

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.



№1 (12958)

Выходит один раз в месяц  
**15 января 2016 года**

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

## Танкер Armada Pride принят в эксплуатацию



Компания «Палмали Холдинг» (Республика Мальта) приняла в эксплуатацию танкер Armada Pride смешанного река-море плавания проекта RST22M.

Судно построено под надзором Российского морского регистра судоходства.

Стр. 11

## Арктический совет: новое распределение обязанностей



В связи с изменениями в структуре Арктического совета утверждено новое распределение обязанностей между федеральными органами исполнительной власти и уполномоченными организациями по основным направлениям деятельности совета. Соответствующее распоряжение подписано председателем правительства РФ Дмитрием Медведевым.

Для решения приоритетных задач в Арктическом совете сформированы шесть рабочих групп: по устранению загрязнений; по сохранению арктической флоры и фауны; по защите арктической морской среды; по арктическому мониторингу и оценке; по предотвращению, готовности и реагированию на ЧС; по устойчивому развитию.

Основанный в 1996 году Арктический совет – это ведущий межправительственный форум, содействующий сотрудничеству, координации и взаимодействию между арктическими государствами, коренными общинами и остальными жителями Арктики в связи с общими арктическими вопросами, включающими устойчивое развитие и защиту окружающей среды. В настоящее время председателем АС являются Соединенные Штаты (2015-2017); в 2017 году председательство перейдет к Финляндии.



# Не нужен нам берег турецкий

Проблемы в пассажирском сегменте речного флота усугубляются, несмотря на небольшой рост пассажирских перевозок по итогам 2015 года. Это создает серьезный демумультипликативный эффект для экономики и социальной стабильности, наносит ущерб имиджу Российской Федерации, как страны, благоприятной для туризма.

Перевозки пассажиров по внутренним водным путям в 2015 году в целом по стране возросли примерно на 7% к уровню 2014 года и составили 13,4 млн чел. Рост пассажирских перевозок произошел в Беломорско-Онежском, Волго-Балтийском, Московском, Камском, Обском, Енисейском и Ленском бассейнах. В то же время в ряде бассейнов объемы перевозок пассажиров по сравнению с тем же периодом 2014 года сократились: в Волжском – на 2%, Волго-Донском – на 11%, Азово-Донском – на 24%, Кубанском – на 5%, Северо-Двинском – на 4%, Печорском – на 35%, Обь-Иртышском на – 12%, Байкало-Ангарском на – 14% и в Амурском – на 24%.

Пассажирские перевозки по внутренним водным путям в зависимости от мотивации перемещения можно разделить на транспортные и туристические.

### ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ

В последние годы наблюдается снижение объемов перевозок по транспортным маршрутам, наибольшее снижение – в междугороднем и пригородном сообщении.

В настоящее время доля транспортных перевозок пассажиров внутренним водным транспортом составляет менее 1% от общего количества пассажиров, перевезенных всеми видами транспорта. Это связано, прежде

всего, с тем, что себестоимость перевозок, внутренним водным транспортом будучи низкой при скоростях 20–30 км/ч, значительно увеличивается при перевозках со скоростью в 50–60 км/ч, которая позволила бы конкурировать с автомобильным и железнодорожным транспортом. Суда на подводных крыльях и суда на воздушной подушке могут развивать скорость до 80 км/ч, однако они отличаются высоким расходом топлива, и, следовательно, высокой стоимостью перевозок.

### Перевозки пассажиров по ВВП в 2015 году в целом по стране составили 13,4 млн человек

При этом в большинстве регионов Севера, Сибири и Дальнего Востока в условиях отсутствия

железных дорог и автодорог с качественным покрытием внутренний водный транспорт является практически безальтернативным и осуществление пассажирских перевозок имеет большую социальную значимость.

### ТУРИЗМ ПО РЕКАМ РОССИИ

Перевозки по туристическим маршрутам на внутренних водных путях являются частью внутреннего и въездного сегментов рынка. Такие маршруты позволяют ознакомить россиян и иностранных гостей с богатым культурно-историческим наследием нашей страны при предоставлении высокого уровня сервиса на борту круизного судна.

До 2013 года происходил постоянный прирост количества иностранных туристов на наших теплоходах, по сравнению с 2010 годом – на 35%. В 2014 году произошло некоторое (порядка 6%) падение. После дальнейшего ухудшения геополитической ситуации, турпоток иностранных граждан, отправляющихся в речной круиз по внутренним водным путям России, в 2015 году уменьшился на 25–30%. Заместить в полном объеме эти потери российскими туристами не удалось – сказалась сложная экономическая ситуация в стране.

Начало, окончание на стр. 2

Объем перевозок грузов по ВВП России в 2015 году сократился на 3,7%

Объем перевозок грузов по внутренним водным путям России (ВВП) в 2015 году сократился на 3,7% в сравнении с аналогичным показателем прошлого года и составил 117,8 млн тонн.

Об этом в ходе совместного заседания Коллегии Росморречфлота и Общественного совета при Росморречфлоте сообщил заместитель руководителя агентства Виктор Вовк. По приведенным им данным, в том числе объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера снизился на 5,1% - до 17 млн тонн.

Снижение грузоперевозок по ВВП связывается с наличием лимитирующих участков на Единой глубоководной системе России.

Количество шлюзований уменьшилось на 13,3% - до 221 тыс. ед., количество прошлюзованных судов сократилось на 14,4% - до 339 ед.

По состоянию на 1 декабря 2015 года количество судовых гидротехнических сооружений (СГТС) с опасным уровнем безопасности составило 1 ед., с неудовлетворительным - 33 ед., с пониженным - 199 ед., с нормальным - 97 ед.

Протяженность ВВП с гарантированными габаритами составляет 49014 км, с освещаемой и светоотражательной обстановкой 36946 км.

## Алтай увеличит объем грузовых речных перевозок

В Алтайском крае в 2016 году предполагается увеличить объем грузовых перевозок по внутренним водным путям до 225 тыс. тонн.

Данная мера положительно скажется на сохранности автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения, а также улучшит экологическую ситуацию в регионе за счет перевода значительной части грузопотока на водный транспорт.

В целом, речными предприятиями региона за навигацию 2015 года перевезено 179,842 тыс. тонн нерудных строительных материалов. Кроме того, в 2015 году предприятиями речной отрасли региона перевезено 120,3 тыс. пассажиров.

# Не нужен нам берег турецкий

Окончание, начало на стр. 1

Одновременно с геополитическими и экономическими проблемами на российских реках наступил и затишье маловодный период. «Сейчас Волга — наша основная водная артерия — в районе Городца разделена на две части. Если движение грузов ограничено, то сквозная перевозка пассажиров вообще невозможна», — констатирует заместитель министра транспорта России Виктор Олерский.

Традиционные, пользующиеся устойчивым спросом, маршруты пришлось менять, что устроило далеко не всех потенциальных туристов. Путевки возвращались или продавались со скидками.

На фоне ухудшения геополитической и экономической обстановки, невозможность из-за маловодности выполнять пользующиеся спросом волжские круизы на четырехпалубных судах, привели к падению пассажи-

ропотока, финансовым потерям, выводу флота из эксплуатации, сокращению кадров. В итоге потери крупнейших судоходных компаний только за прошедший год составили более 350 млн. рублей. Годом ранее такие потери оценивались в 260 млн рублей. Отсюда — падение рентабельности и невозможность обновления флота.

Эта проблема в августе прошлого года обсуждалась на самом высоком уровне: президент Владимир Путин провел заседание президиума Госсовета по теме развития туризма. По его итогам были даны поручения о разработке комплекса мер, направленных на развитие речного и морского круизного туризма в России. Российской палатой судоходства подготовлены и направлены в Ростуризм свои предложения по этому вопросу.

Так, члены палаты предлагают внести изменения в законода-

тельство Российской Федерации и в части упрощения процедуры получения виз иностранным гражданам-участникам речного круиза. Наряду с этим необходимо ввести в 2016–2017 г.г. мораторий на увеличение регулируемых государством ставок сборов за пользование инфраструктурой внутренних водных путей, а также принять меры, направленные на стимулирование обновления флота, используемого на внутренних водных путях.

Введение предлагаемых мер позволит увеличить объемы въездного туризма в Российскую Федерацию, а также создавать и сохранять рабочие места в смежных отраслях (музеи, заповедники, народные промыслы, фольклорные коллективы, реставрационные, переводческие, автотранспортные, охранные и другие предприятия и образовательные учреждения в приречных регионах). Это приведет к росту

поступлений в бюджеты различных уровней, положительно скажется на финансовом состоянии туроператоров и субъектов туристического бизнеса и будет способствовать улучшению имиджа России как страны, благоприятной для туризма.

Окончательное решение проблем, назревших в пассажирском сегменте речных перевозок, ожидается в ближайшее время. Владимир Путин намерен провести отдельный Госсовет по вопросам развития речного судоходства, в ходе которого будут рассмотрены возможности повышения качественных характеристик внутренних водных путей и меры государственной поддержки судостроения. Судовладельцы и туроператоры надеются, что эти решения будут способствовать не только сохранению речного пассажирского судоходства, но и дальнейшему его развитию.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

## Самарский МИЛЛИОН

Самарское речное пассажирское предприятие в 2015 году увеличило перевозку пассажиров на 25%: его услугами воспользовались более 1 млн человек.

ООО «Самарское речное пассажирское предприятие», которое занимается пассажирским перевозками в регионе, намерено к навигации 2016 года восстановить суда на подводных крыльях «Восход-02» и «Восход-07». Суда планируется поставить в работу на скоростную линию Самара-Сызрань-Самара.

В своем послании депутатам Самарской думы и жителям региона губернатор Самарской области Николай Меркушкин заявил: «В преддверии Чемпионата мира надо привести в порядок речной вокзал, его причальную стенку и начать обеспечение речных маршрутов судами на подводных крыльях. В Самарском речном порту мы должны окончательно навести порядок».

## Пассажиры Севастополя выбирают морской транспорт

Объем пассажирских перевозок на катерах и паромках в Севастополе за январь-ноябрь 2015 года вырос на 36% в сравнении с аналогичным показателем прошлого года — до почти 7,6 млн пассажиров.

Всего за указанный период в Севастополе перевезено 20,1 млн пассажиров, что почти на 30% больше, чем за аналогичный период 2014 года, указывает Севастопольстат.

