

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

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

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



№12 (12969)

Выходит один раз в месяц
15 декабря 2016 года

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА, ГМУ ИМЕНИ АДМИРАЛА Ф.Ф. УШАКОВА

В Керчи построен паром



«Керченская морская верфь «Фрегат» спустила на воду автомобильный грузопассажирский паром ледового класса для эксплуатации на внутренних водных путях РФ. Грузоподъемность судна, получившего имя «Нина Малкова», построенного по проекту ОАО «Инженерный центр судостроения» (Санкт-Петербург) составляет 80 тонн, паром рассчитан на 4 автопоезда или 16 легковых автомобилей.

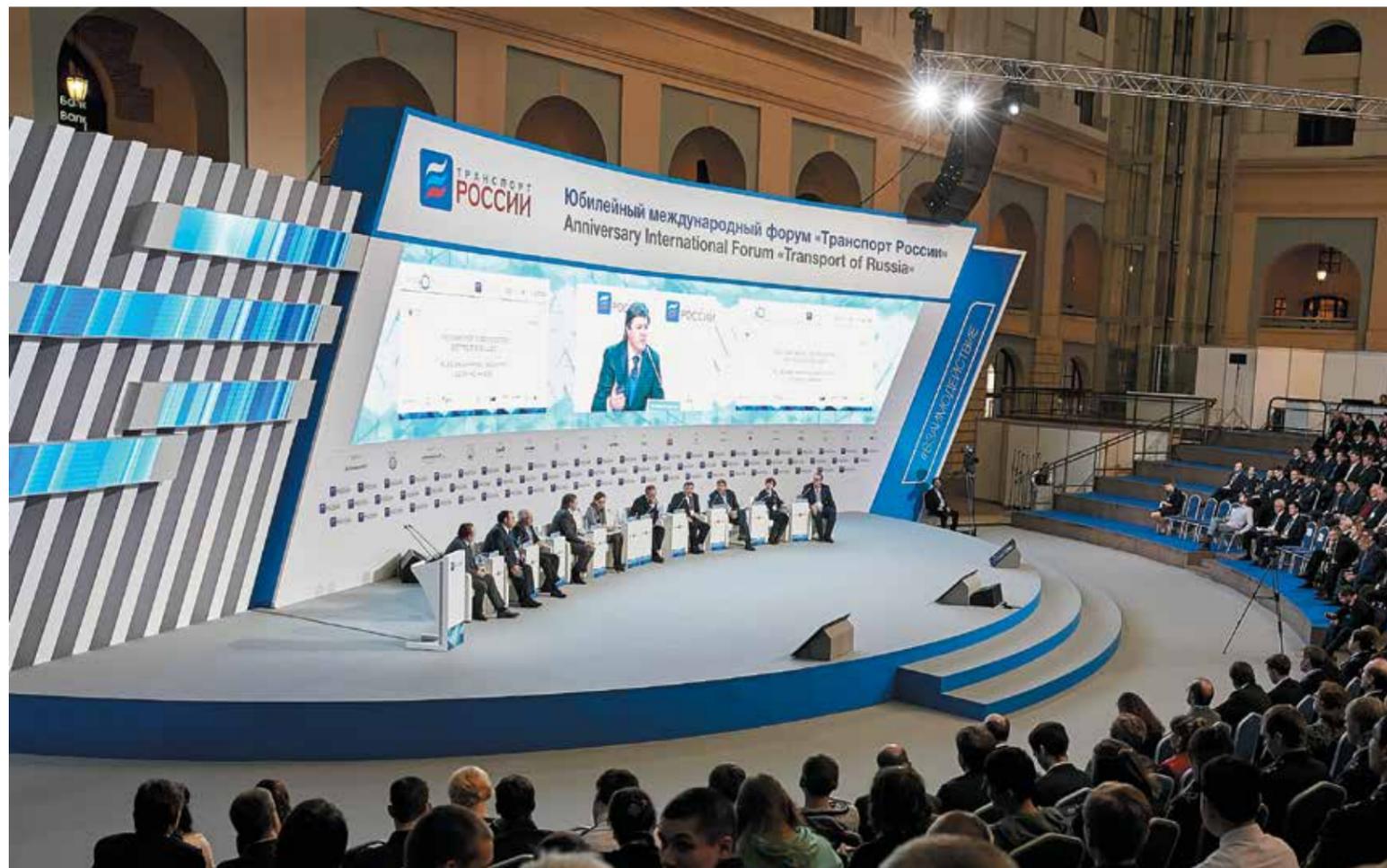
Стр. 11

Дальневосточная кооперация



Сахалинская область намерена заказать два грузопассажирских судна на Хабаровском судостроительном заводе.

Стр. 11



Российское судоходство — взгляд в будущее

Нужен ли России современный морской флот? Что необходимо сделать, чтобы вернуть России былое лидерство в области морских перевозок? С этих вопросов, ответы на которые очевидны, началась панельная дискуссия на Конференции «Российское судоходство — взгляд в будущее», прошедшей в рамках Транспортной недели-2016.

Основными тенденциями, оказавшими влияние на развитие глобального судоходства в последние годы, стали снижение темпов мировой торговли на фоне роста тоннажа, что создало дисбаланс спроса и предложения на фрахтовом рынке. В Международной морской организации продолжается разработка мер по ужесточению экологических требований к судоходству. Все это в значительной степени осложнило условия работы судоходного бизнеса, отметил в своем выступлении заместитель министра транспорта, руководитель Росморречфлота Виктор Олерский.

Ограничения, связанные с сокращением выбросов окислов серы и азота, новые требования в связи со вступлением в силу в сентябре 2017 года Международной Конвенции по контролю и управлению судовыми балластными водами и осадками, требования по энергоэффективности и т.д. влекут за собой дополнительные расходы судовладельцев, и, следовательно, оказывают действие на стоимость перевозок.

Появление нового поколения экологичных и энергоэффективных судов — это новая неизбежная реальность.

Судоходство имеет глобальный характер, и российский шиппинг, являясь неотъемлемой частью шиппинга международно, также должен соответствовать этим требованиям.

Ужесточение экологических требований, внедрение современных технологий становятся основными элементами конкурентной борьбы на международном фрахтовом рынке.

СОСТОЯНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО МОРСКОГО ФЛОТА

Морской флот, контролируемый российскими судовладельцами, по данным UNCTAD (Конференция ООН по торговле и развитию) занимает весьма скромные позиции — 20 место, около 1% мирового тоннажа. Для сравнения флот Советского союза в 1990 году занимал 5 место.

С развитием портовой инфраструктуры и динамичным ростом грузооборота торговых портов, к сожалению, перевозки грузов российской внешней торговли на судах под российским флагом остаются на неоправданно низком уровне. Зависимость национальной экономики от импорта морских транспортных услуг остается высокой.

В последние годы наблюдается положительная тенденция по увеличению количества судов под российским флагом, зарегистрированных в Российском международном реестре судов (РМРС). Это стало возможным благодаря мерам, предложенным Минтрансом (прежде всего, принятию закона о поддержке отечественного судостроения и судоходства). Сегодня в РМРС зарегистрированы преимущественно речные суда и суда «река-море» плавания. Роль судов «река-море» довольно существенна как в перевозках народно-хозяйственных грузов, так и в транспортировке экспортных грузов внешней торговли, в первую очередь из внутренних, устьевых и мелководных портов, а также доставке постоянно растущих экспортных массовых наливных и навалочных грузов (нефть, нефтепродукты, зерно, уголь) на морские суда накопители, но для перевозок экспортных грузов требуется крупнотоннажный флот.

По словам выступившего на конференции президента Российской палаты судоходства Алексея Клявина, проблема в том, что России остро не хватает крупнотоннажных морских судов под своим флагом для

обслуживания внешнеторговых перевозок. «Это та ниша, которая может быть и должна быть занята российскими судовладельцами и российским судостроением», — полагает Алексей Клявин.

РАЗУМНЫЙ ПРОТЕКЦИОНИЗМ ИМЕЕТ ПРАВО НА ЖИЗНЬ

В период жестких экономических реформ начала 90-х годов, когда в стране не хватало самого необходимого, высказывались

мнения, что собственный флот современной России не так уж и нужен: все необходимое можно доставить судами под флагами других государств. И флот под российским флагом начал катастрофически сокращаться, суда переводились в офшоры, так называемые страны «удобного флага», предлагавшие льготные режимы налогообложения. С тех пор, как говорится, «Много воды утекло...»

Начало, окончание на стр. 2



Российское судоходство — взгляд в будущее

Окончание, начало на стр. 1
Как отметил генеральный директор крупнейшей российской судоходной компании ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк, сегодня основной причиной, тормозящей развитие российского флота, является сложившаяся практика заключения экспортных контрактов на условиях FOB — российский порт. Ежегодный объем российской внешней торговли оценивается в 400 млрд долларов США, и примерно 5% от этой суммы — это фрахт. И сегодня эта сумма уходит из российской экономики, а могла бы стать инвестиционным потенциалом для развития российского судоходства и судостроения.

Российские судовладельцы, работающие на глобальном рынке, при доступе к грузовой базе сталкиваются с препятствиями нерыночного характера. Например, китайское правительство поставило амбициозную задачу добиться продажи 70% от объема экспорта на условиях CIF — иностранный порт. Можно предположить, что в ближайшей перспективе роль глобализации снизится, а протекционистские тенденции на некоторых локальных рынках усилятся.

Также глава «Совкомфлота» привел в пример практику Норвегии, создавшую условия, чтобы в арктических проектах доминирующую позицию занимал флот под национальным флагом. Меры эти носят скорее организационный характер: размещение тендерной документации на норвежском языке, жесткие требования по резидентству технического менеджмента, национальности капитана и членов экипажа судна. И все это выглядит весьма обоснованно. Этот опыт вполне может быть использован российской стороной при реализации шельфовых месторождений в Арктике. Прежде всего, из соображений обеспечения безопасности мореплавания, потому что такого опыта работы в ледовых условиях, как у российских моряков нет ни у кого.

Разумный протекционизм вполне оправдан. Стимулирование перехода во внешней торговле при экспорте стратегических товаров на условия CIF — иностранный порт позволит российским судоходным компаниям получить стабильный доступ к национальной грузовой базе, сформировав при этом источники финансирования для стро-

ительства судов на российских верфях.

