

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

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

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



№11 (12956)

Выходит один раз в месяц
15 ноября 2015 года

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

Ледокол «Новороссийск» спущен на воду



На Выборгском судостроительном заводе 29 октября 2015 года состоялась торжественная церемония, посвященная спуску на воду ледокола «Новороссийск» — серийного дизель-электрического ледокола проекта 21900М.

Стр. 3

Уровень Рыбинского водохранилища зимой снижаться не будет



По данным РусГидро, вода в Рыбинском водохранилище по состоянию на 30 ноября опустилась до уровня 99,32 м над уровнем моря. При этом так называемый уровень мертвого объема — минимально допустимый уровень воды — в зимний период составляет 96,91 м.

Стр. 8

ВВП разделят на пути федерального и регионального значения

Правительство Российской Федерации на заседании 5 ноября 2015 года одобрило проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (КВВТ).

Проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (КВВТ) подготовлен Минтрансом в соответствии с основными направлениями деятельности правительства России на период до 2018 года.

В настоящее время, согласно нормам КВВТ, внутренние водные пути — это федеральные пути сообщения.



Нет глубин — нет перспектив

Навигация 2015 года на внутренних водных путях (ВВП) России оказалась самой сложной за последнее десятилетие. По предварительным данным, объем перевезенных по рекам страны грузов сократился примерно на 4% к уровню 2014 года. Даже завоз в районы Крайнего Севера в этом году оказался ниже на 2,5%, чем годом ранее. Причины этого нисходящего тренда озвучивались неоднократно: низкие уровни воды, многолетнее недофинансирование содержания ВВП и сохраняющиеся на ВВП «узкие» места.

По оценкам в нынешнем году по рекам России перевезено около 100 млн тонн грузов. Объем каботажных перевозок останется примерно на уровне прошлого года, а перевозки в заграничном сообщении упадут примерно на 15–16% и составят около 21 млн тонн. Перевозки грузов в районы Крайнего Севера составят порядка 15,7 млн тонн. Пассажирские речные перевозки в 2015 году, напротив, уве-

личились — перевезено почти 12 млн человек, что превышает соответствующий показатель 2014 года более чем на 6%. Рост интереса туристов к речным путешествиям по России связан со значительным удорожанием летнего зарубежного отдыха, а также с ростом туристической привлекательности и безопасности речных перевозок. Вместе с тем, эта тенденция может измениться, считают крупнейшие операторы пассажирского флота. «В сложившей-

ся внешнеполитической, внутриэкономической ситуации и маловодности пассажирские перевозки внутренним водным транспортом нуждаются в дополнительных мерах государственной поддержки, в том числе в налоговой сфере, а также при использовании механизма долгосрочного субсидирования транспортных предприятий», — считает генеральный директор Московского речного пароходства Константин Анисимов.

На сегодня в эксплуатации

в России находится 78 круизных судов, средний возраст которых составляет примерно 38 лет. Через 10 лет, считают эксперты, останется около 40–45 круизных судов, прошедших модернизацию. Только реализация проектов строительства российского пассажирского круизного флота позволит сохранить потенциал туристического флота, а также укрепит имидж России как страны, благоприятной для туризма.

Начало, окончание на стр. 2

навливаются 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.

Кроме того, законопроектом предлагается предоставить субъектам Федерации право — но не обязанность — участвовать в финансировании содержания и эксплуатации внутренних водных путей федерального и регионального значения.

Принятие законопроекта позволит использовать отдельные участки рек, каналов, озер и водохранилищ, расположенные в границах региона, для организации и обеспечения безопасного плавания судов в интересах субъекта Федерации.

Законопроект направлен на создание отвечающей современным требованиям нормативной правовой базы для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях России, повышение эффективности государственного регулирования в сфере внутреннего водного транспорта.

Нет глубин – нет перспектив

Окончание, начало на стр. 1
Судоходные компании отмечают, что инфраструктурные ограничения и недостаточные качественные параметры внутренних водных путей являются основным препятствием для эффективной работы флота, повышения производительности труда, создают неравные конкурентные условия по сравнению с наземными видами транспорта, не дают в полной мере использовать значимые преимущества внутреннего водного транспорта.

В Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации остаются инфраструктурные ограничения в районах Горьковского гидроузла

на р. Волга, Нижне-Свицкого гидроузла на р. Свирь, станицы Багаевской на р. Дон. По экспертным оценкам, устранение лимитирующих участков на ЕГС позволило бы увеличить объем перевозимых грузов на более чем 100 млн тонн.

Для того чтобы создать условия для устойчивой работы судоходных компаний и обновления транспортного флота, потребуется принять ряд неотложных решений. Важнейшими из них должны стать доведение текущего содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений до 100%, а также увеличение объемов финансирования мероприятий,

направленных на устранение инфраструктурных ограничений на ВВП. В части мер по поддержке обновления флота — пролонгация действия постановления Правительства РФ от 22.05.2008 г. № 383 на 2015 г. и последующий период.

Данные предложения должны стать частью системы антикризисных мер, поскольку они направлены на реализацию политики импортозамещения, обеспечения поддержки национальной промышленности, в том числе развитие судостроения, металлургии, энергетики, внедрение высоких технологий и создание новых рабочих мест, считают в отрасли.

АСТРАХАНЬ ЖДЕТ ГЛУБИНЫ

Паспортные глубины Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК) в навигацию 2015 года на протяжении значительных периодов времени не выдерживались. Согласно информации правительства Астраханской области, в период с января по сентябрь 2015 года благоприятные условия для судоходства (осадка более 4 м) на Волго-Каспийском канале были обеспечены на протяжении 21 дня, неблагоприятные (осадка менее 3,7 м) — 133 дней.

Малые глубины ведут к снижению судозаходов в порт Астрахань, возникают сложности с выводом построенных на астраханских верфях крупногабаритных объектов компании «ЛУКОЙЛ» для освоения второй очереди месторождения им. В. Филановского (Каспийское море) и других крупногабаритных морских стационарных и самоподъемных буровых платформ для прикаспийских государств.

Речной порт Волго-Донска выставили на продажу

ООО «Речной порт» в Волго-Донске, находящийся в стадии банкротства, выставили на продажу. Ранее порт входил в транспортную и сельскохозяйственную ГК «Волго-Дон». С декабря 2014 года на предприятии по иски «Сбербанка» введена процедура наблюдения.

ООО «Речной порт» эксплуатирует большую часть причальной стенки бывшего Волго-Донского речного порта и оставшиеся в рабочем состоянии порталы краны. В последние годы порт обрабатывал не более нескольких десятков тысяч грузов за сезон навигации.

Завоз грузов в Якутию превысил 2,7 млн тонн

Объем завоза грузов в Якутию в навигацию 2015 года составил более 2 млн 700 тыс. тонн, из них для нужд жизнеобеспечения 1 млн 320 тыс. тонн грузов, или 96% от плана. В целях завоза грузов было введено в эксплуатацию порядка 700 единиц флота и перегрузочной техники. Такие данные приведены на итоговом совещании навигации, состоявшемся в Якутске 28 октября 2015 года.

В этом году навигация прохо-

дила в сложной гидрологической обстановке, связанной с мелководьем не только на верховьях Лены, но и по всему среднему течению реки, в том числе на подходном канале Якутского речного порта. Отмечались стонно-нагонные и сильные штормовые явления на барах арктических рек, а также в поздние сроки произошло очищение ледовых полей на морской участке трассы Тикси — Хатанга, по которой доставляется груз для нужд Анабарского района.

«Ванкорнефть» завершила навигационную кампанию 2015 года

«Ванкорнефть», дочернее общество ОАО «НК «Роснефть», завершила доставку грузов по реке Большая Хета (левый приток Енисея) на Ванкорское и Сузунское месторождения, а также на перевалочную базу «Прилуки». В ходе навигационной кампании 2015 года, начавшейся в середине июня, было завезено 260 тыс. тонн различных грузов. На Большой Хете было задействовано более 190 единиц флота грузоподъемностью от 800 до 3500 тонн.

Основная номенклатура грузов включает металлоконструкции, буровое оборудование, химическую продукцию, строительные и горюче-смазочные материалы. На Ванкор было завезено более 122 тыс. тонн, на Сузун — 95 тыс. тонн, на перевалочную базу «Прилуки» — более 42 тыс. тонн. Увеличение доставки грузов на Сузунское месторождение связано с активной фазой работ по его освоению.

Навигационный период начинается сразу после ледохода на Енисее и Большой Хете. Доставка материально-технических ресурсов (МТР) на Ванкорское месторождение возможна при уровне воды на Большой Хете не менее 17,5 м. Согласно многолетним наблюдениям,

этот период составляет около одного месяца — с начала июня по начало июля. Возможность доставки грузов на Сузунское месторождение во время навигации в некоторых случаях сохраняется до середины сентября, но с применением барж меньшей грузоподъемности и малой осадкой. Навигационный завоз МТР на перевалочную базу «Прилуки» возможен до конца октября.

После этого завоз грузов до Ванкорского и месторождений Ямальской группы осуществляется по зимним автодорогам.

Как отметили в пресс-службе «Роснефти», экспедиционный завоз караваном судов — экономически наиболее эффективный способ доставки крупных партий грузов в район Ванкор-

ской группы месторождений. С 2006 года завоз осуществляется силами региональных перевозчиков — «Енисейского речного пароходства» и «Транзит-СВ», что обеспечивает стабильную занятость красноярских перевозчиков и возможность развития речного флота региона.

«Ванкорнефть» ведет разработку Ванкорского нефтегазоконденсатного месторождения в Туруханском районе на севере Красноярского края. Промышленная эксплуатация Ванкора началась в августе 2009 г. С тех пор на месторождении было добыто 110 млн тонн нефти. С 2013 года «Ванкорнефть» — оператор по освоению новых месторождений Ванкорского кластера — Сузунского, Тагульского и Лодочного.

НОВОСТИ ЕНИСЕЙСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА



Туер «Енисей» закрыл навигацию 2015 года

Из Казачинского порога в затон КСЦ 2 ноября прибыл туер «Енисей», закрыв навигацию 2015 года. Немного ранее, 22 октября, с севера вернулся последний отряд буксирных судов пароходства — теплоходы «Капитан Угрюмов», «Александр Сибиря-

ков», «Капитан Крылов», «Механик Руденко» и «Плотовод-718». Некоторые суда еще продолжают работу, но уже непосредственно в Красноярске и Подтесово, осуществляя подготовительные работы для зимнего отстоя флота: буксировку в затоны, зачистку барж и т.п.

