

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.



№7 (12952)

Выходит один раз в месяц  
 15 июля 2015 года

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

## «Палмали» приняла в эксплуатацию два танкера



Группа компаний «Палмали» приняла в эксплуатацию два танкера проекта RST22M. Судно «Ольга Головушкина» стало первым построенным на собственной верфи Armada Shipyard продуктово-химовозом смешанного река-море плавания «Волго-Дон макс» класса девейтом около 7100 тонн.

## Высокий визит на ОССЗ



Председатель Правительства России Дмитрий Медведев 23 июня в рамках рабочего визита в Петрозаводск посетил Онежский судостроительно-судоремонтный завод, который недавно возобновил свою деятельность после двухлетнего простоя в результате банкротства.



## Верфи взяли курс на импортозамещение

**Государственная политика в области импортозамещения, целью которой является всестороннее развитие отечественной промышленности, а также сферы услуг, напрямую влияет на судостроительную отрасль.**

Именно судостроение может получить новый вектор для своего развития за счет государственной поддержки, гарантированных серийных заказов и внедрения новых технологий. В свою очередь, судостроительная отрасль будет стимулировать и развитие смежных отраслей. Ведь одно рабочее место на верфи влечет за собой появление семи рабочих мест в других отраслях.

Основную часть стоимости судна составляют судовые приборы и машины. Именно такое оборудование приносит наибольшую добавленную стоимость, в то время как в России, как правило, строятся лишь корпуса и производится монтаж импортного оборудования. Такая ситуация сложилась после распада СССР и имеет ряд причин. По мнению заместителя председателя правительства России Дмитрия Рогозина, которое он высказал в ходе заседания Морской коллегии при правительстве России 2 июля 2015 года в Государственном университете морского и речного транспорта им. адм. С. О. Макарова в Санкт-Петербурге, основными причинами является физическое и моральное устаревание мощностей соответствующих предприятий, а также закладываемая уже на ранних этапах заказа ориентация на импортные комплектующие.

Так, по данным Дмитрия Рогозина, основная часть производственных фондов предприятий сферы судового приборостроения и машиностроения имеет износ более 70%. Трудоемкость отечественных производств в 3–5 раз больше, чем за рубежом, а продолжительность процесса производства комплектующих дольше почти в 2,5 раза.

Естественно, что при таких показателях российские предприятия оказываются неконкурентоспособными и не удивительно, что уже на ранних стадиях заказа судов в качестве производителей оборудования априори указываются иностранные компании.

Начало,  
 окончание на стр. 2

# «Для нас очень важно открывать и укреплять такие объекты, как речные вокзалы»

В Салехарде, столице ЯНАО, состоялась торжественная церемония открытия нового здания речного вокзала. Выступая на мероприятии, врио губернатора ЯНАО Дмитрий Кобылкин заявил: «Для нас это знаковое событие. В ближайшие годы мы узнаем о немного другом Ямале: будет открыт пока что российский и один из крупнейших на территории РФ портов — Сабетта. Впоследствии он станет международным портом, перевалочной базой всего центра РФ. И для нас сегодня очень важно открывать и укреплять такие объекты, как речные вокзалы», — подчеркнул глава региона.

Через полчаса после открытия от здания вокзала отправился в путь первый пассажирский теплоход «Метеор». Он ушел по направлению «Салехард — Берёзово», спустя еще полчаса отправился «Рем Вяхирев» по маршруту «Салехард — Яр-Сале». Оба борта вышли из окружной столицы с максимальной загрузкой.

Оператором нового комплекса выступит «Северречфлот».

Строительство комплекса началось в 2011 году за счет средств окружного бюджета в рамках

адресной инвестиционной программы. Проект разрабатывался новосибирским институтом проектирования «Сибречпроект». У причальной стенки могут одновременно пришвартоваться три теплохода. Также предусмотрен причал для вездехода на воздушной подушке. Кроме того, причальная набережная на реке Полуй предназначена для обеспечения безопасных условий посадки и высадки пассажиров, перевозимых речным транспортом. Общая береговая протяженность комплекса 248,5 м.

В здании вокзала располагаются касса, зоны ожидания и отдыха. Объект адаптирован для маломобильных групп населения. «Перед нами стояла задача не только построить современное здание, но оптимизировать схему всего речного движения, прирастить объемы грузовых и пассажирских перевозок. За навигацию минувшего года через Салехард перевезено более 200 тысяч тонн грузов и более 40 тысяч пассажиров. Потенциал роста — в реализации арктических проектов», — рассказала

исполняющая обязанности директора департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО Наталья Сагун.

Добираться до речного вокзала пассажиры смогут на маршрутном такси. Его следование начинается от остановки «Рынок. Дары Ямала», к речному вокзалу маршрутка прибывает за 30 минут до отправления рейсов. Этого времени пассажирам хватит для взвешивания багажа, оплаты сверхнормативного груза (более 20 кг) и посадки на борт теплохода.

## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

**ГРУЗОБОРОТ ВОДНОГО  
ТРАНСПОРТА В ИРКУТСКОЙ  
ОБЛАСТИ ЗА 2014 ГОД ВЫРОС  
НА 14% И СОСТАВИЛ БОЛЕЕ  
1,5 МЛРД ТОННО-КМ**

Водным транспортом в Иркутской области за 2014 год было отправлено на 2% меньше грузов, чем в 2013 году. При этом грузооборот за счет роста числа перевозок на дальние расстояния увеличился на 14% и составил более 1,5 млрд тонно-км, передают «Сибновости» со ссылкой на данные Иркутскстата.

Наибольшая доля пришлась на лесные, строительные и нефтяные грузы (55,2%). Опасных грузов было перевезено 542,7 тыс. тонн.

**В ЗЕЛЕНОМЫСКИЙ  
РЕЧНОЙ ПОРТ (ЯКУТИЯ)  
ДОСТАВЛЕНЫ КАМЕННЫЙ  
УГОЛЬ И МАТЕРИАЛЫ  
ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА  
КОТЕЛЬНОЙ**

На прошлой неделе в Нижнеколымский район Якутии из Зырянки пришли несколько судов Колымской судоходной компании. В Зеленомыском речном порту обработали суда СОР-1132, СК-2036, СК-2090, буксиры «Сибирь» и РТ-733 с баржами. Как передает SakhaNews, большую часть грузов составляет каменный уголь для местного филиала ЖКХ и посёлка Белая Гора. А СК-2090 доставил контейнеры коммерсантов посёлка Черский и грузы для предприятий «Спецмост» и «Вариант+».

**ФЛОТ ЕРП В НАВИГАЦИЮ  
2015 ГОДА ПЛАНИРУЕТ  
ПЕРЕВЕЗТИ БОЛЕЕ  
2,3 МЛН ТОНН ГРУЗОВ**

Флот ОАО «Енисейское речное пароходство» (ЕРП) начал работу на линии Красноярск — Дудинка. Как сообщает пресс-служба ЕРП, ПАО «ГМК «Норильский никель» остается основным потребителем транспортных услуг пароходства, в общем объеме перевозок его доля составляет более 50%. Всего в навигацию 2015 года пароходством планируется перевезти более 2,3 млн тонн грузов для ГМК, в том числе объем перевозок песка Червинского месторождения составит 1,8 млн тонн.

Линия Красноярск — Дудинка является магистральным направлением грузовых перевозок в обеспечении Норильского промышленного района. Всего в текущую навигацию флоту пароходства предстоит сделать более тысячи судозаходов в морской порт.



# Верфи взяли курс на импортозамещение

*Окончание, начало на стр. 1*  
Отсутствие заказов, в свою очередь, не позволяет российским предприятиям реализовать программы модернизации и технического перевооружения, что влечет за собой и низкую привлекательность соответствующих профессий. За десятилетия образовался настоящий «порочный круг», низводящий отечественное судостроение до статуса «отверточной сборки» из иностранных компонентов.

«Главная стратегическая задача — скорейшая переориентация конструкторских бюро, проектантов, отечественных судостроителей, заказчиков продукции судостроения на внедрение в процесс создания судов и морской техники продукции отечественного судостроения и машиностроения», — подчеркнул Дмитрий Rogozin на заседании Морской коллегии.

Одной из главных проблем на этом пути, по словам выступившего на заседании Коллегии заместителя министра промышленности и торговли России Андрея Дутова, является низкая серийность производимой продукции. По его мнению, чтобы повысить серийность, необходимо объединять ресурсы соответствующих предприятий и больше внимания уделять стандартизации и унификации.

К примеру, до конца 2015 года в России планируется завершить разработку всей номенклатуры судовых дизельных двигателей. Однако для достижения хорошей серийности в производстве необходимых узлов, по мнению замминистра, целесообразно создание единого производства стандартизированных комплектующих и агрегатов для всех российских производителей соответствующих двигателей.

Кроме того, рассматривается возможность создания в России нового концерна с условным названием «Судовое машиностроение». Поручение проработать данный вопрос Минпромторгу России и ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) с участием заинтересован-

ных органов федеральной исполнительной власти и организаций было дано Морской коллегией. Результаты должны быть доложены в Морскую коллегию в IV квартале 2015 года.

Предлагаемый к созданию концерн должен объединить предприятия и организации, способные обеспечить производство современного конкурентоспособного оборудования.

Между тем, по словам Андрея Дутова, министерство разрабатывает перечень оборудования и комплектующих российского производства, использование которых необходимо для предоставления судостроительной продукции официального статуса российской. Получение такого статуса позволит соответствующим предприятиям получать господдержку и доступ к госзаказам.

Говоря о господдержке, нельзя не отметить, что Минтранс и Минпромторгом России разработаны механизмы, стимулирующие строительство судов на российских верфях. Первая мера — это предоставление судовых утилизационных грантов, которые представляют собой единовременную выплату 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 и которые находятся в собственности этой компании не менее 3 лет. Средства гранта планируется выдавать только после постройки и получения судоходной компанией нового судна.

В расчете судового утилизационного гранта планируется учитывать дедейт, валовую вместимость, пассажироместимость и мощность судна. 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.

Как рассказал журналистам министр промышленности и торговли России Денис Мантуров, на финансирование судовых утилизационных грантов с 2017 по 2030 год планируется потратить более 10 млрд руб. Механизм судовых утилизационных грантов Минпромторгом и Минтрансом

России включен в государственную программу Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» с 2017 года.

Другая мера господдержки — это предоставление судов, построенных в России, в лизинг по льготным ставкам. Как рассказал Денис Мантуров, такой механизм предполагается реализовать через докапитализацию определенных лизинговых компаний (или одной выбранной компании). Получившие таким образом финансирование компании должны будут заказывать суда на отечественных верфях и передавать их преимущественно в оперативный лизинг по льготной ставке. Минпромторг предлагает потратить на эти цели в 2016 году порядка 3,5 млрд руб.

Хотя меры господдержки отрасли и крайне важны, нельзя забывать и о том, что отечественное судостроение и его подотрасли должны возрождаться не столько благодаря административным и финансовым рычагам, предоставляемым государством, сколько за счет повышения качества своей продукции, снижения ее себестоимости и сроков производства.

**Заместитель председателя правительства России Дмитрий Rogozin**

— Основные проблемы судового судостроения и машиностроения связаны с отставанием общего технологического уровня производств. Основная часть производственных фондов имеет износ более 70%. Трудоемкость производств в 3–5 раз больше, чем за рубежом, продолжительность процесса производства комплектующих больше почти в 2,5 раза. Все ощутимее становится кадровый голод, вследствие чего падает и качество производства. Наконец, уровень загрузки мощностей на предприятиях не превышает 25–30%.

