

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.



№2 (12971)

Выходит один раз в месяц  
15 февраля 2017 года

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

## В Севастополе возобновилась работа паромной переправы



В Севастополе 1 февраля 2017 года возобновила работу паромная переправа, соединяющая Артиллерийскую бухту и площадь Захарова.

Стр. 2

## Ремонтная кампания идет полным ходом



На производственных площадках Красноярского судоремонтного центра продолжают работы, запланированные на зимний период 2016–2017 годов.

Стр. 11

## Позитивная статистика Севморпути

По Северному морскому пути в 2016 году перевезено 7 млн 265,7 тыс. тонн грузов, что на 35% больше по сравнению с объемом перевозок в 2015 году. Такие статистические данные предоставлены Администрацией СМП, в материалах которой указывается, что при этом завоз грузов составил 3 млн 119 тыс. 560 тонн, вывоз — 4 млн 146 тыс. 95 тонн.

По данным Администрации СМП, объем перевозок нефти и нефтепродуктов возрос в 4 раза — до 3 млн 473 тыс. 822 тонн, газоконденсата — незначительно вырос и составил 114 тыс. 482 тонн. Объем перевозки угля сократился на 38,4% — до 219 тыс. 759 тонн, рудоконцентрата — на 31% и составил 55 тыс. 176 тонн, другие сухие грузы — на 14,6% — до 3 млн 402 тыс. 416 тонн.

Северный морской путь — кратчайшая водная трасса между европейской частью России и Дальним Востоком. Его протяженность от Карских Ворот до бухты Провидения составляет около 5,6 тыс. км.



## Совкомфлот укрепляет лидерство в сегменте ледокольных судов снабжения

Новое судно снабжения для проекта «Сахалин-2» получило имя «Геннадий Невельской». Торжественная церемония именнаяречения нового ледокольного судна снабжения добывающих платформ, которое было построено по заказу «Совкомфлота» в рамках долгосрочного соглашения с компанией «Сахалин Энерджи», прошло в присутствии руководителей СКФ и ОСК. Участие в торжественной церемонии на верфи Arctech приняли генеральный директор, председатель Правления ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк, директор по производству «Сахалин Энерджи» Оле Мыккестад и Президент «Объединенной судостроительной корпорации» Алексей Рахманов. Также на церемонии присутствовал Владимир Евенко, главный инженер — директор департамента классификации РС.

В роли крестной матери нового судна выступила Екатерина Соколова — кандидат физико-математических наук, научный сотрудник Научно-образовательного центра морских международных исследований МГУ им. Г.И. Невельского (Владивосток).

Судну присвоено имя Геннадия Невельского, выдающегося русского мореплавателя, сыгравшего

важную роль в освоении острова Сахалин и всего Дальнего Востока.

Судно построено с учетом лучших практик мировой судостроительной отрасли, с применением самых высоких стандартов для работы в суровых климатических условиях. «Геннадий Невельской» будет работать под российским флагом, портом его приписки станет Санкт-Петербург. Дедвейт судна составляет 3 тыс. тонн. Это

первое из четырех судов, которые строятся по заказу «Совкомфлота» для работы в рамках проекта «Сахалин-2». Остальные три — это дежурные спасательные суда, которые отличаются меньшим дедвейтом (2 тыс. тонн), но при этом обладают расширенным набором возможностей и могут разместить на борту больше персонала для обслуживания морских платформ.

В случае чрезвычайной ситуации суда должны обеспечить весь комплекс мероприятий по защите окружающей среды и безопасности персонала платформ. Техническое наблюдение за строительством всех четырех судов осуществляет ФАУ «Российский морской регистр судоходства» (РС), который присвоил судну ледовый класс Icebreaker6.

Начало, окончание на стр. 11

## Круизные планы Камчатки

В Петропавловске-Камчатском завершается строительство морского вокзала

Перспективы развития круизного судоходства на Камчатке обсудили представители федеральной и региональной власти, посетившие в начале февраля основные строительные объекты морского порта Петропавловск-Камчатский. Заместитель председателя правительства РФ — полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев, заместитель министра транспорта России — руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский вместе с губернатором Камчатского края Владимиром Илюхиным осмотрели новое здание морского вокзала.

Строительство морвокзала было завершено в декабре 2016 года. Новое здание площадью более 8 тыс. кв. м рассчитано на одновременное обслуживание 200 человек. В помещениях пассажирского терминала в 2017 году оборудуют зал ожидания, билетные кассы, камеру хранения, справочное бюро. В одном из блоков впоследствии также будет размещен пункт пропуска через государственную границу РФ.

Первый круизный лайнер планируется принять летом 2017 года. Полноценная работа морвокзала начнется в комплексе с располо-

женным рядом 100-метровым причалом, реконструкция которого должна быть завершена к 31 мая. Глубина у причальной стенки достигает 9 м, поэтому по окончании ремонтных работ швартоваться в порту смогут и большие круизные лайнеры с осадкой до 8,5 м и длиной до 250 м.

Ожидается, что модернизация портовой инфраструктуры на Камчатке позволит увеличить количество заходов пассажирских лайнеров с 15–20 до 60 в год. Важным условием развития круизного судоходства является создание в центре города необходимой туристической инфраструктуры,

благоустройство пешеходных и прогулочных зон.

Строительство здания морвокзала выполнено в рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года». Стоимость работ составила 532,9 млн руб. На ремонт причала № 5 из федерального бюджета выделено порядка 80 млн руб. В настоящее время прорабатывается вопрос о модернизации ряда других причальных сооружений в порту Петропавловска-Камчатского. Так, порядка 1,2 млрд руб. из федерального бюджета

планируется выделить на строительство комплекса причалов на мысе Сигнальный. Эти вопросы обсуждались в ходе рабочей поездки заместителя министра транспорта РФ — руководителя Росморречфлота Виктора Олерского в Петропавловск-Камчатский.



# В Севастополе возобновилась работа паромной переправы

В Севастополе 1 февраля 2017 года возобновила работу паромная переправа, соединяющая Артиллерийскую бухту и площадь Захарова.

На линию вышел паром «Адмирал Истомин». Установленный график движения: ежедневно, с 06:30 до 19:00 часов. Каждый полный час паром будет отправляться из Артбухты, каждую половину часа — с площади Захарова.

Как сообщили в правительстве Севастополя, планируется, что второй паром выйдет на линию с 1 июня, после чего интервал движения изменится на получасовой.

«Переправа удобна жителям и гостям города, необходима, как альтернативный способ доставки машин «скорой помощи», аварийных и спасательных служб при возникновении экстренных ситуаций. Важно и то, что паромом проще пользоваться маломобильной группе населения, для которых затруднительна посадка на катера», — подчеркивают в пресс-службе правительства.

По информации Департамента здравоохранения, за сутки паромами пользуются 8–10 карет экстренной медицинской помощи.

Вместимость парома составляет 22



легковых автомобиля или 16 грузовых. Независимо от количества перевозимых транспортных средств, салон судна рассчитан на перевозку 138 пассажиров.

Работа паромной переправы «Артиллерийская бухта — Северная сторона» была остановлена в одностороннем порядке в конце сентября 2016 года

оператором перевозок, который заявил о том, что эта услуга является нерентабельной. После этого суда были выкуплены городом у прежнего собственника и поставлены на баланс ГУП «Севморпорт». Средства в размере 59 млн рублей на закупку паромов были выделены из резервного фонда города.

# В Вольске восстановят пассажирскую пристань

В навигацию 2017 года в Саратовской области появится еще одна пассажирская пристань. Она разместится в городе Вольске. Двухэтажная плавучая пристань, принадлежавшая муниципалитету, долгое время хранилась в Саратовском речном порту, однако осенью 2016 года администрация Вольского района подписала с руководством порта договор о безвозмездной передаче пристани в районное пользование. В начале ноября пристань была отбуксирована в Балаково на зимовку, где идет ее ремонт, затем она будет установлена на прежнем месте.

Как заявил глава района Виталий Матвеев, ремонт будет проводиться с участием спонсоров — местных фирм.

Администрация района намеревается сделать свою пристань частью прогулочного комплекса, куда входят вольская набережная и новая пешеходная зона, на которую Вольск в 2016 году, как и Саратов, получил спонсорскую помощь из столицы.

Интерес к вольской пристани уже проявили туроператоры. Исполнительный директор самарской компании ООО «Майс Маркет» Александр Потапов сообщил, что Вольск включен в летние теплоходные маршруты фирмы. Кроме Вольска, компания также возит туристов в Хвалынский, в этом году рассчитывает вернуться и в Балаково, чья пристань всю прошлую навигацию простояла в ремонте и теплоходов не принимала.

По словам эксперта, круизы по Волге всегда привлекали достаточное число иностранных туристов, и Саратову есть, что им показать.

«Прежде всего, важно охватить космическую тематику. Ведь Саратов, как и Самара, связан с космосом. Это и экологический туризм, например, экологические тропы в Хвалынском национальном парке, и религиозный — в Саратовской области присутствуют храмы сразу нескольких конфессий. Также ваш регион богат архитектурой разных стилей», — считает он.

Среди россиян популярность круизов велика, считает директор «Саратовского бюро путешествий» Белла Гордеева: «Места на теплоходах на грядущий сезон начали бронировать еще с августа», — рассказала она «БВ». — Фактически, сейчас уже продавать нечего. Свободных одноместных кают уже нет, они самые популярные и их раскупают в первую очередь. Да и в прошлом году теплоходы тоже ходили битком».

# Чебоксары приняли 317 туристических теплоходов

Чебоксарским речным портом за навигацию 2016 года принято 317 туристических теплоходов, а полученный доход от оказания услуг туристскими организациями составил более 1 млрд рублей. Об этом сообщил заместитель министра культуры по делам национальностей и архивного дела Чувашской Республики Иван Архипов, выступая в Чебоксарах в ходе стратегической сессии «Чувашия будущего: туризм и сервис». Он напомнил, что в 2012 году было зафиксировано 415 судозаходов, в 2013–405, в 2014 г. — 270, в 2015 г. — 298.