Перевозки ЕРП для «Норникеля» выросли на 39,9%

Объем перевозок Енисейского речного пароходства (ЕРП) для ГК «Норильский никель» в навигацию 2015 года, по предварительным данным, составил 2 млн 331 тыс. тонн, что на 39,9% превышает показатель аналогичного периода прошлого года.

Показатели выросли за счет увеличения перевозок таких грузов, как песок собственной добычи с Червинского месторождения, клинкер, и вывоза серы из Дудинки.

ПАО «ГМК «Норильский ни-

кель» является основным потребителем транспортных услуг Енисейского речного пароходства. На грузы для Норильского комбината традиционно приходится более половины объема перевозок компании. Доля ГМК в общем количестве перевозок, выполненных силами ЕРП в навигацию-2015, составила 59%.

Обеспечение Норильского промышленного района осуществляется по магистральной линии Красноярск — Дудинка. Всего в навигацию флот пароходства сделал более тысячи судозаходов в морской порт.

ЕРП оснастит теплоходы контрольно-диагностическими комплексами

Енисейское речное пароходство (ЕРП) оснастит теплоходы контрольно-диагностическими комплексами. Оборудование позволит осуществлять удаленный контроль расхода топлива, диагностику технического состояния двигателей, а также вести наблюдение за перемещением судов.

Два теплохода, «Капитан Захаров» и «РТ-761», планируется оборудовать к следующей навигации системами, работающими по принципу расходомера (считают количество топлива, поступившего в двигатель). Еще два, «Капитан Лобастов» и «РТ-700», — устройствами на базе уровнемера (замеряют количество топлива в баке, как в автомобиле). В обоих случаях данные будут передаваться через сотовую связь на сервер компании. Это позволит контролировать расход топлива, работу двигателей, местоположение и курс судна в режиме онлайн.

Отмечается, что в ходе навигации 2016 года выяснится, какая

из систем наиболее надежная, удобная в эксплуатации и отвечает потребностям компании. Этой системой планируется впоследствии оснастить весь самоходный флот.

«Енисейское речное пароходство» как государственное предприятие было создано в 1931 году на базе «Западно-Сибирского пароходства», как акционерная компания — в 1994 году. ЕРП является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. Флот пароходства составляет около 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн. ЕРП располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании. Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ОАО «ГМК «Норильский никель».



Ледокол «Новоросси́йск» спущен на воду

На Выборгском судостроительном заводе (ВСЗ, входит в состав Объединенной судостроительной корпорации, ОСК) 29 октября 2015 года состоялась торжественная церемония, посвященная спуску на воду ледокола «Новоросси́йск» — серийного дизель-электрического ледокола проекта 21900М.

Напомним, что головной ледокол проекта 21900 М «Владивосток» в октябре 2015 года в соответствии с контрактными сроками был передан заказчику — Федеральному агентству морского и речного транспорта. По контракту с заказчиком ВСЗ строит еще второй серийный дизель-электрический ледокол — «Мурманск».

Закладка ледокола «Новоросси́йск» прошла на верфи в декабре 2012 года. Судно данного проекта способно преодолевать льды толщиной до 1,5 м. Его основное назначение: самостоятельная проводка крупнотоннажных судов, буксиров-

ка, тушение пожаров на плавучих объектах и иных сооружениях, помощь судам, терпящим бедствие, перевозка полезных грузов.

«Сегодня мы начинаем процедуру спуска третьего в серии проекта 21900 М ледокола «Новоросси́йск». Мы сдадим его заказчику в 2016 году, и мы все уверены, что сдадим его с нашим отличным выборгским качеством — не хуже, чем у недавно переданного заказчику судна «Владивосток». Наша загрузка позволяет нам уверенно смотреть в будущее и гарантировать нашим заказчикам, что мы выполним все заказы на благо России в точно установленный срок», — открыл торжественную

церемонию генеральный директор Выборгского судостроительного завода Александр Соловьёв.

«Крёстной матерью» стала Анжелика Рыскова, которая, по сложившейся традиции, разбила о борт судна бутылку шампанского и нарекла ледокол «Новоросси́йском». «Крёстная мать» ледокола передала в дар директору Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Сергею Пылину икону святителя Николая Чудотворца, который считается покровителем путешественников и мореплавателей. Передача иконы руководителю данного филиала состоялась не случайно — именно там предполагается

дальнейшая эксплуатация судна.

Спуск ледокола на воду является одним из этапов его строительства, затем будут проведены достроечные работы на плаву, швартовные, ходовые и ледовые испытания. После всех испытаний и освидетельствований судно будет введено в эксплуатацию.

«Новоросси́йск» является одним из трёх линейных ледоколов мощностью около 18 МВт, планируемых к сдаче в эксплуатацию, согласно подпрограмме «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

«Морспасслужба» ликвидировала нефтеразлив на акватории Сайменского канала



Операция по ликвидации разлива нефтепродуктов в акватории Сайменского канала в районе Павловского моста Выборгского района Ленинградской области проведена 30 октября 2015 года.

Сигнал о падении в Сайменский канал автомобиля, груженого бочками с маслом, поступил на пульт оперативного дежурного Балтийского филиала ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота». Авария привела к разливу нефтепродуктов, для ликвидации которого на место происшествия были срочно направлены аварийно-спасательные формирования — мобильное специализированное подразделение, буксир «Портовый-1», бонопостановщик «Карат-2». Попавшие в окружающую среду нефтепродукты и замученный мусор были собраны, место разлива обработано сорбентами. Благодаря проведенной операции ущерб окружающей среде минимизирован.

ПЛОЩАДЬ АКАДЕМИКА ПАШИНА

Церемония открытия закладного камня на площади Академика Пашина состоялась 21 октября 2015 года в Санкт-Петербурге у стен Крыловского государственного научного центра (ГНЦ), более двадцати лет возглавляемого академиком Российской Академии наук, героем Российской Федерации Валентином Михайловичем Пашиним. Об этом сообщает пресс-служба центра.

В церемонии открытия приняли участие представители администрации Санкт-Петербурга и руководство Крыловского ГНЦ.

Напомним, имя академика Валентина Пашина было присвоено площади 29 октября 2014 года.



Парусник «Мир» меняет место стоянки

Парусное учебное судно (ПУС) «Мир», находящееся в оперативном управлении ФГУП «Росморпорт», после завершения строительства Западного скоростного диаметра (ЗСД) не сможет зайти в акваторию центра Санкт-Петербурга.

Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ), парусник сменит традиционное место стоянки — набережную лейтенанта Шмидта и, предположительно, будет стоять в Пассажи́рском порту Санкт-Петербурга «Морской фасад».

Как пояснили в вузе, дело в том,

что после завершения строительства ЗСД парусник не сможет пройти через новые пролеты.

В ближайшем будущем продолжится модернизация судна. Планируется оснастить судно современной техникой. Будет расширена ходовая рубка, чтобы курсанты участвовали в проводке судна. На «Мире» установят новое современное оборудование, будет проведена модернизация машинного отделения, камбуза.



В год на плавательную практику в несколько месяцев и поддержание технического состояния в остальной период уходит более 100 млн руб.

Ранее, летом 2014 года, на паруснике провели ремонт механизмов, двигателей, мачт и некоторых помещений, таким образом, повысилась скорость судна, увеличилась маневренность.

Трехмачтовое парусное судно «Мир» построено в 1987 году на

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

Итоги навигации 2015 года Пассажирского порта Санкт-Петербург



За период навигации 2015 года Пассажирский порт Санкт-Петербург принял 223 круизных и 6 паромных судов, на борту которых в Санкт-Петербург прибыло 491 822 пассажира. Круизный сезон в 2015 году был открыт 2 мая 2015 года, когда в порт зашло судно «Costa Pacifica» компании Carnival Corporation & plc, а 19 октября выходом судна «Marco Polo» компании GlobalCruises летняя пассажирская навигация была завершена.

По результатам завершения навигации в Пассажирском порту Санкт-Петербурга пассажиропоток, по сравнению с показателями 2014 года, увеличился на 2%. Порт полностью выполнил утвержденные плановые производственные и финансовые показатели 2015 года. Так, общий

пассажирыоборот увеличился на 1%; объем услуг по бункровке пресной водой — на 1%; объем услуг по приему мусора вырос на 5%, а по приему сточных вод — на 1,5%.

По итогам года ожидается увеличение выручки на 46%, а также увеличение операционной прибыли (ЕБИТДА) на 75%.

В 2015 году 13 судов впервые зашли в Пассажирский порт Санкт-Петербург, что почти в два раза больше, чем годом ранее. Особо стоит отметить заход круизного судна «Britannia» — нового 330-метрового лайнера компании Carnival Corporation & plc, за один заход которого в порт прибывало более 4000 человек. Кроме того, в этом году состоялся первый заход судна-близнеца «Royal Princess» — «Regal Princess». Всего за период навигации 2015 года судно «Regal Princess» заходило в порт 12 раз, доставив в Санкт-Петербург в общей сложности свыше 45 000 человек. Всего же за 2015 год для 9 170 пассажиров Санкт-Петербург стал начальной точкой круиза. В 2015 году 2 раза была обеспечена полная загрузка причалов Пассажирского порта, когда у причалов находилось одновременно 7 судов: 1 и 18 июля. 1 июля в порт прибыли 14 996 пассажиров — абсолютный рекорд не только за текущую навигацию, но и за

всю историю Пассажирского порта Санкт-Петербург.

За семь лет с начала производственной деятельности Пассажирского порта Санкт-Петербург состоялось 1 652 судозахода, а суммарный пассажиропоток за период работы порта составил 3 052 472 человека. На данный момент граждане 182 стран посетили Санкт-Петербург, сойдя на берег в Пассажирском порту. Большинство туристов, которые прибыли в порт на круизных судах в 2015 году, жители ФРГ — 23%, на втором месте США — 15%, Соединенное Королевство — 13%, Италия и Испания по 5% и Франция — 3%.

Интерес круизных линий, туроператоров и туристов к Санкт-Петербургу, который по праву считается жемужиной региона Балтийского моря, неуклонно растет. В 2015 году в Пассажирский порт Санкт-Петербург впервые зашли суда компаний SwanHellenic и Viking Ocean Cruises. За всю историю производственной деятельности Порта на долю наиболее крупных линий — Carnival Corporation & plc, Royal Caribbean International and Celebrity Cruises, Mediterranean Shipping Company (MSC), Norwegian Cruise Line (NCL) — приходится 984 судозахода (67% от общего количества) и 2 343 004 пассажира (76% от общего пассажиропотока).