Заказчики судов и морской техники на протяжении последних лет традиционно отдают предпочтение импортным комплектующим, оставляя за отечественными судостроителями сборку корпусов и монтаж закупленного за рубежом оборудования. Поскольку нет заказов на продукцию, то нет и средств на модернизацию. За последние 20–25 лет сформировался в полном смысле порочный круг ориентации на импортную продукцию. При этом, несмотря на все указания президента и правительства России, до сих пор в документах, определяющих облик судов, строительство которых финансируется государством, предусматривается использование конкретного оборудования с точным указанием марки иностранного производителя. Таким образом, участие отечественных предприятий в подготовке строительства судов исключается уже на начальном этапе проектирования. Даже в рамках реализации ФЦП «Развитие гражданской морской техники» научно-экспертным советом Морской коллегии отмечается парадоксальная ситуация, когда при создании новых типов судов не предусматривается использование изделий отечественного машиностроения и приборостроения, разработка которых завершена, в том числе, в рамках этой же госпрограммы. Это парадокс — но это рукотворный парадокс. Безусловно, следует обратить внимание на низкий уровень стандартизации в области судового оборудования, на удорожание электронной компонентной базы, при разработке которой далеко не всегда учитываются интересы приборостроительной подотрасли судостроения и приборостроения.

Главная стратегическая задача — скорейшая переориентация конструкторских бюро, проектантов, отечественных судостроителей, заказчиков продукции судостроения на внедрение в процесс создания судов и морской техники продукции отечественного судостроения и машиностроения.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

**РАЗВИВАТЬ  
КРУИЗНЫЙ  
И ПАРОМНЫЙ  
ТУРИЗМ**

Комитет по развитию туризма Санкт-Петербурга и АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» подписали соглашение о сотрудничестве в сфере развития круизного и паромного туризма в Санкт-Петербурге.

Соглашение определяет основные направления взаимодействия по повышению привлекательности Санкт-Петербурга как круизного и паромного центра международного уровня.

Среди основных направлений сотрудничества следует отметить повышение интенсивности информационного взаимодействия, организацию и совместное участие в профильных конгрессно-выставочных мероприятиях, разработку общих принципов маркетинговой стратегии, а также повышение эффективности взаимодействия с представителями сферы морского туризма.

Срок действия соглашения рассчитан до 2020 года с возможностью его продления. Ежегодно, в развитие указанного соглашения, стороны дополнительно подписывают план мероприятий, в котором обозначены приоритетные задачи на будущий год.

**ИЗБРАН СОВЕТ  
ДИРЕКТОРОВ  
ОАО «СЗП»**

Общее годовое собрание акционеров ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП) 26 июня 2015 года избрало совет директоров компании в составе семи человек. Об этом сообщает пресс-служба ОАО «СЗП».

В состав совета директоров вошли: Ришат Багаутдинов, Олег Белушкин, Альберт Выговский, Андрей Горленко, Владимир Касьяненко, Дмитрий Лисин, Игорь Федоров.

Также акционеры рассмотрели и утвердили годовой отчет и годовую бухгалтерскую отчетность за 2014 год. Чистая прибыль ОАО «Северо-Западное пароходство» в 2014 году составила 893,74 млн руб.

Дивиденды по размещенным акциям пароходства решено не выплачивать, чистую прибыль не распределять.

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится 46 грузовых судов «река-море», 10 морских судов и 3 «ро-ро» баржи суммарным дедейтом около 277 тыс. тонн. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет около 6 млн тонн.

# Неслучайные люди

**Мировой флот, на котором работают около 1,5 млн членов экипажей, обеспечивает перевозку порядка 90% внешнеторговых грузов на Земном шаре. При этом, по данным Международной морской организации (ИМО), дефицит офицерского состава морского торгового флота в мире составляет порядка 40 тыс. человек. Проблемы нехватки кадров, учебного флота, необходимости повышения престижа профессии и многие другие в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова обсудили сразу пять руководителей ведущих вузов России в сфере морского и речного транспорта.**

Одну из основных проблем образования в сфере морского и речного транспорта обозначил ректор Волжского государственного университета водного транспорта (ВГУВТ, Нижний Новгород) Игорь Кузьмичев: «Престиж профессии падает, конкурс снизился».

Для решения этих проблем вуз проводит большую профориентационную работу. «Мы работаем с морскими школами, морскими классами и, таким образом, поднимаем престиж отраслевого образования. Занимаемся тем, чтобы к нам приходили абитуриенты «больные» морем, так как вуз заинтересован в неслучайных людях», — сказал ректор ВГУВТ.

Солидарен с ним и ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ, Санкт-Петербург) Сергей Барыш-

ников, который отметил, что вузу необходимо принимать на обучение мотивированных абитуриентов, готовых к работе в море. По его словам, крупнейший отраслевой университет Северо-Запада также много работает со школами по различным направлениям. Так, с начала года учащиеся 200 школ посетили музей ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. Кроме того, преподаватели университета в составе агитбригады часто выезжают в другие города.

Пожалуй, подобных проблем не испытывает только Керченский государственный морской технологический университет (Крым, Керчь). По словам ректора вуза Евгения Масюткина, университет пользуется неизменной популярностью. Так, в прошлом году набор в вуз был самым большим за все годы.

«Город Керчь омывается Азовским и Черным морями, и так сложилось, что практически одни морские специальности позволяют получать достойную заработную плату в регионе», — пояснил Масюткин. Таким образом, проблема с профориентационной работой в вузе решается сама собой в силу того, что большинство молодых людей стремится связать свою судьбу с морем. При этом многие абитуриенты являются потомственными моряками, добавил он.

Помимо основных функций, в настоящее время Керченский университет занимается вхождением в правовое поле Российской Федерации, оформлением материальной базы и т.д., рассказал ректор.

В свою очередь, проблему престижа диплома для работы на внутренних водных путях (ВВП) поднял проректор по научной работе Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ, Москва) Олег Соляков. Данный вуз готовит не только кадры для отраслевых предприятий, членов экипажей морских судов, но и специалистов для работы на ВВП.

«В настоящее время существует востребованность кадров для работы на ВВП. Проблема заключается в том, что специалисты, имеющие морской и речной диплом, предпочитают морские суда и неохотно идут работать на речку по причине минимальной заработной платы», — пояснил Соляков.

Для решения проблемы МГАВТ плотно работает на международном уровне, сотрудничая с Международной Ассоциацией образования на внутренних водных путях (EDINNA). Совместно они разрабатывают критерии к подготовке экипажей на ВВП, приводя их в соответствие с европейскими.

«Если наши речные дипломы будут признаваться в Европе, то специалисты будут уходить туда. Поэтому российским судовладельцам нужно заранее задуматься о повышении заработных плат, тем самым привлекая наших выпускников», — подытожил проректор МГАВТ.

**МОТИВИРОВАННЫЕ  
ПЕДАГОГИ**

Следующей общеизвестной проблемой практически всех рос-



сийских вузов является нехватка профессорско-преподавательского состава (ППС).

Ректор ВГУВТ Игорь Кузьмичев посетовал: «Многие имеющие степень преподаватели, к сожалению, находят более престижную работу и уходят из университета. Имея ограниченный ресурс, мы их бережем, стараемся мотивировать и оставлять в стенах вуза».

Так, ВГУВТ заключил договора с крупными судоходными компаниями, чтобы преподаватели проходили стажировку на судах в период летних каникул. «Таким образом, преподаватели обновляют морские дипломы, повышают квалификацию и зарабатывают. Эту линию мы будем вести и дальше, как один из вариантов мотивирования ведущих педагогов оставаться работать в вузе», — подытожил Кузьмичев.

Начало,  
окончание на стр. 4



# Неслучайные люди

Окончание, начало на стр. 3  
В МГАВТ также знакомы с этими трудностями. «В силу территориального расположения академии в Центральной части России, привлечение ППС, отвечающего необходимым жестким требованиям, является большой проблемой. Мы вынуждены привлекать преподавателей с других регионов, предлагая достойную заработную плату и карьерный рост», — рассказал проректор МГАВТ Олег Соляков.

## НЕОБХОДИМАЯ ПЛАВПРАКТИКА

Особенностью подготовки плавсостава является необходимость прохождения плавательской практики и получения плавценза. Для этого российские вузы располагают пятью учебно-парусными судами (УПС): «Мир», «Надежда», «Паллада», «Седов», «Крузенштерн» и одним теплоходом «Профессор Хлюстин».



По мнению ректора Морского государственного университета им. Г. И. Невельского (МГУ, Владивосток) Сергея Огая, российский учебный флот нуждается в усилении.



Он напомнил, что к настоящему времени ЦНИИМФ (Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота) уже разработал проект самоокупаемого производственного учебного судна ледового класса.

«Концепцией проекта является строительство грузового судна с дополнительными пассажирскими функциями. Если появится такое судно, оно сможет быть постоянно загружено, а курсанты смогут проходить практику в том числе и в Арктике», — сказал Огай.

В свою очередь проректор МГАВТ Олег Соляков пояснил, что для рентабельности судна, его необходимо строить под определенную грузовую базу и для работы на определенной линии.

Однако сроков постройки такого судна пока нет, и финансирование не найдено.

На текущий момент Сергей Огай решает проблемы с плавпрактикой в своем вузе путем глубокого и конструктивного сотрудничества с крупными судостроительными компаниями.

«Сегодня для МГУ таким стратегическим партнером является компания «Совкомфлот» (СКФ),

благодаря которой встал в строй единственный учебный теплоход «Профессор Хлюстин». Также благодаря СКФ экипаж УПС «Надежда» имел достойный уровень заработной платы. Костяк экипажа парусника во главе с капитаном постоянен, и это во многом влияет на качество подготовки», — рассказал Огай.

Между тем, дальневосточный вуз планирует расширить масштабы этого взаимодействия путем разработки регламентов, согласно которым молодые специалисты будут привлекаться в аспирантуру и одновременно поддерживаться СКФ.

«Кроме того, лучшие члены экипажей СКФ будут масштабно вовлечены в обучение на борту судна, в том числе для того, чтобы стать наставниками», — сказал ректор.

Передовым в вопросах сотрудничества с судовладельцами является ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, который имеет соглашения с 15-ю иностранными судос-



ходными компаниями. Среди судовладельцев, на флоте которых проходят практику кур-

санта вуза: «Совкомфлот», Северо-Западное пароходство, StenaLine, Teekay, Columbia Shipmanagement, FEMCO и др.

Подытоживая, отметим, что при соответствующей государственной поддержке российские вузы могут справиться с трудностями. Вопросы морского образования включены в ФЦП «Развитие транспортной системы России» в подпрограмму «Морской транспорт». По мнению Сергея Огая, при реализации масштабных проектов, заложенных в программу, российские отраслевые вузы составят конкуренцию лучшим морским школам мира.

## В мероприятии приняли участие:

- ректор Волжского государственного университета водного транспорта Игорь Кузьмичев (Нижний Новгород),
- ректор Морского государственного университета им. Г. И. Невельского Сергей Огай (Владивосток),
- ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников (Санкт-Петербург),
- ректор Керченского государственного морского технологического университета Евгений Масюткин (Крым, Керчь)
- проректор по научной работе Московской государственной академии водного транспорта Олег Соляков (Москва).