Эффективным решением в области импортозамещения не только в сфере транспортных услуг, но и в судостроении, может стать законодательное закрепление доступа на рынок разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр во взаимосвязи с обязательным условием строительства судов для этих целей на российских верфях. Также предлагается рассмотреть внедрение в российскую практику регулирования судоходства в Арктике требований и ограничений, аналогичных применяемым иностранными государствами при организации работ на континентальном шельфе.

БЕЗ ФЛОТА — НЕТ СУДОСТРОЕНИЯ, А БЕЗ СУДОСТРОЕНИЯ — НЕТ ФЛОТА

Президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов отметил, что для развития крупнотоннажного судостроения в России необходима поддержка проектов по модернизации верфей. «Большинство российских верфей в перспективе будут верфями двойного назначения, которые будут успешно работать и по военному кораблестроению, и по гражданскому судостроению, тем самым делая сдвиг в сторону ниши крупнотоннажного судостроения, которая отсутствовала в России исторически. Я думаю, что мы в течение кратчайшего времени сможем обеспечить всем нашим основным заказчикам построительные места внутри страны», — сказал глава крупнейшей отечественной судостроительной корпорации.

Комментируя результаты опроса Алексей Рахманов отметил, что высокая стоимость строительства вызвана фактором низкой серийности. «К сожалению, в последнее время все, что стоила ОСК и другие предприятия, которые не входят в состав корпорации, это были разовые заказы в количестве одного-двух судов», — пояснил он. Серийные заказы позволяют верфям совершенствовать технологии, проводить модернизацию оборудования, в результате снижается конечная стоимость строительства.

А к серийным заказам судовладельцы будут готовы, только когда

будет обеспечена рентабельная работа флота.

Для того, чтобы инвесторы заказывали суда в России и эксплуатировали их под российским флагом, необходимо поработать над улучшением инвестиционного климата и привлекательности отечественного флага.

По мнению Алексея Клявина, для этого необходимо обеспечить справедливую конкуренцию, устранить избыточные и дублирующие требования к судам под российским флагом, либо распространить их на суда под иностранными флагами. Например, суда под российским флагом должны иметь лицензию на перевозку опасных грузов, выполнить все требования в области транспортной безопасности.

Также необходимы меры поддержки судостроения и судоходства через введение судового утилизационного гранта, развитие лизинга, а также создание условий для облегчения доступа отечественных судовладельцев к национальной грузовой базе там, где это возможно.

НАШЕ БУДУЩЕ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ НАШИМ «СЕГОДНЯ»

Будущее, которое еще десятилетие назад казалось научной фантастикой, сегодня — дело ближайших нескольких лет.

Как рассказал в ходе конференции президент группы «Промышленные инвесторы», руководитель рабочей группы «МариНет» Национальной технологической инициативы (НТИ) Сергей Генералов, в России активно ведутся инновационные разработки в судоходной сфере. Говорить об инновациях в России в отрыве от мировой практики и мирового рынка бессмысленно — и вообще, в отношении морского транспорта в частности, который, по умолчанию, имеет глобальный характер. Инновации, обеспечивающие конкурентоспособность нашего флота, должны изначально ориентироваться и на мировой уровень, и на мировой рынок. И именно в таком ключе работают сегодня ряд ведущих технологических компаний России, которые создают и внедряют по-настоящему высокотехнологичные решения.

В мире сейчас обсуждаются три наиболее значимые и прорывные направления инноваций в морском транспор-

те — электронная навигация (E-Navigation), создание энергоэффективных судов и внедрение безэкипажного судоходства.

Это то, что ждет нас и весь мир уже в ближайшем будущем. И главный вопрос здесь — окажется ли мы на обочине и в состоянии догоняющих в этом процессе или сумеем занять лидирующие позиции, формируя это будущее отрасли так, как это выгодно нам.

Для того, чтобы эти технологии и инновации стали факторами роста конкурентоспособности российского флота, необходимо следующее.

Во-первых, это раннее, опережающее внедрение новых технологий — то, что называется на Западе early Implementation. Не дожидаться, когда за рубежом разработают новые технологии, утвердят на их основе стандарты, а потом подстраиваться под них. Необходимо первыми разрабатывать и применять эти технологии, не только опережая конкурентов и занимая новую нишу на рынке, но и влияя на выработку этих самых стандартов в своих интересах. По этому пути сейчас идут наши зарубежные партнеры-конкуренты, по этому пути должны идти и мы, если хотим достичь конкурентных преимуществ за счет технологий.

Во-вторых, это государственная поддержка проектов опережающего внедрения — поскольку это высоко рискованные инвестиции, зачастую выходящие за рамки интересов отдельных компаний, и что очень важно — ориентированные на развитие отрасли в целом. Ни в одной стране бизнес не в состоянии сделать это самостоятельно, такие проекты получают государственную поддержку и в Европе, и в США, и в Азии — и без аналогичной поддержки в России нам не стоит рассчитывать на успешную конкуренцию в сфере прорывных технологий.

Сейчас в России по инициативе Президента начата реализация Национальной технологической инициативы — это как раз опережающее создание и внедрение инноваций, ориентированных, в первую очередь, на мировой рынок. В рамках НТИ создана и успешно работает группа МариНет, объединяющая как крупные компании, так и небольшие стартапы в области высоких морских технологий,

научные центры, ВУЗы, государственные органы.

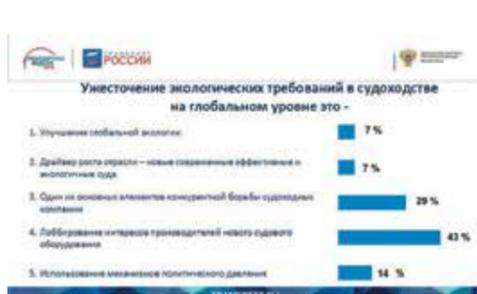
«У России имеется хороший экспортный потенциал в указанных сферах, а ужесточающееся международное экологическое законодательство можно использовать как стимул для продвижения соответствующих прорывных технологий», отметил Сергей Генералов.

Большинство предлагаемых судоходным и судостроительным сообществом мер предполагает некоторый протекционизм. По мнению Виктора Олерского, он уместен, но в разумных пределах, например в упомянутой Арктике. Минтрансом предложено законодательно закрепить доступ к грузовой базе арктических месторождений за российскими судовладельцами. «Тенденция на замещение иностранного флота российским должна быть, но делать это нужно аккуратно», — считает Виктор Олерский.

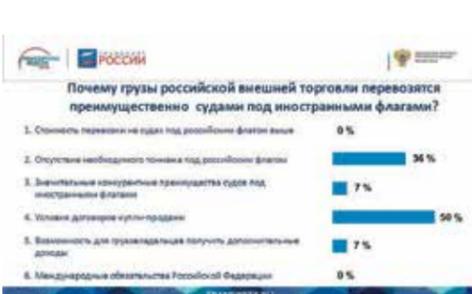
Говоря об условиях обеспечения привлекательности российского флага, руководитель Росморречфлота подчеркнул необходимость создания стабильной политической и нормативно-правовой среды.

«Судовладелец — существо космополитичное. Он очень чувствителен к политической стабильности, ведь инвестиции в шиппинг — это инвестиции на 10–15 лет. Он чувствителен к стабильности регулирования, т.е. он должен понимать, что, по крайней мере, на протяжении периода окупаемости судна законы и нормативные акты не будут меняться. При этом налоговые условия должны быть не хуже, чем под «удобным флагом», — сказал Виктор Олерский. Он отметил, что, благодаря принятию закона о мерах поддержки отечественного судостроения и судоходства, уже сейчас налоговые условия в России не хуже, чем в юрисдикциях «удобного флага».

В настоящее время, как в мировой судоходной отрасли, так и в российской, сложилась переходная ситуация. Мы стоим на пороге очередной технологической революции, а также имеем огромную грузовую базу в Арктике. Важно не упустить шанс воспользоваться данной ситуацией в свою пользу, а не остаться на позиции сырьевой державы, отдающей прибавочную стоимость и синергетический эффект на откуп иностранцам.



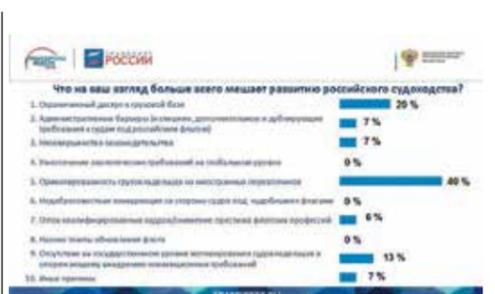
Участникам конференции было предложено ответить на вопрос об истинных причинах, стоящих за инициативами по ужесточению экологических требований к судоходству на глобальном уровне. Большинство опрошенных считают, что это, прежде всего, лоббирование интересов производителей нового судового оборудования.



Интерактивный опрос участников конференции о причинах преимущественной перевозки грузов российской внешней торговли на судах под флагами иностранных государств показал, что большинство считает основной причиной условия договоров купли-продажи. Подавляющее количество экспортных грузов продается на условиях FOB-российский порт.



Интерактивный опрос участников конференции о проблемах отечественного судостроения показал, что большинство считает основной проблемой высокую стоимость строительства.



Интерактивный опрос об основных проблемах российского судоходства свидетельствует о мнении большинства участников конференции, что основным препятствием для развития российского флота является ориентированность российских судовладельцев на иностранных перевозчиков.



Благовещенский мост — рекордсмен года

В навигацию 2016 года в Санкт-Петербурге силами «Мостотреста» было выполнено 2317 разводок мостов для провозки флота по Неве. Рекордсменом по количеству разводок стал Благовещенский мост — 420 разводок, далее следует Дворцовый мост — 411 разводок, чуть меньше разводок было проведено на Володарском мосту — 366 разводок. На Большеохтинском мосту и мосту Александра Невского было зафиксировано 218 и 216 разводок соответственно. Остальные мосты разводились более 600 раз.

Разводки мостов проводятся согласно постановлению правительства Санкт-Петербурга от 29 ноября 2006 года № 1480 «Об утверждении правил эксплуатации мостов и набережных в Санкт-Петербурге». В соответствии с этими правилами, с 20 апреля по 15 ноября разводятся мосты на рукавах Невы, а с 10 апреля по 30 ноября — на Неве и Малой Неве.