Перевод паромов St. Peter Line с Морского вокзала ожидается в I квартале 2017 года

Перевод паромов линии St. Peter Line, которые в настоящее время используют инфраструктуру Морского вокзала, в Пассажирский порт Санкт-Петербург ожидается в I квартале 2017 года. Об этом журналистам сообщил руководитель ОАО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» Серик Жусупов.



«Инфраструктура порта готова для приема паромов, необходимо создание инфраструктуры для работы государственных контролирующих органов (ГКО)», — отметил Жусупов.

Как сообщалось ранее, клас-

сификация пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту «Пассажирский порт Санкт-Петербург» по характеру международного сообщения изменена с пассажирского на

грузо-пассажирский в соответствии с распоряжением правительства РФ № 413-р от 13 марта 2015 года.

Издание Ространснадзора приказа о реконструкции и получение требований уполномоченных федеральных органов исполнительной власти к дооснащению и дооборудованию инфраструктуры пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту «Пассажирский порт Санкт-Петербург» ожидается в IV квартале 2015 года.

После получения указанных требований, до конца II квартала 2016 года планируется разработать проектную документацию по реконструкции пункта

пропуска, согласовать проект с уполномоченными органами государственной власти, после чего получить заключение по итогам экспертизы.

Основной целью изменения классификации пункта пропуска является обеспечение возможности приема пассажирских паромов, в настоящее время использующих инфраструктуру другого терминала — Морского вокзала.

Ожидается, что первый пассажирский паром с накатной техникой на борту прибывает в порт не ранее I квартала 2017 года — после ввода в эксплуатацию центрального участка ЗСД, запланированного на III квартал 2016 года.

Семьдесят два часа могут стать ключевыми

Круизный пассажиропоток через Санкт-Петербург увеличится в разы при условии распространения 72-часового безвизового режима на туристов, прибывающих авиационным, железнодорожным, автомобильным, речным транспортом. Такое мнение в ходе форума «Водный туризм» высказала председатель комитета по развитию туризма прави-

тельства Санкт-Петербурга Инна Шальто.

В настоящее время такой режим распространяется только на туристов, прибывающих круизными и паромными судами.

Шальто пояснила, что введение 72-часового безвизового режима на всех видах транспорта позволит порту Санкт-Петербург стать точкой начала и окончания круиза, что очень привлекательно

для туристов.

«Туризм сегодня является для Санкт-Петербурга одной из основных составляющих экономики города. При этом Санкт-Петербург — это единственный порт на Балтике, где круизные суда стоят более 24 часов, что говорит о большом интересе к городу», — отметила она.

«Для эффективной реализации программы развития водного

туризма в Санкт-Петербурге необходимо способствовать росту числа специализированных компаний в сфере обслуживания водных туристов, организовать качественное обучение специалистов данного профиля, а также проводить эффективную маркетинговую политику продвижения города на международном рынке», — уточнила председатель комитета.

КОРОТКОЙ
СТРОКОЙ

ПАРЛАМЕНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА УЖЕСТОЧАЕТ ШТРАФЫ ЗА НЕЗАКОННУЮ СТОЯНКУ СУДОВ

Депутаты Законодательного собрания Санкт-Петербурга в первом чтении приняли поправки в закон, ужесточающий штрафы за остановку или стоянку судов в запрещенных местах.

По словам представителя губернатора города в Заксобрании Михаила Бродского, законопроект позволит также повысить безопасность судоходства в Петербурге.

В настоящее время штраф за такое правонарушение составляет 1–1,5 тыс. руб. для физических лиц, для должностных лиц — 3–5 тыс. руб., для юрлиц — 10–30 тыс. руб.

Поправки будут внесены в закон «Об административных правонарушениях в Санкт-Петербурге».

АКВАБУСЫ ПЕРЕВЕЗЛИ 60 ТЫС. ПАССАЖИРОВ

Сезон работы аквабусов в 2015 году продлился в Санкт-Петербурге пять месяцев — навигация для катеров аквабуса была открыта 29 мая, последний рейс состоялся 29 октября. Всего за сезон 2015 года этим видом транспорта было перевезено около 20 тыс. пассажиров по субсидируемым перевозкам и около 40 тыс. пассажиров без предоставления субсидий (по данным перевозчика).

Функционировавшая в 2015 году «Приморская линия» аквабуса начиналась от причала «Старая Деревня» на Приморском проспекте, проходила с несколькими промежуточными остановками до площади Ленина и далее по Неве к Медному всаднику и Университетской набережной. Линия была разделена на две зоны, разделительным пунктом зон был причал у площади Ленина. Проезд в каждой зоне в будний день составлял 100 руб.

На маршруты ежедневно выходило два-три водных автобуса. Линия аквабуса в сезоне работала с 9:00 по будням и с 10:00 по выходным дням, окончание движения в 21:00. Интервал движения между катерами составлял от 20 до 40 минут в зависимости от времени дня, а общее количество рейсов в будний день доходило до 54. На трассе аквабуса было оборудовано 7 причалов, а движение катеров отслеживалось диспетчером благодаря установленным ГЛОНАСС-передатчикам».



Завод «Красное Сормово» построит два танкера-химовоза

Завод «Красное Сормово», ООО «Волготранс» и ЗАО «Гознак-лизинг» 27 октября 2015 года подписали два трехсторонних контракта на поставку двух танкеров-химовозов усовершенствованного проекта RST27. Контракты подписаны при содействии Группы компаний Морские и нефтегазовые проекты (ГК МНП).



Согласно контрактам, нижегородское предприятие построит два танкера-химовоза проекта RST27 для судовой компании ООО «Волготранс». Передача судов заказчику запланирована на 2017 год.

ЗАО «Гознак-лизинг» выступило лизингодателем по контрактам. Танкеры проекта RST27 — самоходные суда «Волго-Дон макс» класса, предназначенные для смешанной (река-море) перевозки наливных грузов. Танкеры-химовозы — это новые, модернизированные под перевозку широкого спектра грузов танкеры.

Впервые при проектировании танкера проекта RST27 было реализовано решение, позволяющее включить в номенклатуру перевозимых судном грузов продукты метанолевой группы.

Габаритная длина судна — 140,85 м, ширина — 16,86 м, высота борта — 6 м. Эксплуатационная скорость — 10,5 узлов. При осадке 3,6 м в реке дедвейт судна составляет 5400 тонн, это максимальная величина из всех аналогичных судов. При осадке 4,2 метра в море дедвейт — 6980 тонн.

Первый танкер-химовоз проекта RST27 был спущен на воду на сормовской верфи и передан заказчику в сентябре 2015 года.

Группа компаний «Морские и нефтегазовые проекты» (МНП) осуществляет управление судостроительными проектами. Большой опыт работ на рынке гражданского судостроения позволяет Группе МНП эффективно реагировать на изменения рынка, комплексно использовать ресурсы и обеспечивать точное исполнение сроков контрактов строительства судов.

ОАО «Завод «Красное Сормово» — один из старейших российских судостроительных заводов, основанный в 1849 году. На «Красном Сормове» за 75 лет построено и модернизировано более трехсот подводных лодок и спасательных аппаратов, 25 из них атомных. Сегодня завод строит суда коммерческого флота, отвечающие требованиям международных конвенций по надежности и безопасности. Английское Королевское общество корабельных инженеров (RINA) неоднократно включало сормовские танкеры в список «Значительных судов года».

КОРОТКОЙ
СТРОКОЙ

**ВСЗ ЗАЛОЖИЛ
ЛЕДОКОЛ «АЛЕКСАНДР
САННИКОВ»**



На Выборгском судостроительном 3 ноября 2015 года состоялась торжественная церемония закладки головного ледокольного судна обеспечения, строящегося по заказу ООО «Газпромнефть Новый порт». Судно получило имя в память безвременно ушедшего руководителя дирекции нефтепереработки «Газпром нефти» Александра Санникова.

Всего в серии будет построено два судна. Резка металла для головного судна началась в августе 2015 года. Согласно контракту, оба судна будут сданы заказчику до 2018 года.

Ледоколы будут работать на Арктическом терминале Новопортовского месторождения, расположенном на западе Обской губы на полуострове Ямал. Основное назначение судов: ледокольная проводка танкеров, помощь при проведении швартовных и погрузочных операций, спасательных операций, буксировки судов, пожаротушения, участия в операциях по ликвидации разливов нефти. Суда также должны иметь возможность непрерывной работы при температурах до -50 °С.

Основные характеристики судна: длина габаритная 121,7 м; ширина наибольшая ок. 26 м; высота борта 11,5 м; водоизмещение порожнем — 8699 тонн.

«Толиман» передан заказчику

Средне-Невский судостроительный завод (СНСЗ, входит в Объединенную судостроительную корпорацию), передал заказчику шестой буксир проекта 81 «Толиман», построенный для нужд ПАО «Северсталь». Об этом сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Таким образом, работы по строительству серии из 6 буксиров-толкачей проекта 81 завершены.

Суда проекта построены для нужд ПАО «Северсталь».

Как сообщалось ранее, в феврале 2013 года Средне-Невский судостроительный завод заключил контракт с компанией ООО «П.ТрансКо» на строительство

шести буксиров-толкачей проекта 81. Финансовым партнером сделки выступил «Газпромбанк лизинг».

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

корректировок, которые позволили улучшить эксплуатационные характеристики судов.

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

низмов более удобным.

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

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

«Балт Флот 4» успешно завершил ходовые испытания

Окская судовой верфь (Нижегородская область) 2 ноября 2015 года успешно завершила ходовые испытания четвертого комбинированного танкера-площадки «Волго-Дон макс» класса смешанного река-море плавания проекта RST54 «Балт Флот 4») для компании «БФ Танкер» (г. Санкт-Петербург). Как сообщает пресс-служба Морского Инженерного Бюро, являющегося проектантом серии, сдача в эксплуатацию предполагается в ноябре этого года.

По результатам кренования головного судна серии, дедвейт судна при осадке 3,60 м в реке составил 5745 тонн, что является рекордной величиной для судна «Волго-Дон макс» класса.

Принципиальной особенностью нового концепта является «распятие» узких мест внутреннего водного транспорта за счет новых технических решений. То есть, происходит увеличение провозоспособности за счет максимального использования фактических путей условий (максимально

возможные длина, ширина судна), а главное — за счет экстремально полных обводов, ранее не применявшихся в мировой практике.