## Новый тренажерный комплекс для подготовки персонала танкеров

В Морском учебно-тренажерном центре (УТЦ) Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) 7 июля 2015 года состоялось открытие нового тренажерного комплекса для подготовки персонала танкеров. В торжественной церемонии открытия принял участие генеральный секретарь Международной Морской организации (ИМО) Коджи Секимицу, ректор ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Сергей Барышников и генеральный директор ООО «Газпромнефть шиппинг» Дмитрий Кинэ.

Комплекс создан при поддержке компании «Газпром нефть».

В ходе церемонии генеральный директор ООО «Газпромнефть шиппинг» Дмитрий Кинэ отметил, что «реализация данного проекта позволит специалистам компаний, которые эксплуатируют нефтеналивные суда, получить практические навыки по грузобалластным операциям и надлежащую квалификацию».

По его словам, плавсостав компании «Газпромнефть шиппинг» будет проходить обучение на этом тренажерном комплексе.

В свою очередь начальник Морского УТЦ ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Сергей Айзинов отметил, что новый тренажерный комплекс позволит обеспечить

членов экипажей всех типов наливных судов практическими занятиями с высоким уровнем эффективности.

«Целью подготовки является приобретение практических навыков по безопасному и эффективному проведению грузовых и балластных операций на нефтяных танкерах, танкерах-химовозах и газовозах, перевозящих СПГ», — сказал он.

Тренажерный комплекс будет использоваться университетом для практической подготовки членов экипажей наливных судов в соответствии с Манильскими поправками к международной конвенции по подготовке и дипломированию моряков и несения вахты (ПДНВ).

Новый тренажер грузобал-

ластных операций LCHS 5000 TechSim производства компании «Транзас» включает следующие модели танкеров: танкер-продуктовоз, танкер-химовоз, LCC, танкер-газовоз (LPG) и будет использоваться как при проведении занятий на курсах подготовки персонала танкеров по расширенной программе, так и на курсах специализированной подготовки на тренажере грузобалластных операций.

Морской учебно-тренажерный центр является подразделением Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Центр осуществляет профессиональную подготовку курсантов и студентов университета, членов экипажей морских судов, широкого круга



специалистов морской индустрии и нефтегазовой отрасли России, стран ближнего и дальнего зарубежья. В настоящее время Морской УТЦ ведет обучение с использованием более 40 наименований специализированных тренажеров на двух площадках в Санкт-Петербурге, а также в Мурманске и Архангельске. Учебный центр по выживанию на море обеспечивает подготовку курсантов и переподготовку членов экипажей морских судов,

а также обучение персонала для освоения морских нефтегазовых месторождений.

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова образован путем объединения двух крупных отраслевых вузов Росморречфлота — Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций.

# Завод «Красное Сормово» построит танкер для Курганнефтепродукта



**Завод «Красное Сормово» заключил контракт с компанией «Курганнефтепродукт» на строительство танкера-химовоза усовершенствованного проекта RST27. Как сообщает пресс-служба судостроительного предприятия, согласно контракту танкер будет передан заказчику в октябре 2015 года.**

Напомним, договоренность о заключении контракта была достигнута в мае 2015 года в Баку.

Новый танкер сможет перевозить широкую номенклатуру нефтепродуктов и химических грузов, включая дополнительную линейку продуктов метанольной группы.

Проект танкер RST27 существенно переработан специалистами Морского инженерного бюро, рабочее проектирование выполнено Волго-Каспийским ПКБ и Инженерным центром завода «Красное Сормово». Класс танкера повышен до KM (\*) Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker /Chemical tanker type 2 (vegetable oil) (ESP) Российского морского регистра судоходства.

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 м в море дедвейт — 6980 тонн.

При создании танкера особое внимание уделено вопросам безопасности транспортировки опасных грузов, для чего реализован

цельный ряд технических решений. Ранее, завод «Красное Сормово» досрочно исполнил контракт, заключенный с компанией Synergy Shipping Ltd. (Мальта). Предприятие сдал заказчику танкер проекта RST 27 «Синержи 2», опередив сроки на две недели.

Контрактом, подписанным между компанией Synergy Shipping Ltd и заводом «Красное Сормово» в апреле 2015 года, предусмотрено строительство двух нефтеналивных танкеров проекта RST 27 и сдача второго танкера до конца июня 2015 года. Таким образом заводчане продолжили сормовскую традицию досрочного выполнения контракта. Модернизированное корпусное производство, современные судостроительные технологии, строгая производственная дисциплина — основа четкого выполнения обязательств перед заказчиками сормовских судов.

Шестнадцатый танкер проекта RST 27, построенный сормовичами, принят заказчиком в порту города Ростов-на-Дону.

26 июня 2015 года состоялось годовое общее собрание акционеров ОАО «Завод «Красное Сормово», в ходе которого было принято решение не выплачивать дивиденды за 2014 год по привилегиро-

ванным и обыкновенным акциям.

Акционеры утвердили годовой отчет и годовую бухгалтерскую отчетность за 2014 год. Выручка от продаж завода за 2014 год составила — 4 171 523 тыс. руб., чистая прибыль — 179 972 тыс. руб., из которых 9 994,0 тыс. руб. будет направлено на выплаты социального характера, а 169 978,0 тыс. руб. — на иные выплаты из чистой прибыли (по согласованию с Советом директоров Общества).

В новый состав Совета директоров из семи человек вошли: Господинов Вячеслав Евгеньевич (директор дивизиона подводных лодок АО «ОСК»), Жидков Василий Владимирович (директор департамента методологии и организации закупок АО «ОСК»), Жарков Николай Сергеевич (генеральный директор ОАО «Завод «Красное Сормово», Загородный Евгений Николаевич (вице-президент по гражданскому судостроению — директор дивизиона гражданских судов АО «ОСК»), Агапова Светлана Михайловна (главный специалист отдела корпоративных финансов АО «ОСК»), Туркова Маргарита Павловна (директор департамента корпоративного управления АО «ОСК»), Хритин Дмитрий Ана-



тольевич (генеральный директор Группы МНП).

ОАО «Завод «Красное Сормово» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) — старейший российский судостроительный завод, основанный в 1849 году. Завод вписал особую страницу в историю отечественного военного кораблестроения и коммерческого судостроения. 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».

## Крыловский центр расширяет сотрудничество с DSME

**В рамках проходящего в Санкт-Петербурге Международного Экономического Форума, Крыловский государственный научный центр (ГНЦ) с официальным визитом посетил руководство DSME (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd.), одной из крупнейших судостроительных компаний мира. На встрече с корейской стороны присутствовал почетный президент г-н Ко и технический директор г-н Ли, говорится в сообщении Крыловского ГНЦ.**

В ходе визита гости ознакомились с уникальной экспериментальной базой Крыловского центра, включая ледовый, глубоководный, мелководный, мореходный бассейны, элинг ресурсных и статических испытаний и другие объекты.

Стороны обсудили текущие контракты, а также наметили ближайшие перспективы взаимного сотрудничества, связанные с развитием технологий в области гидродинамики, прочности конструкций и проектирования судов.

ФГУП «Крыловский государ-

ственный научный центр» — крупнейшая комплексная научная организация России по кораблестроению, судостроению и морской технике, обеспечивающая проектирование и строительство военно-морского и гражданского флота России и морских сооружений для разведки и добычи полезных ископаемых на морском шельфе. Центр осуществляет научно-техническую деятельность в области гидродинамики, энергетики, акустики, в сфере проектирования кораблей и судов.

## «Пелла» инвестирует до 500 млн руб. в крымский завод «Море»

**ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла»» (Ленинградская область) инвестирует до 500 млн руб. в судостроительный завод «Море» (Феодосия, Республика Крым).**

Соответствующее соглашение между Минпромторгом и «Пеллой» планируется подписать 3 июля 2015 года в ходе 7-го Международного военно-морского салона в Санкт-Петербурге, сообщил источник.

После подписания соглашения в течение двух месяцев дочернее предприятие ОАО «Пелла» «Каффа-порт» подпишет с властями Крыма договор аренды имущества завода «Море» сроком на 5 лет, уточнил собеседник.

Инвестиции, которые планируется окупить за 4–5 лет, будут вложены в обновление производственных помещений завода «Море». При этом «Пелла» передаст «Морю» часть своего портфеля заказов, который включает катера и пассажирские катамараны.

ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» основан в 1950 году. В 1992 году предприятие было приватизировано. Структура компании построена по принципу холдинга и включает в себя головную фирму, а также ряд дочерних предприятий. Завод специализируется на строительстве буксиров для российских заказчиков.

Завод «Море» — производитель кораблей военного и гражданского назначения: судов на подводных крыльях, на воздушной подушке, на воздушной каверне, глиссирующих, а также яхт и катеров с корпусами из алюминий-магниевого сплава. На «Море» в советское время производились десантные корабли на воздушной подушке типа «Зубр».

## «Красный якорь» выходит Европу

**АО «Завод Красный Якорь» (Нижний Новгород) в качестве одного из перспективных рынков сбыта цепной продукции рассматривает экспортные поставки судостроительным и судоремонтным предприятиям Европы и уже в ближайшее время планируется осуществить первые пробные поставки при содействии английских партнеров завода.**

Об этом говорилось во время круглого стола на тему «Основные проблемы предприятий при реализации экспортно-ориентированного импортозамещения», проведенного 26 июня 2015 года.

Завод в июне 2015 года полу-

чил сертификат одобрения классификационным обществом Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL) на производство судовых якорных цепей категорий NVK2 и NVK3. Сертификат подтверждает соответствие якорных цепей и цепедельного производства завода требовани-

ям ведущих мировых стандартов к судостроительным материалам и сварным изделиям (п. 2), установленным в «Правилах классификации судов» регистром DNV GL.

Генеральный директор АО «Завод Красный Якорь» Дмитрий Барыкин обратил внимание на

то, что экспортноориентированные предприятия являются донорами российского бюджета, отметив при этом, что доля машиностроительных и перерабатывающих предприятий в структуре экспорта незначительна, несмотря на высокий потенциал Нижегородской области. Для усиления роли российского машиностроения на мировом рынке необходимо решить комплекс проблем, связанных со стоимостью сырья, тарифами и налогообложением, формирующих себестоимость готовой продукции.

«Необходимо создать несколь-

### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

#### «ВЕРФЬ БРАТЬЕВ НОБЕЛЬ» СПУСТИЛА А ВОДУ СУХОГРУЗА «ВОЛГО-ДОН 201»

На ООО «Верфь братьев Нобель» состоялся спуск сухогруза «Волго-Дон 201» после проведения ремонта.

Все работы на судне выполнены в срок и приняты без замечаний, отмечается в сообщении.

Владельцем судна является ООО «Невское пароходство». Теплоход проекта 507Б построен на ССЗ «Ока», Навашино, в 1976 году. Порт приписки — Санкт-Петербург. Класс регистра: M2,5 (лед 20) А.

#### КРОНШТАДСКИЙ МОРСКОЙ ЗАВОД ВОЙДЕТ В СОСТАВ ОСК

Кронштадтский морской завод в ближайшее время войдет в состав Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Об этом в ходе Петербургского международного экономического форума сообщил глава ОСК Алексей Рахманов.

Кронштадтский морской завод — крупнейшее судоремонтное предприятие Северо-западного региона России. Основан в 1858 году. (1858–1922 годы — Пароходный завод, 1922–1929 годы — Кронштадтский судоремонтный завод). Название Кронштадтский Морской завод носит с 1929 года.