В этом году мосты Санкт-Петербурга приняли активное участие в городских праздниках и мероприятиях. Так, была осуществлена разводка Троицкого моста в праздник выпускников «Алые паруса». В День праздника работников морского и речного флота 3 июля 2016 года в 13:15 мск развели Благовещенский мост для прохода парада пассажирских судов и буксиров.

Кроме того, в связи с проведением работ по сопровождению по реке Неве в безопасный район сухогруза «Омский — 132» в усло-

виях сложной ледовой обстановки в режиме повышенной готовности СПб ГБУ «Мостотрест» осуществил разводку вне графика Володарского моста и наводку вне графика Дворцового и Благо-

настройке оборудования. Все работы будут осуществлены специалистами СПб ГБУ «Мостотрест».

На мосту Александра Невского проведут ревизию и техническое обслуживание пролетных замков,

замков и отрицательных опорных частей разводного пролета.

На Литейном мосту будут проведены техническое обслуживание опорных частей и их консервация.

Ревизию и техническое обслуживание пролетных замков, а также ревизию металлоконструкций деформационных швов разводного пролета производят на Биржевом мосту.

На Сампсониевском мосту проверят пролетные замки и осуществят необходимое техническое обслуживание. Помимо этого, будут организованы монтаж упоров-ограничителей и настройка датчиков положения крыльев.

Также перед началом навигации 2017 года состоится разводка всех 12 разводных мостов (по три для каждого) с целью проверки и настройки необходимого оборудования. График разводок будет уточнен после завершения работ по межнавигационному обслуживанию мостов.

В 2016 году «Мостотрест» на портале www.mostotrest-spb.ru реализовал проект «Все о мостах Санкт-Петербурга», цель которого — объединить уникальную и исчерпывающую информацию о мостах и набережных Санкт-Петербурга для удобного предоставления ее всем пользователям.

На сегодняшний день портал содержит эксклюзивную историческую и техническую информацию о более чем 240 мостах и 50 набережных Санкт-Петербурга. Из архивов СПб ГБУ «Мостотрест» удалось собрать и обработать для публикации 544 архивных фотографии мостов.

шенских мостов в ночь с 19 на 20 ноября 2016 года.

В межнавигационный период 2016–2017 годов на мостах планируется проведение работ по ремонту металлоконструкций, техническому обслуживанию,

отрицательных опор.

Большеохтинский мост ждут настройка производительности насосных установок, ревизия и ремонт креплений деформационных швов у разводного пролета, а также ревизия пролетных

Практика в Волжском пароходстве

В навигацию 2016 года на грузовых теплоходах и буксирах-толкачах «Волжского пароходства» прошли учебную плавательную практику 111 студентов и курсантов профессиональных учебных заведений, в штате предприятия работали 103 студента, вне штата — 8 человек.



Традиционно на плавательную практику пришли курсанты из Волгоградского техникума водного транспорта им. Н.Д. Сергеева (51 человек), из Нижегородского речного училища им. И.П. Кулибина (32 курсанта), а также студенты из Волжского государственного университета водного транспорта, Ростовского речного училища и Горodeцкого колледжа, сообщила пресс-служба «Волжского пароходства».

В 2016 году на организацию подготовки курсантов к прохождению практики на судах пароходства, а также на покупку методических пособий, учебников и оргтехники для профессиональных учебных заведений Волжским пароходством было направлено 890 тыс. руб.

АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. Выполняет грузовые перевозки по рекам и озерам России. По итогам навигации 2015 года было перевезено 5,6 млн тонн грузов.

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



На чистую воду

В середине ноября ранние морозы в Санкт-Петербурге сформировали у Финляндского моста ледовый зазор, пленивший на Неве 10 судов. Для оказания помощи флоту был создан оперативный штаб, работавший в период с 11 по 21 ноября 2016 года. В настоящее время все суда благополучно вышли из этой ситуации.

В ПЛЕНУ У НЕВЫ

Ранние морозы не стали для Администрации «Волго-Балт» неожиданными. «Все было бы хорошо, если бы в придачу к морозам не прибавились обильные снегопады, — пояснил начальник службы регулирования движения судов ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Аркадий Биргер. — Смесь молодого льда и снега образовала снежуру, в результате чего получился зазор у Финляндского моста».

В принципе, это явление достаточно распространенное и случается почти каждый год именно у Финляндского моста. Специально для ликвидации таких зазоров город располагает ледокольным судном «Невская застава». «Ситуация в этом году осложнилась тем, что все это произошло раньше, и не все суда успели пройти», — отметил Аркадий Биргер.

Заложниками ситуации стали 10 судов, среди которых — два груженых нефтепродуктами танкера. Отметим, все суда имели необходимый ледовый класс.

«Преодолеть барьер у Финляндского моста не получилось, несмотря на несколько попыток, предпринятых нами с помощью городских структур и МЧС», — сказал начальник службы регулирования движения судов.

По его словам, суда стояли

на открытой воде в безопасном месте, за исключением одного — судна «Омский-132», которое успело войти в лед. «Мы его планировали провести с помощью индивидуальной проводки ледоколами, но это не получилось. Тогда судно в штатном режиме вывели назад — выше Володарского моста», — пояснил представитель «Волго-Балта».

Можно ли было предугадать формирование такого зазора в это время года? Даже если бы такой прогноз был озвучен за 2–3 дня, ситуация, скорее всего, не изменилась бы, ведь суда уже были на акватории Волго-Балта, протяженность которого, к слову сказать, составляет порядка 850 км.

Отметим, самым неприятным последствием для судовладельцев могла стать зимовка судов на Неве, что привело бы к существенным финансовым потерям.

Однако в сложившуюся ситуацию внесла свои коррективы погода: южные ветра отогнали лед из бухты Петрокрепость, не дав ему возможности выйти в Неву, также вмешались положительные температуры и дождь. Кроме того, в освобождении судов активное участие принимали ледоколы «Невская застава», «Капитан Плахин» и «Капитан Измайлов».

«Зазор стал слабее, его подтолкнули, и постепенно он рас-

сосался. Таким образом, все суда благополучно вышли из этой ситуации», — подытожил Аркадий Биргер.

ШТАБ РАБОТАЛ КРУГЛЫЕ СУТКИ

В свою очередь начальник центра Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) МЧС по Петербургу Александр Радько рассказал, что оперативный штаб был создан непосредственно на месте — у Финляндского моста в Пожарной части на улице Обуховской обороны. «На компьютерах в онлайн режиме смотрели за всеми перемещениями судов с точностью до метра, также обеспечивалась связь с буксирами. В результате, за две ночи ситуация была решена», — пояснил Александр Радько, добавив, что все решения были приняты грамотно, сил и средств было достаточно.

Он подчеркнул, что главной задачей штаба было сохранить суда и мосты Санкт-Петербурга. Допустить повреждения Финляндского моста — железнодорожного путепровода федерального значения было нельзя. Повреждение остальных мостов в центре Санкт-Петербурга также могло привести к серьезным для города последствиям.

Необходимо отметить, что не все судоходные компании



остались довольны, однако большинство судовладельцев высоко оценили работу штаба и Администрации «Волго-Балт» по организации вывода судов.

«Только в результате оперативной работы ледового штаба, созданного руководством Волго-Балтийского бассейнового управления внутренних водных путей, удалось вывести суда из Невы, которая непредвиденно покрылась льдом в середине ноября до окончания транзитной навигации», — отметил директор московского представительства судоходной компании «Палмали» Александр Шадрин. — Руководители Волго-Балта не просто выполняли свои должностные обязанности, они «горели на работе», не спали сутками, пытались помочь экипажам и сохранить имущество компаний — не повредить корпуса судов. Не было суеты, не было лишних разговоров и обещаний. Профессионалы работали четко, делали все, что возможно в такой форс-мажорной ситуации».

К «Палмали» присоединились

«Северо-Западное пароходство» и «АФОС Логистик», которые также выразили благодарность всем участникам операции по освобождению судов.

ЗИМА ВСТУПИЛА В СВОИ ПРАВА

Между тем, петербуржцам расслабляться не приходится. Несмотря на закрытие навигации, эксперты следят за состоянием воды на Неве. Так, в декабре ледоколу «Невская застава» пришлось пробивать во льду канал от Финляндского железнодорожного моста до Володарского моста по правому берегу реки. Затем ледокол, после смены экипажа, вновь вышел на пробивку и начал борьбу со скоплением льда по левому берегу Невы: от Смольнинской набережной вверх по Неве под мостами Петра Великого, Александра Невского и Финляндским железнодорожным мостом. Пробивка канала позволила снизить уровень воды в Неве до 0,5 м, что стабилизировало ледовую остановку и предупредило подтопление городских территорий.

«Волжское пароходство» перевезло в навигацию-2016 5,2 млн тонн грузов

Судоходная компания «Волжское пароходство» в навигацию 2016 года перевезла 5,2 млн тонн грузов, что меньше показателя прошлого года на 7%. Грузооборот при этом составил 5,3 млрд тонно-км, что соответствует уровню прошлого года. Грузовая навигация текущего года 2016 года, завершившаяся 27 ноября, продолжалась 242 дня.

В структуре перевозок экспортные грузы составили 3,5 млн тонн, на 238 тыс. тонн или 7% больше, чем в прошлом году. Объем грузов, перевезенных по внутрироссийским маршрутам, снизился на 606 тыс. тонн, или 26%, до 1,7 млн тонн.

В навигацию 2016 года почти треть от всего объема грузов составили зерновые грузы. Судами пароходства перевезено 1,57 млн тонн зерна, на 21,5% меньше, чем в прошлом году. На экспорт перевезено в 2,6 раза больше металла — 0,9 млн тонн. Транспортировка серы составила 1 млн тонн, что на 14,5% больше прошлогодних объемов.

Десять новых современных судов проекта RSD44, работавшие в Южном бассейне, перевезли 1 млн тонн зерновых грузов и серы, около 20% всех перевозок

компаний.

Основным внутрироссийским грузом стал щебень из карьеров Карелии. Суда пароходства перевезли 1,1 млн тонн щебня, на уровне прошлого года. Снизились внутрироссийские перевозки технической соли, гравия и ОПГС.

Как сообщили «Водному транспорту» в судоходной компании, в ноябре, в сложных условиях раннего ледостава на Волго-Балтийском водном пути, грузовые теплоходы различных судоходных компаний России сопровождали буксиры — толкачи Волжского пароходства. Выполнено более 40 ледокольных проводок.