Применение комбинированных судов проекта RST54 обеспечивает загрузку в обе стороны (нефтеналивные грузы — в одну и сухогрузы — в обратную), при этом позволяет снизить нагрузку на автодороги — за счет перевозки легковых автомобилей, которые обычно из района Санкт-Петербурга в центральную Россию везут на грузовиках — автомобилевозах, перевозки контейнеров с массами,

не допустимыми для транспортировки автопоездами по условиям максимальной нагрузки на трассах.

Класс Российского Речного Регистра — М-ПР2,5 (леа30) А.

Суда проекта RST54 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 5,0 м. Относятся к судам «Волго-Дон макс» класса.

Экипаж — 12 человек, мест — 14 + лоцман. Автономность судна по запасам топлива, воды и провизии — 20 суток.

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



ЗАВОД «ПЕЛЛА» ЗАВЕРШИЛ ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ КАТЕРА ПРОЕКТА А-149-1 «БАКЛАН»

Судостроительный завод «Пелла» (Ленинградская область) успешно завершил заводские ходовые испытания служебно-разъездного катера проекта А-149-1 «Баклан», который строится по заказу ФСБ РФ. Как сообщает пресс-служба предприятия, в ближайшее время катер будет передан заказчику.

Согласно контракту, два катера проекта «Баклан» должны быть построены и поставлены в 2015 году. Они предназначены для несения службы в Красноярском и Волгоградском краях.

Гендерное взаимодействие на флоте

Стоит ли привлекать в торговое судоходство женщин-судоводителей



На мировом флоте женщины составляют 2%, однако в настоящее время наметилась тенденция привлечения в торговое судоходство женщин-судоводителей.

Женщины все чаще выбирают профессии, которые традиционно считаются мужскими. С недавних пор и торговое судоходство перестало быть исключением. Однако, как полагают эксперты, по-прежнему немногие женщины рискнут осваивать флотские специальности.

«В настоящее время прослеживается тенденция привлечения женщин на флот, в том числе на офицерские должности», — отметил генеральный директор ООО «СКФ Арктика» (субхолдинг группы «Совкомфлот») Владимир Домнышев. По его словам, Международная морская организация (ИМО, ИМО), и Международная федерация транспортников (ITF) даже призывают судовладельцев привлекать женщин к работе в качестве членов экипажей.

По данным Домнышева, на мировом флоте женщины составляют 2%, в основном, они работают на круизных судах и на паромов. При этом 6% от общего числа женщин на флоте ходят на грузовых судах, в том числе на танкерах и газовозах.

Следуя новым тенденциям, компания «Совкомфлот» недавно приняла на работу четвертым помощником капитана газовоза «Псков» выпускницу Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) Ляну Митрофанову. К настоящему времени девушка уже совершила

свой первый рейс в статусе профессионала.

ЖЕНЩИНА НА СУДНЕ К СЧАСТЬЮ?

Выбрав «мужскую» профессию, Ляна Митрофанова столкнулась с рядом трудностей.

«Первая серьезная проблема возникла на третьем курсе, когда мне нужно было пройти плавательскую практику. Многие компании без объяснения причин отказывались меня брать. Для меня это стало определенным стрессом», — рассказала Митрофанова.

Между тем, единственной компанией, которая согласилась принять девушку на практику, оказалась «Совкомфлот».

«Это был наш общий маленький эксперимент. Я прошла практику на танкере «Невский проспект» под руководством капитана судна Алексея Кижманова, которому многим обязана в своей профессии», — подчеркнула она.

Говоря о трудностях, испытываемых в работе, Митрофанова отметила, добиваться признания мужского коллектива было нелегко — необходимо было доказывать коллегам, что женщина достойна стоять на капитанском мостике.

Несмотря ни на что, свою профессию штурмана Ляна Митрофанова успела полюбить. По ее мнению, море дает возможность полностью концентрироваться на работе, не отвлекаясь на другие вопросы. «В работе на судне, несо-

мненно, присутствуют элементы романтики: оно влечет своей мощью и непредсказуемостью, дает возможность насладиться красотой природной стихии, увидев ее в совершенно разных проявлениях, а также посмотреть на мир, работая на борту суперсовременного судна», — отметила Митрофанова.

Для успешной работы в составе экипажа судна, по ее мнению, самое главное — быть профессионалом и грамотно выполнять свои обязанности. При этом штурман отметила, что участие женщин в определенных видах деятельности, предполагающих «нудную», скрупулезную работу, повышает их эффективность.

Добавим, что гендерные изменения происходят не только в судоходной отрасли. Так, связать свою судьбу с космосом решила Елена Серова — космонавт-испытатель отряда ФГБУ НИИ ЦПК.

«Женщина никогда не боролась с мужчинами, а всегда шла по пятам. Женщина зачастую выступает как «буфер» — она умеет приспосабливаться, подчиняться. В замкнутом пространстве я часто сглаживала конфликтные ситуации», — рассказала Серова. По ее мнению, именно межгендерное взаимодействие повышает качество работ.

«Женщины способны долго наблюдать и контролировать. Есть виды деятельности, которые мужчинам в тягость. Например, менять странички в бортовой документации. Мое участие в этой работе положительно сказалось на результате», — отметила космонавт.

По словам Елены Серовой, необходимо четко понимать, что в любой профессии нужно соответствовать предъявляемым требованиям. «Не каждый мужчина может стать космонавтом или моряком, однако наши с Ляной примеры доказывают, что женщины могут сделать карьеру в космосе или на море, если они соответствуют необходимым требованиям, и они должны иметь смелость добиваться своих целей», — подытожила Серова.

СУДОВАДЕЛЬЦЫ ГОТОВЫ ПООЩРЯТЬ

Возвращаясь к вопросу работы женщин-судоводителей на российском флоте, отметим, что компания-работодатель Ляны



Митрофановой — «Совкомфлот» заинтересована в трудоустройстве и дальнейшем профессиональном развитии специалистов, в том числе и женщин.

«Мы готовы прилагать усилия к тому, чтобы трудоустройство женщин на суда поощрялось, поскольку это является неотъемлемой частью нашей корпоративной социальной ответственности», — отметил генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк.

По мнению главы «СКФ Арктика» Владимира Домнышева, привлекательность работы в море для женщин может повыситься путем введения в компаниях-судовладельцах, оперирующих флотом под российским флагом, некоторых специальных норм по поддержке материнства.

«Совкомфлот имеет внутренний нормативный документ, который называется «поддержка материнства». Документом предусмотрен хороший социальный пакет, включающий материальную помощь при рождении ребенка», — рассказал глава «СКФ Арктика».

Подытоживая, отметим, что в ближайшее время ожидать массового прихода женщин на флот не стоит. Такое мнение высказал изучавший вопросы гендерных различий при работе на флоте профессор ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Николай Григорьев.

«Если говорить о том, придут ли женщины на флот и вытеснят мужчин — мужчинам бояться нечего, это не будет носить массовый характер», — подчеркнул Григорьев.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ПРЕЗЕНТАЦИЯ

«МАЕРСК» В «МАКАРОВКЕ»

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) 3 ноября 2015 года состоялось открытое мероприятие Maersk Shipping Education, в котором приняли участие профессорско-преподавательский состав и курсанты института «Международного транспортного менеджмента». Основной частью мероприятия стала презентация программы Maersk Shipping Education от компании ООО «Маерск».

От лица университета перед собравшимися выступил директор института «Международного транспортного менеджмента» Игорь Русинов. Среди почетных гостей на мероприятии присутствовали генеральный директор ООО «Маерск» Том Хьюлелунд, руководитель отдела продаж по региону Жолт Катона, представители компании в России.

Во время мероприятия курсанты не только ознакомились с увлекательной презентацией, но и приняли участие в бизнес-игре, в ходе которой им приходилось решать задачи, свойственные директорам крупных морских компаний. Курсанты смогли задать вопросы представителям компании об ее работе и перспективах развития на мировом рынке.

МЕМОРАНДУМ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

В мэрии Роттердама (Нидерланды) состоялось заседание Совета по сотрудничеству Санкт-Петербурга и Роттердама, в рамках которого подписан меморандум о взаимопонимании в области академического сотрудничества между Государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) и Нидерландским морским университетом STC-Group B.V.

По словам проректора по международным связям ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Виктории Марич, подписанный документ является следующим шагом совместной работы двух учебных заведений, в рамках которого будут развиваться образовательные и научные проекты, а также обмен студентами.

Восьмая международная конференция «Кадровая политика» откроется в Санкт-Петербурге 19 ноября.

«КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА» ПРОЙДЕТ ВОСЬМОЙ РАЗ

Восьмая международная конференция «Кадровая политика» состоится в Санкт-Петербурге 19–20 ноября 2015 года. В работе конференции примут участие более 300 делегатов от органов федеральной и региональной власти, коммерческих и общественных организаций России.

Основными темами для обсуждения станут: вопросы государственной политики в области подготовки квалифицированных кадров; актуальные изменения на рынке труда в транспортной сфере; развитие системы транспортного образования и подготовки профессиональных кадров; успешные кейсы по повышению производительности труда и эффективные технологии управления персоналом от крупнейших транспортных и логистических компаний.

«Я полюбила профессию, которую выбрала»

Четвертый помощник капитана газовоза «Псков» Ляна Митрофанова вернулась из своего первого рейса



— Ляна, расскажите, пожалуйста, почему вы выбрали для себя такую профессию?

— С моей стороны это был некий бунт, так как родители хотели, чтобы я занималась экономикой. При этом я не очень любила формулы и хотела чего-то необычного. В результате, я полюбила профессию, которую выбрала.

— Кого вы считаете своими главными учителями?

— Прежде всего, хочу отметить своего дипломного руководителя — профессора Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) Сергея

Степановича Кургузова, который поддержал меня в тот момент, когда это было необходимо. Также я очень благодарна директору института «Морская академия» ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Александру Петровичу Горобцову и заместителю декана факультета навигации и связи Владимиру Александровичу Степанову. Это люди, к которым я всегда могла обратиться, они меня очень поддерживали.

— Как ваши родственники и друзья относятся к вашему выбору?

— Родственники и близкие очень гордятся мной. Друзья, большинство из которых мужчины, тоже с большим уважением

относятся к моему выбору.

— По вашему мнению, работа на судне мешает или помогает в личной жизни?

— Вопрос индивидуальный. У меня проблем с личной жизнью нет. Мой молодой человек — как и мой отец, военный, и очень гордится мной.

— Что можете посоветовать девушкам, которые хотят связать свою жизнь с работой на флоте?