Предприятие расположено в г. Кронштадт на острове Котлин в Финском заливе в 30 км к западу от Санкт-Петербурга. Производственная площадь Морского завода составляет более 63 га.

Общая протяженность причального фронта набережных — 500 м, стапельных оснований — 750 м, что позволяет проводить доковый ремонт кораблей и судов длиной до 230 м и водоизмещением до 40 тыс. тонн.

#### ИННОВАЦИОННЫЙ ЛЕДОКОЛ

Выборгский судостроительный завод (входит в состав ОСК) в сентябре 2016 года планирует заложить портовый ледокол мощностью около 10 МВт с инновационной системой движения для работы в порту Сабетта по проекту «Ямал-СПГ». Об этом в ходе 7-го Международного военно-морского салона в Санкт-Петербурге рассказал генеральный директор ВСЗ Александр Соловьев.

По его словам, сдача судна запланирована на ноябрь 2018 года.

Напомним, подписание контракта между ВСЗ и ФГУП «Атомфлот» на строительство портового ледокола для проекта «Ямал СПГ» состоялось 30 апреля 2015 года.

Согласно контракту, в ответственность верфи входит как постройка, так и проектирование судна. Судно предназначено для обеспечения навигации танкеров СПГ на подходе к каналу и в акватории порта Сабетта на полуострове Ямал.

ко групп предприятий, которые будут связаны тематически, и одним пулом представлять Нижегородскую область на тематических выставках, организуемых при поддержке правительства области и Торгово-промышленной палаты. Мы имеем несколько кластеров, таких как авиастроение, судостроение, атомная промышленность, которые могут конкурировать и поставлять продукцию за рубеж. Необходимо объединить людей, дать им возможность, помочь в поиске партнеров и проведении переговоров», — подчеркнул Барыкин.

## Дипломы отличникам ВГУВТ

**В рамках рабочей поездки в Нижний Новгород и.о. руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта С. Горелик провел рабочее совещание с ректоратом ВГУВТ по вопросам финансово-экономического состояния и дальнейшей работы университета.**

Затем С. Горелик вручил дипломы отличникам Волжского государственного университета водного транспорта, а также знаки «За отличие в учебе», которые вручают тем, кто имел в своем дипломе 100% оценок «отлично».

И.о. руководителя Росморречфлота С. Горелик поздравил выпускников от имени министра транспорта РФ, отметив, что перед ними открыты все дороги, в них нуждается Россия.

Молодых специалистов поздравил ректор вуза И. Кузьмичев. Он, в частности, сказал, что образование сегодня не заканчивается, а хороший специалист учится всю жизнь.

После этого и.о. руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта С. Горелик познакомился с ходом приемной кампании и отметил актуальность информации для поступающих, представленной на мониторах и стендах.

В завершении поездки С. Горелик осмотрел объекты речной портовой инфраструктуры Нижнего Новгорода.

Ранее вуз посетил заместитель руководителя Росморречфлота



Юрий Костин, который также принял участие в церемонии вручения дипломов выпускникам факультета кораблестроения, гидротехники и защиты окружающей среды. Костин отметил, что выпускники ВГУВТ всегда отличались высоким уровнем подготовки, умением быстро адаптироваться на производстве и решать сложные задачи.

В этот же день заместитель руководителя Росморречфлота принял участие в научно-техническом совещании по внедрению разработок ученых ВГУВТ. На совещании обсуждалась возможность внедрения разработок научных коллективов университета в программы развития предприятий Росморречфлота в сфере безопасности судоходства, выполненные учеными кафедр радиотехники, кафедр теории конструирования инженерных сооружений, кафедр информатики, систем управления и телекоммуникаций и УНПЦ «Судоремонт».

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.

## В Нижегородском речном училище им. И. П. Кулибина открыта стела речникам

**В День памяти и скорби, 22 июня, в Волжском государственном университете водного транспорта была торжественно открыта реконструированная стела памяти погибших в годы Великой Отечественной войны курсантов и преподавателей Горьковского речного училища и памятник Герою Советского Союза Николаю Вилкову.**

В Доме курсанта Нижегородского речного училища им. И. П. Кулибина собрались представители администрации города Нижнего Новгорода, преподаватели и сотрудники Волжского государственного университета водного транспорта, ветераны НРУ и ВГУВТ, представители управления МВД по городу Нижнему Новгороду, председатель НРО Общероссийского общественного движения поддержки флота, капитан 1-го ранга запаса В. Антоневиц.

Церемонию открыл ректор ВГУВТ И. Кузьмичев.

Выступающие почтили память тех, кто ценой жизни отстоял свободу и независимость Родины на полях сражений. Среди них — речники, отдавшие свою жизнь в ходе Великой Отечественной войны. В память об их подвиге на средства обучающихся и сотрудников в университете были реконструированы стела и памятник.

Во время работ по реконструкции стела было найдено послание курсантов речного училища 80-х годов к комсомольцам 2000-х годов.

В знак уважения было написано послание, открыть которое предостит курсантом НРУ 9 мая 2045 года: «В мае 2015 года, в год



70-летия Великой Победы, состоялась реконструкция памятной стелы выпускникам НРУ, отдавшим свои жизни за Родину. Продолжая традицию, 22 июня 2015 год мы хотим оставить здесь новое завещание будущим поколениям кулибинцев, чтобы память о страшных и великих событиях 1941–1945 годов не иссякла. Призываем вас всегда помнить о подвиге Николая Вилкова и еще 143 воспитанников НРУ, пожертвовавших своими жизнями, чтобы мы с вами могли жить в мире!»

В заключение состоялось возложение цветов к подножию стелы.

Напомним, что в ночь на 17 августа 1945 года советские боевые корабли с десантом вышли со своей базы и взяли курс к берегам острова Шумшу, самого северного в Курильской гряды. На следующий день началась высадка десанта. Этот остров был передо-

вым и наиболее мощным опорным пунктом японцев на Курилах.

Особенно ожесточенный характер принял бой за высоту 171, господствующую над местностью. Подступы к высоте прикрывал вражеский дот на вершине и сеть траншей с пулеметными точками. Моряки пошли на штурм. Несмотря на большие потери, они продвигались вперед. Вдруг на вершине заговорили амбразуры дота. Несколько смельчаков бросились вперед, но тут же были скошены пулеметными очередями. Тогда к правой амбразуре пополз Вилков. Он бросил гранату, но она не достигла цели. Тогда он поднялся во весь рост и своим телом закрыл амбразуру. Его подвиг повторил матрос Ильичев П. И., закрывший собой левую амбразуру. Дот замолчал окончательно. Моряки поднялись в атаку, захватили высоту и водрузили над ней красный флаг.

За образцовое выполнение заданий командования на фронте борьбы с японскими милитаристами и проявленные при этом отвагу и героизм указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 года старшине 1-й статьи Вилкову Николаю Александровичу посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

## Курсанты «Макаровки»

... на иностранной практике

Государственным университетом морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова заключены соглашения с 15-ю иностранными компаниями-судовладельцами о прохождении плавательной практики курсантами вуза на их судах. Об этом в рамках международной научно-практической конференции «Морское образование: тенденции и вызовы XXI века» в Санкт-Петербурге рассказал ректор ГУМРФ Сергей Барышников.

«Таким образом, ежегодно мы обеспечиваем практикой более 80 курсантов старших курсов. Среди судоходных компаний, на которых проходят практику курсанты, — «Совкомфлот», Северо-Западное парокорство, Stena Line, Teekay, Colombia Sheep Management FEMCO и др.» — пояснил ректор вуза.

По словам Барышникова, университет активно сотрудничает с ведущими международными морскими организациями, такими как Международная морская организация (ИМО), Всемирная ассоциация морских университетов (IAMU), Ассоциация морских учебных заведений под патронажем компании Stena (STAMI) и др. Помимо этого, вуз имеет сторонние соглашения о сотрудничестве с 15-ю иностранными морскими заведениями. «Наши студенты и курсанты участвуют в программах обмена. Профессорско-преподавательский состав приглашается на стажировки, для чтения лекций и проведения практических занятий. Разрабатывается программа двойных дипломов», — добавил Барышников.

Так, за последние два года 11 студентов ГУМРФ прошли обучение в морской академии штата Мэн (США), университете прикладных наук Кюменлааксо (Финляндия) и др.

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова образован путем объединения двух крупных отраслевых вузов Росморречфлота — Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций. ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова — высшее техническое учебное заведение, образовательная деятельность которого направлена на подготовку высококвалифицированных кадров для транспортной отрасли. Процесс обучения в университете ведется в соответствии с Государственными образовательными стандартами, а по морским направлениям образования, учитываются требования Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты.

... и в СКФ

Ежегодная потребность флота компании «Совкомфлот» (СКФ) в молодых специалистах составляет в среднем 85 выпускников российских отраслевых вузов. Об этом в рамках международной научно-практической конференции «Морское образование: тенденции и вызовы XXI века», рассказал первый заместитель генерального директора — главный инженер ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

«Флот СКФ сегментирован, каждое судно имеет свою специфику и требует определенных знаний и навыков от специалистов, приходящих работать на флот компании», — пояснил Тонковидов. Он отметил, что СКФ сотрудничает с тремя вузами: ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова (Санкт-Петербург), Морским государственным университетом имени Г. И. Невельского (Владивосток) и Государственным морским университетом имени адмирала Ф. Ф. Ушакова (Новороссийск).

Говоря о сотрудничестве с вузами, Тонковидов рассказал, что ежегодно практику на судах компании проходят 150 курсантов, специалисты СКФ проводят ознакомительные лекции с учащимися. Кроме того, СКФ занимается оборудованием аудиторий в вузах, а также обновлением оснастки учебно-парусного флота.

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 дедевейтом 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, Petegrino. Головной офис компании находится в Санкт-Петербурге, представительства расположены в Москве, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке, Южно-Сахалинске, Лондоне, Лимасоле, Мадриде, Сингапуре и Дубае.

## СПбГМТУ и «Роснефть» подписали соглашение о сотрудничестве

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет (СПбГМТУ) и ОАО «НК «Роснефть» в рамках Петербургского международного экономического форума подписали соглашение о сотрудничестве.

Соглашение подписали вице-президент по кадровым и социальным вопросам ОАО «НК «Роснефть» Юрий Калинин и исполняющий обязанности ректора СПбГМТУ Евгений Апполонов.

Сотрудничество предполагается в области подготовки и переподготовки кадров, в сфере научной и инновационной деятельности, а также в области организационной и финансовой поддержки.

Как сообщил и.о. ректора вуза Евгений Апполонов: «Главным вектором процесса является необходимость развития дальневосточного центра судостроения и судоремонта, дальневосточного завода «Звезда», перешедшего от ОСК в ведение «Роснефти». Перед заводом поставлена задача создания перспективной морской техники для освоения месторождений на Арктическом шельфе и для обеспечения плавания по Севморпути, в том числе, средств по доставке углеводородов с месторождений потребителям. В настоящий момент на заводе «Звезда» работает около 1,5 тыс. человек. В планах завода довести численность сотрудников до 7–8 тыс. и достичь высоких объемов производства. Университет будет прилагать усилия по решению этой задачи в части подготовки кадров для предприятия. Возможны различные формы взаимодействия. Обсуждение также коснулось вопросов оснащения лабораторий и аудиторий вуза».