Всего, по предварительным итогам 2016 года, внутренний туристский поток в республику вырос на 7 процентов, по сравнению с 2015 г., было принято свыше 246 ты-

сяч туристов.

Как напоминает Минкультуры Чувашии, встреча стала логическим продолжением форсайт-сессии «Чувашия будущего: стратегия развития-2030»,

которая проходила в декабре прошлого года. Участники сессии работали в тематических группах, здесь состоялись круглые столы и мастер-классы, функционировали дискуссионные площадки.

# ОЧИСТИТЬ ОТ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ...

... Волгу

...и Байкал

В Краснослободске на территории бывшего судоремонтного завода начались подготовительные работы по подъему затонувшего пассажирского теплохода МО-52, который пролежал на дне больше 20 лет. Эта работа ведется в рамках экологической программы по очистке акватории и берегов Волги от мусора и металлолома.

Всего подрядной организации предстоит убрать до 2020 года около 30 затонувших объектов. Это баржи, теплоходы, прогулочные катера и другие плавсредства. Все они находятся под толщей воды десятилетиями, большая часть из них — со времен войны. Все объекты, подлежащие утилизации, по решению суда признаны бесхозными.

Как сообщил Дмитрий Кабельков, руководитель компании «Монолитстрой — холдинг», в ходе проведенных водолазных исследований было выявлено

очень много затопленных судов, исторических судов, много объектов времен ВОВ: «Это и танки, и боевые машины, находятся на военных кораблях. Мы также планируем доставать эти объекты, поднимать их со дна и передавать уже непосредственно в музей Сталинградской битвы».

Несмотря на то, что объекты затонули много лет назад, в них сохранились остатки топлива и моторного масла. Корабельные кладбища, по словам специалистов, необходимо срочно ликвидировать.

Светлана Чайковская, помощник Волгоградского межрайонного природоохранного прокурора, сообщила, что на территории волгоградского затона реки Волга в границах Краснослободского городского поселения было установлено три плавсредства в затонувшем виде — это баржа, корпус дебаркадера и теплоход. «Нахождение данных объектов

в реке Волге, в рыбохозяйственном водоеме высшего назначения является недопустимым, поскольку крайне негативно сказывается на состоянии водно-биологических ресурсов», — подчеркнула прокурор.

Всего же, по оценке специалистов, в акватории Волги находится более 300 затонувших судов.

«Там лежит на дне затонувший возле речного порта Волгограда еще в 1942-м году, во время Сталинградской битвы, 90-метровый трехпалубный пароход «Парижская коммуна», — сообщил Дмитрий Кабельков. — Очень бы хотелось нам его поднять. Надеюсь, к 9 мая нам удастся это сделать, и надеюсь, что корабль или хоть какая-нибудь его часть будут пере-

даны в музей».

С наступлением весны компании предстоит масштабная работа по очистке акватории Волги от затонувших кораблей, мусора и топлива. При этом практически весь собранный мусор: пластик, стекло, металл, дерево отправляется на переработку. Кроме того, к уборке берега Волги будут привлекать добровольцев-волонтеров, а для сложных подводных работ — водолазов и спецтехнику: понтоны и плавучие краны.



Акватория Байкала и двух рек в районе Забайкальского национального парка должна быть очищена от затонувших судов. В настоящее время на входящей в состав парка прибрежной акватории находятся три бесхозных судна в полузатопленном состоянии: несамоходная баржа — в акватории озера Байкал, у северного изголовья мыса Святой нос, а также корпуса теплохода и еще одной баржи — во впадающих в Байкал реках Громотуха и Кедровая. Данные суда утратили свои потребительские свойства и являются промышленными отходами.

ФГБУ «Объединенная дирекция Баргузинского государственного природного биосферного заповедника и Забайкальского национального парка» должна поднять и утилизировать указанные затонувшие суда в течение 1,5 лет.

# «Северо-Западное пароходство» прибавило 18%



Объем перевозок судами «Северо-Западного пароходства» по итогам 2016 года составил 5,7 млн тонн, что на 18% превышает показатель 2015 года. Большую часть — 4,1 млн тонн или 73% — составили экспортные грузы, показав рост в 21%.

Представляя номенклатуру перевезенных грузов, в компании указали, что перевозка зерновых грузов составила 1,8 млн тонн (+26%), черных металлов — 0,9 млн тонн (-10%), химических и минеральных удобрений — 0,8 млн тонн (на уровне прошлого года),

лесных грузов — 0,25 млн тонн (-22%), угля — 0,62 млн тонн (+82%), строительных грузов — 0,5 млн тонн (рост в 8 раз), цветных металлов — 0,23 млн тонн (+37%), металлолома — 0,15 млн тонн (+9%), остальных грузов — 0,4 млн тонн.

Основную номенклатуру

экспорта составили зерновые грузы, черные и цветные металлы, металлолом, уголь, химические и минеральные удобрения, лесные грузы.

В структуре экспортных перевозок зерна 62% его объема (1,12 млн тонн) составила лихтеровка (перевалка с судов СЗП на большие морские суда из российских портов Азовского моря на рейд порта Кавказ Черного моря), превысив аналогичный показатель 2015 года на 35%.

Перевозки между иностранными портами составили 0,9 млн тонн или около 16% от общего объема, сократившись на 22%, в основном, за счет уменьшения отдельных грузов сегмента — удобрений и каменного угля, руды, лесных и строительных грузов.

Объем импортных грузоперевозок пароходства снизился на 45%, до 0,15 млн тонн, что вызвано общим сокращением импорта в Россию из стран Европы. Доля импорта в общем объеме перевозок СЗП за 2016 год составила 2,7%.

Внутрироссийские перевозки

СЗП увеличились в 24 раза и составили 517 тыс. тонн, в первую очередь, за счет перевозки строительных грузов (484 тыс. тонн) судами DCV36, «Нева-Лидер», «Русич» и «Волжский». Доля внутрироссийских перевозок в отчетный период составила свыше 9%.

ПАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств.

Всего в управлении СЗП находится 46 грузовых судов «река-море», 10 морских судов и три го-го баржи класса «река-море» суммарным дедвейтом около 277 тыс. тонн. Около 70% флота пароходства составляют новые суда, построенные с 2002 по 2014 гг. Средний возраст флота составляет 15 лет. Ежегодно пароходство перевозит около 5 млн тонн грузов.

*«Северо-Западное пароходство» в 2016 году направило на реализацию социальных программ около 7,5 млн рублей. Основная часть средств выделена на поддержку сотрудников и их семей, медицинское обслуживание персонала, отдых и лечение сотрудников в период отпусков, материальную помощь ветеранам предприятия.*

*Так, к памятным и праздничным датам все 327 членов ветеранской организации компании получили премии. 28 работников пароходства, включая 13 представителей плавсостава и 5 бывших работников-ветеранов СЗП, прошли курс лечения в санаториях с частичной компенсацией стоимости путёвок.*

*Часть средств компании была направлена на денежные пособия, которыми были отмечены ветераны пароходства при выходе на пенсию, а также на проведение мероприятий в честь общероссийских и профессионального праздников.*

# Волжское пароходство демонстрирует стабильность

Объем грузовых перевозок «Судоходной компании «Волжское пароходство» в 2016 году составил 5,2 млн тонн, что на 7% ниже аналогичного показателя 2016 года, когда было перевезено 5,6 млн тонн. Грузооборот составил 5,3 млрд тонн-км, что соответствует уровню 2015 года.

Как считают в компании, основное влияние на результаты деятельности оказали изменения грузопотоков в связи с неблагоприятными экономическими условиями. Кроме того, на работе флота сказалось введение регулирования глубин на р. Волге (участок Городец—Нижний Новгород) и на р. Дон (Кочетовский гидроузел), из-за чего суда работали с недогрузом,

повлекшим потери объемов перевозок и доходов.

Несмотря на снижение операционных показателей, компании за отчетный период удалось обеспечить стабильные финансовые результаты на уровне прошлого года благодаря работе теплоходов на Нижней Волге и в Азово-Донском бассейне. Суда были заняты на перевозках высокотарифных экспортных грузов.

В общем объеме соотношения экспортных и внутренних перевозок составило 67% и 34% (в навигацию 2015 года — 58% и 42% соответственно). Объем экспортных грузов увеличился на 7% — до 3,5 млн тонн, грузоперевозки по внутрироссийским маршрутам снизились на 26% — до 1,7 млн тонн.

По информации «Волжского пароходства», за отчетный период компания сохранила

номенклатуру основных грузов: зерно, сера, металлы и строительные материалы. Почти треть всего объема перевозок в навигацию 2016 года составили зерновые грузы. Судами Волжского пароходства перевезено 1,57 млн тонн зерна — на 21,5% меньше результата прошлого года. Экспортные перевозки металла выросли в 2,6 раза — до 0,9 млн тонн. Транспортировка серы составила 1 млн тонн, на 14,5% больше прошлогодних объемов.

Главным внутрироссийским грузом Волжского пароходства в 2016 году стал щебень из карьеров Карелии. Суда компании перевезли 1,1 млн тонн данного груза (на уровне прошлого года).

Вместе с тем, из-за изменений конъюнктуры и кризисных явлений на строительном рынке снизились внутрироссийские перевозки гравия и ОПГС (песчано-гравийной смеси).

Особенностью навигации 2016 года стал ранний ледостав на Волго-Балтийском водном пути. В связи с этим буксирами-толкачами Волжского пароходства было выполнено более 40 ледокольных проводок для сопровождения грузовых теплоходов различных судоходных компаний к местам зимней стоянки.

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

# Швартуемся по интернету

Для швартовки к городским причалам Санкт-Петербурга разработан онлайн-сервис

В Санкт-Петербурге 1 февраля 2017 года началась договорная кампания навигации 2017 года. Новшеством сезона стал онлайн-сервис, с помощью которого судовладельцы могут забронировать услуги по швартовке к городским причалам общего доступа.