— Необходимо хорошо обдумать свой выбор. Потому что это борьба каждый день с обстоятельствами и мнениями других людей, борьба за свою точку зрения, прежде всего.



Проекты развития Москвы-реки

Согласно планам правительства Москвы, к 2035 году на территории, прилегающей к Москве-реке, площадью 11 600 гектар будет возведено 28,4 млн кв.м. недвижимости, количество мест приложения труда превысит 900 тысяч, будет построено 12 новых транспортных мостов и столько же пешеходных. Об этом сообщил в своем докладе на Московском урбанистическом форуме заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

«Проект развития прибрежных зон также предполагает создание 64 км новых набережных и благоустройство 73 км существующих. Кроме этого будет создано 40 общественных центров на реке, которые станут новыми точками притяжения для жителей и гостей столицы», — добавил он.

Напомним, в 2014 году правительство Москвы провело международный конкурс на разработку концепции развития территорий, прилегающих к Москва-реке. В декабре 2014 году на Московском урбанистическом форуме были подведены итоги конкурса.

Напомним, победителем конкурса стало ООО «Проект Меганом», основа его концепции — «Порты будущего»: общественные пространства на реке, встроенные в тщательно продуманную систему пешеходных и транспортных связей, поддерживающих функций, передовых экологических технологий и программ городского партнерства. Выделено около 40 таких портов. Базируется проект на трех главных составляющих — активная река, доступная река и чистая река.

Как отметил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин, один

из серьезнейших драйверов развития столицы — это активация территорий вокруг Москвы-реки, причем не только как транспортной артерии, но и как фактора пространственного развития города и прилегающих территорий.

За прошедшее время концепция была существенно доработана.

Москва-река разделена на несколько участков, по некоторым из них сейчас идет подготовка градостроительной документации, а есть и такие, где уже активно работают инвесторы. «По ряду участков мы приступили к проектированию и строительству. Например, о продлении Краснопресненской набережной до Большого Сити мы уже не просто говорим, мы ее продлеваем, проектируем ее соединение с Шелепихинской набережной. Мы сейчас активно проектируем и уже приступили к строительству и подготовке территории на ЗИЛе для создания набережной и дороги. Таким образом, фактически всю работу по Москве-реке мы разделили на этапы и по плану будем реализовывать», — пояснил Марат Хуснуллин.

Один из этапов — общественный порт «Планета ЗИЛ» — один из важнейших в концепции

развития набережных. Там будут построены квартиры для 38 тыс. человек и создано 43 тыс. рабочих мест, появится речной порт

На форуме был представлен и проект комплексного развития территории «Западный порт» на месте бывшего порта 30-х годов прошлого века. Там намечено строительство жилья, офисов, социальной инфраструктуры, системы пешеходных мостов, причалов для частных и общественных судов.

В южной части территории Мневниковской поймы реки Москва (район Хорошево-Мневники) будет построен другой порт — «Парламентские Сады».

«В связи с активным развитием Мневниковской поймы, мы расширим существующие дороги, построим широкую пешеходную набережную и несколько проездов около будущего Парламентского центра», — цитирует заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснулина пресс-служба столичного департамента строительства. Заместитель мэра добавил, что конкурсы на проектирование и строительство дорог в районе Мневниковской поймы планируется провести до конца 2015 года.

«На сегодня полностью готова проектно-сметная документация

по участку дороги от улицы Народного Ополчения до Мневников. Проект уже прошел экспертизу и в следующем году начнется строительство», — сказал заместитель мэра. По его словам, по территории поймы пройдет участок Северо-западной хорды.

«Кроме этого, здесь будет построено два моста через канал и через Москву-реку, которые существенно улучшат транспортное обслуживание всего района», — добавил Хуснуллин.

«Москва-река должна выступать магнитом, который будет притягивать город, создавая единое пространство. Строительство портов на реке должно стать толчком к развитию тех микрорайонов и территорий, которые сегодня заброшены или выключены из городской среды», — отметил руководитель архитектурного бюро «Проект Меганом» Юрий Григорян. Оценили проекты и зарубежные эксперты. «У Москвы очень большой потенциал в развитии реки. Здесь есть большая извилистая и медленная река, которая пересекает весь город. Это дает возможность для развития пространства на ее берегах по примеру Лондона или Парижа», — сказал Бертран Лемуан, руководитель проекта «Большой Париж» (Франция).

Водный туризм

VII Международный форум «Водный туризм» прошел 29 октября 2015 года в седьмой раз.

Открытая дискуссия, в которой приняли участие порядка 300 участников из 40 регионов России и 10 иностранных государств, способствовала совершенствованию существующей нормативно-правовой базы в сфере развития водного туризма в России. Мероприятие прошло при поддержке Совета Федерации ФС РФ, Государственной Думы ФС РФ, Министерства по туризму РФ, Министерства транспорта РФ, Министерства промышленности и торговли РФ, профильных федеральных и региональных министерств и ведомств.

Ключевым направлением работы участников форума стала выработка решений, направленных на повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности круизного и яхтенного туризма в России. Основные акценты в данном направлении обозначили представители органов государственной власти в рамках пленарного заседания. Открыл форум член Комитета Государственной думы ФС РФ по экономической политике, инновационному развитию и предпринимательству, Председатель экспертного совета Государственной думы ФС РФ по внутреннему и въездному туризму в Российской Федерации Сергей Кривонос.

Федеральное агентство по туризму до 1 декабря 2015 года разработает комплекс мер по развитию речного и морского круизного туризма в РФ, соответствующий доклад будет передан в правительство и президенту РФ. Об этом сообщил заместитель руководителя агентства Сергей Корнеев.

По словам Корнеева, комплекс мер состоит из блоков: речной круизный туризм, морской круизный туризм и яхтенно-катерный туризм.

«В свою очередь блоки подразделяются на несколько вопросов: развитие инфраструктуры, реновация и появление нового водного транспорта (речные и морские круизные суда под российским флагом), межведомственная координация работы, изменение нормативно-правовых правил, маркетинг (продвижение и информирование о российских туристических продуктах)», — пояснил он.

В рамках форума состоялись параллельные секции по проблемам речного и морского туризма, а также перспективам развития яхтинга в стране. В рамках деловой программы делегаты форума обсудили задачи, направленные на модернизацию инфраструктуры, повышение качества обслуживания и подготовки кадров в сфере круизного туризма, развитие пассажирского судостроения. Острая дискуссия развернулась вокруг судьбы плавучих заправочных станций, владельцы которых сталкиваются с пробелами в законодательстве. В конструктивном диалоге приняли участие представители бизнес-сообщества (владельцы плавучих заправочных станций, яхт-клубов, прогулочных судов), контролирующих органов и общественности.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

**НА УЧАСТКЕ
РЕКИ ОКА ОГРАНИЧЕНИЯ
ПО ОСАДКЕ СУДОВ ВВЕДЕН
С 23 ОКТЯБРЯ**

Ограничения по осадке судов введены с 23 октября 2015 года на внутренних водных путях (ВВП) Московского бассейна. Как сообщает ГБУ «Канал имени Москвы» соответствующий приказ №236 подписан 22 октября 2015 года.

В целях обеспечения безопасности судоходства, охраны жизни и здоровья людей, сохранности грузов ФКУ «РАМБ» ввел ограничения по осадке судов при прохождении участка р. Ока от г. Касимов до н.п. Елатьма — до 145 см.

**УРОВЕНЬ РЫБИНСКОГО
ВОДОХРАНИЛИЩА ЗИМОЙ
СНИЖАТЬСЯ НЕ БУДЕТ**

По данным РусГидро, вода в Рыбинском водохранилище по состоянию на 30 ноября опустилась до уровня 99,32 м над уровнем моря. При этом так называемый уровень мертвого объема — минимально допустимый уровень воды — в зимний период составляет 96,91 м.

Эксперты отмечают, что в 2015 году уровень Рыбинского водохранилища существенно выше, чем в прошлом, и, по прогнозам, снижаться зимой уже не будет. 99,3–99,5 метра — нормальный показатель, который и будет поддерживаться. Бывали годы со значительно более низким уровнем. Сейчас водохранилище работает в штатном режиме.



Обратный рейс

Танкер-площадка «Балт Флот 3» впервые в обратном рейсе доставил с Онежского озера в Москву 4462 тонны щебня.



Судно проекта RST54, построенное на Окской судовой верфи, было передано заказчику 27 апреля 2015 года

Комбинированный танкер-площадка «Волго-Дон макс» класса смешанного река-море плавания проекта RST54 «Балт Флот 3», построенный на Окской судовой верфи, 22 октября 2015 года впервые доставил из карельского порта Ропручей в Северный речной порт Москвы сухой груз — 4462 тонны щебня (проходная осадка 3,50 м). Об этом сообщает пресс-служба Морского инженерного бюро, являющегося проектантом танкеров.

Другие суда компании «БФ Танкер» — «Балт Флот 1» и «Балт Флот 2» также после выгрузки мазута в порту Высоцк на обратном пути взяли на борт груз щебня.

Таким образом, это первые круговые рейсы судов проекта RST54 с загрузкой в обе стороны.

По результатам кренования головного судна серии, девейт судна при осадке 3,60 м в реке

составил 5745 тонн, что является рекордной величиной для судна «Волго-Дон макс» класса.

Принципиальной особенностью нового концепта является «расширение» узких мест внутреннего водного транспорта за счет новых технических решений. Другими словами, происходит увеличение провозоспособности за счет максимального использования фактических путей условий (максимально возможные длина, ширина судна), а главное — за счет экстремально полных обводов, ранее не применявшихся в мировой практике.

ООО «БФ Танкер» Компания «БФ Танкер» занимается морскими и речными перевозками грузов, а также решает сопутствующие задачи, включая построение логистических схем для доставки контейнеров и автомобилей по внутренним водным путям из портов Балтийского моря в Москву и другие логистические центры России. «БФ Танкер» входит в инвестиционную группу, приорите-

том которой является судоходство и логистика. Компания занимает лидирующую позицию на рынке речных экспортных перевозок нефтепродуктов в направлении Большого порта Санкт-Петербург. Основным пунктом доставки грузов является терминал ОАО «РПК-Высоцк-Лукойл-П».