Отдельно были рассмотрены вопросы по налаживанию научно-технического сотрудничества. Университет может взять на себя как обеспечение проектирования конкретных объектов для «Роснефти», так и заняться разработкой концептуальных вопросов деятельности в условиях Арктического шельфа, а также готов выполнять роль эксперта в интересах компании. В настоящий момент составляется дорожная карта развития взаимодействия нефтяной компании с вузом.

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет — единственный в России вуз, который на трех основных факультетах готовит морских инженерно-специалистов мирового класса по проектированию, постройке и технической эксплуатации морских судов, боевых надводных кораблей и подводных лодок, технических средств обеспечения разведки и добычи нефти, газа и других полезных ископаемых на морском дне.

# Кузьминский гидроузел начал пропуск судов по Оке



**На строящемся гидроузле Кузьминск (Рязанская область) на реке Ока 26 июня 2015 года состоялся торжественный проход через новый судоходный шлюз первого судна — речного толкача РТ-428. Это событие ознаменовало собой завершение первой очереди строительства нового гидроузла Кузьминск, который заменит постройку 1914 года.**

На торжественном мероприятии присутствовали представители Федерального агентства морского и речного транспорта, губернатор Рязанской области, застройщика — ФГБУ «Канал имени Москвы» и генерального подрядчика — ООО «Строительная компания «Сталь».

Открытие пробного движения на объекте ознаменовало завершение очередного этапа его реконструкции, ведущейся с 2013 года. Как рассказал руководитель ФГУП «Канал имени Москвы» Анатолий Сокуренок, реализация проекта связана с преодолением одной из основных проблем, с которой сталкиваются речники во время навигации по Оке — обеспечением необходимой глубины для прохождения разных типов судов.

Гидроузел Кузьминск обеспечивает необходимые для судоходства глубины на пятидесятикилометровом участке реки Оки до гидроузла Белоомут, работает в каскаде с расположенным выше гидроузлом Белоомут на Оке и гидроузлами Москворецкой системы по реке Москве. Каскад соединяет Москву через Оку с Волгой и, соответственно, с крупным промышленно-торговым центром России — Нижним Новгородом и Поволжьем.

При низком уровне воды грузовые суда не могли ходить по

Оке, грузы перенесли на автомобили, а, между тем, река — самый выгодный вид транспорта, — отметил Сокуренок. — Благодаря новому гидротехническому сооружению на Оке, начиная с навигации 2016 года, мы сможем в полном объеме вернуться к прежней логистике и развивать ее дальше.

В настоящее время в период навигации (с конца апреля до середины октября) по Оке пропускается более 1440 судов, проводится свыше 840 шлюзований, перевозится 2,5–3 млн т грузов, около 15 тыс. пассажиров. Запуск шлюзов позволит значительно увеличить эти показатели, дав новый импульс развитию грузового и пассажирского судоходства в регионе, подчеркнул губернатор Рязанской области Олег Ковалёв.

«Это очень важный для нас объект — и с точки зрения развития экономики, и с точки зрения логистики. Он привлекателен и с точки зрения туризма, давая возможность полюбоваться окрестностями, посетить Константиново и другие наши музеи», — сказал глава региона.

Значим новый гидроузел не только для области, но и отрасли в целом, отметил начальник управления внутреннего водного транспорта Федерального агентства морского и речного транспорта РФ Владимир Аборнев.

«Это первая подобная стройка на постсоветском пространстве, которая даёт нам опыт, необходимый для реализации других наших объектов», — заявил он журналистами. — Мы намерены использовать рязанский опыт на аналогичных плотинах на Волге и других реках. Однако первоочередное значение мы придаем развитию судоходства именно на Оке».

«После ввода в эксплуатацию гидроузла Кузьминск в новом створе гарантированная глубина на этом участке Оки стабилизируется, что позволит возобновить туристический маршрут «Московская кругосветка» и увеличить загрузку судов», — заявили в Федеральном агентстве морского и речного транспорта.

Гидроузел «Кузьминск» расположен в Рыбновском районе Рязанской области. Реконструкция гидроузла «Кузьминск» проводится с 2013 года в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». К июню 2015 года завершены работы по строительству основного блока — шлюза (длина камеры 311 метров, ширина — 18 метров) и водосбросной части плотины гидроузла, что позволяет открыть проход судов по реке.

Как сообщили в «Строительной компании «Сталь», в ходе



строительства были вынуты тысячи кубометров грунта и возмещено около 500 тысяч кубометров песка. Понадобилось около 9 тысяч тонн шпунта и около 54 тысяч кубометров железобетона.

Гидроузел «Кузьминск» оснащен по последнему слову техники и считается самым высокотехнологичным в современной России. Здесь применены поворотные механизмы переборок и установлены светодиодные светофоры. Стенки канала защищают особые накладки из мелкомолекулярного полиэтилена на случай, если суда заденут стенку шлюзового канала. В состав гидроузла входит береговой комплекс: это диспетчерская, общежития для рабочих, резервный электрогенератор и т.д.

С завершением первого этапа проекта строительно-монтажные работы по возведению стационарной части плотины будут продолжены. Полный ввод объекта в эксплуатацию запланирован на декабрь текущего года.

## Проект пошел на экспертизу

**Материалы изысканий и конструктивные решения проекта моста через Керченский пролив переданы на рассмотрение в Главгосэкспертизу РФ. Об этом сообщает пресс-служба Федерального дорожного агентства (Росавтодор).**

Мост спроектирован в Тузлинском створе. Трасса берет начало на Таманском полуострове, проходит по существующей 5-километровой дамбе и выходит на остров Тузла. Затем пересекает Керченский пролив, огибая с севера мыс Ак-Бурун. Общая длина перехода составит 19 км.

Такой вариант прохождения трассы позволяет максимально обойти зоны активности грязевых вулканов, а также объекты историко-культурного наследия, включая крепость «Керчь». В ходе работы над проектом удалось выработать решения, при которых строительство не повлияет на функционирование паромной переправы между портами «Кавказ» и «Крым».

Для пропуска морского транспорта проектом предусмотрены арочные пролеты длиной 227 м. Чтобы обеспечить движение судов инженеры предлагают надводный габарит 35 м. Решение по высоте судоходной арки принято согласно требованиям организаций, эксплуатирующих фарватер.

Государственный контракт на проектирование и строительство моста через Керченский пролив был подписан 17 февраля 2015 года между Федеральным казенным учреждением «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» (ФКУ Упрдор «Тамань», заказчик) Федеральным агентством дорожного агентства РФ и ООО «Стройгазмонтаж» (дочерняя компания «СГМ-Мост»). В декабре 2018 года завершатся строительные работы, и будет открыто движение по мосту в рабочем режиме. В 2019 году, после завершения всех пуско-наладочных работ и благоустройства территории, мост будет введен в эксплуатацию.



# Круизный лайнер «река-море» плавания уже готов в проекте

Вопросы развития круизного судоходства регулярно поднимаются на профессиональных встречах участников рынка пассажирских перевозок. В ходе прошедшего в Алуште второго Крымского транспортного форума генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» Константин Анисимов сделал доклад, посвященный разработке проекта круизного пассажирского теплохода «река-море» плавания проекта PV300.

Представляя на сессии форума «Порты Азово-Черноморского бассейна» новый теплоход, проект которого был создан Морским инженерным бюро (ЗАО «МИБ СПб»), Константин Анисимов отметил, что эта разработка велась в рамках поручения президента правительства. Ряд новых проектов круизных теплоходов типа «река-море» разрабатывались, начиная с 2013 года, по заказу Росморречфлота.

Представляем читателям «Водного транспорта» основные положения доклада руководителя МРП.

Строительство круизного флота нужно России по многим причинам, среди которых основной можно считать развитие внутреннего и въездного туристического потенциала страны в целом, что повлечет за собой развитие туристического потенциала портов Республики Крым, Севастополя, Сочи и Абхазии, в частности. Докладчик считает необходимым возобновление ранее популярных круизов между портами Черного, Азовского и Каспийского морей и на внутренних водных путях России, что невозможно без современного пассажирского флота. Размещение заказов на строительство таких судов окажет существенную поддержку отечественному судостроению.

Однако российский круизный рынок имеет немало проблем, которые приходится учитывать при составлении программы развития отрасли. Так, стоит начать с трудностей, которые никогда не могут быть разрешены усилиями самой отрасли — сезонности. Сегодня средняя продолжительность навигации в России составляет всего от 130 до 180 суток. Очевидно, что во многом именно с этим связан большой срок окупаемости нового теплохода — около 25 лет, однако на финансовый показатель влияет также и высокая стоимость

дизельного топлива и отсутствие льгот для речного транспорта как сезонного вида деятельности.

Профессионалы рынка речных перевозок отмечают, что водные путешествия теряют привлекательность в глазах туристов из-за морального и технического устаревания речного флота — средний возраст судов составляет 38 лет. При этом на российском рынке совершенно отсутствуют морские круизные суда смешанного «река-море» плавания. Однако, строительство новых судов сдерживается отсутствием возможности привлечения финансовых ресурсов со стороны лизинговых и кредитных компаний на срок более чем 10 лет.

Усугубляющим фактором является невозможность эксплуатации судов под иностранным флагом на ВВП РФ, а также при заходах в порты Крыма.

Между тем, в России ведется разработка проектов новых пассажирских судов для эксплуатации на отечественных водных путях. Так, в 2013 году Морским Инженерным Бюро (ЗАО «МИБ СПб») по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта был создан проект круизного пассажирского теплохода «река-море» плавания пасса-

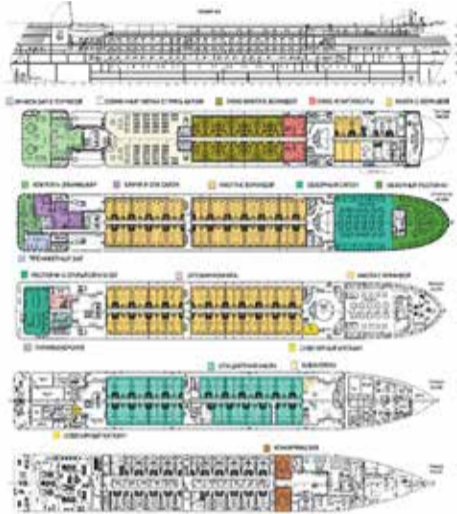
*На сегодняшний день в России в эксплуатации находится 78 круизных судов, через 10 лет на рынке останется 40–45 судов, прошедших модернизацию.*

жировместимостью 300 человек. Этот технический проект PV300 был одобрен Российским Речным Регистром.

140 метровое судно оснащено 14 каютами «Люкс» (причем 2 каюты увеличенной площади — апартаменты «Люкс»). Все каюты имеют балкон-веранду, что будет являться одним из мотивирующих факторов при покупке тура на данный теплоход.



Пассажиропропускная способность, чел	300
Экипаж/Обслуживающий персонал, чел	18 / 58
Длина наибольшая, м	140,2
Ширина, м	16,2
Высота борта, м	5,5
Габаритная высота от ОП, м	17,2
Осадка, м	3,2
Скорость, км/ч	23
Автономность плавания, сутки по топливу / по основным запасам	15 / 10
Класс Российского Речного Регистра	М-СП 3,5 (лед 30) А



Кроме того, проектант предусмотрел строительство 140 стандартных двухместных кают площадью около 13 кв. м, и 4-х кают с дополнительными местами категории комфортабельности 4 звезды.