## Через Керченский пролив 2015 году было перевезено 4,7 млн пассажиров

Объем пассажирских перевозок через Керченский пролив в 2015 году составил свыше 4,7 млн человек. Количество перевезенного легкового автотранспорта превысило 1,07 млн ед., грузового автотранспорта — 250 тыс. ед. с учетом грузового малотоннажного автотранспорта; автобусов — свыше 40 тыс. ед.

Как подчеркивает пресс-служба ООО «Морская дирекция», основной задачей на предстоящий год является работа над повышением уровня качества услуг, предоставляемых пассажирам на Керченской паромной переправе, а также увеличение пропускной способности на фоне растущего спроса на перевозки через Керченскую паромную переправу.

# Популяризация речных круизов

Программу продвижения речных круизов в Самарской области представил региональный Туристский информационный центр (ТИЦ), который организовал рабочую встречу с круизными туроператорами.

Круизный туризм в Самаре — один из самых популярных видов отдыха, как для местных жителей, так и для гостей. В период навигации речные прогулки на теплоходах совершают более 45 тыс. человек, а самарские туроператоры обслуживают более 50 тыс. туристов, прибывающих в этот регион по Волге. Каждый сезон не менее 15 теплоходов оказывают услуги путешественникам из многих регионов России.

В рамках подготовки к навигации 2016 года, ТИЦ запланировал выпуск объединенного каталога «Самара — круизный центр

Поволжья. Навигация-2016». Кроме того пройдут совместные информационные туры в Пензе и Оренбурге. В презентациях круизных программ-2016 смогут принять участие и агентства в Казани и Самаре. Весной и осенью самарские круизные туроператоры пригласили операторов на «Большой круизный праздник».

Рынок речных круизов в Самаре представлен туроператорами «ВодоходЪ» (теплоходы «Александр Суворов» и «Семён Будённый»), «ВолгаWolga» (теплоходы «Михаил Кутузов», «Капитан Пушкарёв» и «Владимир Маяковский»), «Волгаплёс» (теплоходы



«Дмитрий Пожарский» и «А. И. Герцен»), «Инфофлот» (генеральный агент по реализации путёвок на теплоход «Александр Невский» волгоградской компании «Круиз»), «Круизный флот «Русич» (теплоходы «Родная Русь» и «Русь Великая»), «РосВояж»

(теплоход «Алексей Толстой»), «Спутник-Гермес» (теплоходы «Валерий Чкалов», «Хирург Разумовский», «Фёдор Достоевский» и «Ф.И. Панфёров»).

Круизный сезон-2016 в Самаре начнётся уже в конце апреля, а закончится в конце сентября.

## Арктика манит туристов

Арктические архипелаги Архангельской области в 2015 году приняли на 70% больше туристов, чем годом ранее. Такие данные прозвучали на пятом международном форуме «Арктика: настоящее и будущее», в ходе которого со своим докладом выступил губернатор Архангельской области Игорь Орлов.

Он уточнил, что всего в прошлом году морские порты Архангельской области приняли 23 круиза, 4 тысячи туристов из 41 страны. «Такой высокий уровень интереса наши гости из-за рубежа демонстрирует впервые в истории Поморья», — отметила глава региона, уточнив, что среди посетителей парка «Русская Арктика» больше всего туристов из Китая.

По долам Орлова, таких результатов удалось достичь благодаря инициативе региона включить часть акватории Земли Франца-Иосифа в границы морского порта Архангельск. Решением правительства РФ летом в тестовом режиме был открыт участок морского пункта пропуска через российскую государственную границу. Впервые начались прямые трансграничные круизы по маршруту Шпицберген — Земля Франца-Иосифа. В 2015 году были проведены три пилотных круиза на теплоходе SeaSpirit. Процедуры «открытия» и «закрытия» российской границы для иностранных туристов, прибывающих со Шпицбер-

гена, проходили в районе Земли Франца-Иосифа без предварительного захода в порт Мурманск. Это заметно «выпрямило» логистику круизов и снизило стоимость туристических программ.

В целом спрос на морские путешествия в Заполярье растёт: в 2016 году запланировано 11 круизов с заходом в национальный парк «Русская Арктика».

Губернатор также обратил внимание на необходимость сокращения сроков оформления пропусков в пункты пограничной зоны России для групповых круизов из-за рубежа.

Кроме того, Игорь Орлов выступил с инициативой продлить сроки безвизового режима для иностранных туристов-участников круизных и экспедиционных программ в акватории островов и архипелагов Арктики. По мнению Орлова, существующее сегодня правило «безвизовых 72 часов» мало применимо для развития арктического туризма: продолжительность круизных рейсов в Заполярье составляет обычно до 14 суток.

## В Новосибирской области могут появиться речные круизы

В правительстве Новосибирской области прорабатывается вопрос создания туристического кластера в городе Бердске, который будет называться «Бердская жемчужина». В рамках кластера планируется развивать речные круизы.

Инвестор, который занимается реализацией проекта «Бердская жемчужина», недавно заключил соглашение, зафрахтовав на 2016 год теплоход. «У нас в Новосибирской области теперь появятся речные круизы. В планах продлить маршрут даже до Салехарда. Сейчас идет реконструкция этого теплохода», — пояснила и.о. начальника отдела внешнеэкономической деятельности министерства экономического развития области Анастасия Ивашина.

По ее оценке, у нового кластера большой потенциал, но данный проект пока лишь проходит бюрократические формальности. «Все работы по его строительству перенесены на 2016 год. Необходимо сначала правильно составить пакет документов для включения проекта в Федеральную целевую программу по развитию внутреннего туризма», — подчеркнула чиновник.

Город Бердск является достаточно перспективным местом для развития внутреннего туризма: в нем практически нет промышленных предприятий, рядом — Обское море, сосновый лес, есть возможности для занятий парусным спортом.



# На ледоколе «Мурманск» поднят флаг

На Выборгском судостроительном заводе состоялась торжественная церемония поднятия государственного флага Российской Федерации на дизельном ледоколе «Мурманск» и подписание ФГУП «Росморпорт» и АО «ОСК» акта приема — передачи судна. Судно будет работать в Северо-Западном бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт».

Пополнение ледокольного флота является одной из приоритетных задач для обеспечения круглогодичной доступности замерзающих морских портов Российской Федерации и для обеспечения безопасности мореплавания. «Мурманск» является третьим ледоколом в серии из трех судов. Это уникальное судно мощностью пропульсивного комплекса 17,4 МВт, построенное с применением передовых технологий и способное преодолевать льды толщиной до 1,5 м. Его основное назначение — самостоятельная проводка крупнотоннажных судов, буксировка, помощь судам и перевозка полезных грузов.

Технические характеристики судна: длина — 119,8 м; ширина — 27,5 м; осадка — 8,5 м; скорость хода на чистой воде — 17 узлов.

Проект судна 21900 М разработан ЦКБ «Балтсудопроект»

(отделение ФГУП «Крыловский государственный научный центр»). Ледокол построен на ОАО «Выборгский судостроительный завод» (входит в ОСК), блоки его корпуса были собраны в Хельсинки



на верфи ArctechHelsinkiShipyard (100% акций принадлежит ОСК).

«Ледоколы проекта 21900 М будут обеспечивать навигацию в зимний период на Балтике, в определенной степени — в Арктике, выполнять те задачи, которые перед ними будут поставлены

Росморпортом и Правительством Российской Федерации», — отметил генеральный директор Выборгского судостроительного завода Александр Соловьёв.

В свою очередь генеральный директор Российского морского регистра судоходства Константин Пальников сказал: «Как классификационное общество Регистр активно участвует в реализации программы по строительству ледокольного флота России. Суда проекта 21900 М — это новое поколение дизель-электрических ледоколов. Они имеют улучшенные характеристики, учитывающие опыт эксплуатации своих предшественников при обеспечении ледокольных

проводок в период зимней навигации в Финском заливе».

Головной ледокол данной серии — «Владивосток» в октябре 2015 года был передан заказчику. В конце октября 2015 года на воду был спущен первый серийный ледокол проекта — «Новороссийск».

# ЯХТИНГ ДОСТУПЕН КАЖДОМУ

Объем инвестиций в реконструкцию Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба профсоюзов на Петровской косе оценивается в 6 млрд руб., сообщил генеральный директор ООО «ЭкоХолдинг» Вадим Епишин. Реализовать проект предполагается в течение пяти лет. После чего компания станет владельцем 49% акций яхт-клуба. Контрольный пакет акций сохранится за Федерацией профсоюзов Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Председатель Ленинградской Федерации профсоюзов Владимир Дербин отметил, что единственный социально ориентированный яхт-клуб города на Неве продолжит работать по своему профилю. «Наша задача — сохранить в городе яхт-клуб, как объект спортивного назначения, и детский парусный спорт», — подчеркнул он, подтвердив принципиальную позицию профсоюзов — не только сохранение, но и развитие яхт-клуба, отвечающего самым современным требованиям и международным стандартам.

Дербин отметил, что с этой целью велись поиски инвестора и за последние годы было рассмотрено шесть инвестпроектов. Однако они не были приняты профсоюзами, поскольку многие из них предусматривали неприемлемое условие — жилищную застройку на территории яхт-клуба.

Нынешняя концепция, разработанная в ООО «Архитектурная мастерская М. Атаянца», учиты-

вает все необходимое для эффективного функционирования яхт-клуба — возведение новых эллингов, в том числе и теплого, где ремонт можно проводить круглогодично, строительство гостиницы и водно-реабилитационного комплекса, создание другой современной инфраструктуры, позволяющей на достойном уровне заниматься яхтингом не только горожанам, но и принимать гостей — яхтсменов из других городов и стран. Также предполагается строительство нового здания яхт-школы.

По словам главного архитектора проекта Людмилы Ефремовой, в архитектурном облике комплекса учтены требования высотного регламента, стиль присущий петербургским набережным. А на Западной (Гостевой) гавани планируется построить храм-маяк, который будет издали виден, как с водной акватории, так и со стороны Западного Скоростного диаметра.



# В Санкт-Петербурге пассажирооборот речного вокзала сократился вдвое

Пассажирооборот Речного вокзала Санкт-Петербурга за 2015 год сократился почти в два раза в сравнении с показателем 2014 года — до 58,84 тыс. чел. Такие данные в ходе заседания Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга привела председатель Комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Ирина Шальто. По ее данным, при этом количество иностранных пассажиров сократилось более чем в 3 раза — до 16,4 тыс. чел.

Это традиционное для города место приема пассажиров речных круизов расположено в пяти минутах ходьбы от станции метро «Пролетарская». Согласно статистике Администрации «Волго-Балт», количество рейсов через указанные причалы сократилось за навигацию в 2,7 раза — до 330.