ОАО «Окская судовой верфь» — судостроительное предприятие в составе дивизиона VBTН международной транспортной группы UCL Holding. Основными направлениями деятельности предприятия является судостроение: нефтеналивные и сухогрузные средне-тоннажные суда смешанного плавания, контейнеровозы, специальные суда, баржи.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

**НА ШЛЮЗАХ
МОСКОВСКОГО
БАСЕЙНА НАВИГАЦИЯ
ЗАВЕРШИТСЯ
17 НОЯБРЯ**

Срок окончания судопропуска через шлюзы №№ 1–9, шлюзов Московского бассейна, шлюза № 10, Угличского шлюза и шлюза Белоомут устанавливается с 17 ноября 2015 года. Об этом сообщается в материалах ФГБУ «Канал имени Москвы».

Дата окончания навигации установлена согласно письму Росморречфлота от 27.10.2015 № АП-27/11837 и в соответствии с распоряжением Росморречфлота от 26.12.2014 № АД-484-р «О категориях средств навигационного оборудования и сроках их работы, гарантированных габаритах судовых ходов, а также сроках работы судоходных гидротехнических сооружений в навигации 2015–2017 годов», а также руководствуясь гидрометеорологическими прогнозами.

**НАВИГАЦИЯ
ДЛЯ МАЛОМЕРНЫХ
СУДОВ В ИВАНОВСКОЙ
ОБЛАСТИ ЗАВЕРШЕНА**

Навигация для маломерных судов на судоходных водных объектах Ивановской области в 2015 году завершена. Об этом сообщает пресс-служба ГУ МЧС по Ивановской области.

Согласно постановлению областного правительства от 21 апреля 2015 года № 146-п «О сроках навигации для плавания маломерных судов на судоходных водных объектах Ивановской области в 2015 году» были установлены сроки навигации для плавания маломерных судов на судоходных водных объектах Ивановской области в 2015 году с 30 апреля по 25 октября.

**ЗАВЕРШИЛАСЬ
НАВИГАЦИЯ ДЛЯ
МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ
В ОРЛОВСКОЙ
ОБЛАСТИ**

Навигация для плавания маломерных судов на водных объектах Орловской области завершилась 31 октября 2015 года.

Исключение сделано для судов и экипажей Центра Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России по Орловской области, государственного казенного учреждения Орловский областной «Отряд аварийно-спасательной и противопожарной службы», привлекаемых для плавания в осенне-зимний период и к поисково-спасательным мероприятиям в зимний период.

До наступления ледостава безопасности на водных объектах будут обеспечивать 31 человек личного состава, в распоряжении которых имеются 15 ед. техники.

«Для предупреждения происшествий и недопущения гибели людей на водных объектах инспекторы ГИМС на протяжении всего осенне-зимнего периода будут осуществлять рейды на водных объектах и не допускать выход людей на маломерных судах в период закрытия навигации, а с наступлением ледостава — выход людей на лед», — указывается в сообщении.

Речная прогулка – ОТДЫХ ДЛЯ ДУШИ

В навигацию 2015 года Столичная судоходная компания провела целый комплекс мероприятий, направленных на повышение комфорта пассажиров и качества обслуживания. В рамках ребрендинга изменился дизайн теплоходов, расширились сервисы на борту, сообщает ТАСС.

Этим летом теплоходы превратились в образовательные площадки для посетителей всех возрастов. Каждый день на борту всех теплоходов компании, курсирующих по центру столицы, экскурсоводы знакомят москвичей и гостей столицы с достопримечательностями города. Еженедельно проводились экскурсии и мастер-классы от лучших специалистов Москвы в рамках программы «Речной факультет».

В навигацию 2015 года был запущен детский теплоход «Мастерславль» с тематическими

мастер-классами — совместный проект компании и детского города ремесел. За сезон более полутора тысяч юных речников освоили флажковую азбуку и технику завязывания морских узлов.

Туры одного дня в старинные центры художественных кустарных промыслов — Жостово и Федоскино вызвали интерес у москвичей и туристов из регионов. Пассажиры не только познакомились с историей росписи, но и сами принимали участие в мастер-классах. Уже несколько лет компания организует туры одного дня в Николо-Угрешский

монастырь с посещением храмов и музеев обители.

В год 70-летия Победы сотни ветеранов войны и труда совершили бесплатные речные прогулки на теплоходах компании. Регулярно организуются благотворительные поездки по Москве-реке для малоимущих пенсионеров, инвалидов, многодетных семей, для воспитанников детских до-

мов и школ-интернатов Москвы и Московской области.

«Столичная судоходная компания» существует с 1933 года. Компания занимается туристической деятельностью и организацией речных прогулок и экскурсий. В настоящее время в эксплуатации компании находится 55 различных судов — 45 пассажирских теплоходов, в том числе двухпалубные типа «Москва», и «Москвич», однопалубные типа «Фонтанка», экскурсионные пассажирские «Столичный-1» и «Столичный-2», также теплоходы на подводных крыльях «Ракета». Остальной флот — вспомогательные и технические суда.



Костромские судостроители завершают ремонт парома

Костромской судостроительно-судоремонтный завод ведет ремонт парома, который осуществлял переправу между поселками Красногорье и Горчуха в Костромской области. Работы должны завершиться в конце ноября, после чего судно возобновит работу на реке Унжа Марьинского района.

По словам заместителя директора завода по производству Владимира Зиновенко, в ходе обследования выяснилось, что требуется ремонт правого винто-рулевого комплекса. Вал уже сняли с судна и в отправили в Волгореченск для изготовления нового. Специалисты судоремонтного завода занимаются восстановлением винта: необходимо частично наплавить лопасти, зачистить и сбалансировать. После чего вся конструкция будет установлена на паром. Владимир Зиновенко заявил:



«Паром 1969 года производства, документация утеряна. Мы своими силами восстанавливаем чертежи и стараемся в максимально короткие сроки выполнить весь необходимый ремонт.

После выполненного аварийного ремонта паром прослужит еще несколько лет. В настоящее время между поселками Красногорье и Горчуха курсирует катер.

Весь транспорт пользуется паромной переправой, которая находится в 15 км ниже по течению реки Унжи в районе населенного пункта Дорогиня.



На заводе «Вымпел» подписаны приемные акты на катера «Чибис»

Государственная комиссия 21 октября 2015 года на АО «Судостроительный завод «Вымпел» (г. Рыбинск, Ярославская область) после окончания приемо-сдаточных испытаний подписала приемные акты на два пограничных катера «Чибис» проекта 21850. Как сообщает пресс-служба судостроительного предприятия, это последние «Чибисы» производственной программы 2015 года.

Госкомиссия проверила работоспособность материальной части, были проведены скоростные и маневренные испытания, проверено навигационное и радиотехническое оборудование.

В начале ноября «Чибисы» отправились железнодорожным транспортом к месту базирования — в Сочи. Планируется, что в текущем году на катерах будут подняты флаги, и они приступят к выполнению задач по охране границ.

АО «Судостроительный завод «Вымпел» специализируется на выпуске средне- и малотоннажных морских и речных судов и катеров военного и гражданского назначения. С момента основания в 1930 году на предприятии было выпущено свыше 30 тыс. кораблей различных типов. За последние 40 лет более 1800 катеров было поставлено

в 29 стран Европы, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии, Африки и Южной Америки. В настоящее время ОАО «ССЗ «Вымпел» серийно производит боевые ракетные и патрульные катера нового поколения, ско-

ростные поисково-спасательные, пожарные, гидрографические, рыболовные, буксирные и другие специализированные суда, обеспечивая гарантийное и сервисное обслуживание выпускаемой продукции.



Лодка «Тургояк» пришвартовалась в Московском музее якорей



Легендарный путешественник Федор Конюхов передал в Московский музей якорей свою уникальную лодку «Тургояк», на которой пересек Тихий океан за 160 дней. На лодке Конюхов прошел 6,5 тысяч миль из Чили в Австралию.

Уникальная одноместная весельная лодка была собрана в Англии. Каркас из углепластика, который может выдержать перепады температур от минус 100 градусов по Цельсию до плюс 500.

Музей якорей им. Федора Конюхова расположен в Москве во дворе дома 77 по Садовнической улице. Здесь находится часовня Николая Угодника, построенная на средства Конюхова.

Часовня возведена в память о погибших моряках и путешественниках. Перед ней уста-

новлены несколько бронзовых скульптур: Ермак Тимофеевич, Семён Дежнёв, Фёдор Ушаков, Сергей Радонежский, Павел Нахимов, Иоанн Третий Великий. Вокруг часовни, связанные цепями, лежат исторические корабельные якоря, подаренные путешественнику. Якоря снабжены надписями: кем, где и когда найден, какому кораблю мог принадлежать. Угол часовни обшит фрагментом корпуса знаменитого крейсера «Варяг» таким образом, чтобы напоминать внешним видом нос корабля.



II Фестиваль Русского географического общества прошел в Москве

В Москве прошел II Фестиваль Русского географического общества. Впервые экспозиция была построена по принципу природных зон: Арктика и тундра, степи и субтропики, горы, леса, океаны, моря и реки. Каждый смог оказаться в той точке России, где он ещё не успел побывать.

Фестиваль начался прямо на входе в ЦДХ, где на площадке перед зданием пришвартовалась 13-метровый корабль — спасательный вельбот Уайта образца XIX века. Его уникальность в том, что он построен руками школьников — ребят из клуба «Корабелы Прионежья».

Рядом с воссозданным судном разместился легендарный российский автомобиль-амфибия «Емеля», благодаря которому в 2009 году участники Морской ледовой автомобильной экспедиции установили мировой рекорд. Тогда наши соотечественники проехали на «Емеле-1» и «Емеле-2» по плавающим льдам Северного Ледовитого океана и впервые в истории достигли Северного полюса на автомобилях.

В арктической зоне внутри ЦДХ каждый смог представить себя полярником, увидеть оборудование, побывавшее в экспедициях. Любители северной романтики побывали на дрейфующей научной станции «Северный полюс—2015»: зашли в гидрометеорологическую палатку, заглянули

в химическую лабораторию, где эксперты рассказали, как проводятся исследования льда, воды и атмосферы.

В зоне лесов разместился остров Деда Мазая. Летом 2015 года участники экспедиции Русского географического общества «Загадки острова Вёжи» назвали один из безымянных островов Горьковского водохранилища в честь литературного героя знаменитого произведения Некрасова.

В зоне рек, морей и океанов каждый смог почувствовать себя капитаном корабля и попробовать удержать судно на плаву в шторм — с помощью тренажёра, который используется для обучения новичков.

Каждый день фестиваля был посвящён определённой тематике: этнография, туризм, экспедиции, история, мультипликационное кино, защита животных и так далее. Всю неделю для посетителей проводились показы лучших документальных фильмов Русского географического общества, мастер-классы, лекции, конкурсы, игры.