Теплоход оснащен просторным рестораном, способным принимать одновременно всех пассажиров, находящихся на борту, не организуя питание по сменам. Проектант считает возможным строительство судна на российских верфях (Завод «Красное Сормово», входящий в АО «Объединенная судостроительная корпорация»),

чьи компетенции достаточны для выполнения заказа. Разумеется, сами судостроители в этом случае получат возможность организовать дополнительные рабочие места в проектных, строительных и судоремонтных компаниях. В свою очередь повысится конкурентоспособность судостроительной отрасли и смежных отраслей экономики. Представляя проект, Константин Анисимов подчеркнул, что строительство пассажирских теплоходов может создать в отрасли мультипликативный эффект — оно подтолкнет развитие инфраструктуры портов, вызовет рост экскурсионно-туристического потенциала городов по маршруту следования теплоходов, что приведет к развитию внутреннего и въездного туризма, а также укрепит имидж России как страны, благоприятной для туризма.

№	МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ	
1.	Федеральный закон от 07.11.2011 № 305-ФЗ	ДЕЙСТВУЕТ
2.	Постановления № 383 по предоставлению субсидий Предоставление субсидий из Федерального бюджета на возмещение части затрат по уплате процентов в размере 2/3 ставки рефинансирования ЦБ	НЕ ДЕЙСТВУЕТ с 01.01.2015 г.
3.	Утилизационный Грант Субсидирование судостроительных компаний на возмещение части затрат на строительство новых судов, взамен сданных на утилизацию	НЕ ДЕЙСТВУЕТ Планируется с 2018 г.
4.	Капитализационный Грант Возмещение государством не менее 50% стоимости судна судостроительному заводу или лизинговой компании	НЕ ДЕЙСТВУЕТ

Строительство серии судов PV300 по заказу государственных лизинговых компаний (например — ЗАО «Гознак-лизинг») и передача в операционный лизинг судостроительной компании



## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

### НА МОСКВЕ-РЕКЕ ПРОГУЛОЧНЫЙ ТЕПЛОХОД ПОВРЕДИЛ ДЕБАРКАДЕР

Проголочный теплоход в результате технической неисправности 27 июня повредил дебаркадер и катер на Москве-реке. Инцидент произошел в районе Крымского моста, где речной трамвайчик с 40 пассажирами потерял ход и управление, после чего судно развернуло, и оно навалилось носом на дебаркадер. Команда начала швартовать судно, после чего эвакуировала пассажиров.

После того, как туристы покинули корабль, его снова повернуло течением, и он задел пришвартованный вельбот. В результате инцидента никто из людей не пострадал, повреждения получили дебаркадер и катер.

Причины произошедшего устанавливаются.

### БАРЖА ВРЕЗАЛАСЬ В ВОРОТА ШЛЮЗА НА КАНАЛЕ ИМЕНИ МОСКВЫ

Створка ворот четвертого шлюза на канале имени Москвы была повреждена баржей утром 23 июня. Инцидент произошел при заходе судна в шлюз в районе поселка Деденево на 103 километре канала.

Столкновение 140-метровой баржи с воротами шлюза привело к тому, что на воротах был смят мостик, содрана обшивка и повреждена стойка строповочного устройства.

Сухогруз пострадал больше. В его корпусе образовалась пробоина шириной 2 метра и длиной 80 сантиметров. Повреждение корпуса баржи произошло выше ватерлинии, поэтому это не сказалось на остойчивости судна.

Столкновение с воротами шлюза вызвала ошибка при маневрировании.

### ВЫЯВЛЕННЫ НАРУШЕНИЯ ВОДНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В АКВАТОРИИ ХИМКИНСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА

Московская прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте провела проверку соблюдения требований законодательства об охране окружающей среды, в ходе которой в деятельности ПАО «Северный порт» выявлены нарушения закона.

Проверкой установлено, что ПАО «Северный порт» осуществляет погрузочно-разгрузочные работы и комплексное обслуживание речных судов, оказание услуг по проведению планового и текущего ремонта, технического обслуживания судов и иных плавучих объектов и иную деятельность в акватории Химкинского водохранилища. При этом договор водопользования частью акватории Химкинского водохранилища у ПАО отсутствует, что является нарушением водного законодательства.



# «Потенциал речных перевозок в Московском регионе используется не в полном объеме»

**Потенциал речных перевозок в столичном регионе используется не в полном объеме, внутренние водные пути могут разгрузить существующую сеть автомобильных и железных дорог, сказал министр транспорта РФ Максим Соколов 7 июля 2015 года на заседании координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области. Об этом сообщает пресс-служба Минтранса.**



«Повышение роли водного транспорта в грузовых и пассажирских перевозках в сто-

личном регионе нужно рассматривать как комплексную задачу, требующую консолидации усилий Минтранса России и органов исполнительной власти Москвы и Московской области», — отметил Соколов.

По итогам обсуждения Дирекции Московского транспортного узла совместно с правительствами Москвы

и Московской области, Росморречфлотом и ФГБУ «Канал имени Москвы» поручено разработать план мероприятий по развитию внутреннего водного транспорта. «При этом особое внимание поручено сосредоточить на решении вопросов, связанных с повышением уровня безопасности, переключении грузопотоков с наземных ви-

дов транспорта на внутренний водный транспорт, устранением лимитирующих участков на внутренних водных путях, созданием необходимой инфраструктуры для обслуживания пассажирского флота, а также развитием внутригородских и пригородных пассажирских перевозок», — отмечается в сообщении.

На заседании, в котором приняли участие мэр Москвы Сергей Собянин, губернатор Московской области Андрей Воробьев, руководители транспортных предприятий, был рассмотрен ход исполнения



мероприятий Программы развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020 года с определением задач, связанных с расширением территории Москвы. Участники заседания одобрили актуализированную Программу на период до 2020 года.

## Нелинейный подход

**В Москве прошла Третья международная научная конференция «Моделирование нелинейных процессов и систем (MNPS-2015)».**

Третьей международной научной конференции «Моделирование нелинейных процессов и систем (MNPS-2015)», которая состоялась в Москве 22–26 июня 2015 года, приняли участие 166 человек из России, Португалии, Сербии, Франции, Израиля и США. Одним из организаторов конференции выступила Московская государственная академия водного транспорта (МГАВТ).

От МГАВТ в мероприятии участвовал проректор по научной работе вуза Олег Соляков.

Ключевыми моментами обсуждения на конференции были: нелинейность исследуемых явлений, применение современных конструктивных методов решения нелинейных задач, исследование кинетических процессов, взаимодействие электромагнитного излучения с кластерами и фрактальными объектами, моделирование экологических процессов, моделирование биомолекулярных систем, законы распространения информации и др.

Кроме того, в рамках мероприятия состоялась четырехчасовая онлайн-конференция с институтом LE STUDIUM (Франция.)

Организаторами мероприятия выступили: ФГБОУ ВПО Московский Государственный Технологический Университет «СТАНКИН», ФГБОУ ВО Московская государственная академия водного транспорта, ФГБУ Институт Биофизики Клетки РАН (Пушино), Институт Математических Проблем Биологии РАН (Пушино), Институт Прикладной Математики им. М. В. Келдыша РАН (Москва), ФГБУН Физический Институт им. П. Н. Лебедева РАН (Москва), ФГБУН Институт химической физики им. Н. Н. Семенова РАН (г. Москва), Centro de Mathematica Aplicada Instituto Superior Tecnico, Lisbon (Португалия), University INSA Centre Loire Valley, ENSI Bourges (Франция), Le Studium (Франция).

Московский институт инженеров водного транспорта был учрежден в 1980 году на базе Московского филиала Ленинградского института водного транспорта. В 1989 году был создан единый учебный комплекс «Московский институт водного транспорта», в который вошли Московский институт инженеров водного транспорта, Московский речной техникум, образованный в 1934 году, и СГПТУ № 202. В 1993 году институт был переименован в Московскую государственную академию водного транспорта. В настоящее время академия представляет собой крупный научно-образовательный комплекс, в состав которого входят пять факультетов и 27 кафедр (в том числе 18 выпускных и девять общеобразовательных), а также — на правах структурного подразделения — колледж, осуществляющий подготовку по программам среднего профессионального образования.

## Основные проблемы проведения операций по ЛРН в Арктике

**Семинар «Разработка мероприятий и технических средств по предотвращению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов», организованный ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (Крыловский ГНЦ), состоялся в Санкт-Петербурге 18 июня 2015 года. В ходе мероприятия проректор по научной работе Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ) Олег Соляков обозначил основные проблемы проведения операций по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (ЛРН) в арктических морях, сообщила пресс-служба вуза.**

В частности, среди основных проблем Соляков назвал: недостаток знаний о процессах распространения разливов нефти в ледовых условиях и о взаимодействии нефти со льдом при низких температурах; снижение эффективности механического сбора нефти в ледовых условиях; негативное влияние природно-климатических условий Арктики на персонал и оборудование ЛРН; труд-

нодоступность и удаленность Арктического шельфа практически для всех судов (кроме ледокольных). Также имеются сложности с доставкой персонала и оборудования к месту разлива нефти и высокая уязвимость арктических экосистем к загрязнению нефтью.

«Увеличение объемов добычи энергоресурсов в мире, особенно в тяжелых Арктических условиях, требует особого внимания государств к экологической



безопасности и реагированию в случаях аварийных разливов нефтепродуктов», — подчеркнул проректор МГАВТ.

## IAMU озабочена нехваткой преподавателей по морской тематике

**Международная ассоциация морских университетов (IAMU) озабочена недостаточностью преподавателей по морской тематике. Об этом заявил исполнительный директор IAMU Такеши Наказава в ходе международной научно-практической конференции «Морское образование: тенденции и вызовы XXI века».**



«У меня есть сильная озабоченность о недостаточном количестве преподавателей по морской тематике в университетах мира», — сказал Наказава.

По его словам, снизился престиж морской профессии, недостаточного притока новых высококлассных специалистов, а многие работающие преподаватели готовятся выйти в отставку уже в силу своего возраста.

«В некоторых странах мы можем вообще утратить систему морского образования, если не примем мер», — отметил он.

В числе мер докладчик назвал распространение принципов и образовательных стандартов ИМО, создание международной сети общения и не исключил

внедрение сетевого дистанционного образования.

Продолжая тему подготовки кадров, генеральный секретарь Глобального центра обучения на борту (ГОВТС) Хисаши Ямамото сообщил, что для координации в сфере морского образования ГОВТС предлагает создать новую международную платформу.

По его словам, данная мера позволит в мировом масштабе координировать процесс обучения, администрирования и контроля качества подготовки специалистов в сфере морского бизнеса.

«Уже сегодня нам необходимо контролировать этот процесс. Поскольку недостаточность кадров и людских ре-

сурсов в морской сфере будет ощутима в течение уже ближайших пяти лет», — считает докладчик.

Он также рассказал, что африканские страны хотят вывести на глобальный рынок свои кадры, но «они не имеют достаточной квалификации, поэтому потребность в преподавателях и инструкторах на африканском континенте самая большая в мире».

Международная ассоциация морских университетов (IAMU) создана в ноябре 1999 года семью морскими университетами. Сегодня она объединяет 56 морских университетов из 31 страны. В состав IAMU входят 4 российских университета.

# Знак за отличную учебу В поддержку флота



Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов встретился с выпускниками московских транспортных вузов. В ходе встречи министр наградил знаком «За отличие в учебе» троих выпускников Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ).