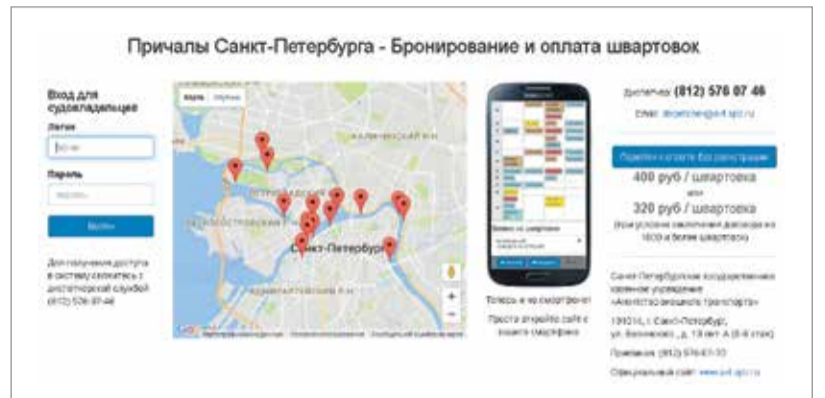
В целях оптимизации предоставляемой услуги по швартовке к городским причалам Агентством внешнего транспорта разработана электронная система бронирования и оплаты швартовок к городским причалам [www.prichal-spb.ru](http://www.prichal-spb.ru). Онлайн-систе-

ма позволяет судовладельцам самостоятельно бронировать время подхода судов к городским причалам, отслеживать швартовки, а также оперативно производить оплату швартовок к городским причалам удобным способом (банковской картой или с помощью элек-

тронных кошельков). Таким образом, судовладельцы могут планировать свою деятельность на долгосрочный период.

В этом году в Петербурге планируется организовать работу 16 городских причалов.

Планируемая дата начала навигации 2017 года — 1 мая.



## МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ СУДОВ ПО НЕВЕ

Минтранс предложил продлить движение по Неве маломерным судам. Проект изменений в Правила движения и стоянки судов в Волго-Балтийском бассейне внутренних водных путей разработан и опубликован Минтрансом для общественного обсуждения на портале проектов нормативных правовых актов.

Жесткие требования действуют с 1 ноября 2013 года: с 0 до 5 часов судам из Зимней канавки запрещается выходить в Неву и заходить обратно, а с часа ночи до 5 утра закрывается устье реки Фонтанки. В результате владельцы прогулочных и экскурсионных судов лишились возможности в ночное время показывать гостям города набережные его главной водной артерии и оказались фактически запертыми в узких реках и каналах Северной столицы.

Спустя три года после издания запрета, чиновники согласились на частичную либерализацию правил движения судов габаритной длиной менее 20 метров, а также спортивных парусников и прогулочных катеров. В документе Минтранса России предлагается позволить вход и выход судов на Неву из Зимней канавки под Эрмитажным мостом до часу ночи и с пяти утра. Выход из Фонтанки в Неву под Прачечным мостом оставить прежним, а вход продлить на 45 минут.

Также планируется ограничить скорость прохождения судов по Белозерскому каналу (скорость там должна быть не более 10 километров в час, а при прохождении населенных пунктов не более 6 километров в час). Это необходимо для того, чтобы волной не размывало берега.

«Принятие предлагаемого проекта приказа позволит без снижения уровня безопасности судоходства увеличить время движения судов, не влечет за собой выделения дополнительных ассигнований или сокращения доходной части соответствующих бюджетов», — пояснили в Минтрансе.

Общественное обсуждение представленных поправок продлилось до 24 января. Таким образом, приказ может быть принят уже весной и вступить в силу до начала навигации и «горячего» для петербургских речников сезона белых ночей.

## Спрос опережает предложение

Туристическая индустрия Петербурга с трудом справляется с растущим потоком круизных пассажиров

В Санкт-Петербурге не хватает экскурсионных автобусов для обслуживания туристов, прибывающих круизными лайнерами, наблюдается также нехватка гидов-переводчиков. Об этом сообщил гендиректор компании «Мир» Валерий Фридман, комментируя прогноз.

Комитета экономической политике и стратегическому развитию Санкт-Петербурга, согласно которому поток туристов в город в 2017 году останется на уровне прошлогодних показателей: 6,9 млн человек, из них 2,9 млн — иностранцы. Сегодня на «Морском фасаде» одновременно могут находиться семь круизных судов общей вместимостью до 18 тыс. человек, которые могут провести в городе без визы 72 часа, но оказалось, что туристов не на чем возить по городу.

По предварительным оценкам экспертов рынка, которые приводят отраслевые СМИ, туристов в этом году будет больше, чем в прошлом, и можно ожидать коллапса, туристическая инфраструктура города не в состоянии справиться с таким потоком, в прошлом году она уже была на пределе.



## Прокуроры на страже Закона

Количество нарушений законов о безопасности плавания на ВВТ, выявленных Северо-Западной транспортной прокуратурой в 2016 году, превысило 2,5 тыс.

Северо-Западная транспортная прокуратура в 2016 году выявила 2509 нарушений законодательства в сфере безопасности плавания на внутреннем водном транспорте (ВВТ). В целях их устранения внесено 236 представлений, принесено 32 протеста, направлено в суд 114 исковых заявлений, по инициативе прокуроров к дисциплинарной ответственности привлечено 191 лицо, к административной — 137, предостережено 12 лиц, направлено 10 материалов в порядке п. 2 ч. 2 ст. 37 УПК РФ, возбуждено 4 уголовных дела.

Транспортными прокурорами (на правах районных) выявлялись нарушения законодательства при эксплуатации судов водного

транспорта (отсутствие обязательных судовых документов, необеспечение спасательными и противопожарными средствами, несоблюдение установленных требований при дипломировании членов экипажей судов).

Так, Санкт-Петербургской транспортной прокуратурой установлено, что судно «Элиен-Диан» (ООО «АМВ Логистика») вышло в рейс без судовых документов, у членов экипажа отсутствовали дипломы и квалификационные свидетельства, а также свидетельства о прохождении противопожарной подготовки, судовой журнал не заполнялся.

Аналогичные нарушения выявлены в ходе проверки теплохода «Сардиния» (ООО «Северная Венеция»). Кроме того, на это судно

не были нанесены идентификационные номера и его название.

Теплоход «Чижик и Ко» (ООО «Нева-Кронверк») вышел в рейс в отсутствие необходимого количества членов экипажа.

С целью устранения этих нарушений прокуратурой руководителям указанных организаций внесены представления, в отношении ответственных лиц возбуждены дела об административных правонарушениях по ч. 1 ст. 11.7 КоАП РФ (нарушение правил плавания), ч. 1 и ч. 2 ст. 11.8 КоАП РФ (нарушение правил эксплуатации судов, а также управления судном лицом, не имеющим права управления) и ч. 1 ст. 11.13 КоАП РФ (нарушение правил выпуска судна в плавание или допуск к управлению судном лиц, не имеющих соответствующего диплома (свидетельства, удостоверения) либо находящихся в состоянии опьянения).

По результатам рассмотрения актов прокурорского реагирования виновные привлечены к дисциплинарной и административной ответственности.

Карельской транспортной прокуратурой установлены факты незаконной выдачи председателем экзаменационной комиссии Олонекского инспекторского участка ФКУ «Центр ГИМС МЧС России по Республике Карелия» удостоверений на право управления маломерными судами.

По результатам прокурорской проверки следственными органами возбуждены уголовные дела по ч. 1 ст. 285 УК РФ (злоупотребление должностными полномочиями) и ч. 1 ст. 292 УК РФ (служебный подлог).

В суд направлены исковые заявления о признании выданных удостоверений на право управления маломерным судном недействительными, которые рассмотрены и удовлетворены.

# «В.Ф. Танкер» готовит флот к навигации

«В.Ф. Танкер» к речной навигации 2017 года проведет межнавигационный ремонт 14 барже-буксирных составов и подготовит флот «река-море». Основная часть речного флота (38 ед.) компании «В.Ф. Танкер» зимует на акватории СРЗ «Память Парижской коммуны» в Нижегородской области, где базируются ремонтно-отстойный пункт и плавмастерская компании.

В настоящее время в рамках текущего ремонта на буксирах-толкачах начались мероприятия по корпусным и трубным работам, на несамостоятельном флоте (баржи типов «НБ» и «ВФТ») — по замене труб в системах пароподогрева груза. Необходимые корпусные работы и освидетельствования на восьми секциях запланированы на период навигации 2017 года с учетом привлечения к перевозкам подготовленных резервных составов.

Что касается флота «река-море», осуществляющего круглогодичные грузоперевозки, то в 2017 году внимание компании сосредоточено на первом классификационном освидетельствовании судов проекта RST27 для

подтверждения их класса после пяти лет эксплуатации.

Напомним, серия танкеров этого проекта (22 ед.) были построены по индивидуальному проекту ООО «В.Ф. Танкер» в 2012–2013 гг., проект включен в список 50 лучших судов Британского Королевского общества корабельных инженеров.

В 2017 году 14 конвенционных судов компании 2012 года постройки пройдут плановый ремонт с докованием, в том числе на базе судоремонтного предприятия Hellenika ltd в болгарских портах Варна и Бургас под наблюдением инспекторов Российского морского регистра судоходства. Работы включают осмотр корпусов танкеров с проведением замеров остаточных толщин обшивки

и элементов набора, полную очистку и окраску поверхностей, проведение ремонтно-восстановительных и сервисных работ по результатам дефектации судовых механизмов и систем, винто-рулевого комплекса, главных двигателей, дизель-генераторов, технического обслуживания грузовых и балластных систем и насосов, средств связи и навигации. На проведение всех работ по каждому судну планируется в среднем до 27 суток.

В настоящее время два судна («ВФ Танкер-13» и «ВФ Танкер-6») прошли все обязательные процедуры в полном соответствии с правилами классификации и постройки морских судов.

