове Белый; научная деятельность и работа по сохранению историко-культурного наследия высокоширотной Арктики и др. В рамках фестиваля президент Русского географического общества министр обороны России Сергей Шойгу подписал соглашения о сотрудничестве с географическими обществами десяти государств: Азербайджана, Армении, Белоруссии, Испании, Италии, Киргизии, Китая, Сербии, Турции и Чехии. Кроме того, были подписаны соглашения между РГО и правительствами Московской области, Республики Хакасия и Республики Коми. Первый вице-президент Русского географического общества Артур Чилингаров объявил о начале отборочного тура нового международного молодежного форума, посвященного Арктике. «Экспедиция Арктика» — это проект команды Федерального агентства по делам молодежи и Русского географического общества. Участие в форуме примут 150 человек из стран арктического региона: 110 молодых исследователей из России и по 10 человек от Норвегии, Дании, Канады и США. Их имена станут известны 12 января 2015 года.