В навигацию 2016 года на перевозках работали 73 теплохода грузового, буксирного флота и 58 несамоходных сухогрузных секции Волжского пароходства.



Три дополнительных процента Волго-Балта

Объем грузовых перевозок по трассам Волго-Балта в навигацию 2016 года составил 16,254 млн тонн грузов, что на 3% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. В том числе 1 млн 530 тыс. тонн составили нефтепродукты и 1 млн 660 тыс. — металлы. Такие данные сообщил начальник службы регулирования движения судов ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Аркадий Биргер.

Биргер также отметил рост судопотока по Волго-Балту на 3% в сравнении с анало-

гичным показателем прошлого года, который, по предварительному прогнозу, достигает 12,5

тыс. судов, из них в балласте примерно 7 тыс. 300 судов и 5 тыс. — 160 груженых.

Спуск буксира-спасателя «Калас» прошел на Невском судостроительно-судоремонтном заводе



На Невском судостроительно-судоремонтном заводе прошел спуск на воду буксира-спасателя «Калас». Строительство судна проекта MPSV12 осуществляется для ФКУ «Дирекция госзаказчика», проектантом выступает ЗАО «Морское инженерное бюро».

Главное и второе суда проекта MPSV12 были заложены 2 июня 2015 года. По словам заместителя руководителя ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» Виктора Чернова, все суда серии будут носить названия малых рек России.

«Первое судно данной серии — «Бахтемир» (порт приписки Астрахань) — будет работать на Каспийском море. Второе — «Калас» (порт приписки Архангельск) — на Белом море,

третье — «Бейсуг» (порт приписки — Новороссийск) — на Черном море, судно «Пельтун» будет работать либо на Камчатке, либо на Сахалине», — уточнил он.

Судно представляет собой многофункциональный мелкосидящий буксир-спасатель усиленного ледового класса с дизельной энергетической установкой. Судно предназначено для патрулирования, аварийно-спасательного дежурства в районах судоходства, рыбного промысла, морских

нефтяных и газовых промыслов в соответствии с классом.

Между тем, предприятие завершает работу над другим заказом — сухогрузом «Атамекен», построенном для «KTZ Express Shipping» (Казахстан). В ноябре судно проекта RSD49 успешно завершило ходовые испытания в Ладожском озере. Как ранее уже сообщал «Водный транспорт», судно смешанного «река-море» плавания было спущено на воду в октябре 2016 года.

Крейсер «Аврора» признан «Музеем года»

Филиал Центрального военно-морского музея — крейсер «Аврора» — стал победителем профессиональной премии в области музейного дела «Музейный Олимп» в номинации «Музей года». Награждение победителей состоялось в рамках Санкт-Петербургского международного культурного форума.

Свой вклад в оснащении крейсера внесли петербургские холдинги «Кронштадт» и «Раритет», которые разработали для музея современные мультимедийные решения.

Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе Группы «Кронштадт», первый этап работ заключался в установке на борту корабля большого высокотехнологичного комплекса с мультимедийной инсталляцией, видеопанелями, новейшими техническими средствами.

Он был завершен летом 2016 года, и 3 августа обновленный музей на борту крейсера № 1 принял первых гостей. Специалистами компании был разработан и поставлен на борт большой высокотехнологичный комплекс, рассчитанный на 6 залов и включивший в себя мультимедийную инсталляцию с историческим макетом «Авроры», видеоинсталляцию «Символы», две голографические установ-

ки о корабельном быте, интерактивные столы и панели, а также две инсталляции, посвященные Нахимовскому военно-морскому училищу.

Вторым этапом оснащения корабля стало оборудование двух новых залов музея мультимедийной техникой, связанной с медициной на флоте. Контент для мультимедиа решений разрабатывался, как и на первом этапе работ, в тесном сотрудничестве со специалистами Центрального военно-морского музея.

Напомним, что Группа «Кронштадт» объединяет ряд российских предприятий, специализирующихся на разработке и производстве высокотехнологичной и наукоемкой продукции и решений, необходимых для создания, освоения и безопасной эксплуатации сложных технических средств в воздухе, на море и на суше.



«Новороссийск» вышел на ходовые испытания

Дизель-электрический ледокол «Новороссийск», строящийся на Выборгском судостроительном заводе, 4 декабря 2016 года вышел на ходовые испытания в акваторию Финского залива. Завершение ходовых испытаний запланировано в середине декабря текущего года.

Ходовые испытания проводятся в целях проверки мореходных качеств ледокола и подтверждения спецификационных требований. В ходе испытаний будет проверена работа механизмов и систем ледокола, замерены маневренные и скоростные характеристики судна.

Как ранее сообщал отраслевой портал «Российское судоходство», строительство трех ледоколов проекта 21900М мощностью по 16 МВт на Выборгском судостроительном заводе ведется в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». ВСЗ приступил к строительству серии из трех судов в 2012 году. Головное судно серии «Владивосток» было передано заказчику в октябре 2015 года, серийный ледокол «Мурманск» — в декабре 2015 года. В конце октября 2015 года на воду был спущен серийный ледокол «Новороссийск». 30 ноября 2016 года на нем был поднят флаг. Церемония поднятия флага транслировалась по прямой видеосвязи

в ходе X Юбилейного международного форума и выставки «Транспорт России».

«Новороссийск» — двухпалубное судно неограниченного района плавания, способное преодолевать льды толщиной до 1,5 м. Ледокол оборудован вертолетной площадкой и имеет запас топлива, достаточный для автономной работы в течение 40 суток.

Основное назначение «Новороссийска» — самостоятельная проводка крупнотоннажных судов, буксировка, помощь судам и перевозка грузов. Использование нового дизельного ледокола предполагается в Балтийском море, а также на арктических трассах.

Напомним, что параллельно на ВСЗ идет строительство другого ледокольного судна обеспечения, заказанного компанией «Газпром нефть». 24 ноября состоялся спуск на воду корпуса головного ледокольного судна «Александр Санников», в настоящее время на нем продолжаются работы по достройке и техническому оснащению.



Крюинг идет в вуз

В «Макаровке» прошла встреча представителей крюинга с курсантами плавательных специальностей

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова прошла встреча представителей крюинга с курсантами плавательных специальностей Института «Морская академия».

Как сообщили в вузе, в презентации приняли участие компании «Stolt Tankers B. V.» (Нидерланды), «LAPA Ltd.» и «ЛАПА Санкт-Петербург».

В настоящее время «Макаровка» уже ведет программы сотрудни-

чества с «Stolt Tankers B. V.» по организации плавательных практик курсантов на судах компании и переподготовке действующего плавостава судоходной компании в Морском учебно-тренажерном центре университета.

Присутствующие на встрече

представители крюинговых компаний «LAPA Ltd.» и ООО «ЛАПА Санкт-Петербург» ознакомили курсантов с процессом предстоящего отбора на плавательную практику, требованиям к знанию английского языка и проведению психологических тестов. Особый интерес курсантов вызвали вопросы, связанные с условиями работы экипажей на танкерах-химовозах, техническом оснащении судов и их качественными характеристиками.

В рамках встречи между представителями ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и представителями компании «Stolt Tankers B. V.» состоялись переговоры о дальнейших перспективах развития сотрудничества. Кроме того, представители компании «Stolt Tankers B. V.» были ознакомлены с особенностями подготовки судомехаников и электромехаников, а также посетили лаборатории факультета Судовой энергетики Института «Морская Академия».



Порту нужны квалифицированные рабочие

В музее «Ростерминалуголь» прошла профориентационная экскурсия для воспитанников школы-интерната.

Воспитанники Лесобиржской школы-интерната г. Кингисепп (Ленинградская область) посетили музей АО «Ростерминалуголь» и ознакомились с принципами работы современного оборудования, установленного в порту. В рамках программы профориентации участникам экскурсии рассказали о современных рабочих профессиях, которые востребованы на высокотехнологичных предприятиях со сложным и уникальным оборудованием.

«Квалифицированные рабочие кадры необходимы современным портам, оборудование становится все более совершенным, производственные процессы требуют специализированных знаний», — цитирует слова управляющего ди-

ректора АО «Ростерминалуголь» Евгения Корбана пресс-служба компании. — Мы рады помочь молодежи сделать правильный выбор в пользу по-настоящему востребованных рабочих специальностей для профессиональной самореализации во взрослой жизни. Внимание к ребятам из школ-интернатов, детям-сиротам — это особая ответственность для бизнеса, для нас очень почетно внести свой вклад в процесс их социализации».

Экскурсия стала наглядным примером того, какой интерес могут вызвать современные рабочие специальности у подрастающего поколения. Воспитанники школы-интерната внимательно слушали рассказ виртуального гида о производстве, рассматри-



вали макет терминала с движущимися элементами оборудования — рекламными, стакерами и углепогрузочными машинами, смотрели 3D ролики и задавали много вопросов о мощных машинах, поднимающих тонны угля и в течение нескольких часов загружающих океанские и морские сухогрузы. Многие из юных гостей выразили желание в будущем избрать престижную рабочую специальность в АО «Ростерминалуголь». После экскурсии на терминал всем ребятам были вручены сувениры и сладкие подарки.

Поощрение талантов

В Волжском государственном университете водного транспорта с 01 декабря 2016 года открылся прием заявок для участия в конкурсе «Студент года — 2016». Данный конкурс проводится в университете уже в четвертый раз и нацелен на выявление и поощрение талантливой студенческой молодежи.

В конкурсе «Студент года — 2016» предусмотрено пять номинаций: «Наука», «Творчество», «Спорт», «Общественная деятельность» и «Лидер».

Все победители конкурса будут награждены специальными дипломами, статуэтками и цен-

ными призами на торжественном мероприятии, приуроченном к празднованию Дня университета 22 декабря 2016 года.

Волжский государственный университет водного транспорта — высшее транспортное учебное заведение России. Вуз был

учрежден 17 декабря 1930 года. В этот день в Нижегородском институте инженеров речного транспорта (так назывался тогда университет) начались занятия на четырех факультетах — эксплуатационном, механическом, судокорпусном и гидротехническом.

Вклад «Астра Марин» оценен коллегами



Руководитель группы компаний «Астра Марин» Андрей Кузнецов получил благодарность за личный вклад в развитие сферы туризма и гостеприимства на Северо-Западе. Заслуги Кузнецова были отмечены в ходе торжественного заседания, посвященного 20-летию Северо-Западного отделения Российского союза туристической индустрии, которое состоялось в Санкт-Петербурге.