Между тем, наибольший объем ремонтных работ по речным



судам связан с подготовкой танкеров типа «Волга-Флот»: четыре судна компании в межнавигационный период 2016–2017 гг. проходят заключительный этап среднего судоремонта.

Ранее, в аналогичный период 2015–2016 гг., на теплоходах был проведен средний ремонт корпусов и движительно-рулевых комплексов. Сейчас по плану «Волга-Флотам» предстоит ремонт механизмов, в том числе главных и вспомогательных двигателей, и электрооборудования с последующим освидетельствованием Российским Речным Регистром. В настоящее время

по результатам проведенной дефектации по каждому судну идет формирование необходимого комплекта запчастей с привлечением сторонних подрядчиков. Основные работы по установке отремонтированного и нового (взамен износившегося) оборудования будут производиться во второй половине февраля этого года силами плавсостава компании, когда завершатся очередные отпуска у экипажей.

Всего в оперативном управлении судоходной компании «В.Ф. Танкер» находится 80 ед. флота суммарным дедевитом свыше 400 тыс. тонн.

## Контракт на пять сухогрузов

«Невский судостроительно-судоремонтный завод» построит для ООО «Пола Райз» серию из пяти сухогрузных судов проекта RSD59. Соответствующий контракт между заводом и компанией был подписан еще в конце 2016 год.

Суда проекта RSD59 предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов (в том числе зерна), пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 в соответствии с МК МПОГ и Приложения В Кодекса ВС.

Главные преимущества сухогрузного судна проекта RSD59: наличие длинного трюма (77,35 м), позволяющего перевозить КТГ, что актуально для рынка стран Каспийского региона; высота трюма 9000 мм, что позволяет перевозить контейнеры высотой до 9,6 футов — high cube containers (3 таких контейнера в высоту). Также на судне установлены люковые закрытия съемного типа. Открывание и закрывание каждой секции осуществляется при помощи специального козлового



крана, который в походе располагается в районе носовой переборки жилой надстройки. Движение и управляемость обеспечиваются двумя ВРК (лучше маневренность в узкостях, больше грузового пространства за счет уменьшения размеров МО).

Основные характеристики сухогрузного судна проекта RSD59: длина максимальная — 141,0 м; ширина габаритная — 16,98 м; высота борта — 6,0 м; осадка в море — 4,50 м, в реке — 3,6

м; дедевит в море при осадке 4,50 м — 7 445 т; дедевит в реке при осадке 3,60 м — 5 112 т; автономность (море/река) — 20/12 суток; количество трюмов — 2; объем грузовых трюмов — 11200 м<sup>3</sup>; контейнероёмкость (трюм/палуба) — 252 (192/60) TEU; мощность ГД — 2x1200 кВт; экипаж/мест — 11/14 человек + лоцман; скорость при осадке 4,5 м — около 10,2 узлов. Класс Российского морского регистра судоходства KM Ice1R2 AUT1-ICS.

## СНСЗ победил в конкурсе правительства Санкт-Петербурга

В Смольном состоялось первое в 2017 году заседание Промышленного совета Санкт-Петербурга, в рамках которого прошла торжественная церемония награждения участников конкурса правительства Санкт-Петербурга.

Средне-Невскому судостроительному заводу вручена премия за первое место в конкурсе правительства Санкт-Петербурга «За создание высокотехнологичных рабочих мест».

СНСЗ стал лидером по результатам оценки таких критериев работы предприятия как темпы роста производительности труда, эффективность использования производственных ресурсов, создание рабочих мест, оборудованных ресурсосберегающим оборудованием, способным повысить эффективность производства, а также объема технологических инноваций и производства высокотехнологичной, конкурентоспособной экспортно ориен-

тированной продукции.

Коллектив завода насчитывает около 1700 человек, из них более 200 высококвалифицированных специалистов по композитным технологиям.

Сегодня на заводе реализуются не только военные и гражданские проекты в судостроении, но и организована работа по выполнению опытно-конструкторских работ и изготовлению композитных конструкций для Министерства обороны, Росатома, предприятий реального сектора экономики и др. СНСЗ планомерно расширяет свою деятельность в области композитного строительства и изготовления конструкций разнообразного применения.

## Катамаран для водолазов

Горьковское конструкторское бюро разработало документацию для водолазного катамарана

«ГЦКБ Речфлота» завершило разработку рабочей-конструкторской и планово-технологической документации по корпусной части многофункционального морского водолазного судна-катамарана. Строительство судна проекта SDS18 ведется на «Окской судовой верфи» для «Морспасслужбы Росморречфлота».

Разработка документации выполнена в системе трехмерного моделирования Niras Cadmatic, карт раскроя в системе UPNEST&UPEDITOR.

Автором классификационного проекта является «Морское инженерное бюро».

Судно предназначено для обе-

спечения водолазных и подводно-технических работ на глубинах до 60 м при волнении моря до 3-х баллов, участия в аварийно-спасательных и судоподъемных операциях, размещения и обеспечения работы научно-исследовательской партии в объеме установленных технических

средств, обследования дна акваторий и затонувших объектов, подводной части корпусов судов (кораблей) и гидротехнических сооружений, обеспечения эксплуатации малогабаритных телеуправляемых подводных аппаратов при волнении моря до 3 баллов.



# Рейтинг востребованных вузов страны

Два инженерных вуза Нижнего Новгорода, готовящих специалистов для водного транспорта, вошли в национальный рейтинг вузов, который показывает их востребованность со стороны российской экономики. Среди них — Нижегородский государственный технический университет им. Р. Е. Алексеева (26-е место) и Волжский государственный университет водного транспорта (83). Всего в списке указано 132 вуза.

В исследовании, на основании которого был составлен рейтинг, получивший название «Социальный навигатор», вошли 446 вузов из 82 регионов страны.

Университеты и институты оценивались по нескольким критериям: востребованность подготовленных специалистов работодателями, коммерциализация интеллектуального продукта, производимого вузом, а также востребованность научно-исследовательского продукта.

Так, доля выпускников Ниже-

городского госуниверситета им. Р. Е. Алексеева, получивших направление на работу, составляет 79,0%, доля средств от коммерциализации интеллектуальных продуктов — 24,0%, i-индекс цитирования трудов сотрудников организации — 14. Другие профильные вузы, готовящие специалистов для водного транспорта, и вошедшие в итоговый рейтинг, заняли в нем следующие места.

41 место — у Санкт-Петербургского государственного морского технического университета (доля выпускников, получивших на-

правление на работу — 18,7%, доля средств от коммерциализации интеллектуальных продуктов — 48,9%, i-индекс цитирования трудов сотрудников организации — 7).

83 место — у Волжского государственного университета водного транспорта (доля выпускников, получивших направление на работу — 95,7%, доля средств от коммерциализации интеллектуальных продуктов — 6,8%, i-индекс цитирования трудов сотрудников организации — 8).

99 место — Государственный

морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова (доля выпускников, получивших направление на работу — 96,7%, доля средств от коммерциализации интеллектуальных продуктов — 1,8%, i-индекс цитирования трудов сотрудников организации — 7).

На 109 позиции находится Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (доля выпускников, получивших направление на работу — 42,6%, доля средств от коммерциализации интеллектуальных продуктов — 9,3%, i-индекс цитирования трудов сотрудников организации — 9).

115 место — у Керченского государственного морского технологического университета (доля выпускников, получивших



направление на работу — 95,7%, доля средств от коммерциализации интеллектуальных продуктов — 0,5%, i-индекс цитирования трудов сотрудников организации — 4).

127 строчку рейтинга занимает Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского (доля выпускников, получивших направление на работу — 21,9%, доля средств от коммерциализации интеллектуальных продуктов — 6,0%, i-индекс цитирования трудов сотрудников организации — 7).

В «Макаровке» стартовали новые программы



В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова стартовали программы повышения квалификации административно-управленческого и учебно-вспомогательного персонала «Управление образовательным процессом».

В конце января состоялось первое занятие с персоналом университета по теме «Нормативно-правовое регулирование образовательной деятельности в Российской Федерации», в котором используются элементы дистанционных образовательных технологий. В частности, в режиме «веб-конференции» на связь с университетом вышли 10 филиалов, включая новые филиалы университета — Московскую государственную академию водного транспорта, Великоустюгский, Рыбинский и Уфимский филиалы.

Руководитель программы — проректор по учебной работе университета Андрей Слищан.

## Покровский бал

Петербургские студенты отметили Татьянин день полуденным выстрелом из пушки с Нарышкина бастиона Петропавловской крепости и зимним Покровским балом в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Его участниками стали 600 студентов.

Праздничные мероприятия были организованы Ассоциацией содействия духовно-нравственному просвещению «Покров» при поддержке комитета по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями города.

Студенческий праздник начал-

ся с молебна в Смольном соборе, который считается главным храмом всех учебных заведений Санкт-Петербурга. С января 2016 года он получил статус студенческого храма.

По окончании богослужения студенты поздравили представителей руководства города и ректорского корпуса, а также

состоялась церемония награждения почетным знаком святой Татьяны за особый вклад в духовно-нравственное просвещение и активное участие в социальной деятельности. Для студентов был также дан гала-концерт Международного хорового фестиваля духовной музыки «Зимняя сказка».

Покровский бал, проводимый в Санкт-Петербурге ежегодно, каждый раз посвящается специальной теме, которая, по мнению организаторов, воплощает «определенные духовно-просветительские и миссионерские смыслы». В 2016 году темой студенческого праздника была

«Семья и семейные ценности». Бал этого года получил название «Морская слава России» и был посвящен учебному паруснику «Мир». В минувшем году на борту парусного фрегата курсанты «Макаровки» совершили поход по пути следования Арктических конвоев времен Второй мировой войны. Этот поход, начавшийся еще в 2015 году, был посвящен трем историческим датам — 70-летию Победы, 1000-летию со дня преставления великого князя Владимира и 25-летию со дня прославления святого Иоанна Кронштадтского.