Московский институт инженеров водного транспорта был учрежден в 1980 году на базе Московского филиала Ленинградского института водного транспорта. В 1989 году был создан единый учебный комплекс «Московский институт водного транспорта», в который вошли Московский институт инженеров водного транспорта, Московский речной техникум, образованный в 1934 году, и СГПТУ № 202. В 1993 году институт был пере-

именован в Московскую государственную академию водного транспорта.

В настоящее время академия представляет собой крупный научно-образовательный комплекс, в состав которого входят пять факультетов и 27 кафедр (в том числе 18 выпускающих и девять общеобразовательных), а также — на правах структурного подразделения — колледж, осуществляющий подготовку по программам среднего профессионального образования.

Курсанты колледжа МГАВТ приняли участие в митинге, посвященном 343-годовщине со дня рождения Петра Великого.



Общероссийская общественная организация «Движение поддержки флота» провела в Москве 9 июня в Измайловском парке у памятника Петру Великому митинг, посвященный годовщине со дня рождения Петра

Великого. В митинге приняли участие курсанты колледжа МГАВТ.

Закончились торжественные мероприятия благодарственным молебном во здравие моряков Российского флота в соборе Покрова Святой Богородицы.

## Красные дипломы

В Московской государственной академии водного транспорта стало уже традицией ежегодно в День работника морского и речного транспорта вручать красные дипломы студентам академии, показавшим за время учебы упорство, целеустремленность, трудолюбие в получении высшего профессионального образования. 10 отличников, 10 специалистов водного транспорта, сделавших профессиональный рывок на старте своей карьеры.

Церемония вручения дипломов прошла в Театре русской песни под руководством Надежды Бабкиной, дипломы вручал заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский.



## Курсанты МГАВТ пройдут практику на УПС «Мир»

В Московской государственной академии водного транспорта прошли торжественный проводы курсантов на плавательную практику на учебном парусном судне «Мир». Как сообщили «Российскому судоходству» в вузе, с напутственными словами и теплыми пожеланиями к курсантам обратились и.о. ректора МГАВТ Владимир Якунчиков, проректор по воспитательной работе Игорь Мищенко, декан факультета судовождения и эксплуатации флота Алексей Бойков, настоятель Храма святителя Спиридона Тримифунтского в Нагатинском Затоне отец Михаил.

В рамках митинга состоялось награждение курсантов по итогам участия в мероприятиях Минтранса России, посвященных 70-летию Победы в Великой Отечественной войне.

По окончании мероприятия курсанты прошли торжественным маршем и посетили Храм святителя Спиридона Тримифунтского в Нагатинском Затоне, где настоятель храма отслужил молебен о путешествующих и благословил курсантов перед убытием в плавание.

Практика на УПС «Мир» продлится до сентября 2015 г.

Московская государственная академия водного транспорта (бывший Московский институт инженеров водного транспорта) образован в 1980 году — образовательное учреждение высшего профессионального образования. На сегодняшний день основным профилем академии является подготовка кадров плавсостава для морского и речного флота, управленческих кадров для ФАМРТ и ведущих организаций отрасли, а также специалистов береговых служб инфраструктуры Московско-Окского бассейна. Головной вуз представляет собой крупный научно-образовательный комплекс, в состав которого входят 5 факультетов и 27 кафедр (в том числе 16 выпускающих и 11 общеобразовательных). Также в состав академии, как структурное подразделение, входит колледж, осуществляющий подготовку по программам среднего профессионального образования. Колледж академии берет свое начало от Московского речного техникума, образованного в 1934 году. В 1989 году техникум вошел в состав академии в качестве структурного подразделения, с 2006 году именуется как Колледж МГАВТ. В региональной структуре академии сегодня действуют три филиала, представляющие собой бывшие речные училища (в Рыбинске, Уфе и Великом Устюге).



# «Палмали» приняла в эксплуатацию два танкера

Группа компаний «Палмали» приняла в эксплуатацию два танкера проекта RST22M. Судно «Ольга Головушкина» стало первым построенным на собственной верфи Armada Shipyard продуктово-химовозом смешанного река-море плавания «Волго-Дон макс» класса дедвейтом около 7100 тонн. Другой танкер получил имя «Поэт Габиль», он стал одиннадцатым в серии судов, строящихся по проекту Морского инженерного бюро.



Двадцать пять танкеров типа «Армада» первой серии и типа «Новая Армада» второй и третьей серии успешно 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 три находятся в разной степени готовности в постройке на двух заводах.

Суда третьей серии (девять из них уже в эксплуатации) являются логическим продолжением танкеров проекта 005RST01, известных как «Армады» первой серии, ранее спроектированных Морским инженерным бюро для группы компаний «Палмали»

и построенных на верфях Selah и Ada в Тузе (Турция) в 2002–2006 годах и модификацией второй серии танкеров проекта RST22, строившихся нижегородским заводом «Красное Сормово» в 2008–2009 годах. Всего ранее было построено десять судов типа «Армада» проекта 005RST01 и семь судов типа «Новая Армада» проекта RST22 (из них для Палмали — пять).

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

Судно проекта RST22M соответствует требованиям класса Российского Морского Регистра Судоходства KM Ice 2 R1 AUT1

COMBO oil tanker/chemical tanker type 2 (vegetable oil) (ESP) ECO-S.

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 (шесть производительностью по 200 куб. м/час вместо шести по 150 куб. м/час), 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 винто-рулевой колонки через верхнюю палубу.

## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

### РАБОТА НА «ЗВЕЗДЕ»

Строящийся в Приморье судостроительный комплекс «Звезда» привлечет 10 тысяч новых сотрудников, сообщает администрация края со ссылкой на губернатора региона Владимира Миклушевского.

Первый этап строительства судовой верфи заканчивается в 2016 году (на него выделено 45 миллиардов рублей), вторая и третья очереди — в 2018 году. Запуск производства планируется начать уже в первом квартале 2016 года. Предполагается, что комплекс будет заниматься строительством судов для освоения углеводородных месторождений на арктическом шельфе.

### «ЗАВОД ИМ. ГАДЖИЕВА» ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА

ОАО «Завод им. Гаджиева» (Дагестан) в 2015 г. планирует довести объем производства до 700–800 млн рублей, сообщили в министерстве промышленности, торговли и инвестиций республики.

В 2014 году объем производства составил 340 млн рублей. Таким образом, в текущем году данный показатель может вырасти в 2–2,4 раза. Рост объемов производства планируется достичь за счет расширения производства насосов, отменили в министерстве.

«Сегодня завод увеличивает заказы на поставку нефтяной компании «ЛУКОЙЛ» погружных насосов для нефтедобычи, являющихся собственной разработкой завода. Эти насосные установки будут поставаться взамен аналогичных установок немецкой фирмы «Нэч», приводит агентство слова представителя министерства.

### ПОРТ ОЛЯ МОЖЕТ ВОЙТИ В СУДОСТРОИТЕЛЬНУЮ ОЭЗ

Границы особой экономической зоны (ОЭЗ) промышленного типа в Наримановском районе Астраханской области могут быть значительно расширены. Об этом заявил председатель правительства Астраханской области Константин Маркелов, передает «ФедералПресс».

В частности, по его словам, планируется включить в состав ОЭЗ один из двух основных морских портов региона — порт Оля.

# «Эколог-1» и «Онежец ББК» в строю

Приемочная комиссия Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) 16–17 июня 2015 года приняла в эксплуатацию построенные по заказу ФКУ «Речводпуть» два экологических судна проекта RT-29 «Эколог-1» и «Онежец ББК», предназначенные для ФБУ «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей» и ФБУ «Администрация Беломорско-Онежского бассейна внутренних водных путей» соответственно.

Суда построены в рамках мероприятия «Обновление обслуживающего флота» подпрограммы «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Проект судов разработан ЗАО «МИБ-дизайн СПб», г. Санкт-Петербург. Постройка судов осуществлялась на ОАО «Сосновский судостроительный завод» (Кировская область).

Технические характеристики судов: длина — 43,00 м; ширина — 7,92 м; высота борта — 2,10 м; осадка максимальная — 1,65 м; автономность — 7 суток; мощность главных двигателей — 2x208 кВт, скорость хода — около 18,0 км/ч; экипаж — 6 человек.

Экологические суда предназначены для приема, перевозки, выдачи на берег сточно-фановых и подсланевых вод, загрязненных нефтепродуктами, с температурой вспышки не ниже 60 °С.

Суда представляют собой стальные однопалубные самоходные двухвинтовые теплоходы с двойным дном, двойными бортами и носовым подруливающим устройством.

Грузовая система обеспечивает закрытый прием и выдачу нефтесодержащих и сточных вод судовыми насосами и береговыми средствами.

Экологические суда оборудованы новейшими системами управления судовой энергетической установкой, средствами

связи и радионавигации, комплектом средств для ликвидации аварийного разлива нефтепродуктов.

Закладки килей экологических судов проекта RT29 (строительные номера 10601 и 10602) «Эколог-1» и «Онежец ББК» состоялись 20 декабря 2012 года. Спуск — 14 мая 2015 года. Порт приписки судна «Эколог-1» — Красноярск, порт приписки судна «Онежец ББК» — Повенец.

## Высокий визит на ОССЗ

Председатель Правительства России Дмитрий Медведев 23 июня в рамках рабочего визита в Петрозаводск посетил Онежский судостроительно-судоремонтный завод, который недавно возобновил свою деятельность после двухлетнего простоя в результате банкротства.

В настоящее время для завода сформирован портфель заказов на ближайшие три года объемом свыше 2 млрд рублей. Он будет выпускать лоцманские и лоцмейстерские суда, сухогрузы и газовозы. Восстановление производственных мощностей и выход на проектную мощность 5–6 судов в год займет от одного до двух лет, сообщает пресс-служба ФГУП «Росморпорт».

Все эти меры позволят не только усилить импортозамещение и создать для региона порядка 1000 дополнительных рабочих мест, но и обеспечить выполнение долгосрочной программы развития стратегического предприятия ФГУП «Росморпорт», направленной на совершенство-



вание механизмов управления, диверсификацию бизнеса, оптимизацию эксплуатационных издержек и улучшение инвестиционной привлекательности в целом.

В настоящее время ведутся переговоры по привлечению иностранных инвесторов в развитие ОССЗ, в числе инвесторов уже есть китайская Bestway Group и голландская фирма Damen.

## Расширить гражданские заказы

В Калининградской области прошла встреча губернатора Николая Цуканова с руководителями судостроительных предприятий региона.

На сегодняшний день в этой отрасли работают около пяти тысяч человек, и здесь формируется один из самых наукоемких и инновационных секторов промышленности. Несмотря на текущую обеспеченность заказами, судоремонтники не уверены, что смогут рассчитывать на их стабильность в последующие годы.

Врио генерального директора ПСЗ «Янтарь» Игорь Пономарев отметил, что в «Объединенной судостроительной корпорации», в которую входит калининградский завод, сформирована общая кадровая база данных. При необходимости специалисты будут перераспределяться на смежные предприятия ОСК. При этом судоремонтники заверили Николая Цуканова, что не планируют проводить сокращения персонала.

По оценкам главы региона, в ближайшие годы предприятия

отрасли, сейчас занятые преимущественно на выполнении заказов Минобороны и крупных федеральных ведомств, смогут существенно увеличить долю гражданских заказов. Уже сегодня в регионе созданы для этого все возможности.

«Построена яхтенная марина на реке Тростянка в Зеленоградске. В Пионерском планируется строительство международного морского терминала по приему круизных и грузопассажирских судов. Компетенции наших судостроителей в Калининградской области будут востребованы», — заявил глава региона.