Персональные благодарности были вручены наиболее активным руководителям компаний, партнерам и экспертам СЗРО РСТ президентом РСТ Сергей Шпилько.

«Северо-Западное отделение РСТ не намного моложе самого союза. Когда мы учреждали это отделение, в Санкт-Петербурге уже существовали уважаемые региональные ассоциации, и были опасения, что функции будут дублироваться. Однако отделение работало грамотно, напористо, но тактично, постепенно объединяя в своих рядах те компании, которые стремились не только защищать свои интересы, но и создать в регионах Северо-Запада цивилизованный туристический рынок», — отметил Шпилько в поздравительной речи.

Он отметил важнейшие дости-

жения СЗРО РСТ — например, роль отделения в установлении 72-часового безвизового режима для пассажиров круизных и паромных судов.

Группа компаний «Астра Марин» основана в 1994 году. «Астра Марин» является одной из крупнейших судоходных компаний Санкт-Петербурга, осуществляющих внутригородские пассажирские водные перевозки.

Отличительной чертой компании является наличие разнообразного флота и широкого ассортимента туристических маршрутов, охватывающих весь Пе-

тербург, а так же его знаменитые пригороды — Петергоф, Кронштадт, Шлиссельбург. «Астра Марин» одна из первых компаний, предложившая петербуржцам и гостям города ставшие популярными водные прогулки под разводными мостами.



Кто продвинет круиз?

Представители портов Балтийского моря договорились о сотрудничестве по продвижению круизного судоходства.



В Хельсинки (Финляндия) прошла очередная ежегодная встреча представителей портов Копенгагена, Росток, Санкт-Петербурга, Стокгольма, Таллинна и Хельсинки. Участники встречи обсудили перспективы развития круизного рынка в регионе Балтийского моря, в том числе, возможность продления круизного сезона на Балтике в осенний период.

Стороны обменялись мнениями в части расширения взаимодействия с круизными линиями, в частности, представители портов запланировали совместную встречу с представителями Международной ассоциации круизных линий (CLIA) в рамках выставки Seatrade Global, которая

пройдет в г. Форт-Лодердейл (США) в марте 2017 года.

Кроме того, делегаты обсудили планы по строительству портовой инфраструктуры по приему хозяйственно-бытовых стоков. Представители ведущих европейских компаний в указанной сфере рассказали о наиболее современных практиках в вопросах переработки хозяйственно-бытовых стоков и твердых отходов.

В рамках мероприятия для участников был также организован ознакомительный визит на завод по переработке хозяйственно-бытовых стоков, где были продемонстрированы последние решения в сфере использования возобновляемых источников энергии, в том числе биогаза.



Навигация завершена

Навигация завершилась на всех внутренних водных путях и гидротехнических сооружениях Московского бассейна, сообщили в ФГБУ «Канал имени Москвы». Наблюдения показали, что в этом году лед раньше начал появляться в Рыбинском и Горьковском водохранилищах.

Специалисты «Канала имени Москвы» начали работы по завершению навигации еще в начале ноября. Путьские бригады приступили к снятию плавучих навигационных знаков на судовых ходах.

К движению по замерзающим рекам

столицы теперь допускаются только суда, имеющие соответствующий реальному состоянию льда класс классификационного общества или разрешение на разовый переход. Помимо этого, судовладельцам необходимо заблаговременно разработать и представить в ФГБУ «Канал имени Мо-

сквы» на согласование мероприятия по обеспечению безопасности плавания судов в ледовых условиях. При угрозе возникновения тяжелой ледовой ситуации, всех судовладельцев просят заблаговременно определить места отстоя и зимовки судов во избежание серьезных последствий.

Финансирование водных путей увеличат

Финансирование содержания внутренних водных путей (ВВП) России с 2017 года будет увеличено на 30% в сравнении с текущим уровнем. Об этом в ходе конференции Heavy Russia в Москве сообщил заместитель начальника управления внутреннего водного транспорта Федерального агентства морского и речного транспорта России Игорь Злобин.

По его словам, это позволит провести дноуглубительные работы в необходимом объеме и повысить уровень безопасности судоходства за счет улучшения ситуации с содержанием средств навигационной обстановки.

«В настоящее время обеспеченность финансирования внутренних водных путей составляет 50% от полного нормативного», — отметил Злобин.

Напомним, ранее министр транспорта России Максим Соколов сообщал, что нормативное содержание внутренних водных путей России требует около 21 млрд руб. в год, недостаток средств составляет около 8 млрд руб.

Сергей Барышников: «Эксплуатационная подготовка кадров должна остаться в специализированных вузах»

Завершается присоединение Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ) к крупнейшему вузу в системе водного транспорта страны — ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова. Кого теперь будет готовить легендарная Макаровка, в интервью газете «Водный транспорт» рассказал ректор университета Сергей Барышников.

— **Сергей Олегович, расскажите, пожалуйста, когда завершится процесс присоединения Московской государственной академии водного транспорта к Государственному университету морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова?**

— Действительно, процесс реорганизации МГАВТ путем присоединения к нашему университету подходит к концу. Передающий акт подписан, к началу следующего года МГАВТ станет Московской академией водного транспорта — филиалом ГУМРФ им адмирала С.О. Макарова. То есть, мы сохраним историческое название московского вуза, привычное для многих.

Хочу напомнить, что МГАВТ когда-то был учебно-консультационным пунктом Ленинградского института водного транспорта (ЛИВТ, впоследствии — университета водных коммуникаций), потом стал филиалом ЛИВТа, потом — отдельным Московским институтом водного транспорта, а затем — академией. Учитывая, что университет водных коммуникаций объединен с академией имени Макарова, мы, в принципе, вернулись к тому, от чего

уходили...

Как и многие важные события в сфере образования, а в особенности отраслевого образования, эта реорганизация сопровождается самыми невообразимыми слухами. Я думаю, это происходит от недостатка информации.

Объединение идет полным ходом. Хочу отметить, что руководство МГАВТа достаточно хорошо подготовилось к этой процедуре. Конечно, нам предстоит глубже изучить ситуацию, чтобы двигаться дальше.

Из недостатков пока только могу отметить слабую связь МГАВТа с его филиалами, но это поправимо. К моменту объединения филиалов МГАВТа останется три: в Рыбинске, Уфе и в Великом Устюге. Филиал в Ростове-на-Дону в настоящее время завершает процедуру реорганизации путем присоединения к Новороссийской морской академии — ГМУ имени адмирала Ф.Ф. Ушакова.

В масштабах университета Макарова мы сможем оптимизировать работу всех филиалов. Например, учебная площадка в Великом Устюге находится вблизи нашего филиала в городе Котлас. Мы будем прорабатывать взаимодействие этих двух площа-

док, попробуем наладить какое-то сетевое взаимодействие в части обучения, воспитательской работы и практической подготовки.

— **Планируется ли какое-то сокращение кадров?**

— Сокращение — это неправильный термин, мы говорим об оптимизации. После объединения университета водных коммуникаций и академии им Макарова в 2013–2014 годах мы оптимизировали более тысячи ставок. Отрадно отметить, что процесс прошел мягко, потому что с каждым сотрудником мы работали адресно.

Такую же политику мы будем проводить и во МГАВТе. Образовательную часть, то есть, профессорско-преподавательский состав, нам надо оптимизировать до следующего учебного года. Остальные кадры — в течение всего 2017 года.

— **Сколько человек сегодня насчитывает Макаровка с учетом присоединенного МГАВТа?**

— В настоящее время у нас насчитывается около 13 тысяч обучающихся по всем формам обучения, причем, бюджет — около



65% от этого числа. Кроме того, ежегодно около 20 тысяч человек мы обучаем по программам дополнительного профессионального образования (ДПО). В образовательном процессе задействовано более 2 тысяч сотрудников, в том числе около тысячи двухсот преподавателей.

Напомню структуру ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова. В составе университета — 4 института. «Морская академия» объединяет все эксплуатационные специальности и Арктический факультет. Институт водного транспорта собрал всех портовиков, гидротехников, информационные технологии и часть менеджеров. Институт международного транспортного менеджмента готовит юристов,

менеджеров и логистов. Институт дополнительного профессионального образования реализует программы повышения квалификации и переподготовки.

Мы не стараемся плодить институты, поэтому МГАВТ отдельным институтом не будет, он волеется в существующую структуру как филиал.

Руководство Росморречфлота совершенно правильно нам ставит задачу: должен быть подготовлен качественный специалист вне зависимости от того, где он выпущен. И мы над этим работаем. Филиальная сеть Макаровка — самая большая в отрасли, поэтому мы рассматриваем возможность введения отдельной должности — проректора по филиалам.

Начало, окончание на стр. 10



Второй «Фестиваль круизов»

пройдет в апреле 2017 года Москве и Санкт-Петербурге

Второй «Фестиваль круизов» пройдет в апреле будущего года сразу в двух городах — в Москве и Санкт-Петербурге. Мероприятие организует ИД «Турбизнес» при поддержке Ростуризма.

Впервые мероприятие прошло в апреле 2016 года в Москве. В нем приняли участие компании, представляющие как речные круизы — «Водоходъ», «ГАМА», «Инфлот», «Истлэнд», «Круизный флот», «Русич», «Мостурфлот», «НИКА», — так и морские круизы — «Виа Марис», «Инфлот круизы и путешествия», «Круизный Дом «МК», «Нептун», Ras Group, Silversea Cruises и St. Peter Line, CruiseLine, а также десяток других из смежных направлений. Сам формат фестиваля был новым для круизного рынка и представлял собой workshop,

мастер-классы от компаний и пресс-конференции с панельными дискуссиями. В фестивале приняли участие свыше 20 круизных компаний, а его гостями в течение дня стали около 400 человек.

Второй фестиваль круизов состоится 4 апреля 2017 года в столичном отеле «Марriott Новый Арбат» и 6 апреля в Санкт-Петербурге в отеле «Эмеральд». Партнером мероприятия выступает компания «Инфлот круизы и путешествия». Свое участие в фестивале подтвердили компании «Бриз Лайн», «Виа Марис», «Водоходъ», «Гама»,

«Инфлот», «Истлэнд», круизный Дом «МК».