# Московский бассейн откроется 24 апреля

Федеральное агентство речного и морского транспорта опубликовало распоряжение о сроках работы судоходных гидротехнических сооружений в навигацию 2017 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.

Согласно документу, в Московском бассейне внутренних водных путей (ФГБУ «Канал имени Москвы») открытие навигации запланировано на 24 апреля

2017 года. В этот день начнут пропусков судов шлюзы 1–10 Канала имени Москвы и реки Москва, шлюз Угличской ГЭС, а также гидроузлы на реках Москва и Ока: Трудовой, Андреевский, Софийский, Фаустово, Северка, Белоомут, Кузьминск. На день позже, 25 апреля, откроется шлюз Рыбинской ГЭС.

Закрытие практически всех гидротехнических сооружений запланировано на 14 ноября 2017 года, за исключением шлюза Рыбинской ГЭС, срок окончания работы которого намечен на 17 ноября.

Показатели пассажирских перевозок по сравнению с 2015 годом выросли. Пассажиров на всех видах сообщения было перевезено 13,46 млн чел., что составляет 99,1% по отношению к соответствующему периоду прошлого года (2015 год — 13,58 млн чел.). При этом такой показатель как «пассажирооборот» вырос на 11,2%, по сравнению с прошлым годом, и составил 551,7 млн пасс/км.

## Росстат подсчитал итоги навигации

Росстат опубликовал итоги транспортной деятельности на внутренних водных путях России в навигацию 2016 года. Из них следует, что перевозки в прошлом году сократились: было перевезено 117,9 млн тонн грузов, что составляет 97,1% к соответствующему периоду прошлого года (2015 год — 121,4 млн т). В том числе — в районы Крайнего Севера и местности, к ним приравненные, было отправлено 18,5 млн тонн грузов, что на 9% превышает показатель перевозок за соответствующий период прошлого года (2015 год — 16,9 млн т).

При этом грузооборот вырос на 5,6% по сравнению с прошлым годом, и составил 672166, 2 млн т/км.

Объем погрузочно-разгрузочных работ на внутренних водных путях Российской Федерации равен 138,7 млн тонн, что составляет 96,6% по отношению к соответствующему периоду 2015 года (2015 год — 143,6 млн т).

В навигацию 2016 года на судоходных гидротехнических сооружениях произведено более 215,2 тысяч шлюзований, что меньше по сравнению с аналогичным периодом 2015 года на 2,6%. Но зато по количеству прошлюзованных единиц флот (более 339,3 тысяч), прошлогодние показатели превышают показатели за аналогичный период 2015 года на 0,3%.

Основным препятствием для потенциальных покупателей таких объектов является отсутствие с их стороны экономически обоснованного интереса к заключению сделки по цене, определенной на основании отчета об оценке рыночной стоимости, отмечает Минтранс.

Принятие законопроекта ускорит передачу права собственности государственных речных портов собственникам, которые обеспечат их восстановление и надлежащее содержание. Это упростит вовлечение в хозяйственный оборот портовых гидротехнических сооружений, перегрузочных комплексов, причалов, служебных зданий и другого федерального имущества, расположенного в портах и находящегося в неудовлетворительном состоянии.

Подготовленный Минтрансом законопроект реализует поручения президента по итогам заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 15 августа 2016 г.

## Порт ищет хорошие руки

Министерство транспорта РФ приступило к разработке проекта федерального закона о приватизации речных портов.

Ведомство предлагает проводить конкурсы по продаже речных портов с установлением начальной цены продажи в размере 1 рубль. В случае, если порт не был продан на первом этапе, то приватизация объекта проводится путем продажи на аукционе с установлением начальной цены в размере 1 рубль при условии, что победитель конкурса приведет объект в удовлетворительное состояние и сохранит

его назначение. Срок выполнения условий конкурса не должен превышать пять лет.

В сводных материалах к документу говорится, что в настоящее время подавляющее большинство портовых объектов не имеет эффективных балансодержателей. Как следствие, длительное время не осуществлялось финансирование их надлежащего содержания, что привело к деградации причальной инфраструктуры.





## На Северном речном вокзале появился проектант

Определен подрядчик на разработку проекта реставрации Северного речного вокзала в Москве, им стало ООО «Инженерная геология исторических территорий» (ООО «ИГИТ»). Подрядчик должен разработать проект реставрации фасадов и восстановления интерьеров по сохранившимся фрагментам и архивным материалам. Здание должно быть приспособлено для людей с ограниченными физическими возможностями.

На разработку проекта отводится не более 11 месяцев, сообщает департамент по конкурентной политике Москвы.

Напомним, Северный речной вокзал — один из двух речных вокзалов Москвы. Он расположен на берегу Химкинского водохранилища. Вокзал был построен в 1937 году, одновременно с Каналом имени Москвы, еще до заполнения Химкинского водохранилища.

Здание является объектом культурного наследия регионального значения. Внешне оно похоже на огромный корабль. Особенностью вокзала являлись широкая центральная лестница и высокий

шпиль, увенчанный звездой со Спасской башни Московского Кремля.

В башне находился механизм, позволявший опускать шпиль со звездой. Вход украшен майоликовыми панно, на которых изображена «Москва будущего».

Как ранее заявил заместитель мэра Москвы по градостроительной политике и строительству Марат Хуснуллин, Северный речной вокзал — это шикарный памятник архитектуры, который необходимо привести в порядок.

По его словам, реставрация особенно актуальна в свете реализации проекта по развитию прибрежных территорий Москвы-реки.



«Мы делаем связанную среду. Во-первых, река должна стать доступной. Будут строиться дополнительные мосты — и пешеходные, и автомобильные. При этом река должна стать чище, потому что, приводя в порядок территорию, мы проводим дополнительные экологические мероприятия», — добавил Хуснуллин.

## Шелепихинская набережная станет кинотеатром на Москве-реке

Разработан проект реконструкции Шелепихинской набережной, который включает многоярусные террасы, лабиринт с фонтанами и кинотеатр под открытым небом, удобный спуск к реке и широкую прогулочную зону.

Берег сделают многоуровневым, по нему протянутся несколько ярусов прогулочных террас, а к воде будут вести так называемые порталы.

При создании проекта благоустройства архитекторы ориентировались на пожелания жителей. Основное требование — сохранить здесь зеленую зону. «Экран кинотеатра под открытым небом будет ориентирован на Москву-реку — то есть, мы с вами сможем сидеть в зале кинотеатра и смотреть фильм на фоне Москвы-реки — может быть, проплывающих теплоходов», — сообщила архитектор Елена Болотова.

«Хорошая, комфортная набережная нового формата, которая даст возможность двигаться вдоль реки всем желающим вплоть до Карамышевского

шлюза», — пояснил главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов.

Набережные перестают быть исключительно транспортными магистралями и становятся комфортным местом для прогулок. Только вдоль Москвы-реки реконструируют порядка 40 общественных пространств. В их числе — олимпийский комплекс Лужники и парк «Зарядье».

Обновленную Шелепихинскую набережную можно будет увидеть в 2019 году.



## Через Сетунь построят новый мост

В Москве будет реконструирована Верейская улица, а по улице Багрицкого через реку Сетунь построят новый мост.

Как сообщил глава Москомархитектуры Сергей Кузнецов, новый проект планировки этого района уже одобрен участниками собрания публичных слушаний.

В соответствии с ним планируется строительство нового участка Верейской улицы до улицы Генерала Дорохова и реконструкция участка от улицы Рябиновая до улицы Багрицкого, от которой через реку Сетунь построят мост.

## Московский регион не бережет свои реки

Москва и Московская область входят в список областей с самыми загрязненными водными объектами и самыми большими объемами сброса сточных вод. Это следует из доклада «О состоянии и использовании водных ресурсов РФ», подготовленном Минприроды.

Так, в черном списке «лидеров» по количеству случаев «высокого» и «экстремально высокого» загрязнения рек числятся Московская область (на долю региона приходится почти 10,9% от общего числа таких случаев в России), Челябинская (5,4%), Мурманская (5,2%), Нижегородская (3,8%) и Тюменская (1,9%) области, а также Хабаровский (6,8%), Приморский (5,6%) и Пермский (1,7%) края. Абсолютный печальный рекорд по загрязненности водных объектов принадлежит Свердловской

области — почти 30%.

Лидерами по объему сброса сточных вод в природные водоемы в 2015 году стали Санкт-Петербург (около 1,02 млрд куб. м), Москва (817,79 млн куб. м), Магнитогорск (370,41 млн куб. м), Самара (224,27 млн куб. м) и Владивосток (208,21 млн куб. м).

Московский регион и близлежащие территории в природоохранном ведомстве называют «одним из самых неблагополучных в части антропогенной нагрузки на водные объекты в России».

Как и ранее, максимальную антропогенную нагрузку (экологические факторы, обусловленные различными формами влияния деятельности человека на природу) испытывают бассейны крупнейших рек — Обь, Волга и Амур: на их долю приходится свыше 70% всех случаев «высокого» и «экстремально высокого» загрязнения. Основными причинами в Минприроды называют сбросы предприятий горнодобывающей, металлургической, нефтяной и целлюлозно-бумажной промышленности, а также ЖКХ.

## Всей семьей — на теплоход

Экскурсии на теплоходе по Москве-реке должны войти в программу фестиваля приемных и опекунских семей, который впервые прошел в Москве в 2016 году в рамках празднования Международного дня защиты детей.

Более 13,3% опрошенных москвичей высказались за включение этого пункта в программу мероприятия. Голосование проводилось портале «Активный гражданин», в нем

приняли участие более 205 тысяч горожан.

После проведения фестиваля 2016 года столичные власти приняли решение сделать его ежегодным.



## Велосипед плюс речной трамвайчик

В рамках проекта «Сохранение и развитие малых исторических городов и поселений» власти Суздаля намерены разработать пять велосипедных и пешеходных маршрутов, а также один водный маршрут по реке Каменка, обустроить речной причал и приобрести речной трамвайчик. Об этом сообщила председатель комитета по туризму администрации Владимирской области Наталья Май.