3 ноября 2015 года в День Арктики на фестивале Русского географического общества были подведены итоги конкурса среди студентов российских ВУЗов на право участия в Первом международном арктическом студенческом форуме, который будет проходить в период с 24 по 29 января 2016 года в г. Тромсё (Норвегия) в рамках международной конференции «Арктические рубежи — 2016».

В адрес организаторов конкурса поступило более 200 работ из 23 российских ВУЗов, география которых простирается от Мурманска до Владивостока. Всего по результатам проведения конкурса было отобрано 10 победителей, которые примут непосредственное участие в качестве докладчиков Первого международного арктического студенческого форума, а также 20 финалистов, работы которых будут представлены на предстоящем мероприятии в виде постеров.



Последний день Фестиваля Русского географического общества был посвящён одной из основных стихий нашей планеты — воде.

На главной сцене состоялась творческая встреча с фотографом-маринистом, членом Союза художников России и Международной федерации журналистов, участником трёх кругосветных плаваний Юрием Масляевым. Слушатели узнали об особенностях морской фотографии: какой должна быть экипировка, как выбрать аппаратуру и ухаживать за ней в непростых условиях и, конечно же, об основах безопасности на море. Мероприятие собрало массу зрителей, которые долго не отпускали оратора, желая задать свой вопрос или посоветоваться с профессиональным фотожурналистом.



Перед гостями фестиваля выступил президент Федерации подводных видов спорта Республики Татарстан, председатель отделения РГО в Республике Татарстан Дмитрий Шиллер.

Он рассказал о профессии водолаза, подводного археолога, а также презентовал масштабный экспедиционный проект «13 морей России», который стартовал 1 июля 2015 года при поддержке РГО. Аквалансисты испытывали отечественное подводное дыхательное оборудование, собрали уникальные научные данные, а также поставили новые рекорды по самому глубокому погружению человека в моря, омывающие Россию.

Кроме того, день был насыщенными событиями: встреча с путешественником Евгением Ковалевским, лекция от преподавателей «Навигационной школы» об истории мореходства. А юные гости приняли участие в познавательных мастер-классах».

Мини-регата на реке Воронке

Активисты тульского яхт-клуба «Адмирал» устроили символическое закрытие яхтенного сезона-2015.

На водохранилище реки Воронки (Тульская область) состоялось символическое закрытие яхтенного сезона 2015 года в Тульской области. Мероприятие было организовано молодежным патриотическим центром «Юнга» им. В. Ф. Руднева при поддержке Государственной инспекции по маломерным судам Тульской

области и общественной организации «Экспедиция морских и подводных исследований».

В мини-регате на реке Воронке приняли участие построенные тульскими умельцами швертботы — «Юнон», «Авоська», «Пионер» и «Лорик». «Осваивали» акваторию водохранилища не только сами конструкторы и строители судов, сотрудники

центра «Юнга», но и их воспитанники. Все они являются активными членами объединения «Яхт-клуб «Адмирал» и наряду с обучением морскому делу участвуют в строительстве новых лодок. Молодежь поддерживали и их родители, некоторые из которых сами уже вполне уверенно управляют парусным швертботом.

Погода и ветер позволили попробовать свои силы под парусом всем гостям и участникам закрытия яхтенного сезона.

Закрыв сезон, яхт-клуб «Адмирал» в осенне-зимний период сосредоточится на постройке двух новых судов, закладка которых на «юнговской» судовой верфи состоится в ближайшее время.

ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ ФЛОТА

В Московской государственной академии водного транспорта 30 октября 2015 года состоялось торжественное мероприятие, приуроченное 319-й годовщине создания регулярного Российского флота.

Именно в этот день в 1696 году по настоянию Петра Первого боярская дума постановила: «Морским судам быть».

Перед курсантами МГАВТ выступил и.о. ректора Александр Галай. Он приветствовал курсантов 2-го курса факультета судовождения и эксплуатации флота, вернувшихся с четырехмесячной практики, проходившей на паруснике «Мир». Отличившиеся при выполнении программы плавательной практики были награждены грамотами за трудолюбие, исполнительность и усердие. Также был вручен спортивный кубок команде курсантов, победившей в спортивных состязаниях по перетягиванию каната на УПС «Мир».

МОЛОДЫЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ

Студенты Московской государственной академии водного транспорта приняли участие в 1-й сессии международной программы Норвежско-Норвежской торговой палаты Norwegian-Russian Matchmaking program — Young Entrepreneurs (EPYE). В данной программе принимают участие представители различных российских и норвежских университетов. От МГАВТ было отобрано 4 студента.

В рамках программы участникам, объединенным в международный коллектив, предлагалось разработать бизнес-кейс для компании «Лукойл».

Информацию о возможности участия в будущих международных программах аккумулирует отдел международной деятельности и кафедр иностранных языков

Программа Young Entrepreneurs будет иметь продолжение: вторая сессия состоится 20–21 января 2016 г. в Норвегии, а третья — 2–3 марта 2016 г. в Москве.

ЯЗЫК — ПУТЬ К КАРЬЕРЕ

Международный фестиваль языков «Язык — путь к карьере» в третий раз пройдет на базе Московской государственной академии водного транспорта 27 ноября 2015 года. В фестивале дистанционно примут участие студенты и школьники из Англии, Германии и Польши.

Как пояснили организаторы мероприятия, в рамках фестиваля языка пройдет конкурс видеороликов, запланированы интересные лекции ведущих специалистов о роли и методах изучения иностранных языков, концерт студенческой художественной самодеятельности. Задание конкурса включает небольшой видеоролик длительностью от 4 до 5 минут на английском или немецком языках на тему «Язык в моей будущей профессии». Видеоролик может быть подготовлен одним участником или в составе команды не более трех человек. Фамилии участников и преподавателя должны быть указаны в анкете. Все участники и руководители получат сертификаты.

По итогам конкурса будут определены 1, 2 и 3 места. В конкурсе видеороликов жюри определит также победителей по 3-м номинациям: лучшая режиссура, блестящий иностранный язык, видеоролик с изюминкой.

В жюри конкурсов войдут представители посольств, Британского Совета, Гете-института, департамента экзаменов Кембриджского университета, зарубежных издательств, Freie Universitat Berlin, работодатели (известные российские фирмы), ведущие кафедрами иностранных языков ведущих московских вузов.

Разработан техпроект высокоэффективного земснаряда

ЗАО «Завод гидромеханизации» передал ФКУ «Речводпуть» технический проект несамоходного землососного снаряда производительностью 700 куб. м/ч, разработанный в соответствии с контрактом по объекту «Обновление обслуживаемого флота», в рамках реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы).

Отмечается, что данная работа является первым проектом землососного снаряда такого класса со времен СССР, в нем заложен ряд современных решений, которые позволят строить высоко-

эффективные производительные земснаряды для условий российских внутренних водных путей.

ЗАО «Завод гидромеханизации» — лидер в производстве и проектировании земснарядов



в России. Завод является вертикально интегрированным судостроительным предприятием, включающим металлургическое, судосборочное и механообработывающее производство.

Со стапеля завода выходят зем-

снаряды с производительностью по пульпе от 100 до 8000 куб. м/час и глубиной разработки до 35 м. С 1950 года предприятие выпустило более 1350 ед. земснарядов различных типов и конструкций.

Восьмая баржа

На Красноярской судостроительной верфи спустили на воду очередное несамоходное судно — баржу-площадку с серийным номером «БП-3008», которая стала 32-й в общей программе обновления флота ЕРП.

Как сообщает пресс-служба предприятия, баржа-площадка «БП-3008», построенная по заказу ОАО «Енисейское речное пароходство», предназначена для перевозки грузов открытого хранения (песок, лес, уголь, минерально-строительные материалы), а также автотехники, оборудования, контейнеров. Транспортировать ее можно как методом толкания в кильватерных составах с однотипными баржами, так и на трюсах за буксировщиком.

Это уже восьмая баржа, построенная по проекту 1960, разработанному конструкторско-техно-

логическим бюро ЕРП. Первое судно проекта было построено в 2011 году. Его грузоподъемность составляет 2905 тонн для внутренних водных путей разряда «О», в том числе с морским режимом судоходства (от Игарки до Усть-Порта, а также в акватории Красноярского водохранилища), и 3183 тонны для разряда «Р» (от плотины Красноярской ГЭС до Игарки).

Новая 3000-тонная баржа успешно прошла все приемо-сдаточные испытания под техническим наблюдением Российского Речного Регистра и передана заказчику.



В память о знаменитых российских исследователях Арктики

Торжественная церемония закладки килля головного судна серии челночных танкеров высокого ледового класса проекта 42K Arctic Shuttle Tanker, строящихся по заказу ПАО «Совкомфлот» на верфи Samsung Heavy Industries Co., Ltd. (Республика Корея), состоялась 26 октября 2015 года. Об этом сообщает пресс-служба.

Все суда серии из шести танкеров будут названы, в честь участников Великой Северной экспедиции XVIII века.

Строительство судов ведется на совместный класс РС и Регистра Ллойда (LR). «Совкомфлот» является судовладельцем трех танкеров данной серии.

Все танкеры серии предназначены для работы в высоких широтах при температуре до —45°С в условиях круглогодичной навигации. Танкеры строятся под техническим наблюдением Российского морского регистра судоходства (РС) на верфи Samsung Heavy Industries Co., Ltd. Они спроектированы с учетом всех требований РС, а также международных норм и стандартов. Суда будут выполнять задачи по транспортировке сырой нефти из района Обской губы в порт Мурманск.

Окончание строительства и поставка головного судна заказчику планируется на конец июня 2016 года. Завершение строительства серии намечено

на 2017 год.

Группа компаний «Совкомфлот» — крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире судоходных компаний в сфере морской транспортировки углеводородов, а также обслуживания шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 153 судна общим дедевитом около 12,86 млн тонн (на текущий момент). Треть судов имеет высокий ледовый класс. Совкомфлот участвует в обслуживании крупных энергетических проектов в России и мире: «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Варандей», «Приразломное», Tangguh, Peregrino. Головной офис компании находится в Санкт-Петербурге, представительства расположены в Москве, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке, Южно-Сахалинске, Лондоне, Лимасоле, Мадриде, Сингапуре и Дубае.