Большая часть круизных пассажиров речных судов была принята на двух других речных причалах Санкт-Петербурга на Октябрьской набережной — Уткина Заводь и Соляной причал. Всего количество речных пассажиров в 2015 году в городе составило 173 тыс. человек, что

ниже аналогичного показателя 2014 года на 13%. При этом общее количество круизных рейсов, начинающихся или заканчивающихся в Санкт-Петербурге, сократилось на 8,5% — до 1100.

Напомним, причалы у пр. Обуховской обороны перешли в этом году в пользование неизвестной в городе ООО «Ангель», зарегистрированной в Ярославской области. По итогам проведенного в ноябре 2014 года конкурса ООО «Ангель» предложило большую цену аренды причалов. Ранее причалами пользовалось ОАО «Пассажирский порт», связанное с одним из крупнейших операторов пассажирского флота в Рос-



сии ООО «Водоходь». После этого практически весь поток теплоходов переместился на другую сторону Невы к причалам Октябрьской набережной. В прошедшую навигацию 100% теплоходов с иностранными туристами обслуживались там. Данные причалы не были ранее приспособлены для обслужи-

вания пассажиров, поэтому их оператору пришлось наладить бесплатное регулярное автобусное сообщение до станции метро «Пролетарская» создать зал ожидания, построить туалеты, организовать службу заказа такси, открыть магазины и организовать стоянку для личного автотранспорта.

## В России может появиться национальный паромный оператор

В России может появиться национальный паромный оператор. Соответствующее предложение петербургское правительство направит в федеральные органы власти.

В ходе декабряского заседания Морского совета при правительстве Петербурга выступил гендиректор компании St. Peter Line Сергей Котенев, который рассказал, что перевозчик намерен развивать три круизных направления — балтийское (Петербург, Хельсинки, Стокгольм, Калининград), черноморское (Сочи, Новороссийск, Крым, Батуми и, возможно, Стамбул) и дальневосточное (Владивосток, города Японии и Кореи). Компания St. Peter Line готова стать национальным паромным оператором, но рассчитывает на поддержку из бюджета.

Однако, как объяснил заместитель министра транспорта Виктор Олерский, для получения поддержки перевозчику нужно перевести свой флот в российскую юрисдикцию. Сейчас паромы St. Peter Line ходят под флагом Мальты. В самой компании опасаются, что в случае перевода флота под российский флаг компании придется платить высокие ввозные пошлины.

В итоге было решено, что до конца марта 2016 года вице-губернаторы Игорь Албин, Олег Марков и Михаил Мокрецов рассмотрят предложение St. Peter Line и направят обращение в профильные федеральные министерства.



# Аквабусам не дали денег

Контракт на организацию перевозок водным транспортом между Комитетом по транспорту Санкт-Петербурга и ООО «МБС» — единственным перевозчиком, обслуживавшим аквабусы последние сезоны, истек в 2015 году. Истечение контракта означает приостановку проекта.

Контракт не продлен из-за отсутствия бюджетных средств для финансирования водных перевозок на следующий год и отказа от данного вида транспорта до уточнений условий работы перевозчиков.

В городе могут остаться субсидируемые водные маршруты, в частности, считается потенциально эффективными линия Санкт-Петербург — Кронштадт, а также маршруты вдоль правого берега Невы и короткие маршруты в Приморском районе.

На сайте [transportspb.com](http://transportspb.com) открылось голосование по вопросу «Нужны ли городу аквабусы?»

Авторы предлагают высказаться, считают ли читатели, что наличие подобного транспорта для Санкт-Петербурга важно в контексте развития туристического направления. Опрос сопровождается призывом размещать комментарии в социальных сетях, которые помогут привлечь внимание к проблеме постепенного выживания из городской транспортной схемы этого интересного вида транспорта — аквабусов.

Между тем, варианты субсидируемых водных маршрутов не исключаются Комитетом. Так, потенциально эффективными считаются: линии Санкт-Петербург — Кронштадт, маршруты

вдоль правого берега Невы и короткие маршруты в Приморском районе.

По итогам сезона навигации 2015 года аквабусы перевезли 23 тыс. человек в будние дни и 36 тыс. в выходные дни. Городские субсидии, при этом, выделялись только на поездки по будням, организацию перевозок в выходные дни перевозчик осуществлял без помощи бюджетных средств (что послужило причиной значительной разницы в тарифных планах на будние и выходные), передал портал «Транспорт Санкт-Петербурга».



## Контейнеры в Арктику

Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота (ЦНИИМФ) и Морское инженерное бюро предложили проект арктического контейнеровоза повышенной вместимости, предназначенного для круглогодичной навигации по Северному морскому пути.

Как сообщил генеральный директор ЦНИИМФ Сергей Буянов, исследования показали, что оптимально строительство подобного контейнеровоза вместимостью 3 тыс. TEUs. Ледовый класс предусмотрен на уровне Arc7. При этом расчеты показали, что полностью отказываться от ледовой проводки ледоколами Атомфлота нецелесообразно, поскольку при этом снизится скорость движения и вырастет расход топлива. В указанных расчетах учитывалась 30% скидка, предоставляемая Атомфлотом при заключении долгосрочных договоров на ледокольное обслуживание.

Технический проект контейнеровоза разработан Морским инженерным бюро. Судно рассчитано на проводку ледоколом АК60, мощность контейнеровоза составляет 45 МВт, вместимость — 3,110 тыс. TEUs, в том числе 800 рефконтейнеров, ширина — 33,2 м, что соответствует типоразмеру Panamax.

Также были подготовлены варианты проектов контейнеровозов вместимостью в 2 тыс. TEUs и 4 тыс. TEUs. При этом для последнего предусмотрен ледовый класс Arc9, позволяющий судну осуществлять круглогодичную самостоятельную навигацию по Севморпути.

По итогам обсуждения указанного проекта экспертным советом Росморречфлота, и.о. руководителя агентства Сергей Горелик поручил дополнительно проработать инвестиционную модель строительства судна.

# ОСК построит серию танкеров для Совкомфлота



**ПАО «Современный коммерческий флот» и АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) заключили соглашение о сотрудничестве, предусматривающее размещение заказов на строительство серии танкеров класса «Афрамекс», соответствующих наиболее высоким экологическим стандартам и нормам.**

Реализация соглашения позволит «Совкомфлоту» продолжить программу обновления флота с учетом возрастающих экологических требований в области судоходства на Балтике.

Заказы предполагается разместить на «Северной верфи» в Санкт-Петербурге (входит в ОСК), производственные мощности которой ожидает масштабная модернизация.

ОСК в конце 2015 года приступила к возведению современного судостроительного комплекса

на «Северной верфи», запуск которого намечен на 2018 год.

«Совкомфлот» приветствует появление у российских судостроителей новых производственных мощностей, которые позволят строить суда с применением высоких технологий, направленных на внедрение новых методов защиты окружающей среды, снижение энергопотребления и количества вредных выбросов в атмосферу. Это открывает новые возможности и снимает линейные ограничения, существовавшие ранее

при строительстве крупнотоннажных судов», — отметил первый заместитель генерального директора ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

Крупнейшая российская судостроительная компания «Совкомфлот» занимает первое место в мире по количеству судов класса «Афрамекс» и является одним из ведущих мировых операторов танкерного флота. В настоящее время по заказу «Совкомфлота» на предприятии ОСК строятся четыре судна ледового класса.

## НССЗ ЗАЛОЖИЛ БУКСИР АРКТИЧЕСКОГО ПЛАВАНИЯ

Невский судостроительно-судоремонтный завод заложил третье многофункциональное мелкосидящее аварийно-спасательное судно-буксир арктического плавания проекта MPSV12.

Строительство четырех буксиров-спасателей данного проекта осуществляется для ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта».

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

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 и других работ.

Как уже сообщал «Водный транспорт» ранее, головное и второе судна проекта MPSV12 были заложены 2 июня 2015 года.

## ПРЕКРАЩЕНА ПРОЦЕДУРА БАНКРОТСТВА «БАЛТИЙСКОГО ЗАВОДА»

Общее собрание кредиторов ОАО «Балтийский завод» (Санкт-Петербург, входит в ОСК), состоявшееся 15 декабря 2015 года, приняло решение о заключении мирового соглашения с предприятием.

«Решение о завершении процедуры банкротства и заключении мирового соглашения — крайне важный прецедент, который позволит сохранить Балтийский завод в собственности Российской Федерации и в имущественном периметре Объединенной судостроительной корпорации», — подчеркнул президент ОСК Алексей Рахманов.

Он также добавил, что данное решение будет способствовать повышению прозрачности корпоративного управления предприятием, улучшению экономики исполнения стратегически важных заказов, таких как строительство серии атомных ледоколов проекта 22220».

# Судостроители продолжают сотрудничество

*Земля Мекленбург-Передняя Померания (Германия) заинтересована в сотрудничестве с Ленобластью в сфере судостроения*

**Представители Ленинградской области и делегация федеральной земли Мекленбург-Передняя Померания обсудили возможные пути сотрудничества в сфере судостроения. По итогам встречи стороны договорились о дальнейшем взаимодействии по конкретным направлениям, которые будут выработаны в первой половине 2016 года.**

«Отрадно, что наш диалог, наше сотрудничество продолжатся уже на протяжении длительного срока. Особенно интересно нам продолжить разговор по развитию судостроительного кластера. Мы завершаем научно-исследовательскую работу по созданию и развитию судостроительного кластера Ленинградской области. Надеемся, что сможем эту работу обсудить с вами», — сказал в ходе встречи заместитель председателя правительства Ленинградской области — председатель комитета экономического развития и инвестиционной деятельности

Дмитрий Ялов.

Государственный секретарь, заместитель министра экономики федеральной земли Мекленбург-Передняя Померания Штефан Рудольф отметил, что со своей стороны партнеры из Германии готовы изучить работу Ленинградской области по развитию судостроения и определить связующие направления сотрудничества для двух регионов.

На основании исследования Ленинградской область обозначила возможные пункты сотрудничества. Это создание парка поставщиков высокотехнологич-

ного комплектующего судового оборудования — немецкие производители могли бы выступить партнерами или локализовать свои производства на территории региона. Также в планах создание инженерно-технического центра по развитию технологий судостроения и подготовка квалифицированных кадров для отрасли с использованием зарубежного опыта.