«Веломаршруты и речной трамвайчик будут закольцованы, то есть турист может проехать на велосипеде, пересечь на трамвайчике, проплыть историческую часть города, послушать экскурсию, опять сесть на велосипед и далее поехать по Суздалю с остановками у различных

объектов, посещая монастырь, кремль, другие объекты. В Суздали сейчас приезжает Москва и Московская область для отдыха. Этот проект, конечно, придаст импульс туристическому Суздали, то есть Суздали будет более комфортным для туриста», — сообщила Май.





# Лайнер для двух столиц

Российская Федерация нуждается в новом круизном флоте. Отсутствие необходимого количества комфортабельных судов является одним из факторов, которые сдерживают развитие круизного туризма. Отвечая потребностям рынка, российские судостроители готовы строить пассажирский флот.

Средний возраст судов составляет 42 года, при этом половине из 90 существующих судов уже за 50–60 лет. В ближайшее десятилетие этот флот, скорее всего, будет списан, и у нас останется всего порядка 40 судов. Отсутствие необходимого флота сдерживает развитие круизного туризма в России.

Сейчас речные круизные суда в нашей стране перевозят порядка 350 тыс. туристов в год. При этом количество круизных туристов в мире стабильно растет. По прогнозам ряда иностранных компаний, в 2017 году в мире их будет насчитываться около 24 млн человек.

Отметим, рынок речного отдыха в России имеет очень богатые традиции. Однако, круизные суда преимущественно строились за рубежом.

## ПРОЦЕСС ПОШЕЛ

Отвечая потребностям рынка, российские судостроители готовы строить пассажирский флот. Первый круизный лайнер был заложен на судозаводе «Лотос» в Астрахани в августе

2016 года. Заказчиком судна, предназначенного для круизов по Каспию, выступило Московское речное пароходство.

Второй пассажирский круизный лайнер проекта PV-300VD будет построен на Заводе «Красное Сормово» в Нижнем Нов-



городе. Соответствующий контракт заключили Объединенная судостроительная корпорация и судоходная компания «Водоходь». Судно является четырехпалубным лайнером длиной 141 м и шириной 16,5 м. Лайнер планируется сдать до 2020 года. Проектантом выступило Морское инженерное бюро, которое разработало проекты круизных пассажирских судов вместимостью 300 и 500 пассажиров.

Второй лайнер планируется эксплуатировать по маршруту Москва-Петербург. В отрасли отмечают, что данное направление будет оставаться самым востребованным у иностранных туристов — Москва и Санкт-Петербург — основные города, которые иностранцы посещают в России. Однако и российским путешественникам, безусловно, этот маршрут будет интересен.

Выбор «Красного Сормова» обусловлен тем, что завод демонстрирует высокое качество работ и выполняет свои обязательства качественно и в срок.

## МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ

Финансирование строительства пассажирских судов PV-300VD ведется с применением лизинговых схем, а также с учетом комплекса мер государственной поддержки.

К мерам поддержки, действующим сегодня в России, относится постановление правительства РФ от 22.05.2008 года № 383 о предоставлении российским транспортным компаниям субсидий на возмещение 2/3 затрат на уплату процентов по кредитам, а также лизинговым платежам по договорам лизинга при приобретении судов, построенных на российских верфях.

Однако данная мера требует дополнительной доработки в части продления срока ее действия.

Кроме того, действует Закон Российской Федерации № 305 — ФЗ от 07.11.2011 года «О поддержке судостроения и судоходства», предусматривающий льготный налоговый режим при регистрации в «Российском международном реестре судов» судов, построенных на отечественных

верфях после 1 января 2010 года.

Следует отметить также разработку дополнительной меры стимулирования обновления флота — программу утилизации флота. Такая программа позволяет судоходным компаниям получать судовые утилизационные гранты.

«В части технических и экономических решений все сделано, вопрос за утилизационным грантом. Тогда можно начинать строительство пассажирского флота. Наши верфи на это способны», — прокомментировал заместитель министра транспорта России — руководитель Росморречфлота Виктор Олерский.

На финансирование судовых утилизационных грантов с 2017 по 2030 год в России планируется потратить более 10 млрд руб. По словам министра промышленности и торговли России Дениса Мантурова, механизм судовых утилизационных грантов включен в государственную программу Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфо-

вых месторождений» с 2017 года.

Судовой утилизационный грант — это единовременная выплата судоходной компании при утилизации старого флота. Грант можно будет использовать исключительно для постройки нового судна на российских верфях. Такой грант может быть предоставлен судоходной компании при утилизации судов, возраст которых составляет более 30 лет. По предварительным оценкам, размер гранта должен составлять не менее 10% от стоимости нового судна. Эта сумма будет соответствовать возможной цене его продажи на вторичном рынке и стимулировать судовладельца к утилизации судна. В случае с пассажирским флотом, размер СУГ запланирован в большем объеме, чем для остального флота.

Россия нуждается в появлении нового флота, строительство которого способно стать драйвером роста не только судостроительной и туристической отраслей, но и целого ряда смежных производств.

## Строим новый флот

Завод «Красное Сормово» построит 10 судов для компаний «БФ Танкер» и «Пола Райз»

Портфель заказов нижегородского судостроительного завода «Красное Сормово» на 2017–2018 годы содержит контракты на 10 судов для компаний «БФ Танкер» и «Пола Райз». В частности, предприятие планирует построить для компании «БФ Танкер» 5 танкеров-химовозов проекта RST27M, для компании «Пола Райз» — 5 сухогрузных теплоходов проекта RSD59.

Заказчиком судов выступает «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК). Соответствующие контракты между компаниями подписаны.

## Судостроителям нужны краски

Судостроители Ярославской области заинтересованы в получении качественных лакокрасочных материалов, именно поэтому они выступают за создание в регионе лакокрасочного кластера. Об этом заявил председатель совета директоров ОАО «Ярославский речной порт» Игорь Елфимов, выступая на заседании экспертной группы по промышленности».

«Кластерный подход уже давно применяется во всем мире, и предложение экспертной группы по промышленности заключается в том, чтобы создать лакокрасочный кластер и в Ярославской области. Тем более, что все предпосылки для этого есть, — сказал Елфимов. — Во-первых, по-прежнему важным вопросом остается импортозамещение, которое в регионе набирает обороты. Здесь есть все — и наука, и кадры, и технологии. Отрасли нужна помощь в освоении новых рынков, и нужно немного ей в этом помочь. Во-вторых, важное значение приобретает экспорт конкурентоспособных товаров, ведь сегодня выход на зарубежные рынки — это реальные перспективы для предприятий. И здесь мы надеемся на помощь правительства. В-третьих, в области имеется острая потребность в судостроительных лакокрасочных материалах. Судостроение последние годы развивается достаточно динамично. В частности, в области есть предприятия, которые нуждаются в таких продуктах, и те, которые могли бы их производить. Мы считаем, что в этом здесь большая перспектива».





# Продолжая дело Петра

Делегация Объединенной судостроительной корпорации во главе с президентом Алексеем Рахмановым посетила Московскую государственную академию водного транспорта. И хотя одной из главных целей визита было подписание соглашения о сотрудничестве, встреча коллег началась с общения с курсантами, которые по такому случаю ненадолго прервали занятия и собрались в актовом зале.

Глава ОСК подчеркнул, что видит в сидящих в зале, прежде всего, своих коллег — людей, решивших крепко связать всю свою жизнь с флотским делом. «Мы строим для вас — вы эксплуатируете корабли и суда, которые возводятся на верфях корпорации», — сказал он. Алексей Рахманов выразил надежду, что поскольку одной из профильных специализаций академии является судостроение, кто-нибудь из выпускников вуза обязательно сделает свой выбор в пользу работы на предприятиях корпорации.

«Вы сделали достойный выбор. Отечественный флот — и военный, и гражданский — на протяжении всей истории страны был важнейшей экономической, военной, а кроме того нравственной опорой России. Мужество и сноровка российских моряков давно стали легендой. И часть этой легенды — ваша альма-матер. Академия, которая берет свое начало с Московского речного техникума, в годы Великой Отечественной войны стала настоящей кузницей кадров для Военно-морского флота. Четверо его выпускников тогда получили звание героя Советского Союза. Уверен, героическая история академии заставляет соответствовать этим традициям», — подчеркнул президент ОСК.

## В ИНТЕРЕСАХ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Вспоминая славную историю Московской академии водного транспорта, Алексей Рахманов отметил, что 2017 год — особый, юбилейный год, как для русских моряков, так и для всех отечественных судостроителей. Ведь ровно 350 лет назад по указу царя Алексея Михайловича, отца Петра Первого, был заложен и построен за государственные деньги первый российский военный корабль — фрегат «Орел». И это произошло совсем неподалеку от Судостроительной улицы, на которой располагаются кампусы академии — в районе села Дединово Московской области. И пусть «Орел» позже был сожжен войсками Стеньки Разина, но именно история его возведения повлияла на намерение будущего царя Петра Великого продолжить судостроительную традицию.

Алексей Рахманов процитировал Петра Первого, который подчеркивал, что «намерение отеческое достойно есть веч-

ного прославления, понеже от начинания того, яко от доброго семени, произошло нынешнее дело морское».

Глава ОСК подчеркнул, что Объединенная судостроительная корпорация продолжает дело, начатое три с половиной века назад. Сегодня в корпорации трудится около 85 тыс. сотрудников и это почти половина всех российских корабелов. В конструкторских бюро ОСК разрабатываются, а на верфях строятся практически все военные корабли и подводные лодки для Военно-морского флота, а также львиная доля гражданских судов — как морских, так и речных.

«У корпорации сложилась давняя традиция сотрудничества с профильными вузами страны, и выразил надежду, что Московская академия водного транспорта станет частью и этой традиции. ОСК стремится еще со школьной и студенческой скамьи привлекать к профессии корабеля тех молодых людей, кто осознанно решил связать свою жизнь с судостроением», — сказал он.