Морские, речные и паромные круизы способны стать новым перспективным направлением для российских турагентов, которые ранее работали на других направлениях. На фоне сокращения выездного турпотока круизный рынок демонстрирует завидную стабильность и рост. Ключевым туристическим мероприятием, способствующим продвижению этого направления, призван стать «Фестиваль круизов», который пройдет в следующем году уже во второй раз.

«Путешествие в Рождество» на борту теплохода

Речные прогулки на теплоходах по Москве-реке впервые вошли в программу праздничного фестиваля «Путешествие в Рождество».

Речные прогулки на теплоходах впервые вошли в программу праздничного фестиваля «Путешествие в Рождество», который стартовал 12 декабря в Москве. Как сообщил Виталий Сучков, руководитель департамента национальной политики, межрегиональных связей и туризма Москвы, одно судно организаторы праздника переоборудовали специально для проведения детских елок на

борту теплохода.

«Также департамент запускает новый совместный проект с даблдекерами и теплоходами. Это будет комбобилет, по которому можно будет увидеть праздничную Москву из окна двухэтажного автобуса, а затем на набережной пересечься на теплоход и посмотреть на столицу с другого ракурса», — пояснил Сучков.

Основная часть фестиваля пройдет на 38 площадках, которые

разместятся на пешеходных зонах и площадях в центре города, а также в парках. Гости праздника смогут попробовать горячие напитки и сладости, купить сувениры в ярмарочных шале, поучаствовать в мастер-классах для взрослых и детей, покататься на ледяных горках, коньках и каруселях. По прогнозам властей, в этом году фестиваль, который продлится до 27 января, должны посетить более 15 миллионов человек.

«Мосводосток» остается начеку

Компания «Мосводосток» оказалась в числе первых, кто начал готовить свои суда к зимовке. Ее флот насчитывает 30 единиц, в их числе буксиры, самоходные шаланды, плавающие краны и мусоросборщики.

Московские реки — сложные для судоходства, свидетельствуют специалисты. К примеру, Яуза несет очень много грунта. Поэтому корпуса судов быстро изнашиваются из-за частого попадания на отмели. Кроме того, камни и грунт попадают в рулевые агрегаты. В этом году руководство «Мосводостока» приняло решение поднять че-

тыре судна, чтобы отремонтировать их.

Несколько судов «Мосводостока» предназначены для борьбы с выбросами в реки нефтепродуктов. В составе флота компании есть суда, оснащенные специальными сепараторами для сбора таких выбросов. По официальным данным, за сезон из московских рек собирается от 6 до 16 тонн обводненных нефтепродуктов.

На зимний период суда «Мосводостока» распределяются по рекам Московского бассейна, несколько судов остаются на Яузе для контроля ситуации. Часть флота «Мосводостока» будет работать и зимой. На вооружении организации есть суда ледокольного типа. Одно из них будет следить, чтобы лед не повредил другие суда, пришвартованные у причалов.



Ярославцы согласовали круизную навигацию



Совещание по согласованию графиков движения пассажирских туристических судов в навигацию 2017 года прошло на курорте «Ярославское взморье».

В мероприятии приняли участие представители Федерального агентства морского и речного транспорта, администрации бассейнов внутренних водных путей, руководителей крупнейших российских компаний по речным перевозкам и представителей туристического бизнеса. В течение пяти дней участники совещания обсудили и согласовали графики движения пассажирских судов на навигацию в 2017 году, представленных в Росморречфлот.

«Ярославское взморье» не случайно стало площадкой для проведения подобного совещания: в 2015 году на берегу Рыбинского водохранилища в «Бухте Коприно» открылся причал для круизных теплоходов, который стал единственной подобной стоянкой на Верхней Волге.

«Для нас туризм — один из ведущих секторов экономики, который в регионе считается очень важным и интересным», — отметил глава администрации Рыбинска Денис Добряков. — Мы готовы принимать теплоходы, что называется, с открытыми руками. Надеемся, что речной бизнес будет развиваться и дальше».

«За сезон 2016 года наш причал принял 60 крупных туристических судов — это 15 тысяч человек, которые выходили в Коприно. В 2017 году мы планируем принять уже 100 судов», — сказал заместитель руководителя

проекта «Ярославское взморье» Александр Лекарев.

Руководитель отдела по движению флота компании «Инфлот» Любовь Черенкова отмечает, что речной туризм активно развивается, несмотря на непростую экономическую ситуацию в стране. Многие туристы выбирают отдых именно на круизных теплоходах.

«Наши суда ходят по всей Волге, в Ярославскую область заходят семь теплоходов, — сообщила Черенкова. — Туристам сейчас очень нравятся зеленые стоянки, поэтому нам приходится пересматривать привычные графики движения — к примеру, раньше наши теплоходы проходили Рыбинское водохранилище ночью. Чтобы зайти в Коприно, мы составляем новые графики».

«Несмотря на то, что рынок туристических услуг в России за последний год сильно изменился, на речном туризме эти события не сказались», — сказал Андрей Пичугин, заместитель генерального директора по флоту компании «Мостурфлот». — Все наши теплоходы заходят в Ярославскую область, посещают Ярославль, Углич, Мышкин. Многие туристы уже не раз путешествовали на теплоходе по Волге, но этих мест не видели. В то время, как здесь есть все возможности для того, чтобы принимать больше теплоходов. В 2017 году мы планируем совершить более 10 заходов в «Ярославское взморье».

В Рязани появится пассажирский причал

В Рязани в 2017 году появится пассажирский причал, который отсутствовал несколько лет. Об этом сообщила заместитель гендиректора по туризму ОАО «Мостурфлот» Светлана Гончарова, которая уточнила, что причал необходим для полноценного знаком-

ства с городом «речных» туристов, так как в последнее время значительно увеличился спрос на речные круизы.

«Кроме того, в будущем году в течение всей навигации на Оке продолжит работать теплоход «Сергей Образцов», — пояснила Гончарова.



«Формула движения» для «Соммерса»



Дноуглубительное судно «Соммерс», построенное на «Заводе «Красное Сормово» получило национальную премию в номинации «Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники». Торжественное награждение победителей премии за достижения в области транспортной инфраструктуры «Формула движения» состоялось 30 ноября 2016 года в рамках Транспортной недели — 2016.

На получение премии в номинации «Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники» претендовали пять компаний с проектами, реализованными в России.

Победа закономерно досталась дноуглубительному судну «Соммерс», которое является головным в серии из трех земснарядов проекта TSHD1000, построенных «Заводом «Красное Сормово» для Росморпорта.

«Сормовской судовой верфи впервые в стране положено начало строительству самоходной дноуглубительной техники, сочетающей в себе передовые решения, как в части применяемых технологий, так и в части функционала. Землесосыданного

проекта полностью соответствует последним тенденциям в области судостроения, связанным с повышением требований судовладельцев к многофункциональности судов», — отметила пресс-служба судостроительного предприятия.

Судно «Соммерс» спущено на воду в январе и передано Росморпорту в июне 2016 года. В настоящее время оно работает в Махачкалинском морском порту.

За несколько месяцев работы земснаряд показал свою эффективность, о чем свидетельствуют положительные отзывы специалистов. В частности, отмечаются высокая производительность и удобство управления дноуглубительным оборудованием.

Проект выполнен голландской компанией (Damen Shipyard

Gorinchem), рабочая конструкторская документация — Волго-Каспийским ПКБ.

Мероприятие «III Национальная премия за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения» состоялось в рамках Транспортной недели-2016, которая прошла в Москве. Основными целями премии являются: поощрение высокого профессионализма в области развития инфраструктуры, предоставления транспортных услуг; выявление достижений компаний в ведущих сегментах рынка транспортных услуг; повышение инвестиционной привлекательности инфраструктурных проектов в регионах Российской Федерации.

Очередной спасатель заложен на Окской судовой верфи

Окская судовой верфь 1 декабря 2016 года заложила головное многофункциональное морское водолазное судно-катамаран проекта SDS18. Судно строится для ФБУ «Морская спасательная служба Росморречфлота».

Как сообщает пресс-служба Морского инженерного бюро, являющегося проектантом серии, судно проекта SDS18 предназначено для: обеспечения водолазных и подводно-технических работ на глубинах до 60 м при волнении моря до 3-х баллов; участия в аварийно-спасательных и судоподъемных операциях; размещения и обеспечения работы научно-исследовательской партии в объеме установленных технических средств; обследования дна акваторий, затонувших объектов, подводной части корпусов судов (кораблей) и гидротехнических сооружений; обеспечения эксплуатации малогабаритных телеуправляемых подводных аппаратов при волнении моря до 3 баллов.

Приводя технические характеристики, проектант указывает, что конструкция судна усилена ледовыми подкреплениями на

класс Ice 1. Для обеспечения работы научно-исследовательской партии предусматриваются две лаборатории. Рулевая рубка выполнена с круговым обзором и обеспечением возможности управления судном одним человеком.

Предусматривается размещение водолазного комплекса для выполнения водолазных работ с использованием для дыхания сжатого воздуха на глубинах до 60 метров в мобильном (контейнерном — 2 TEU) варианте. Для спуска водолазов предусмотрен водолазный трап.

Напомним, что Окская судовой верфь успешно работает над заказами для Морспасслужбы. Так, в ноябре предприятие сдало заказчику пожарный буксир проекта TG-17 «Пеная», контракт на строительство которого был заключен 8 апреля 2015 года. Проектантом этого судна также является «Морское инженерное бюро».



Новости Нобелей

«Верфь братьев Нобель» в межнавигационный период активно занимается ремонтом флота.

Так, предприятие приняло в ремонт сухогруз «Сотник», на котором предстоит провести большой объем работ по ремонту корпуса судна, рулевого устройства, валопроводов и движителей. Однопалубное судно проекта 2-95А предназначено для перевозки угля, концентратов апатита, зерна, соли, леса

и генеральных грузов, включая контейнеры.

Кроме того, на предприятии состоялся подъем в док трюмной открытой баржи проекта 461Г «7666». В частности, за время межнавигационного периода будет произведен ремонт палубных механизмов, люковых закрытий, леерного ограждения, дефектация и ремонт корпуса

баржи. Трюмная открытая баржа с двойным дном и двойными бортами, оборудованная устройством для вождения методом толкания, предназначена для перевозки песка.