Представители немецкой стороны отметили, что эти предложения полностью соответствуют их интересам. В составе делегации также приехали представители

Союза Maza, объединяющего контрагентов судостроительной отрасли Передней Померании. Они обозначили свои намерения по поиску партнеров в Ленинградской области и высказали предложение об обмене опытом в части видения развития отрасли в целом.

Судостроительный кластер Ленинградской области находится на этапе формирования и включает в себя более десятка судостроительных и судоремонтных предприятий, а также производителей судового оборудования, с общей численностью работников более 5 тыс. человек. Специализация кластера — строительство судов и морской техники для освоения Арктики и Северного морского пути, а также строительство вспомогательного, обслуживающего



и рыбопромыслового флота.

Предприятия кластера обладают уникальными технологическими и производственными возможностями по строительству технически сложных судов ледового класса и морской техники, в том числе для освоения шельфа (буровые платформы).

Для определения дальнейших направлений развития кластера Ленинградская область заказала научно-исследовательскую работу по созданию и развитию судостроительного кластера. Ее разработчик — «Крыловский государственный научный центр». Итогом исследования станет разработка программы «Развитие судостроительного кластера Ленинградской области».

# В Макаровке выбрали глав четырех институтов

В Государственном университете морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова 25 декабря состоялись выборы директоров четырех подразделений университета.



На должность директора института дополнительного профессионального образования избран руководитель Морского учебно-тренажерного центра вуза Сергей Айзинов, который будет совмещать должности.



Директором института «Международного транспортного менеджмента» стал Александр Кириченко.



Директором института «Морская Академия» избран Александр Горобцов.

Директором института «Водного транспорта» стал Юрий Ежов.

## Новый ледовый тренажер

Заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Костин посетил ледовый навигационный тренажерный комплекс ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова и Крыловского государственного научного центра (Санкт-Петербург) и отметил важность имитационного моделирования на тренажерах при проектировании, а также вводе в эксплуатацию новых портовых терминалов и береговых систем обеспечения безопасности мореплавания в Арктике. Примеры таких проектов — Новый порт и Сабетта (Обская губа). Данный навигационный тренажерный комплекс является крупнейшим в России.

Ю. Костину и заместителю начальника административного управления Федерального агентства морского и речного транспорта А. Назарову был продемонстрирован сценарий комплексного взаимодействия персонала нефтяного терминала Нового порта (Обская губа), экипажей атомного ледокола, нефтяного танкера, дизельного ледокола, аварийно-спасательного судна. Сценарий предусматривает формирование ледового канала к недавно построенному терминалу, ледовую

проводку в караване, швартовку танкера к терминалу, действия экипажей в нестандартных ситуациях. Новейший ледовый тренажер позволяет моделировать действия специалистов при различных погодных условиях и различной толщине льда, а также отрабатывать взаимодействие между всеми участниками планируемых уникальных операций.

Новая тренажерная площадка — это совместный проект Морского учебно-тренажерного центра (УТЦ) «Макаровки» и Крыловского государственного научного центра (КГНЦ).

Как заметил ведущий инструктор Морского УТЦ капитан И. Злодеев, эффективность разработанных сценариев обеспечивают одновременное использование нескольких мостиков, высокопрецизионные математические модели судов, задействованные в одном тренажерном упражнении, а также опытные инструкторы.

А. Назаров подчеркнул важность использования отраслевыми вузами сетевых форм взаимодействия с научными учреждениями и организациями морской индустрии, примером чего является синергия сотрудничества КГНЦ и ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова.

# Специалистов для Береговой охраны Индонезии подготовили в Петербурге

Специалисты Береговой охраны Индонезии прошли подготовку в качестве операторов ГМССБ (Глобальная морская система связи при бедствии и безопасности) в Морском учебно-тренажерном центре (УТЦ) Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова.

Чтобы повысить эффективность обучения и сделать его доступным для всех сотрудников профильных организаций Индонезии, в том числе для тех, кто не очень хорошо знает английский, в этом году курсы проводились на индонезийском языке (с помощью профессионального переводчика).

По словам начальника Морского УТЦ Сергея Айзинова, в ходе встречи представителей университета и Береговой охраны Индонезии были намечены основные направления возможного сотрудничества как в образовательной,

так и научно-исследовательской сферах деятельности.

Отмечается, что в перспективе запланировано проведение обучения по ряду новых программ. Так, в ходе встречи представителей университета с руководством Индонезийского координационного совета по морской безопасности (Вакогкамла) был подписан новый договор о подготовке индонезийских специалистов в Морском УТЦ. Подготовку будут проходить сотрудники управленческих подразделений, морские спасатели, экипажи судов, сотрудники подразделений морской по-

лиции и борьбы с контрабандой наркотиков.

«Для Индонезии, как крупнейшей островной страны, в состав которой входят более 17,5 тыс. островов, расположенных на границе Тихого и Индийского океанов, эта тема является весьма актуальной. Во время работы в море у экипажей судов периодически возникают организационные проблемы, которые оперативно можно решить только с использованием средств связи. ГМССБ необходима также для организации поиска и спасения, чем также часто приходится заниматься индонезий-



ским специалистам», — отмечают в Морском УТЦ.

Сотрудничество университета с организациями Индонезии началось в 2014 году, тогда 29 специалистов из этой страны прошли подготовку в Морском УТЦ. Качество обучения и прак-

тическая ориентированность курсов были положительно оценены представителями этой страны, и сейчас подписан новый договор о подготовке специалистов Береговой охраны, в том числе по программе обучения операторов ГМССБ.

# Корабелка работала плодотворно

Члены ученого совета СПбГМУ провели заседание, в ходе которого подвели итоги в 2015 году. В рамках заседания начальник учебного военного центра Альберт Аюпян выступил с докладом о работе УВЦ, содоклады представили проректор по научной работе Анатолий Филимонов и начальник учебно-методического управления СПбГМУ Евгений Бондаренко. Для обеспечения комплексного образования студентов УВЦ в перспективе в «Корабелке» будет рассмотрена возможность создания института военного образования, включающего в себя военную кафедру, учебный военный центр, научно-образовательный отдел и военно-спортивный клуб с переориентацией на гребной и парусный спорт.

В рамках заседания Ученого совета состоялась процедура выборов четырех ведущих кафедр и двух ведущих научных секторов.

В ходе мероприятия студентам «Корабелки» были вручены сертификаты на получение именных стипендий Ли Бейджи. Ранее специальная комиссия рассмотрела заявки соискателей

стипендии и определила лауреатов. Ими стали следующие студенты: Дмитрий Пархатский, Элла Шевченко, Анна Чумаченко, Таисия Кузнецова, Димитрий Алексакин, Анастасия Ратушная, Лю Мэйси, Чжу Лун, Пань Ханью и Чи Те.

В повестке дня был также вопрос о реорганизации управления по воспитательной и соци-

ально — культурной работе вуза. Проректор по учебной работе Евгений Кротов предложил на базе двух отделов (по организации массовых мероприятий и по социальной работе) создать один отдел по социально-культурной работе. Отдел стратегического развития, воспитательной деятельности и молодежных инициатив будет преобразован

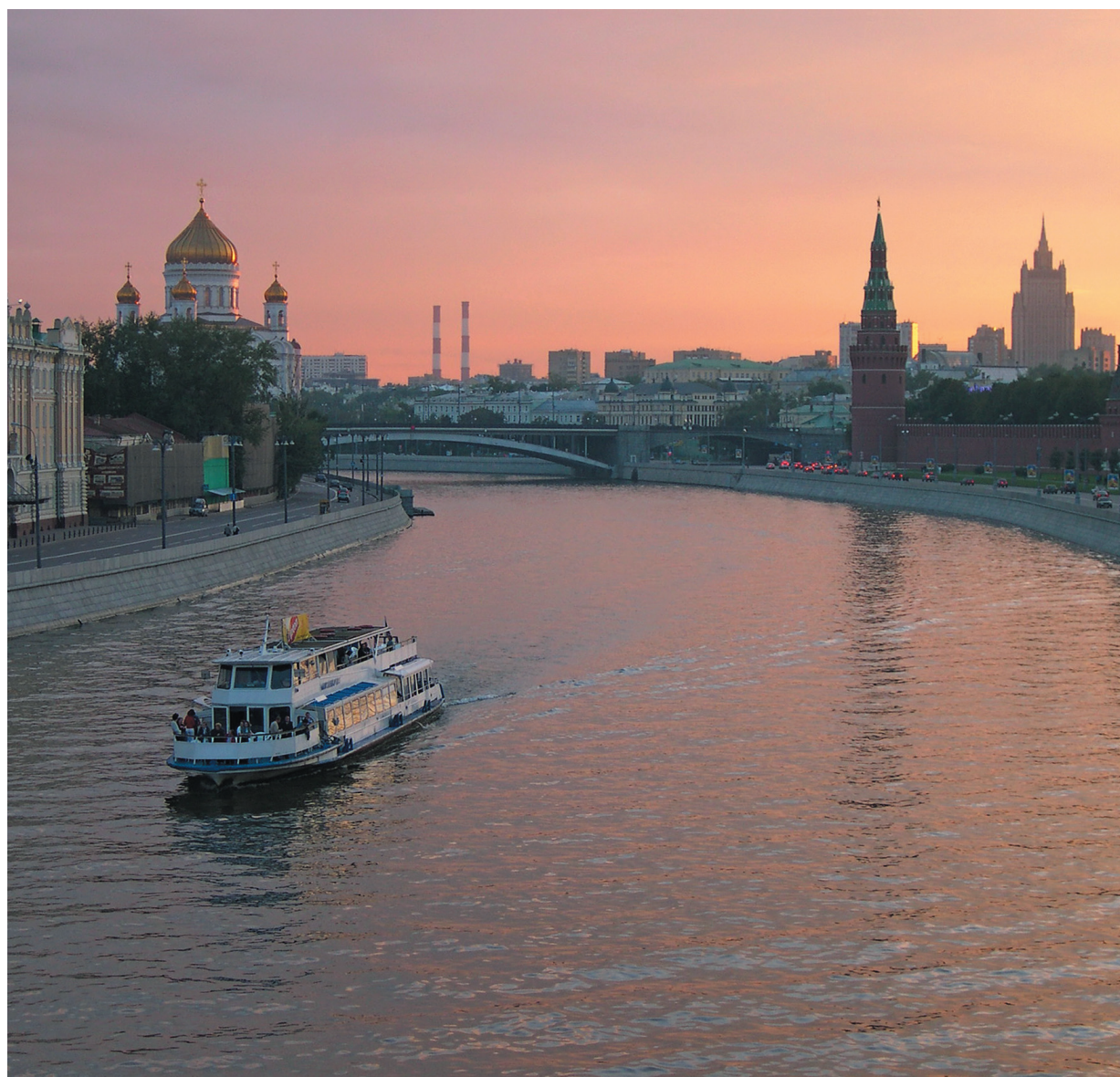


Награждение студентов-стипендиатов Ли Бейджи

в отдел патриотического воспитания и взаимодействия со студенческими организациями.