Алексей Рахманов подчеркнул, что корпорация намерена возродить кораблестроительные и морские специальности, сблизить потребности предприятий и возможности учебных заведений. По его словам, сейчас готовится ряд регламентирующих документов, в которых будут изложены требования к профессиональным стандартам основных специалистов верфей.

«К сожалению, по статистике, профессии корабеля остаются верны не более 20 процентов выпускников судостроительных вузов. Алексей Рахманов выразил надежду на то, что подготовке инженеров, которые со временем займут места на производстве, и, в том числе, на предприятиях корпорации» будет уделяться гораздо более внимания, чем в настоящее время», — сказал президент ОСК, добавив, что под патронажем предприятий ОСК уже открылись так называемые базовые кафедры, которые позволяют сделать учебу студентов ближе к практике. У будущих конструкторов появляется возможность работы в лабораториях, у ребят, обучающихся рабочим или инженерным специальностям, — на производстве. Студенты на 4-х и 5-х курсах приходят и участвуют в реальных проектах или научно-исследовательских работах.

Президент ОСК также отметил,

что уже запущены два проекта по производственным ротам. Минобороны согласилось с инициативой ОСК, и теперь молодые корабелы получили возможность проходить военную службу и одновременно совершенствовать свои профессиональные навыки. В этих ротах служат ребята, выпускающиеся из среднетехнических учебных заведений, либо вузов с техническими специальностями. Речь идет, в частности, о Беломорской военно-морской базе рядом с Северодвинском, где располагаются крупнейшие верфи, гордость страны — «Севмаш» и «Звездочка». По оценке главы корпорации, подобная инициатива является перспективным и очень интересным элементом фиксации профессиональных навыков молодежи.

## ГОТОВИТЬ КАДРЫ ДЛЯ ВЕРФЕЙ БУДЕМ ВМЕСТЕ

В ходе мероприятия состоялась церемония подписания соглашения между ОСК и Московской государственной академией водного транспорта, целью которого является сотрудничество по формированию современной системы подготовки и переподготовки квалифицированных кадров для предприятий судостроения и судоремонта.

Обменявшись документом с ректором МГАВТ Александром Галаем, Алексей Рахманов особо подчеркнул, что ОСК последовательно стремится к возрождению кораблестроительных и морских специальностей, к сближению потребности верфей и возможностей профильных учебных заведений. Подписав взаимовыгодное соглашение с судостроительной корпорацией, МГАВТ становится частью этой давней традиции.

Глава ОСК также отметил, что развитие речного и морского судостроения является одной из стратегических задач корпорации. Соглашение между ОСК и МГАВТ призвано расширить работу по формированию современной системы подготовки и переподготовки квалифицированных кадров для предприятий судостроения и судоремонта. Подписанный документ станет основой для разработки и реализации конкретных совместных проектов, программ, мероприятий.

В свою очередь, ректор академии Александр Галай подчеркнул в своем выступлении, что соглашение закладывает «крепкий и надежный киль» под дальнейшее развитие сотрудничества между ОСК и академией. Он отметил, что кафедры академии готовят специалистов, которые могут быть востребованы как на верфях ОСК, так и других организациях, не входящих в судостроительный холдинг.

## ПРАВО НА СОБСТВЕННЫЙ ПРАЗДНИК

После церемонии подписания соглашения глава ОСК ответил на все вопросы курсантов и преподавателей академии. Небольшой урок истории российского судо-



строения от Алексея Рахманова так впечатлил слушателей, что первый же прозвучавший вопрос курсанта второго курса был о возможности установления памятного знака в честь 350-летнего юбилея отечественного судостроения на Судостроительной улице, где, в том числе, расположены два корпуса академии.

Алексей Рахманов хорошую идею курсанта поддержал и обещал обсудить с руководством академии все детали реализации этого проекта.

Кроме того, Алексей Рахманов высказал личное мнение, что все российские корабли достойны собственного профессионального праздника — Дня судостроителя. И если при поддержке со стороны руководства страны новый профессиональный праздник будет установлен в год десятилетия юбилея ОСК, то памятный знак на улице Судостроительной мог бы стать мощной точкой притяжения для всех москвичей, кто посвятил свою жизнь судостроению.

Алексей Рахманов также подробно ответил на вопросы собеседников, касающиеся истории создания и повседневной деятельности корпорации.

В частности, отвечая на вопрос о строительстве судов речного флота, глава ОСК напомнил, что в составе корпорации есть свой чемпион, который строит больше всего судов для речного флота — это Нижегородский завод «Красное Сормово». За последние пять лет это предприятие произвело более 20 единиц речных сухогрузных судов. Ранее ОСК и «Водоходь» заключили контракт на строительство круизного лайнера, который будет строиться на нижегородской верфи по лизинговой программе. Позднее, общаясь уже с журналистами, Алексей Рахманов сообщил, что до конца этого года будут заключены контракты на строительство еще трех круизных судов.

Общаясь с курсантами и преподавателями академии, Алексей Рахманов также сообщил, что

ОСК разрабатывает проект запуска речных перевозок накатных грузов. «Нам в голову пришла такая идея: почему бы не придумать речное ро-ро для того, чтобы возить, например, автомобили по реке из точки А в точку Б. Водитель грузовика, когда вставит свою карточку в тахограф, через восемь часов должен будет заглушить мотор и остановиться. Пусть он остановится на барже, его после этого километров 200 провезут, пока он отдыхает, потом он съехал на дорогу и снова дальше поехал», — сказал он.

Алексей Рахманов пояснил, что сейчас корпорация ведет соответствующие экономические расчеты и начинает проектирование.

После завершения общения, курсанты вернулись к своим занятиям, а для делегации ОСК была проведена ознакомительная экскурсия по лабораториям и учебно-тренировочным центрам МГАВТ.

В частности, гости академии ознакомились с учебно-тренировочным центром использования радио-локационных станций САРП (средства автоматической радиолокационной прокладки), учебно-тренажерным комплексом интегрированного мостика «Виртуальное судно», лабораторией электрооборудования судов, а также посетили лабораторию судовых дизельных установок. Между прочим, это уникальная лаборатория, единственная на всем пространстве бывшего Советского Союза в подобной комплектации.

Во время посещения лабораторий и тренажеров комплекс состоялся профессиональный и предметный разговор, касающийся реализации совместных проектов и программ, о которых говорилось в подписанном соглашении.

По всей видимости, это был не последний визит представителей ОСК. В ходе общения с курсантами Алексей Рахманов обещал, что, начиная уже с новой сессии, перед курсантами академии будут выступать с лекциями специалисты корпорации.



# Совкомфлот укрепляет лидерство в сегменте ледокольных судов снабжения

Окончание, начало на стр. 1  
«Появление в составе флота компании «Геннадия Невельского» позволит «Совкомфлоту» укрепить глобальное лидерство в сегменте ледокольных судов снабжения», — отметил Сергей Франк.

«Сегодня это лучшее судно в своем классе. Оно построено в соответствии с российскими и мировыми стандартами безопасности судоходства и способно работать в самых сложных климатических условиях. Я горжусь, что в ближайшие двадцать лет это судно под управлением российского экипажа будет осуществлять круглогодичную доставку материалов на нефтегазо-

добывающие платформы проекта «Сахалин-2». Следует отметить, что многофункциональное судно может быть использовано при ликвидации чрезвычайных ситуаций, и это еще больше укрепляет наши позиции в сфере безопасности», — отметил Оле Мыкклестад.

«Богатый исторический опыт взаимодействия России и Финляндии в деле строительства судов для плавания в арктических и субарктических широтах является хорошей основой для современных проектов сотрудничества в этой области.

Символично, что транспорт «Байкал», на котором Геннадий Невельский совершил Амур-

скую экспедицию, был построен в 1848 году именно в Хельсинки», — добавил Сергей Франк.

На сегодняшний день в рамках проекта «Сахалин-2» под управлением «Совкомфлота» работают три судна снабжения (SCF Endeavour, SCF Endurance и SCF Enterprise), а также три нефтеналивных челночных танкера типоразмера «Афрамекс» (Zaliv Aniva, Sakhalin Island и Governor Farkhutdinov) и — в партнерстве с японской компанией NYK — два танкера-газовоза СПГ (Grand Aniva и Grand Elena). Все суда работают на условиях долгосрочных тайм-чартерных договоров с компанией «Сахалин Энерджи».



## Ремонт — конек «Залива»

Керченский завод в 2016 году выполнил 20 судоремонтных заказов

Керченский завод «Залив» за 2016 год выполнил 20 судоремонтных заказов. В настоящее время на заводе в ремонте находятся морская баржа-площадка М-70 (длина — 85,7 м, ширина — 16,5 м), СПК «Барбарос-3» (водоизмещение — 3684 тонн, длина — 65,36 м, ширина — 26,04 м) и буксир МБ-1216.

Ремонт плавкрана «Барбарос-3» и буксира МБ-1216 включает значительный объем работ. Так, на плавкране выполняется доковый ремонт на «класс», предполагающий полный спектр судоремонтных

работ. По графику работ на заказе уже проведены работы по ремонту арматуры и трубопроводов пожарной магистрали, ремонт сточного трубопровода и арматуры обмыва якорей, ремонт вспомогательного ди-

зель-генератора и рулевых колонок, замена верхней палубы, очистка и окраска корпуса и пр.

Начавшийся еще в конце прошлого года и запланированный почти на два месяца, ремонт планируется завершить к середине

февраля текущего года.

Параллельно специалисты завода, занятые на судоремонтных работах, уже приступили к выполнению работ на буксире МБ-1216, где ведется разборка механизмов и их дефектация.

## Ремонтная кампания идет полным ходом

Красноярский судоремонтный центр готовит суда ЕРП к навигации

На производственных площадках Красноярского судоремонтного центра продолжаются работы, запланированные на зимний период 2016–2017 годов. В настоящее время 68 судов ожидает стандартный межнавигационный ремонт, на 14 единицах флота запланирован ремонт движительно-рулевого комплекса (ДРК), на 15 — замена главных и вспомогательных двигателей.