Еще один заказ, полученный предприятием, связан с ремонтом озёрного ледокольного буксира-кантовщика «Рейдовый 24». Судно предназначено для



буксирно-кантовочных работ с несамоходными сухогрузными и наливными судами на акваториях портов, заводов, в шлюзах, а также с плотами в шлюзах и на переформировочных рейдах. Ему предстоит ремонт рулевого устройства, валопроводов, движителей, донно-заборной арматуры, дефектация и ремонт корпуса судна.

Порт Коломна начал строить толкач

Судостроительное подразделение ОАО «Порт Коломна» приступило к постройке нового буксира-толкача «Коломенский-1601». Это первое судно смешанного река-море плавания, строительство которого будет осуществлено на верфи компании.

Мощность буксира-толкача (1600 л.с.) и характеристики пропульсивной системы позволят буксиру водить составы общей грузоподъемностью до 12 тыс. тонн; постройка будет вестись с «нуля» без привязки к проектам и элементам корпуса других судов.

ОАО «Порт Коломна» — многопрофильное речное транспортное предприятие, в состав которого входят грузовые участки на реках Москва и Ока (Беседы, Лыткарино, Воскресенск, Коломна), участок пассажирских перевозок, судоремонтный завод, судоподъемное сооружение, отстойный пункт, строительный и автотранспортный участки, завод сухих смесей, гостиничный комплекс.





Сергей Барышников: «Эксплуатационная подготовка кадров должна остаться в специализированных вузах»

Окончание, начало на стр. 7
— **Количество обучающихся растет, это, в основном, молодые люди, перед которыми остро стоит вопрос воинской обязанности. Вернется ли в Макаровку военная кафедра?**

— Работа по восстановлению военной подготовки в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова идет по нескольким направлениям. Руководство Министерства транспорта ведет конструктивный диалог с Минобороны относительно восстановления военной кафедры. Есть поручение президента по этому вопросу.

Со своей стороны, мы налаживаем связи с военными заведениями на взаимовыгодной основе.

Уверен, что проблема военной кафедры будет снята с повестки дня в ближайшее время.

— **Ваш вуз является единственным в мире образовательным заведением, которое готовит специалистов по управлению гражданским атомным флотом. Как сейчас развивается это направление вашей работы?**

— У нас хорошая новость. Недавно в ФГУП «Атомфлот» состоялось совещание, где было принято решение более тесного взаимодействия с Макаровкой по подготовке кадров для работы на атомных ледоколах как альтернативы создания собственного тренажерного центра.

Мы готовы начать такую под-

готовку уже сейчас. У нас есть кадры и база. Мы уже не одно десятилетие преподаем курсантам-судомеханикам особенности работы ядерных энергетических установок. У нас есть тренажеры, на которых можно прокрутить любую аварийную ситуацию.

Думаю, что скоро мы подпишем рамочное соглашение о сотрудничестве с Атомфлотом, что позволит приступить к работе по двум основным направлениям: подготовке курсантов для работы на судах с ядерной энергетической установкой (с прохождением плавательной практики на атомных ледоколах) и дополнительному профессиональному образованию с использованием дистанционных технологий.

При таком сотрудничестве особенно важно восстановление в университете военной кафедры. Потому что мы готовим уникальных специалистов, которых по окончании обучения призывают в армию. Ребята уходят, но не всегда возвращаются. Поэтому целевая контрактная подготовка не может заработать в полную силу в этом случае.

Со своей стороны Атомфлот ведет большую работу по привлечению кадров на атомные ледоколы. Рассматривается возможность увеличения заработной платы для выпускников, пришедших на работу в компанию.

— **Помимо Атомфлота, какие еще судоходные компании заинтересованы в вы-**

пускниках Макаровки?

— У нас заключен 41 договор с российскими судоходными компаниями на прохождение плавательной практики курсантов Макаровки. В числе таких компаний — ПАО «Газпромфлот», ОАО «НК «Роснефть», ПАО «Совкомфлот», ОАО «Северо-Западное пароходство», группа компаний «Палмали».

Начиная с 3 курса, введена практика заключения договоров между курсантами и судоходными компаниями. Курсанту доплачивают к стипендии несколько тысяч рублей ежемесячно, он учится, получает диплом и идет на работу в эту судоходную компанию. Причем, у курсанта нет обязательств учиться только на «отлично». На флоте отличник не нужен, нужен дисциплинированный хорошист. Отличник, как правило, идет в науку.

У нас уже сотни таких договоров. Но и тут есть свои «подводные камни». Бывали случаи, когда выпускник отказывался от своих обязательств и устраивался на другую работу. В этих случаях судоходная компания вправе потребовать с курсанта возмещение затраченных на него средств. Механизм возврата затраченных на него средств еще не отработан в полной мере.

— **Как вы относитесь к идее создания единого транспортного вуза?**

— Моя личная позиция — идея правильная. Уже было



озвучено, что объединенный транспортный вуз не претендует на эксплуатационные специальности, речь идет о подготовке кадров в логистике, мультимодальных перевозках, более глубоком изучении особенностей работы различных видов транспорта.

Действительно, тот логист, который хорошо знает особенности работы каждого вида транспорта, будет лучше под-

готовлен, чем выпускник узкоспециализированного вуза. Значит, такой специалист будет больше востребован на рынке труда. Будущее покажет. Но мне кажется, что такие специалисты будут более востребованы на рынке труда.

А вот эксплуатационная подготовка кадров непременно должна остаться в специализированных вузах.

«ТранспАРТ-2016» сыграл в кино

В Москве состоялся VIII Всероссийский фестиваль творчества студентов транспортных вузов

В Москве прошел VIII Всероссийский фестиваль творчества студентов транспортных вузов «ТранспАрт — 2016», в котором приняли участие 400 студентов из 18 транспортных вузов России. Фестиваль вошел в программу X Юбилейного международного форума «Транспорт России».

Основной темой фестиваля текущего года стала формула «Играем в кино!». Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов в приветственном сло-

ве отметил, что при выборе тематики номинаций фестиваля «ТранспАрт — 2016» учитывался проводимый в России Год кино. «Во многих известных отечественных кинофильмах в осно-

ву сюжета положена транспортная тематика, которая не теряет своей актуальности и по сей день», — подчеркнул он.

«Уверен, что в будущем вы сможете применить свои творческие способности в трудовой деятельности, в любых проектах, которые позволят в полной мере раскрыть ваши таланты и принести пользу транспортной отрасли и государству», — сказал Соколов, обращаясь к студентам.

Всероссийский творческий фестиваль студентов транспортных вузов «ТранспАрт — 2016» проводится по инициативе и при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации.

Главной целью фестиваля является популяризация транспортных профессий, идеологическая ориентация и профориентация молодого поколения, создание для молодежи возможности творческого общения и обмена опытом.

Студенты соревновались в следующих номинациях: «Сценическое искусство»; «Изобразительное искусство»; «Фотоискусство»; «Литературное творчество»; «Лучшая видеовизитка (специальная номинация)». Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова стал победителем в номинации «Изобразительное искусство».



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СОСНОВСКИЙ ЗАВОД ЖДЕТ ПОМОЩИ

Перспективы развития Сосновского судостроительного завода обсудили на очередном заседании оперативного штаба при и.о. зампреда правительства области Максиме Кочеткове.

«На текущий момент на заводе ведется работа по формированию портфеля заказов на 2017–2018 годы, и заводу требуется оказание содействия со стороны правительства области», — сообщил гендиректор предприятия Игорь Глушаков.

В связи с этим, как сообщает пресс-служба правительства Кировской области, Кочетков поручил региональному министерству промышленности «проработать вопрос с федеральными министерствами об участии завода в реализации среднесрочной и долгосрочной программ развития». Региональному минтрансу поручено организовать работу с Министерством транспорта РФ и направить заявку для планирования дноуглубительных работ на ближайшие три года.

Министерству развития предпринимательства торговли и внешних связей Кировской области с участием министерства охраны окружающей среды, Минтранса и завода поручено «разработать бизнес-план по развитию внутреннего водного туризма», говорится в сообщении.

ОБОРОТ ОССЗ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ ПРЕВЫСИЛ МИЛЛИАРД РУБЛЕЙ

Вопрос развития Онежского судостроительно-судоремонтного завода обсуждался на заседании госкомиссии по подготовке к 100-летию Карелии.

По словам замминистра промышленности и торговли России Василия Осмакова, индекс производства растет. На заводе планируется создание возможности постройки судов ледового класса и рыболовных судов. «Надеемся, что судостроительный завод сможет занять эту нишу», заявил Осмаков.

Как рассказал замминистра транспорта Российской Федерации, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский, оборот Онежского судостроительного завода за 9 месяцев превысил миллиард рублей.

В настоящий момент строится и планируется строительство судов 13 типов, портфель заказов более 4 миллиардов рублей. Количество работников за год возросло в четыре раза, до 400 человек. Завод планирует приобретение территории порта, что позволит увеличить оборот предприятия и даст еще 126 рабочих мест.

СКОЛЬКО СТОИТ ПРОГРАММА СУДОРЕМОНТА ЕРП

Енисейское речное пароходство в 2017 году планирует направить на судоремонт 416 млн руб., что значительно превышает финансовые затраты компании по данному направлению в 2016 году.

Так, по программе установки нового оборудования взамен изношенного будут заменены главные двигатели теплоходов, продолжится оснащение судов бактерицидными установками, системами кон-

троля расхода топлива, а также системами видеонаблюдения в соответствии с требованием закона о транспортной безопасности. На основной массе судов будет проведен стандартный межнавигационный ремонт.

Касаясь планов компании в оставшийся месяц 2016 года, в компании отметили, что до конца декабря будут дополнительно закуплены и установлены главные двигатели на теплоход ОТА-968 «Капитан Марусев» (две единицы), по одной единице — на «Весьегонск» и плавкран «КПЛ-68», котел на РТ-751, а также заменены дизель-генераторы на шести судах. Кроме того, запланированы работы по повышению

класса «Аварийно-спасательной станции» до «О», что даст возможность более широко ее использовать.

Также в планах на IV квартал 2016 года — ремонт движительно-рулевых комплексов судов в доках; оснащение теплоходов бактерицидными установками для подготовки питьевой воды. Ожидаемый объем судоремонта в Красноярском судоремонтном центре в 2016 году составит 111% годового плана.

В КЕРЧИ ПОСТРОЕН ПАРОМ

«Керченская морская верфь «Фрегат» спустила на воду автомобильный грузопассажирский паром ледового класса для эксплуатации на внутренних водных путях РФ.