И.о. ректора Евгений Апполонов доложил членам Ученого совета результаты совещания,

проведенного недавно ПАО «Газпром» со своими опорными вузами-партнерами, а также в целом подвел итоги календарного года, заключив, что он прошел для вуза весьма плодотворно.

**МОТ УВЕЛИЧИЛА МИНИМАЛЬНУЮ  
БАЗИСНУЮ СТАВКУ МОРЯКОВ**

**М**инимальная базисная ставка (должностной оклад) для квалифицированных моряков увеличена с 1 января 2016 года. Для матроса АВ она составляет \$614 без учета сверхурочных и отпускных.

Данная цифра согласована Подкомитетом по заработной плате моряков Объединенной морской комиссии Международной организации труда (МОТ) в 2014 году, сообщает пресс-служба Российского профессионального союза моряков (РПСМ).

«МФТ признает минимальную базисную ставку лишь для судов под национальным флагом и будет предпринимать все усилия, чтобы на таких судах она соответствовала рекомендациям МОТ», — указывается в сообщении.

**ИЗМЕНЕН ПЕРЕЧЕНЬ ВВП РОССИИ**

**Р**аспоряжением от 30 декабря 2015 года № 2770-р Правительство Российской Федерации утвердило изменение перечня внутренних водных путей (ВВП) России. Документ подготовлен Минтрансом России.

Распоряжением в перечень ВВП внесены некоторые дополнения. Часть из них обусловлена планируемым изменением границ акватории морского порта Сабетта в части включения в состав дополнительного участка акватории «Арктический терминал круглогодичной отгрузки нефти Новопортовского месторождения», вследствие чего возникла необходимость изменения северной границы Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей России.

Также изменения внесены из-за необходимости создания независимого от Литвы судоходного пути по российской территории (по р. Скирвите (р. Северная) и Камышовой отмели в Куршском заливе) при следовании судов из пунктов, расположенных в бассейне реки Неман в другие пункты Калининградской области.

Кроме того, из перечня исключены некоторые внутренние водные пути.

**РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВВП УЗАКОНЯТ**

**М**инистерство транспорта России рассчитывает на принятие в середине 2016 года законопроекта, которым вводится статус региональных внутренних водных путей (ВВП). Об этом в ходе совместного заседания Коллегии Росморречфлота и Общественного совета при Росморречфлоте сообщил и.о. директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Ключев.

Внутренние водные пути России будут включать в себя внутренние водные пути федерального значения (которые в настоящее время включены в перечень) и внутренние водные пути регионального значения. Законопроектом устанавливаются критерии отнесения внутренних водных путей к внутренним водным путям федерального или регионального значения.

Внутренними водными путями регионального значения могут быть пригодные для судоходства участки рек, каналов, озер, водохранилищ, расположенные в границах одного субъекта Федерации, в том числе в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. При этом внутренние водные пути регионального значения также будут находиться в федеральной собственности.

Законопроектом предусмотрено право субъекта Федерации в инициативном порядке вносить предложения по созданию внутренних водных путей регионального значения. Решение о включении внутренних водных путей регионального значения в перечень будет приниматься правительством России.

# Сроки навигации—2016

**Федеральное агентство речного и морского транспорта опубликовало распоряжение о сроках работы судоходных гидротехнических сооружений в навигацию 2016 года. Росморречфлот уточняет, что сроки начала и окончания работы шлюзов рассчитаны по данным многолетних гидрометеорологических наблюдений, а также с учетом проведения капитальных работ и реконструкции гидроузлов. Но конкретные даты открытия и закрытия судоходных шлюзов зависят от сроков очищения судовых ходов от льда и начала ледообразования.**

Так, навигация в Московском бассейне внутренних водных путей начнется с 24 апреля и завершится либо 10 либо 17 ноября, в зависимости от гидрометеорологических условий. По такому графику будут работать Угличский шлюз на реке Волге, шлюзы Канала имени Москвы, шлюзы Москворецкой системы на реке Москве и гидроузлы на реке Оке — в Белоомуте и Кузьминске. Рыбинский шлюз будет работать с 25 апреля по 17 ноября.

Что касается других бассейнов, то по информации Росморречфлота раньше всех навигация откроется в Волго-Донском бассейне, где сроки навигации самые продолжительные: с 1 апреля по 1 декабря, если позволят метеорологические условия, а если погода будет неблагоприятной, то до 22 ноября. 1 апреля начнут работу шлюзы Волжской ГЭС в Волгограде, на Волго-Донском канале, а также на реке Дон — Николаевский, Константиновский и Кочетковский Азово-Донского бассейна.

Так, в Волго-Балтийском бассейне шлюзы (Нижне-Свирский и Верхне-Свирский на реке Свирь, шлюзы № 1—№ 8 Волго-Балтийского канала) начнут работы 30 апреля, а закончат 15 ноября. Короче всего навигация будет на Волховском гидроузле — с 5 мая по 31 октября.

Навигация в Волжском бассейне продлится с 7 апреля по 24 ноября — по такому графику будет работать Балаковский шлюз. Шлюзы Самарского гидроузла начнут работу 22 апреля и закончат 20 ноября. Чебоксарский шлюз проработает с 24 апреля по 20 ноября, а Городецкие — с 25 апреля по 19 ноября.

На Каме навигация продлится с 25 апреля и до 10 ноября — это график работы шлюза Нижнекамской ГЭС в Набережных Челнах. С 30 апреля и по 3 ноября будет работать шлюз в Чайковском, а с 5 мая и по 1 ноября — в Перми. Павловский шлюз на реке Уфе проработает с 3 мая по 1 октября. В Волго-Балтийском бассейне

шлюзы (Нижне-Свирский и Верхне-Свирский на реке Свирь, шлюзы № 1—№ 8 Волго-Балтийского канала) начнут работы 30 апреля, а закончат 15 ноября. Короче всего навигация будет на Волховском гидроузле — с 5 мая по 31 октября.

В Северо-Двинском бассейне внутренних водных путей сроки навигации — с 5 мая по 15 октября: в этот период будут работать шлюзы № 2—№ 7 Северо-Двинского канала.

В Беломоро-Онежском бассейне 20 мая откроются шлюзы № 1—№ 19 Беломоро-Балтийского судоходного канала. Шлюзы № 10—№ 19 проработают до 15 октября, а шлюзы № 1-№ 9 — до 31 октября.

Шлюз Новосибирской ГЭС на реке Обь, относящийся к Обскому бассейну внутренних водных путей, будет работать с 20 мая по 1 октября.

Красноярский судоподъемник, расположенный на реке Енисей при Красноярской ГЭС, также будет работать с 20 мая по 1 октября.

## День заповедников и национальных парков

**11 января в России отметили День особо охраняемых природных территорий. Дата выбрана не случайно — 29 декабря 1916 года (11 января по новому стилю) был подписан приказ о создании первого заповедника нашей страны — Баргузинского. Образование на берегу Байкала этой особо охраняемой природной территории произошло в годы Первой мировой войны.**

**В** России более 13 тысяч особо охраняемых природных территорий (ООПТ) федерального, регионального и местного значения. Основу заповедной системы России составляют 103 заповедника, 48 национальных парков и 63 государственных природных заказника федерального значения.

В 2015 году Президент Российской Федерации Владимир Путин подписал Указ об объявлении 2017 года Годом особо охраняемых природных территорий.

В 2016 году планируется создать пять новых охраняемых тер-

риторий, среди них три связаны с водными акваториями: заказник на Соловецком архипелаге, национальный парк «Ладожские шхеры» в Карелии, федеральный заказник на Новосибирских островах.



# Сергей Горелик: «Вызовы морскому и речному транспорту станут стимулом для поиска новых точек роста»



**Этот год был непростым и для экономики России в целом, и для отдельных ее отраслей. Несмотря на все сложности, объем перевалки в морских портах продолжает расти. В уходящем году увеличение этого показателя прогнозируется на уровне 3,5% к показателям 2014 года и составит порядка 650 млн тонн.**

Уходящий год был плодотворным по так называемым «вводным объектам». Были построены и введены в эксплуатацию: два линейных дизель-электрических ледокола мощностью 16 МВт для обеспечения ледокольной проводки судов в замерзающих неарктических морях; два многофункциональных аварийно-спасательных судна мощностью 7 МВт. Кроме того, было закончено строительство четвертого в серии многофункционального аварийно-спасательного судна мощностью 4 МВт. В соответствии с ФЦП «Развитие транспортной систе-

мы России (2010–2020 годы)» Росморречфлот осуществляет реализацию ряда крупнейших инвестиционных проектов, направленных на развитие морской портовой инфраструктуры России.

Введена в эксплуатацию 1-я очередь подходного канала и акватории многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» (Большой порт Санкт-Петербург).

Продолжается развитие транспортных узлов, связанных с ключевыми морскими портами страны: Новороссийск, Находка — Восточный, Мурманск. В Мурманске начата реконструкция морского вокзала. Продолжается строительство порта Сабетта.

За счет существенного увеличения пропускной способности паромной переправы обеспечено надежное морское сообщение с Крымом.

В 2015 году принят Федеральный закон о свободном порте Владивосток, предусматривающий существенное снижение налогов и пошлин, создание комфортного климата для осуществления предпринимательской деятельности. В следующем году на законодательном уровне планируется закрепить механизмы распространения современного «порто-франко» и на другие морские порты и прилегающие к ним территории.

В начале июня 2015 года Правительством Российской Федерации утвержден Комплексный проект

развития Северного морского пути до 2030 года. Его реализация позволит обеспечить безопасность мореплавания, северный завоз в субъекты Российской Федерации, расположенные на Крайнем Севере, защиту морской среды от загрязнения, а также повысит надежность транзитных перевозок и перевозок углеводородного сырья с мест добычи, расположенных на арктическом побережье и континентальном шельфе Российской Федерации.

Завершившаяся навигация на внутренних водных путях России прошла в условиях экстремальной маловодности в Европейской части страны.

Продолжаются работы по реконструкции судоходных гидротехнических сооружений. Сокращается число сооружений с неудовлетворительным и опасным уровнем безопасности.