Принят в эксплуатацию Armada Breeze

Группа компаний «Палмали» 6 ноября 2015 года приняла в эксплуатацию двенадцатый танкер смешанного река-море плавания проекта RST22M Armada Breeze «Волго-Дон макс» класса дедевитом около 7100 тонн. Как сообщила пресс-служба Морского инженерного бюро, являющегося проектантом серии, два других новых танкера проекта RST22M Armada Pride и Armada Fair, спущенные на воду в августе-сентябре, должны войти в строй также в ноябре 2015 года.

Двадцать шесть танкеров типа «Армада» первой серии и типа «Новая Армада» второй и третьей серий эксплуатируются «Палмали» на смешанных река-море перевозках из российских речных портов мазута, дизельного топлива, других нефтепродуктов и растительных масел, а также на морских перевозках в Каспийском, Черном, Средиземном, Балтийском и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Еще два танкера находятся на разной степени готовности в постройке на двух заводах.

В сравнении с первой серией «Армада» танкеры нового проекта имеют усиленную морскую функцию, увеличенный на 750 тонн дедевит в морских условиях и повышенную вместимость грузовых танков при сохранении возможностей в реке.

Суда полностью соответствуют новым международным требованиям для перевозки растительных масел, включая двухотсечную непотопляемость.

В сравнении со второй серией «Армада» в танкерах модифицированного проекта учтены все новые требования международных конвенций и правил Регистра (требования МАРПОЛ к доступу в пространстве двойных бортов и двойного дна и др.). Установлены более мощные грузовые насосы, что позволило сократить время грузовых операций примерно на 2,5 часа. Кроме того, применены погружные балластные насосы, исключен кормовой манифольд и значительно изменено расположение

оборудования в машинном отделении за счет исключения функции демонтажа винт-рулевой колонки через верхнюю палубу.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ОСК планирует построить 6 судов на Arctech Helsinki Shipyard к 2018 году

АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) планирует построить 6 судов на Arctech Helsinki Shipyard к 2018 году. Как сообщили в пресс-службе ОСК, речь идет о ледоколах и судах-снабженцах для российских и финских заказчиков.

В корпорации пояснили, что речь идет о ледоколах и спасательных судах-снабженцах.

В ОСК также подчеркнули, что не планирует продажу финского предприятия.

Arctech Helsinki Shipyard — судостроительная компания в Хельсинки (Финляндия). С декабря 2014 года принадлежит ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК). Ранее являлась совместным предприятием STX Finland (50%) и ОСК (50%). Специализируется главным образом на строительстве ледоколов и других судов ледового класса для работы в арктических регионах.

Основной заказ «Роснефти» для судовой верфи «Звезда» составит 180–200 ед. техники

Об этом заявил глава «Роснефти» Игорь Сечин на IV Евразийском форуме в Вероне, сообщило ТАСС.

«Якорный заказ «Роснефти» составит 180–200 единиц техники», — сказал он.

Как сообщалось ранее, в Приморье идет создание судостроительного комплекса «Звезда» в рамках Дальневосточного центра судостроения и судоремонта. Первый этап строительства судовой верфи заканчивается в 2016 году, вторая и третья очереди — в 2018 году. Запуск производства планируется начать уже в первом квартале 2016 года. Предполагается, что СК будет заниматься строительством судов для освоения углеводородных месторождений на арктическом шельфе.

«Берингов пролив» отправился в порт приписки Корсаков

Многофункциональное аварийно-спасательное судно проекта MPSV06 «Берингов пролив», построенное на верфи Нордик Ярдс Висмар ГмбХ (Висмар, Германия), 17 октября 2015 года вышло в море для перегона в порт приписки — Корсаков. Как сообщает пресс-служба Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), прибытие судна, построенного для Морской спасательной службы Росморречфлота, ожидается 16 декабря 2015 года.

Второе судно серии «Мурман» после проведения ходовых испытаний отправится в порт приписки Мурманск.

МГУ им. адм. Г.И. Невельского отметил 125-летний юбилей

МГУ им. адм. Г.И. Невельского 12 ноября 2015 года отметил 125-летие морского образования. К этому дню была приурочена Международная конференция «Морское образование: сближение исторических берегов», выставка «Морскому университету 125 лет: от Александровских мореходных классов до наших дней».



В вузе прошло заседание Ученого совета университета, на котором с докладом «Новые горизонты развития университета» выступил ректор МГУ им. адм. Г.И. Невельского Сергей Огай. В заседании Ученого совета приняли участие заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский, а также почетный президент университета Сергей Франк.

В университете прошло торжественное собрание, посвященное 125-летию МГУ им. адм. Г.И. Невельского, в ходе которого состоялось награждение сотрудников вуза.

В рамках празднования в музее университета открылись новые экспозиции: «Дальневосточный плавучий универси-

тет», «Морские регалии», «Выпускники вуза — писатели», «Награды ПАО «Совкомфлот».

Особым пунктом программы стали церемонии открытия двух аудиторий, носящих имена профессора В.А. Субботина и профессора Б.Г. Абрамовича.

Горожане также смогли присоединиться к празднику, когда на улицах Владивостока состоялась праздничное шествие колонны университета. Курсанты возложили цветы к памятнику морякам торгового флота, погибшим в Великой Отечественной войне и к памятнику адмиралу Г.И. Невельскому. В этот же день состоялась церемония освящения купола и креста морского храма Николая Чудотворца.

3D-моделирование в новом центре

В Волжском государственном университете водного транспорта создан «Лицензированный центр компетенций и подготовки специалистов по использованию CAD/PDM/CAM технологий 3D-моделирования в судостроении».

Соответствующее соглашение подписано между вузом и компанией Numeriek Centrum Groningen B.V. (Нидерланды).

Центр, предназначенный для подготовки и переподготовки специалистов в области современных методов проектирования и высокопроизводительных вычислений для судостроительной отрасли, позволит объединить усилия двух сторон в этой области.

«В рамках работы центра предполагается ведение многоплановой деятельности, в т.ч. создание новых учебных пособий и дополнительных программ обучения как для студентов университета, так и для специалистов отрасли, внедрение в учебный процесс передовых информационных технологий, развитие связей с предприятиями», — говорится в сообщении.

«ВГУВТ уже давно активно сотрудничает с отраслевыми предприятиями не только России, но и Европы. Примером такого сотрудничества является партнерство с компанией Numeriek Centrum Groningen B.V., разработчиком программного комплекса по 3D-моделированию для судостроения», — поясняют в вузе.

Так, представители компании по России и СНГ 28 октября 2015 года на семинаре для пользователей программы Nuras-Cadmatic рассказали о преимуществах

использования 3D-моделирования в судостроении и положительном опыте многих судостроительных компаний и проектных бюро России, использующих данный программный продукт.

В семинаре приняли участие специалисты ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева КБ «Вымпел», ЦКБ «Лазурит», а также преподаватели и студенты-корабелы ВГУВТ.

Позже, 29 октября, преподаватели прошли аттестацию на знание указанной программы.

«Сертификаты позволят им вести преподавательскую деятельность по программному комплексу Nuras не только для наших студентов и преподавателей, но и повышать квалификацию специалистов отраслевых предприятий», — поясняют в вузе.

Отмечается, что на 2016 год запланировано проведение обучения преподавателей ВГУВТ по комплексу Cadmatic, используемому при проектировании судов.

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.

Губернатор на борту

Тюменский колледж водного транспорта — хорошая база для подготовки квалифицированных специалистов в области судостроения. Об этом заявил губернатор Тюменской области Владимир Якушев во время посещения учебного-тренировочного судна колледжа.

«Важно, что здесь могут обучать специалистов не только судоходства, но и судостроения. Эта отрасль в Тюменской области всегда была одной из самых важных и сильных. Несмотря на то, что судостроительного завода теперь нет, интерес к судостроению не угасает. Чтобы отрасль развивалась, нужны грамотные кадры и учебное заведение, которое будет их готовить. В Тюмени такое есть, оно обеспечит специалистами не только нашу область, но и другие регионы страны», — отметил глава региона.

По словам директора Тюменского колледжа водного транспорта Тамары Шпак,

заявки на подготовку специалистов уже поступают, в них заинтересованы компания «Судокомплект», ЗАО «Экспериментальная судостроительная», предприятия бизнеса.

1 сентября 2016 года в колледже откроется лаборатория автоматизированного проектирования, где будущие специалисты при участии работодателей будут готовить макеты будущих кораблей.

«Очень важно, что в области появятся специалисты, которые смогут не только обслуживать водный транспорт, но и проектировать его, строить. Это станет новым направлением развития нашего колледжа», — добавила Тамара Шпак.

Парусник «Паллада» вышел в 132-й учебный рейс

Учебное парусное судно (УПС) «Паллада» отправилось в рейс на 35 суток по акватории Японского моря. Как сообщила пресс-служба Дальневосточного государственного технического рыбохозяйственного университета, парусник посетит порт Пусан (Южная Корея) и вернется 15 декабря.

Первые за всю историю учебных рейсов на УПС «Паллада» пройдут плавательную практику 11 курсантов-первокурсников из Керченского государственного морского технологического университета (Республика Крым, Керчь). Эта группа будущих судоводителей, судомехаников, электромехаников, рефмехаников окажется впервые не только на палубе знаменитого российского парусника, но и в Приморском крае.

«В этом рейсе плавательную практику пройдут 93 курсанта Дальрыбвтуза, из них: учащиеся Дальневосточного высшего мореходного училища — 57 человек, Владивостокского морского рыбопромышленного колледжа — 25 курсантов. Это третьекурсники, до этого ребята уже проходили практику на «Палладе». Мы на них возлагаем большие надежды: они уже хорошо представляют, что их ожидает, и будут эффективными помощниками», — рассказывает о предстоящем рейсе Николай Кузьмич Зорченко, капитан УПС «Паллада». — Плавание мы планируем исключительно под парусами. С 26 ноября по 1 декабря запланирована стоянка в южнокорейском порту Пусан. В свободное от вахт время курсанты и командный состав смогут погулять по городу».

Наше топливо — это ваша уверенность и безопасность на море. «Газпромнефть Марин Бункер» обеспечивает круглогодичные поставки судового топлива, высокое качество которого соответствует мировым стандартам.

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА
От производства до потребления

ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ
В осенних портах России, а также Констанца и Таллин

СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ И ТЕРМИНАЛЫ
Современная инфраструктура для надежности и оперативности поставок

СЕРТИФИКАЦИЯ
Деятельность компании сертифицирована по международным стандартам

IBIA
Участник Международной Ассоциации Бункеровщиков IBIA

ГАЗПРОМ | СТРЕМИТЬСЯ К БОЛЬШЕМУ

www.marinebunker.gazprom-neft.ru