Грузоподъемность судна, получившего имя «Нина Малкова», построенного по проекту ОАО «Инженерный центр судостроения» (Санкт-Петербург) составляет 80 тонн, паром рассчитан на 4 автопоезда или 16 легковых автомобилей.

Для строительства судна компании «Восток Трансгрупп»

Российский национальный коммерческий банк (РНКБ) предоставил кредит в размере 64 млн руб.

Паром относится к ледокольному типу. Это позволит ему работать на севере. Из-за небольшой вместимости парома «Нина Малкова» его постоянная работа на линии «Крым – Кавказ» нецелесообразна.



ЗЕЛЕНОДОЛЬЦЫ ЗАЙМУТСЯ СУДАМИ НА АЛЬТЕРНАТИВНОМ ТОПЛИВЕ

Зеленодольский завод имени Горького в 2017 году разработает проект гражданского судна на СПГ-топливе. Планируется, что это будет судно каютного варианта с большой дальностью плавания (двух-трехпалубный теплоход).

«Думаю, это будет востребовано, особенно с учетом требований экологии. Эта работа будет проведена в 2017 году,

и в 2018 году у нас появится сформированное техническое задание, появится заказчик. Тема поддерживается. Большое количе-

ство автотранспорта переведено на газомоторное топливо, поэтому надеемся, что река, море тоже будут востребованы», — сообщил руководитель предприятия Ренат Мистахов.

Руководитель предприятия рассказал, что соглашение в этой области достигнуто с ООО «Газпром газомоторное топливо», первый

контракт на строительство судна ожидается уже в 2018 году.

Напомним, что ранее, 23 июня 2016 года, Зеленодольский судостроительный завод подписал соглашение с компанией «Газпром газомоторное топливо» на строительство пассажирских судов на альтернативном газовом топливе.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ КООПЕРАЦИЯ

Сахалинская область намерена заказать два грузопассажирских судна на Хабаровском судостроительном заводе.

Возможности строительства двух грузопассажирских судов обсудил губернатор Сахалинской области Олег Кожемяко во время визита на Хабаровский судостроительный завод. Речь, в частности, идет о двух судах длиной более 70 метров, которые могут перевозить до 80 человек. Суда необходимы для обеспечения устойчивого транспортного сообщения с Курильскими островами.

В частности, Олег Кожемяко заявил: «Сейчас будем вместе с предприятием прорабатывать техническое задание, а затем выйдем на подписание соглашения. Рассчитываем, что в течение полугодия подготовим рабочую документацию, два года займет строительство. Финансирование этих заказов будет вестись с привлечением Государственной транспортной лизинговой

компании».

Также представители правительства Хабаровского края и руководство завода обсудили с гостями из Сахалинской области планы по заказу на предприятии судов другого класса: «Сейчас обсуждаем возможность заказа пассажирских судов, аналогичных судну «70 лет Победы», только в морском исполнении. Кроме того, ведем речь о строительстве двух паромов для переправы Ванино-Холмск. Правительство края продолжает работу по кооперации и с другими дальневосточными регионами. В ближайшее время мы проведем переговоры с властями Камчатского края и Республики Саха (Якутия). Там тоже есть потребность как в речных, так и в морских пассажирских судах», — отметил заместитель председателя правительства края — министр про-



мышленности и транспорта края Сергей Ивашкин.

Напомним, что первое судно проекта А45-2 «70 лет Победы» в октябре успешно прошло испытание на Амуре. В настоящее

время на стапелях Хабаровского завода продолжается строительство еще двух теплоходов проекта А45-2 и судна на воздушной подушке на 50 пассажиров по заказу правительства края.

Кинологи поделились секретами с «ушаковцами»

Круглый стол на тему: «Роль таможенных органов в обеспечении национальной и экономической безопасности» прошел в Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова. Для участия в мероприятии, организованном на базе кафедры «Теории и истории государства и права», были приглашены представители кинологического отдела Южного таможенного управления Новороссийской таможни.

Аудиторию круглого стола составили не только преподаватели и курсанты «Ушаковки», но также и студенты Новороссийского филиала Московского гуманитарно-экономического университета.

Программа «круглого стола» включала теоретическую и практическую части. В ходе теоретической части с докладами об особенностях и проблемах деятельности таможенных органов выступили курсанты «Ушаковки», которые в ходе рассмотрения различных аспектов работы таможенной службы сумели сформулировать свои предложения, направленные на обеспечение экономической безопасности страны.

Курсанты также проанализировали вопросы регулирования внешнеэкономической деятельности в странах Таможенного союза, выявили недостатки нынешней таможенной системы, которые негативно отражаются на обеспечении безопасности стран-участников ТС, разработали рекомендации по совершенствованию работы таможенных органов

по обеспечению экономической безопасности стран Таможенного союза. В прениях были заслушаны доклады студентов Новороссийского филиала Московского гуманитарно-экономического университета.

Теоретическая часть мероприятия завершилась мастер-классом по оперативно-розыскной деятельности, который провели представители кинологического отдела Южного таможенного управления Новороссийской таможни. Кинологи продемонстрировали различные элементы оперативно-розыскной деятельности, в ходе которой используются собаки.

После «мастер-класса» сотрудники таможни ответили на вопросы курсантов: о возможности трудоустройства в кинологический отдел, о том, какие породы собак и почему используются в правоохранительной деятельности таможни, какие функции выполняют сотрудники представленного отдела и т.д.

Все участники «круглого стола» были награждены грамотами и благодарственными письмами.



Курсанты «Седовки» вернулись из похода на «Надежде»

В морской терминал Балтийск морского порта Калининград вернулось парусное учебное судно «Надежда». Плавательную практику под парусами легендарного учебного судна проходили курсанты Института водного транспорта имени Г. Я. Седова — филиала «Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова».

На торжественной церемонии встречи парусника перед курсантами выступили заместитель начальника управления по безопасности мореплавания Калининградского управления Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Андрей Городишьян, советник губернатора по транспорту Калининградской области Алексей Ключев и другие официальные лица.

Почетными грамотами был награжден экипаж судна: капитан ПУС «Надежда» С. Воробьев, старший помощник капитана А. Садовой, старший механик В. Козловский, а также руководители учебной практики: Д. Скачков, В. Дудко и П. Ефимьев.

После завершения похода парусник «Надежда» отправился на плановый ремонт в морской порт Калининград, где пробудет до марта 2017 года. В ходе запланированных работ на фрегате будет произведена модернизация рубки, замена консоли и навигационного оборудования.

Парусное учебное судно «Надежда» — учебный трехмачтовый корабль («фрегат» по принятой классификации учебных судов или «корабль» по парусному вооружению — судно с полным парусным вооружением). Судно построено в 1991 году на Гданьской судовой верфи Stocznia Gdanska (Республика Польша) и стало последним построенным судном в серии судов данного класса, изготовленных в рамках заключенного ранее контракта на постройку пяти учебных парусных судов, предназначенных для прохождения плавательной практики курсантов морских учебных заведений.

Название паруснику дано в честь легендарного фрегата, на борту которого 200 лет назад российские моряки под командованием Ивана Крузенштерна впервые в истории отечественного флота совершили кругосветное плавание, доста-



вили первое русское посольство в Японию, провели исследования Сахалина и островов Курильской гряды.

Под флагом Российской Федерации, который был поднят на кормовом флагштоке парусника «Надежда» 5 июня 1992 года, построенное судно отправилось в свой первый рейс в порт приписки — морской порт Владивосток.

Уроки химии в порту

Старшеклассники из сел Новый Порт и Мыс Каменный Ямальского района побывали на необычных уроках химии. Занятия проводились на Центральном пункте сбора нефти и Приемо-сдаточном пункте Новопортовского месторождения «Газпромнефть-Ямала».

Познакомиться с работой нефтяников смогли более 30 учащихся 9,10 и 11 классов. Они посетили химико-аналитические лаборатории, где наблюдали за процессом анализа углеводородов, узнали о химических и физических свойствах нефти, о ее фракционном составе, что важно для понимания производства нефтепродуктов. Особенно удивило юных химиков то, что нефть сорта Novy Port, которой богата их Ямальская земля, — уникальна: она очень легкая и из-за низкого содержания серы превосходит по этому показателю нефть марки Brent.

Также учащиеся побывали на кустовой площадке, где сотрудники предприятия рассказали о принципах добычи нефти на глубине двух тысяч метров, о горизонтальном бурении, о том, как производится гидроразрыв пласта, как это влияет на увеличение притока углеводородов.

В конце урока школьники посмотрели фильм о транспортировке нефти Novy Port через терминал «Ворота Арктики». Фильм снят к 5-летию проекта «Новый Порт» и рассказывает об основных вехах развития Новопортовского месторождения. Ребятам из Мыскаменской школы-интерната тема транспортировки нефти танкерами особенно близка и интересна: их село расположено на побережье Обской губы, отгрузку через терминал можно круглый год наблюдать с берега.

Внеклассные занятия прошли в рамках программы социальных инвестиций «Газпром нефти» «Родные города», объединяющей проекты, направленные на повышение качества жизни в регионах присутствия компании, расширение доступа их населения к качественной городской среде, образованию, культуре и спорту. Особое внимание в рамках программы уделяется сотрудничеству с учебными заведениями.



«Водный транспорт» поздравляет «Новошип» с 50-летним юбилеем!

Новороссийскому морскому пароходству («Новошип», группа компаний Совкомфлот) 20 января 2017 года исполняется 50 лет.

Компания была создана на базе Управления нефтеналивного флота, которое в 1967 году выделилось из состава Черноморского пароходства согласно приказа министра морского флота СССР В.Г. Бакаева. В состав флота пароходства на тот момент входили 115 танкеров общим дедвейтом около 5 миллионов тонн. Благодаря этому своевременному шагу удалось создать мощную специализированную базу танкерного флота на Черном море, упрочить позиции нашей страны в мировом судоходстве, сохранить и преумножить отечественную экспертизу в области морской транспортировки углеводородов. День подписания этого важного документа считается отправной точкой в истории «Новошипа».

За прошедшие с момента основания годы «Новошип» стал самым эффективным и квалифицированным оператором флота на территории России, интегрированным в группу «Совкомфлот». Пароходство на протяжении 50 лет неизменно поддерживает высокий уровень безопасности мореплавания и качества услуг.

Желаем всем сотрудникам пароходства безаварийного плавания!