В 2015 году проведены работы в Камском бассейне, на объектах Канала имени Москвы, Беломорско-Балтийского и Волго-Донско-

го каналов. Введены в эксплуатацию 4 обстановочных судна и 2 судна-эколога.

В целях ликвидации «узких мест» на Единой глубоководной системе проектируется Нижегородский низконапорный гидроузел, ведется работа по включению в федеральную целевую программу проекта строительства Багаевского гидроузла на реке Дон, проектирование которого должно быть начато уже в следующем году.

Я уверен, что в наступающем году вызовы морскому и речному транспорту станут не поводом для жалоб и отговорок, а стимулом для поиска новых точек роста, освоения альтернативных путей развития отрасли. Убежден, что отрасль и в дальнейшем сохранит темпы и поступательный характер развития. Для этого у нас есть главное: люди, работающие в отрасли, профессионалы, которые несут свою трудовую вахту на судах морского и речного флота, в портах и на гидросооружениях, на строительных площадках.



## Переключение ПОТОКОВ

**Проект «Порта Коломна» по созданию линии перевозки грузов водным транспортом по маршруту Череповец—Коломна был выдвинут на премию «Формула движения» в рамках «Транспортной недели-2015».**

Несмотря на то, что он не стал победителем в номинации «Лучшее решение в области логистики», проект позволил предприятию решить сразу несколько важных задач. Как сообщили «Водному транспорту» на предприятии, запуск грузовой линии Череповец—Коломна по перевозке гранулированного шлака с обратной загрузкой металлоломом способствовал

переключению грузопотоков с автомобильного и железнодорожного транспорта, почти исчерпавших свою провозную способность в Московском регионе, на имеющие достаточные резервы сети внутренних водных путей. Кроме того, он удовлетворил потребности цементных заводов в Московском регионе (Коломна, Воскресенск) в гранулированном шлаке, как одного из компо-

нентов смеси для производства шлакощелочных цементов, и удовлетворил потребности транспортировки изходящего грузопотока металлолома из Московского региона.

За счет успешной реализации проекта предприятие увеличило объемы перевозок со 102,6 тыс. тонн в 2013 года до 180 тыс. тонн в 2015 году. По прогнозу в 2016 году этот показатель составит 220 тыс. тонн.

## Дебаркадеров больше нет

**Акваторию Москвы-реки в 2015 году полностью освободили от дебаркадеров, которые были исключены из Государственного судового реестра. Остались лишь дебаркадеры, на которых расположены спасательные базы МЧС.**

По данным ГКУ «Организатор перевозок», начиная с 2013 года акватория Москвы-реки освобождена от 33 дебаркадеров. Владельцы 23 объектов произвели их транспортировку самостоятельно, еще десять были перемещены силами ГКУ «Организатор перевозок». Последний из них — «Дебаркадер № 1101» — транспортировали в июле 2015 года.

Как ранее уже сообщал «Водный транспорт», Правительство

Москвы 26 сентября 2013 года приняло постановление «Об утверждении положения об организации работы по освобождению водных объектов, расположенных на территории города Москвы, от объектов, не зарегистрированных в качестве судна». Согласно проектам московских властей, после демонтажа дебаркадеров набережные будут более приспособлены для пешеходных и велосипедных прогулок, на них появятся лодочные причалы, мосты.





# Ространснадзор: аварий стало меньше



**Уровень безопасности судоходных гидротехнических сооружений в России вырос по итогам 2015 года на 20%. Количество транспортных происшествий за минувший год сократилось на 17% в сравнении с 2014 годом. Такие цифры озвучил и.о. руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) Сергей Сарицкий.**

К основным причинам возникновения аварий на водном транспорте, по-прежнему, следует относить «человеческий фактор». Так, в ходе расследований транспортных происшествий Рос-

транснадзор выявил, что порядка 70% нарушений возникают вследствие невыполнения командным составом и береговыми службами требований нормативных документов в области безопасности судоходства. Еще

около 18% нарушений возникали из-за судоводительских ошибок.

В 2015 году продолжилось взаимодействие Ространснадзора и Росморречфлота в части выявления нарушений, подпадающих

под Кодекс об административных правонарушениях. Согласно этой схеме взаимодействия, представители администраций бассейнов внутренних водных путей оформляли соответствующие протоколы и передавали их в Ространснадзор, где проводилось административное расследование выявленных нарушений. По результатам расследований были наложены соответствующие административные штрафы. Таких протоколов в 2015 году было представлено 1 тыс. 215, что на 26% превышает показатель 2014 года (в 2014 году было представлено

965 протоколов). Общая сумма наложенных штрафов выросла по итогам 2015 года на 24% по сравнению с 2014 годом.

«К сожалению, необходимо отметить, что значительная часть протоколов, которые составляются в администрациях бассейнов, возвращаются по причине неправомерного оформления, или отсутствия доказательной базы. Такие случаи достигли в прошедшем году 21%», — сказал Сарицкий. Руководитель Ространснадзора уверен, что с началом навигации 2016 года этот процесс выйдет на качественно новый уровень.

## Семинар судостроителей

**Всероссийский семинар «Экология и безопасность в судостроении» прошел в Санкт-Петербурге при участии Московской государственной академии водного транспорта. Мероприятие было организовано Российским научно-техническим обществом (НТО) судостроителей имени академика А. Н. Крылова.**

В ходе семинара участники рассмотрели опыт реализации проектов «Green Ship», «Green Technology» в российской и зарубежной практике судостроения, а также практику нулевого сброса на нефтегазовых платформах (на примере эксплуатации Приразломной платформы, Варандейского терминала и морских платформ в Каспийском море, рейдовых комплексов Обской губы). Участники обсудили также требования к применению экологического оборудования при проектировании судов и морских установок в соответствии с новыми требованиями Международной морской организации, а также ознакомились с планами подготовки рабочих групп Комитета по защите морской среды и Подкомитета по предотвращению и реагированию в Международной морской организации (ИМО) на 2016 г.

Постоянные участники заседания — представители судостроительных научно-исследовательских организаций и проектных бюро, Российского морского регистра судоходства, предприятий и организаций — изготовителей экологического оборудования, дочерних обществ ПАО «Газпромнефть», ОАО «Гипроспецгаз», ПАО «Совкомфлот».

## Доверие длится годами

**Костромской судомеханический завод (КСМЗ) провел серьезную модернизацию производства и готов выполнить требования госзаказчиков об импортозамещении.**

АО «КСМЗ» за последние пять лет провело модернизацию оборудования и обновление парка обрабатывающих станков на 70%. На сегодняшний день построены современные корпуса цехов для новейших катеров, проектируемых собственным конструкторским бюро АО «КСМЗ». Современное высокотехнологичное производство позволяет выпустить суда более 27 различных модификаций длиной от 4 до 25 м.

Сегодня предприятие в первоочередном порядке выполняет требование государственных заказчиков об импортозамещении. В рамках этой программы, заложен пожарно-спасательный катер серии КС-950, разрезные катера КС-951, построен пассажирский катер КС-162. Строятся буксиры для паромных переправ проекта КС-131М. Доля импортных комплектующих по этим катерам составляет менее 10%. «Мы комплектуем данные суда отечественными моторами, водометами и винто-рулевыми колонками собственного производства», — уточнил председатель совета директоров АО «КСМЗ» Андрей Смирнов.

В 2015 году завод построил и отгрузил заказчикам более 40

катеров различного назначения. По сравнению с 2014 годом объемы реализации сократились более чем на 30%. Но предприятие не сократило ни одного рабочего, не остановило выплаты зарплат и налогов. «Сокращали издержки, оптимизировали расходы, но — не людей. И это главная наша задача сегодня — сохранить «спецов», отдавших заводу всю жизнь. Многие профессионалы на предприятии — люди, проработавшие на заводе от школьной скамьи и до пенсии. И мы этих людей не имеем права подвести», — рассказал глава предприятия.

Костромской судомеханический завод более 80 лет производит катера различной модификации. Среди них — ледокольные буксиры проекта 1427, суда для лесосплава ЛС-56А, специальные катера Т-135, топливозаправщики, пассажирские катера, а также лесотранспортёры ЛТ-192.1, сплотовые машины, земснаряды. На заводе создана самая массовая серия водомётных катеров семейства КС-100, которые наиболее востребованы на реках Сибири.

Более 100 катеров были поставлены в Камбоджу, Китай, Молдову, Польшу, Казахстан и другие страны.

«На заводе любят свою работу и то, что делают. А наши партне-



ры, покупатели и эксплуатанты наших катеров, отвечают нам доверием, — делится секретами бизнеса Андрей Смирнов. — И это доверие длится годами. Многие с катерами КС работают в течение всей жизни. Век судов в России длинен. Во многом не от хорошей жизни, но зато позволяет выявить суда действительно удачной конструкции, позволяющие владельцам эксплуа-

тировать их 20 и более лет, без серьезных капиталовложений».

В 2015 году делегация АО «КСМЗ» посетила Китайскую Народную Республику. Там в Морской службе провинции Хейлуцзянь вот уже 20 лет эксплуатируются 25 катеров Кастромского завода. И китайцы намерены менять катера только на продукцию российского завода.

## Катер «Лоцман Баскаков» готов к работе

**На рабочем катере «Лоцман Баскаков», построенном на Ярославском судостроительном заводе, поднят государственный флаг Российской Федерации. Катер, построенный при поддержке Федерального агентства морского и речного транспорта и Министерства транспорта РФ, будет играть важную роль в обеспечении безопасности мореплавания в Финском заливе.**

Катер, названный в честь знаменитого лоцмана Александра Степановича Баскакова, сдан в эксплуатацию на месяц раньше запла-

нированного срока, 24 декабря 2015 года.

Катер будет эксплуатироваться Северо-Западным филиалом ФГУП «Росморпорт». Судно ус-

вершенствовано и адаптировано для региона: катер может ходить в разреженном льду толщиной до 55 см, обеспечивая быструю и эффективную доставку лоцманов на суда.

Судно предназначено для эксплуатации в устьях рек, прибрежных зонах открытых и внутренних морей, проливах, портовых водах и будет использоваться для решения таких задач, как обследование состояния судоходных путей, осмотр и экологический мониторинг акваторий, уча-

стие в спасательных операциях, осуществление доставки и снятия лоцманов с судов, а также лоцманское сопровождение на судоходных путях.