Всего в затоне КСЦ зимует 191 судно. Из них семь находятся в эксплуатации и будут работать на протяжении всего межнавигационного периода.

Красноярский судоремонтный центр, являющийся дочерним предприятием Енисейского речного пароходства, располагает всем необходимым для того, чтобы вовремя отремонтировать все суда и в срок предъявить надзорным организациям. Производственные мощности КСЦ — это два плавучих дока, по размерам не имеющих аналогов в Сибири, производственные цеха и производственные участки для выполнения различных операций судоремонта, а также слип (гидротехническое сооружение для подъема и спуска судов), горизонтальная часть которого в 2016 году была расширена.

«Летом 2016 года с целью размещения большего количества

судов для проведения межнавигационного ремонта на 25 м был увеличен откатной путь (рельсы горизонтальной площадки) слипа, — рассказал заместитель директора КСЦ по флоту Петр Репьев. — Теперь его горизонтальная часть составляет 240 м в длину и 115 в ширину и вмещает пять самоходных судов и две баржи. Протяженность и ширина наклонной части слипа — около 80 м».

В настоящее время на всех производственных площадках Енисейского пароходства полным ходом идет ремонтная кампания. Наибольший объем работ приходится на крупнейшие судоремонтные предприятия — Подтеговскую РЭБ флота, Красноярский судоремонтный центр и Ермолаевскую РЭБ флота.

Объем финансовых средств на подготовку флота к навигационному сезону 2017 года составит 416 млн руб.



### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«Бата» пройдет ремонт на верфи Алексино Порт Марина

На территории судоремонтного комплекса Алексино Порт Марина поднят в док теплоход «Бата», который пойдет на предприятие гарантийный ремонт. Все комплексные работы на судне, принадлежащем ФГУП «Росморпорт», будут выполнены по системе субконтрактинга Онежским судостроительно-судоремонтным заводом.

Основные характеристики судна «Бата»: доковый вес — 68 тонн, длина — 22,1 м, ширина — 4,8 м, осадка — 2,0 м.

Завод «Мидель» принял сухогруз «Капитан Канатов»

Судостроительно-судоремонтный завод «Мидель» (Ростовская обл., г. Аксай) принял в ремонт сухогрузный теплоход «Капитан Канатов» проекта RSD44. Судно поднято на слип.

Судно было заложено на Окской судовой верфи (Навашино, Нижегородская область) 22 июня 2011 года, спущено на воду 18 января 2012 года, сдано в эксплуатацию 29 апреля 2012 года. Сухогруз работает в составе флота Волжского пароходства.

Название судно получило в честь волжского капитана парохода «Илья Муромец» Матвея Андреевича Канатова, погибшего в боях под Сталинградом в 1942 году.

# Социальная ответственность — дело выгодное

Ученые и практики морской индустрии провели круглый стол, посвященный новым технологиям менеджмента

В Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова состоялся круглый стол, посвященный корпоративной социальной ответственности компаний морской индустрии. В дискуссии приняли участие студенты, обучающиеся по специальностям «Менеджмент» и «Управление персоналом», а также профессорско-преподавательский состав кафедры «Экономика и менеджмент». Организатором и модератором круглого стола выступила доцент кафедры «Экономика и менеджмент» Надежда Митрофанова, которая рассказала «Водному транспорту» о том, как прошло мероприятие.

— Особый интерес встрече придадо участие приглашенных гостей, среди которых были генеральный директор ОАО «ИПП» Александр Лесняк, директор по связям с общественностью ПАО «Новороссийский морской торговый порт» Кристина Сенько, генеральный директор «Aleksino port marina shipyard» Вадим Дядюра и коммерческий директор этого предприятия Виктория Сердюк.

Социальная ответственность бизнеса в России возрастает ежегодно и становится в современных условиях важнейшей составляющей экономического и социального прорыва. В ходе круглого стола мы стремились продемонстрировать целесообразность и эффективность реализации политики корпоративной социальной ответственности (КСО), как для местного сообщества, так и для бизнеса. Конечная цель соблюдения принципа социальной ответственности бизнеса — повышение уровня жизни россиян.

Сегодня компании, говоря о корпоративной социальной ответственности, понимают под этим термином целый комплекс направлений работы, таких, как выпуск товаров и оказание услуг

высокого качества, уплату налогов, выполнение обязательств перед акционерами. Сюда же следует отнести реализацию программ, направленных на кадровый состав компании, реализацию стратегических благотворительных и социальных программ (инвестирование в общество), разработку экологической политики компании.

Неся социальную ответственность перед обществом, компания добивается гармонии во всех направлениях жизнедеятельности. Естественным образом, налаживая связи как во внутренней, так и во внешней среде, компания становится более конкурентоспособной, улучшается ее имидж в глазах партнеров и клиентов, а также местного сообщества, улучшаются основные показатели деятельности.

Новороссийск является важным транспортным узлом на Юге России с большими перспективами развития. Основными градообразующими предприятиями являются компании морской отрасли. Именно поэтому так важно было услышать на мероприятии мнения представителей крупного бизнеса о реализации корпоративной социальной от-

ветственности.

Перед присутствующими выступила директор по связям с общественностью Новороссийского морского торгового порта Кристина Сенько, которая подчеркнула, что представляемое ею предприятие ведет социально ответственный бизнес, оказывающий значительное воздействие на социально-экономическое развитие Новороссийска и Краснодарского края в целом. Компания является одним из крупнейших работодателей и налогоплательщиков, реализующих ряд социальных и экологических программ и проектов в регионе своего присутствия. Кадровая политика Группы компаний НМТП направлена на обеспечение реализации стратегических целей за счет развития персонала и поддержания высокого уровня эффективности работы. Основные задачи кадровой политики группы — управление численностью, обучение и повышение квалификации, формирование кадрового резерва и создание благоприятного социального климата.

Мнение директора «Aleksino port marina shipyard» Вадима Дядюры было не менее интересным, особенно учитывая личность докладчика: решением оргкомитета Всероссийского рейтинга «Национальный управленческий резерв — 2016» Дядюра включен в список лучших руководителей России. Несмотря на то, что Вадим Дядюра официально не позиционирует свой бизнес как социально ответственный, присутствующие смогли убедиться, что по всем параметрам он является таковым. Отдельного внимания требует кадровая политика этой компании. Успешные технологии управления персоналом на верфи смело можно назвать иннова-



ционными, заслуживающими внимания и изучения. На ее территории созданы условия не только для эффективной работы, но и комфортного проживания персонала (современный хостел для иногородних рабочих, столовая, хорошо оборудованные комфортабельные современные бытовки), что значительно повышает мотивацию и лояльность персонала. В своем выступлении Дядюра подчеркнул, что кадры для судоремонта сейчас на вес золота, т.к. старый состав постепенно выходит на пенсию, а новый буквально приходится разыскивать во всех уголках России.

Следующим докладчиком мероприятия стал генеральный директор ОАО «ИПП» Александр Лесняк, который подробно рассказал об особенностях политики корпоративной социальной ответственности на его предприятии и сделал акцент на том, что благотворительная деятельность компании не должна афишироваться. Только в этом случае сохраняется истинный смысл благотворительности. А также порекомендовал студентам научиться отличать компании, реально думающие о своей корпоративной ответственности перед обществом от тех, кто пытается обманом путем завоевать доверие социума.

После завершения докладов гостей началась не менее интересная часть мероприятия, посвященная вопросам аудитории, главным из которых явился такой: действительно ли политика корпоративной социальной ответственности выгодна для бизнеса? Ведь компания направляет свои

средства не в производство и, на первый взгляд, ограничивает, таким образом, финансовые возможности своего развития.

Но, как оказалось, дело это вполне выгодное. Например, ответственное экологическое поведение компании может серьезно содействовать расширению ее партнерской и клиентской базы, круга потребителей товаров и услуг, содействовать получению госзаказа, то есть напрямую помочь развитию бизнеса, поскольку и представители власти, и фирмы, и граждане в развитых странах предпочитают иметь дело с компаниями, заботящимися об охране природы и производящими экологически чистую продукцию.

Особенно актуальным этот вопрос становится в свете объявленного 2017 года — Годом экологии в России.

Укрепление репутации, на которую также влияет политика КСО, позволяет увеличить доверие со стороны инвесторов, вкладывающих капитал в акции компании. А также позволяет привлечь новых и удержать имеющихся работников, формируя качественный кадровый состав, что в дальнейшем улучшит как производительность труда, так и основные производственно-хозяйственные и экономические показатели деятельности компании.

Круглый стол еще раз подтвердил, что корпоративная социальная ответственность является эффективным элементом стратегии развития бизнеса, и что всем компаниям следует принимать более активное участие в решении социальных проблем, как во внутренней, так и во внешней среде.



## Курсанты «Ушаковки» приняли участие в ритуале «Красная гвоздика»



В Новороссийске в шестой раз подряд прошел ритуал «Красная гвоздика». Эта акция собирает учащихся морских учебных заведений города, которые в канун всероссийской патриотической операции «Бескозырка» приходят к памятнику «Неизвестному матросу» чтобы почтить память всех моряков-черноморцев, отдавших свои жизни в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками.

В строю перед памятником выстроились курсанты Государственного морского университета имени адмирала (ГМУ) Ф.Ф. Ушакова, кадеты Навигацкой школы, Казачьего кадетского корпуса, морской школы ДОСААФ России и Морского технического лицея.

После торжественного вноса флага Военно-морского флота и знамени ГМУ имени

адмирала Ф. Ф. Ушакова участники акции почтили минутой молчания всех погибших в годы Великой Отечественной войны и возложили красные гвоздики к подножию памятника.

Все участники акции прошли торжественным маршем по площади перед памятником, а затем спустились к морю, чтобы опустить гвоздики в волны, как символ вечной памяти героям-морякам, погибшим в Черном море.