Кадровую проблему, о которой упоминали почти все участники встречи, по мнению Николая Цуканова, помогут решить ресурсные центры, один из которых действует на базе Прибалтийского судостроительного техникума.

«Специалистов готовят в судо-

строительном техникуме в Калининграде, а также в Черняховске. Если требуется узкая специализация, то давайте создадим такую программу вместе с областным министерством образования. Готовы открывать для этого дополнительные ресурсные центры», — заявил глава региона.

Комментируя заявление Игоря Пономарева о том, что приглашаем на работу специалистам из других государств приходится по 2–3 месяца ожидать необходимых разрешительных документов, врио губернатора предложил совместно с ФМС разработать схему, упрощающую этот порядок.

«Если есть такая необходимость, мы вместе с вами можем составить список требуемых специалистов, попросить миграционную службу подготовить документы в кратчайшие сроки и тогда вызывать людей на предприятие», — заявил он.

# «В плавании успех зависит не только от знаний, но и от силы духа»

Святейший Патриарх Московский и всея Руси Кирилл посетил учебное парусное судно «Мир» и встретился с курсантами ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, которые проходят плавательную практику на учебном парусном судне. Визит состоялся в Архангельске в рамках VII Морского молодежного фестиваля «Морфест-2015».

На причале у трапа судна Его Святейшество встречал генеральный директор ФГУП «Росморпорт» А. Тарасенко, на борту судна капитан учебного парусного судна «Мир» А. Орлов.

Визит Святейшего Патриарха Кирилла был подготовлен с участием Правительства Архангельска и Архангельской области, а также Северного (Арктического) Федерального Университета, отмечающего 5-летний юбилей.

Ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова С. Барышников рапортовал Его Святейшеству перед строем курсантов, представил маршрут следования парусника и вручил подарок — копию памятника Полярным конвоям.

Предстоятель Русской Церкви обратился к собравшимся курсантам и командованию ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова, членам экипажа учебного парусного судна «Мир», руководству ФГУП «Росморпорт»,

представителям САФУ и другим присутствующим гостям на борту парусника с Первосвятительским словом и благословил участников морского крестного хода Архангельск — Соловки.

Обращаясь к собравшимся, Святейший Патриарх Кирилл, в частности, сказал:

«Я рад, что в юбилейный год князя Владимира вы предпринимаете морской крестный ход на Соловецкий архипелаг, имея на борту парусника икону Святого Владимира.

У вас будет возможность посетить это замечательное место, Соловецкий монастырь, в удивительной истории которого есть примеры не только молитвы, духовного подвига, но и мужественной защиты рубежей Отечества. Я желаю вам спасительного для души крестного хода. Он будет происходить на замечательном парусном судне, плавание на котором развивает много важных качеств, но, как мне кажется, это в первую очередь способность

управлять судном сообща — когда большое современное судно управляется всей командой, от слаженности, от взаимовыручки членов экипажа которой зависит успех. Вот почему курсанты должны ходить в плавание на парусных судах. Не только в знак уважения к истории, не только для того, чтобы доказать, что нынешнее поколение не слабее предыдущих, но в первую очередь, чтобы выработать навык совместного управления судном, а проще говоря — совместной флотской работы, которая так важна и без которой невозможно благополучие нашего Отечества. Поэтому я хотел бы, чтобы это плавание было для вас полезным в профессиональном отношении и полезным в духовном смысле».

В дар учебному парусному судну «Мир» Святейший Патриарх Кирилл передал икону святителя Николая Чудотворца.

Затем Святейший Владыка осмотрел парусник и оставил запись в книге почетных гостей: «Неслучайно в традиции церкви жизнь сравнивается с плаванием по бурному морю. В морском

плавании успех зависит не только от знаний, но и от силы духа, — так же, как и в жизни. Я сердечно желаю всем, кто служит и будет служить на этом прекрасном судне, силы духа и помощи Божией как в преодолении трудностей в морских походах, так и в жизни».

Морской крестный ход отправился 14 июня из Архангельска на Соловецкий архипелаг на учебном парусном судне «Мир» в рамках утвержденного маршрута. Участники крестного хода — курсанты ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова и экипаж парусника — приняли участие в богослужении в Преображенском соборе Соловецкой обители.

В церкви Андрея Первозванного на Заяцком острове Соловецкого архипелага был проведен молебен и обряд освящения флагов Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, ФГУП «Росморпорт» и парусника «Мир».

Заяцкий остров, находящийся по пути следования кораблей, издавна был прибежищем для моряков во время шторма. Остров дважды посетил Петр I, собственноручно воздвиг там крест и распорядился построить там церковь в честь Андрея Первозванного. Именно в этой церкви был освящен первый Андреевский флаг.



Освящение флагов в этом святом месте является событием, имеющим особый символический смысл и значение для людей, чья жизнь связана с морем.

В программе похода — посещение Соловецкой школы юнг, морского музея и крепости. Также курсанты побывали на экскурсиях и приняли участие в торжественном митинге с построением и возложением венков к памятнику соловецким юнгам.

Следующим портом захода парусного учебного судна «Мир» стал заполярный порт города-героя Мурманск, где мероприятия, посвященные празднованию 70-летия Великой Победы, были продолжены. Переход по северному маршруту в порт Мурманск — это символическое прохождение парусника по маршруту Полярных конвоев 1941–1945 годов, которое совершается во славу памяти о героически павших моряках.

## НА VIII ВСЕРОССИЙСКОМ ФОРУМЕ

### ПО БУНКЕРОВКЕ ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ СПГ

Ведущие участники бункеровочного рынка обсудили тенденции использования СПГ в качестве судового топлива.

25–26 июня в Санкт-Петербурге под эгидой Российской Ассоциации Морских и Речных Бункеровщиков состоялся VIII Всероссийский Форум «Современное состояние и перспективы развития российского рынка бункеровочных услуг», по традиции собравший представителей ключевых участников бункеровочного рынка и ставший фундаментальной площадкой для обсуждения актуальных и перспективных вопросов отрасли.

Одной из ключевых тем, представленных на Форуме, стала тема перспектив и тенденций использования сжиженного природного газа в качестве судового топлива в портах РФ. Дочернее предприятие «Газпром нефти» — «Газпромнефть Марин Бункер», в соответствии со своей страте-

гией уделяющая особое внимание развитию этого направления и формированию нового сегмента рынка, представила

коллегам свою концепцию и технологическое обоснование бункеровки СПГ. Отдельно была затронута тема формирования регламентирующей бункеровку СПГ нормативно-законодательной базы в портах РФ. В настоящее время свод правил бункеровки СПГ носит рекомендательный характер и требует существенной доработки. Стандартизация нормативно-правовой базы по использованию газомоторного топлива на морском и речном транспорте является одной из целей реализуемой в России в период с 2015 по 2020 год специальной государственной программы.



#### СПРАВКА

«Газпромнефть Марин Бункер» — дочернее предприятие «Газпром нефти», созданное в 2007 году для организации круглогодичных поставок судовых топлив для морского и речного транспорта. Компания является лидером в России по объему бункеровки топлива «в борт». Суммарный объем реализации судовых топлив компаний в 2014 году составил 3,9 млн тонн, из них в розницу компания продала 3,1 млн тонн судовых топлив. На сегодняшний день в состав компании входят 9 региональных представительств в РФ и 6 дочерних. Компания представлена во всех основных морских портах России: Санкт-Петербург, Усть-Луга, Приморск, Калининград, Балтийск, Мурманск, Архангельск, Находка, Владивосток, Восточный, Посыет, Зарубино, Козьмино, о. Сахалин, Новороссийск, Туапсе, порт Кавказ, Тамань, Сочи, а также в 13 речных и устьевых портах — Санкт-Петербург, Азов, Ярославль, Шексна, Нижний Новгород, Череповец, Казань, Самара, Волгоград, Астрахань, порт Оля, Ростов-на-Дону, Усть-Кут, Нижнекамск, Томск, Новосибирск. Также «Газпромнефть Марин Бункер» работает в портах Эстонии, Латвии и Румынии. Клиентская база «Газпромнефть Марин Бункера» насчитывает более 200 клиентов, большая часть из которых — иностранные компании. В стратегические планы «Газпромнефть Марин Бункера» в том числе входят проекты развития собственной терминальной сети в морских портах и собственного бункерного флота. Компания имеет сертификат соответствия по стандарту ISO 9001:2008. Заявленная область сертификации — «Реализация нефтепродуктов на бункерном рынке». Наличие сертификата соответствия требованиям ISO 9001:2008 подтверждает высокое качество услуг, предоставляемых компанией.

## В Арктическом университете открыта аудитория Иоанна Кронштадтского

В Интеллектуальном центре — научной библиотеке Северного (Арктического) федерального университета в Архангельске в дни VII Морского молодежного фестиваля «Морфест — 2015» состоялась церемония открытия аудитории Иоанна Кронштадтского.

Торжественное мероприятие, посвященное 25-летию годовщины прославления в лике святых святого праведного Иоанна Кронштадтского, собрало представителей духовенства, руководителей региона, города, студентов Северного (Арктического) федерального университета, курсантов Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, прибывших в Архангельск в дату пятилетия САФУ на парусном фрегате «Мир», а также жителей и гостей Архангельска.

Имя святого праведного Иоанна Кронштадтского было присвоено 408-й аудитории Интеллектуального центра.

Благословляя открытие, митрополит Архангельский и Холмогорский Даниил отметил, что сила русского духа заключается в горячем, сердечном обращении человека к Богу. Именно таким человеком был отец Иоанн. Он также отметил, что Иоанн Кронштадтский был большим патриотом России и своей малой родины — села Сура Пинежского уезда Архангельской губернии. «Я бы хотел, чтобы студенты и преподаватели, люди, которые будут здесь учиться, не просто вспоминали отца Иоанна как исторический персонаж, а чтобы в глубине своего сердца возносили к нему молитвы», — добавил митрополит.

Жизнь «всероссийского бабюшки», как его называли современники, непосредственно связана с этим местом. Из окна аудитории открывается вид на главный корпус гуманитарного кампуса университета. Это бывшая Архангельская духовная семинария, которая существовала в этом здании до 1920 года.

В ней учился будущий святой праведный Иоанн Кронштадтский, напомнила в своем выступлении ректор САФУ Н. Чичерина.

Университет хранит память об Иоанне Кронштадтском. В САФУ есть университетский храм в честь святого праведного, студенты изучают жизненный путь святого, его духовное и литературное наследие. Издательский дом им. Н. В. Булатова в 2013 году выпустил монографию «Отец Иоанн Кронштадтский на Родине».

Ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова С. Барышников рассказал о совместных традициях с партнерским федеральным вузом. Он пояснил, что архангельскую и петербургскую, кронштадтскую землю объединяет личность святого праведного. Кроме того, было отмечено, что именно в Кронштадте отец Иоанн служил молебен во время отбытия адмирала Макарова (имя которого носит университет) на Дальний Восток на русско-японскую войну. Поход парусника «Мир» в Архангельск совпал с этими событиями, а также с визитом в регион Святейшего Патриарха Московского и всея Руси Кирилла.

От имени курсантов и командования Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова в подарок САФУ была преподнесена икона святого праведного Иоанна Кронштадтского. Эта икона была написана по благословению благочинного отца Петра — наставника церквей и соборов Русской Православной церкви учебных заведений Санкт-Петербурга. Она была установлена в открывшейся аудитории.