# Новое сотрудничество

Московская государственная академия водного транспорта (МГАВТ) развивает сотрудничество с Европейской экономической комиссией (ЕЭК) ООН по вопросам обучения и повышения квалификации работников на внутреннем водном транспорте, признания дипломов судоводителей и членов экипажей судов и др.

Соответствующее письмо российский вуз получил от секретаря рабочей группы по внутреннему водному транспорту Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН Виктории Ивановой.

Отмечается, что вопросы согласования стандартов обучения и квалификационных требований всегда входили в повестку

дня двух рабочих групп ЕЭК ООН: рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) и рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/ WP.3). Более того, в 2013 году была сформирована группа экспертов по взаимному признанию удостоверений судоводителей

и согласованию профессиональных требований во внутреннем судоходстве (МГЭ), сессии которой проходят во время сессий рабочих групп.

Очередная, 48-я сессия рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях состоится в Женеве с 17 по 19 февраля 2016 года.

# Жажда открытий



В Москве прошел молодежный слёт Русского географического общества. Основные его участники — волонтеры, которые каждый год отправляются в экспедиции, помогают в организации и проведении множества проектов.

Слет прошел в Московском государственном университете имени М.В. Ломоносова. В течение всего дня для волонтеров проходили профессиональные тренинги и мастер-классы. Так, известный телепутешественник Михаил Кожухов рассказал о походе на барке «Крузенштерн», на борту которого он провел полтора месяца. А редактор российского National Geographic Александр Грек — о том, что нужно делать для достижения своей мечты.

Самым главным событием этого дня стало награждение лучших волонтеров 2015 года. Особо отличившимся юношам и девушкам — а таких набралось

более 80 человек! — вручили награды член Попечительского совета РГО, ректор МГУ академик Виктор Антонович Садовничий и первый вице-президент РГО академик Николай Сергеевич Касимов.

«У каждого молодого человека, у каждого из вас в душе точно есть желание помочь: помочь сделать лучше, помочь слабым, помочь попавшим в беду, помочь провести какое-то красивое мероприятие, чтобы другие радовались, — сказал ректор МГУ имени М.В. Ломоносова. — И это приятно. Вы молодцы, что поддерживаете Русское географическое общество, поддерживаете географию — одну из самых важ-

ных дисциплин. И главное — вы поддерживаете правильное настроение в обществе и развиваете любовь к нашей стране у своих сверстников. Я рад, что среди присутствующих в зале много студентов из Московского университета».



# Юбилей волжан

Волжский государственный университет водного транспорта 23 декабря 2015 года отметил 85-летие.

В день юбилея в университете открылась именная аудитория Зосимы Шашкова, реформатора и новатора речного и морского дела, бывшего в начале XX века ректором Горьковского института инженеров водного транспорта (ГИИВТ). Его имя стала носить лаборатория моделирования информационного обеспечения транспортного процесса. Также сотрудники библиотеки ВГУВТа организовали выставку «85 лет в пути», которую посетили гости вуза, ветераны речного флота и выпускники.

признавали в этот день заслуги университета в деле подготовки высококвалифицированных кадров для отрасли. И это не удивительно, ведь многие из них сами являются выпускниками вуза: Александр Шишкин, директор ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство», Сергей Брызгалов, управляющий директор судоходной компании «В.Ф.Танкер», Вячеслав Шаталов, генеральный директор ОАО «КБ «Вымпел» и многие другие.

Университет поздравил также вокальную группу «Адмирал», рок-группа «Мореманы», студенты и выпускники вуза.

Напомним, что Горьковский институт был образован как Нижегородской институт речного транспорта 17 декабря 1930 года и включал четыре факультета: эксплуатационный, механический, судокорпусный и гидротехнический. На сегодняшний день ВГУВТ объединяет головной вуз в Нижнем Новгороде, 4 филиала в Казани, Самаре, Перми и Астрахани, а также Нижегородское речное училище имени И.П. Кулибина, центр обучения, переподготовки и повышения квалификации руководящих работников и специалистов водного транспорта, комплекс судовых тренажеров и ряд научно-исследовательских подразделений. В структуре вуза пять факультетов: факультет судоходства, электромеханический, факультет кораблестроения, гидротехники и защиты окружающей среды, юридический, а также факультет экономики и управления.



На праздничном концерте в адрес вуза прозвучали поздравления от министра транспорта РФ Максима Соколова, и.о. руководителя Росморречфлота Сергея Горелика и директоров судоходных компаний. Ректор ВГУВТ Игорь Кузьмичев кратко рассказал собравшимся об основных вехах развития вуза, проиллюстрировав их видеопрезентацией.

Действительно, сегодня университет по праву считается ведущим транспортным вузом Поволжья. В рамках празднования состоялись награждения лучших филиалов, отделений и факультетов университета, лучших студентов. В номинации «Лучший филиал» победу одержал Каспийский институт морского и речного транспорта, в номинации «Лучший факультет» победу одержал факультет судоходства, в номинации «Лучшее отделение» победа досталась судоходному отделению Нижегородского речного училища.

Директора судоходных компаний, конструкторских бюро

За 85 лет работы учебное заведение выпустило более 80 тысяч специалистов. В вузе и его филиалах на сегодняшний день обучается 18 тысяч студентов и курсантов, в головном вузе — около 2,5 тысяч человек. Дипломы ВГУВТа признаются во всех странах мира. Выпускники морских специальностей получают документы согласно международным конвенциям, а их подготовка соответствует международным стандартам в области современной техники, экономики и международного права.



# Танкер Armada Pride принят в эксплуатацию

Компания «Палмали Холдинг» (Республика Мальта) приняла в эксплуатацию танкер Armada Pride смешанного река-море плавания проекта RST22M. Судно построено под надзором Российского морского регистра судоходства.

Танкер под мальтийский флагом с экипажем из Российской Федерации на борту отправился на погрузку в порт Кавказ (Российская Федерация).

Танкер Armada Pride «Волго-Дон макс» класса имеет дедвейт около 7100 тонн. Проектант судна — Морское инженерное бюро.

Суда удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго — Балтийского пути. Габаритная длина судна проекта RST22M составляет 139,95 м, ширина судна — 16,6 м, высота борта — 6,0 м.

Суда данной серии эксплуатируются «Палмали Холдинг» на

смешанных река-море перевозках мазута, дизельного топлива, других нефтепродуктов и растительных масел. Маршруты — по внутренним водным путям России, а также в Каспийском, Черном, Средиземном, Балтийском и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море.

## На МАСС «Берингов пролив» поднят флаг Российской Федерации

На церемонии присутствовали зампреда правительства РФ Аркадий Дворкович, министр транспорта РФ Максим Соколов, замминистра транспорта РФ Виктор Олерский, губернатор Сахалинской области Олег Кожемяко.

Церемония поднятия государственного флага Российской Федерации на многофункциональном аварийно-спасательном судне (МАСС) «Берингов пролив», построенном на немецкой верфи «Нордик Ярдс Висмар ГмБХ» (Nordic Yards Wismar GmbH), состоялась во Владивостоке.

Президент РФ Владимир Путин направил телеграмму министру транспорта РФ Максиму Соколову и участникам торжественной церемонии поднятия российского флага на спасательном судне «Берингов пролив», построенном на верфи «Нордик Ярдс».

Президент отметил, что строительство судов «Берингов пролив» и «Мурман» (оба судна построены по проекту в рекордно сжатые сроки, «Мурман» недель раньше вышел на дежурство в Кольском заливе) — стало ярким примером успешных кооперационных свя-

зей российских производителей уникального спасательного, навигационного, электротехнического оборудования и немецких строителей, весомым вкладом в укрепление традиций взаимовыгодного сотрудничества, которые на протяжении многих десятилетий связывают наши страны.

Министр транспорта РФ Максим Соколов преподнес экипажу судна рыжего котенка, получившего имя Мурман в честь судна — близнеца, которое уже вышло на дежурство в Мурманске.

«Мы передали заказчику сверхсовременное спасательное судно «Берингов пролив» высокого ледового класса, аналогов которого нет не только в РФ, но и в мире», — сказал председатель совета директоров компании «Нордик Ярдс» Виталий Юсуфов. — Оба судна скоро выйдут на дежурство: «Мурман» — из «ворот» Северного морского пути — г. Мурманска,

а «Берингов пролив» будет работать на Сахалине и в других регионах Дальнего Востока. Безусловно, это даст новый импульс развитию Севморпути, повысит уровень безопасности для морских и прибрежных операций, создаст принципиально новые возможности для спасательных служб современной России и усилит группировку аварийно-спасательного флота как на Севере России, так и на Дальнем Востоке. Мы готовы и дальше предлагать российской транспортной отрасли высококлассную инновационную продукцию по конкурентоспособным ценам, а также развивать производственную кооперацию с российскими судостроителями».

Эксплуатантом судна выступает ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» — подведомственное предприятие Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот).

### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

#### ХМАО МОДЕРНИЗИРОВАЛ СКОРОСТНОЙ ФЛОТ

В Ханты-Мансийском автономном округе (ХМАО) подвели итоги трехлетней работы программы модернизации пассажирского скоростного флота. По итогам работы было переоборудовано 19 скоростных пассажирских судов, на которые поставлено 25 новых двигателей.

Проект был реализован совместно с компанией «Морская Техника» (Санкт-Петербург), предложившей программу продления ресурса судов на 12–15 лет. Это позволяет решить важнейшую проблему транспортной доступности во всем регионе.

#### БАРЖИ ДЛЯ ПРОЕКТОВ «СИЛА СИБИРИ»

Для транспортировки грузов по сибирской реке Зее с целью обеспечения строительных работ на газопроводе «Сила Сибири», а также для доставки оборудования на строящийся Амурский газоперерабатывающий завод необходимы речные грузовые баржи с низкой осадкой (1,1–1,3 м). Барж такого типа в Приамурье недостаточно.

Создать баржи с необходимой осадкой для указанных проектов способен судостроительный завод в Благовещенске. Правительство Амурской области намерено пролоббировать вопрос заключения соответствующего контракта с амурскими судостроителями.

#### ЗАВОД «ЗАЛИВ» ПЕРЕШЕЛ НА РАБОТУ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ

Керченский судостроительный завод «Залив» перешел на работу в ночное время, после того как ему был выделен лимит электроэнергии 5 МВт с 23.00 до 05.00 часов утра.

Что касается работы в дневное время, то она организована для инженерно-технических работников в рамках выделенного минимального лимита, частично дефицит энергии закрывается работой генераторов. На заводе введен жесткий режим энергосбережения.

«Мы понимаем, что запуск предприятий, несомненно, повлечет за собой дополнительную нагрузку на энергосистему, но, с другой стороны, у нас есть обязательства перед заказчиками, которым завод должен в срок сдавать новые суда», — сказал генеральный директор завода «Залив» Андрей Жердев. Кроме того, завод «Залив» — это место работы почти двух с половиной тысяч человек, и оставить их без возможности заработка, приостановив производство, мы просто не имеем права, подчеркнул он.

#### ЗАВЕРШЕН РЕМОНТ ПАРОМА «АЛЕКСАНДР ТКАЧЕНКО»

Завершены ремонтные работы на пароме «Александр Ткаченко» и буксире-кантовщике «Севастополь». Суда прошли доковый ремонт в филиале АО «ЦС «Звездочка» в Севастополе.

С мая 2015 года предприятие выполнило ремонт танкера «Кострома», теплохода «Артековец», буксира-кантовщика «Каламит» и ряд других заказов. В настоящий момент на верфи продолжается ремонт парусного учебного судна «Херсонес».

Как сообщалось ранее, филиал «ЦС «Звездочка» в Севастополе в декабре прошлого года завершил процесс лицензирования своей производственной деятельности по основной специализации — ремонт надводных и подводных кораблей, получив соответствующую лицензию Министерства промышленности и торговли РФ.

## Речная доставка корпуса реактора для Белоруссии завершилась успешно

Корпус реактора ВВЭР-1200, изготовленный на предприятиях АО «Атомэнергомаш», доставлен на площадку строящейся Белорусской атомной станции. Для транспортировки реактора совместно со специалистами перевозочной компании была разработана уникальная мультимодальная логистическая операция.

От филиала АО «АЭМ-Технологии» «Атоммаш» в г. Волгодонск Ростовской области корпус реактора весом более 330 тонн был доставлен на специализированной автомобильной технике на причал Цимлянского водохранилища, сообщает пресс-служба АО «Атомэнергомаш».

Почти 25 дней потребовалось, чтобы преодолеть около 3500 км речного пути, который завершился на реке Волхов в Великом Новгороде. Здесь корпус снова был погружен на специализированный автомобильный транспорт, на котором его довели до железнодорожной станции Новгород-на-Волхове. На станции в течение трех дней осуществлялась операция по перегрузке корпуса на железнодорожный транспортер. Подобные операции ранее не выполнялись в полевых условиях. На

транспортере корпус был доставлен до г. Островец к месту строительства атомной станции.



## Круглогодичный транзит

Танкер Мурманского морского пароходства «Индиго» 11 января 2016 года доставил очередную зимнюю партию нефти самого крупного на Ямале Новопортовского месторождения в порт Мурманск. Этим рейсом положено начало участия судов пароходства в круглогодичной транзитной транспортировке нефти по Северному морскому пути в Европу.

Танкер «Индиго» доставил в Мурманск около 14 тыс. тонн топлива. Перевалка нефти с «Индиго» на борт иностранного танкера — отвозчика будет происходить на рейдовом перегрузочном комплексе в Кольском заливе по схеме ship-to-ship. После выгрузки танкер ОАО «ММП» вновь отправится на Ямал за очередной партией груза.

«К моменту начала участия Мурманского морского пароходства в перевозке сырой нефти из Обской губы компанией уже был создан хороший задел для развития углеводородных перевозок: еще в конце 1990-х — начале 2000-х годов моряки Мурманского морского пароходства разработали технологические операции по вывозу углеводородного сырья

из Тикси, с острова Колгуев, с Варандея, из Обской губы, в том числе и в зимних условиях», — отмечается в сообщении пресс-службы предприятия.

Мурманское морское пароходство 15 лет назад создало уникальный, не имеющий аналогов в мире, арктический подводный перевалочный терминал в Печорском море у поселка Варандей для отгрузки на экспорт нефти Тимано-Печоры. А в 2003 году для безопасного и надежного проведения нефтеперегрузочных операций в Кольском заливе пароходство создало собственный рейдовый перегрузочный терминал (РПК-1), предназначенный для перекачки нефти с танкеров дедвейтом 15–60 тыс. тонн на танкера типа Aframax и Suezmax (дедвейт 100000–150000 тонн).

## Сибирский госуниверситет водного транспорта — юбиляр

Музей истории судоходства Сибири им. А. П. Морозова подготовил выставку «Книжный развал», посвященную 65-летию Сибирского государственного университета водного транспорта.



Посетители могут познакомиться с литературными художественными произведениями студентов, выпускников разных лет, сотрудников университета: историческими повестями, баснями, юмористическими рассказами, сказками, детективами, лирическими стихотворениями. Книжки авторов известны далеко за пределами СГУВТ: они издавались в разное время, тиражами до 100 000 экземпляров в Омске, Красноярске, Владивостоке, Москве, Таллине, Берлине.

Работа выставки продлится с 11 января по 30 ноября 2016 года в главном корпусе университета.

## Вузы под контролем

Совет по образованию Росморречфлота рассмотрел результаты проведенных в 2015 году комплексных проверок вузов. В частности, проверялась финансово-хозяйственная деятельность учебных заведений, закупочная деятельность, а также исполнение показателей «дорожной карты» в части повышения показателей зарплаты профессорско-преподавательского состава.

Так, по данным Росморречфлота, за 9 месяцев прошедшего 2015 года среднемесячная заработная плата преподавателей и научных сотрудников образовательных учреждений высшего профессионального образования составила 44,7 тыс. рублей в месяц, а средняя заработная плата педагогических работников среднего профессионального образова-

ния — 25,9 тыс. рублей в месяц.

Проверки коснулись также учебно-образовательных программ, системы менеджмента качества, конвенционной подготовки, а также пожарной безопасности учебных заведений. По итогам рассмотрения этих итогов был предложен проект ежеквартального плана проверок учебных заведений на 2016 год.

## Пропаганда морского дела

«Ялтинский городской детский морской центр» будет развивать сотрудничество с «Нижегородским морским клубом» и «Нижегородским детским речным пароходством». Соответствующее генеральное соглашение было подписано в администрации города Ялты.

«Нижегородский регион имеет официальные дружественные отношения с Ялтой и сегодня будет заключен договор о сотрудничестве между серьезными детскими морскими организациями. Соглашение подразумевает, что дополнительное детское профессиональное образование, в данном случае, морское, будет развиваться. Нам было интересно узнать, что происходит здесь и, думаю, вам будет интересно узнать, как все происходит у нас в регионе», — прокомментировал командор областной общественной организации по развитию и пропаганде морского дела «Нижегородский морской клуб» Владимир Дьяков.

Директор «Ялтинского городского детского морского центра» Ольга Яковлева отметила, что генеральное соглашение является результатом длительного общения между Ялтой и Нижним Новгородом.

«Как мне кажется, Нижний Новгород сегодня является центром развития парусного спорта. У нас давно не видела столько яхт на воде, столько детей, которые этим живут. Очень хочется, чтобы наши мальчишки и девчонки

тоже имели возможность в этом направлении развиваться. У нас есть те, кто это любит. Хотелось бы продолжать наше сотрудничество и обмен опытом», — подчеркнула Ольга Яковлева.

В свою очередь капитан морского порта Ялты Борис Фурман выразил уверенность, что заключение соглашения даст толчок к развитию детского парусного спорта в Ялте.

Начальник управления образования администрации города Ялты Ренард Кутковский также подчеркнул, что соглашение о сотрудничестве позволит организовать обучение морскому делу в Крыму на качественно новом уровне и установить контакты между молодежью Ялты и Нижнего Новгорода.

«Уверен, что парусное дело в Ялте будет развиваться на высоком уровне. Сегодняшнее соглашение — не просто символическое мероприятие, а этап дальнейшего совместного развития парусного спорта двух регионов», — резюмировал Ренард Кутковский. Об этом сообщает отдел информационного обеспечения администрации города Ялты.

## В Китай из Нижнего Новгорода отправятся четыре студента-водника

Волжский государственный университет водного транспорта (ВГУВТ) подписал соглашение об академическом обмене с Юго-западным нефтяным университетом Китая.

Подписание соглашения произошло в заочном режиме. При этом в марте 2016 года делегация ВГУВТ приглашена в Ченду (пятый по населению город Китая и важнейший транспортный центр) на торжественную церемонию подписания в очном режиме.

Соглашение с китайским вузом подразумевает, что на следующий

учебный год четыре студента ВГУВТ смогут обучаться в Юго-западном нефтяном университете Китая на бесплатной основе с предоставлением стипендии от Сычуаньского провинциального правительства. Отбор студентов будет проводиться весной 2016 года исходя из итогов успеваемости, и в нем смогут принять участие студенты любых

специальностей. Соответственно, четыре китайских студента с факкультета русского языка приедут на обучение во ВГУВТ.

Кроме того, китайский вуз заинтересован в направлении выпускников-бакалавров на обучение по магистерским программам ВГУВТ. В настоящее время ведутся переговоры и по этому направлению сотрудничества.

## Морской университет выиграл гранты РФФИ

Молодые ученые Научно-исследовательского института морского транспорта МГУ им. адм. Г. И. Невельского выиграли гранты Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ).

В частности, поддержку получили научные проекты, посвященные исследованию особенностей процесса распространения фемтосекундных лазерных импульсов в морской воде и биологических объектах, развитию методов обнаружения и картирования нефтяных пленок на морской поверхности с помощью малогабаритных беспилотных летательных аппаратов, а также исследование состояний фитопланктонных сообществ в Японском море с помощью геостационарного спутника ГОСИ.

На исследование молодых ученых, которые являются выпускниками Морского университета, отводится два года. Как сообщили «Водному транспорту» в вузе, закончив аспирантуру по специальности «Радиофизика», все три младших научных сотрудника работают в настоящее время в направлении «Морская робототехника для обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности», которое разрабатывается в научной школе проректора по научной работе, доктора физико-математических наук, профессора О. А. Букина.



## Приморские юнги

Ученики детской морской флотилии «Варяг» стали юнгами. Церемония, во время которой 40 учеников детской морской флотилии «Варяг» приняли присягу, состоялась во Владивостоке в Военно-историческом музее Тихоокеанского флота 20 декабря 2015 года.

По словам руководителя детской флотилии «Варяг» Сергея Костина, 1 сентября этого учебного года в патристический центр детского творчества впервые поступили обучаться ребята-второ-

классники. Таким образом, они стали самыми юными воспитанниками. Теперь новоиспеченные юнги будут готовиться к поступлению во Владивостокское президентское кадетское училище.