

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.



№9 (12966)

Выходит один раз в месяц
15 сентября 2016 года

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

Танкер «Владимир Матвеев» построен на Красноярской судовой верфи



Красноярская судовой верфь спустила на воду самоходный танкер-бункеровщик жидкого топлива, построенный по заказу «ГМК «Норильский никель». Суда данного класса прежде не строились в Красноярске.

Стр. 11

Широкий спектр «Ушаковки»



Приемная кампания 2016 года в Государственном морском университете (ГМУ) имени адмирала Ф.Ф. Ушакова в очередной раз показала высокую востребованность морского образования среди выпускников школ России.

Стр. 12

Старт регаты



Торжественная церемония открытия «СКФ Черноморской регаты больших парусников 2016» (SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2016) состоялась 8 сентября 2016 года в Констанце. Румынский порт принял парусные суда из пяти стран. Среди которых знаменитые российские парусники «Крузенштерн», «Надежда» и «Мир».

Флот регаты 11 сентября вышел в первую гонку из Констанцы до Новороссийска, где к нему присоединится российский парусник «Херсонес». С 16 по 19 сентября парусники будут находиться в порту Новороссийск, откуда отправятся во второй этап соревнований к Сочи. Прибытие в Сочи запланировано на 21 сентября. Простояв в городе 4 дня, суда отправятся в заключительный этап гонки Сочи—Варна (Болгария). Регата завершится 4 октября.

Напомним, в рамках SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2016 учебные парусники из семи стран мира дважды пересекут Черное море и посетят четыре порта: Констанцу, Новороссийск, Сочи и Варну. В регате примут участие 13 судов, из них шесть — класса «А». В их числе российские фрегаты «Мир», «Надежда», «Херсонес», а также барк «Крузенштерн». Участниками регаты станут порядка 1500 молодых моряков.

Комплексный характер использования рек требует комплексного подхода

Госсовет рассмотрел проблемы современного развития внутренних водных путей.

В Волгограде состоялось заседание президиума Государственного совета по вопросу развития внутренних водных путей под председательством Президента России Владимира Путина. Открывая встречу, глава государства подчеркнул исключительную важность водного транспорта для экономики страны: «Судоходные пути сообщения проходят по 60 регионам Российской Федерации. Здесь проживает 80 процентов населения России, производится до 90 процентов внутреннего валового продукта... Предназначение водных путей имеет комплексный характер: они задействованы для решения задач в таких ключевых сферах, как гидроэнергетика, жилищно-коммунальное хозяйство, сельское хозяйство».

Внутренний водный транспорт имеет большой конкурентный потенциал. Это низкая себестоимость перевозок, особенно на дальние расстояния, энергоэффективность и относительно невысокие затраты на содержание

водных путей. А для ряда регионов водный транспорт просто не имеет альтернативы, особенно для тех, кто обеспечивается северным завозом.

По итогам прошедшего заседания Президент утвердил перечень поручений, направленных на решение проблем отрасли.

Так, Правительству Российской Федерации поручено в целях ликвидации лимитирующих участков на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации предусмотреть при формировании федерального бюджета на 2017 год и последующие годы (до 2020 года включительно) необходимые бюджетные ассигнования на финансирование проектов создания Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге и Багаевского низконапорного гидроузла на р. Дон.

Правительство должно в срок до 1 апреля 2017 года обеспечить поэтапный переход на нормативное содержание внутренних водных путей и судоходных

гидротехнических сооружений с 2018 года за счет выделения дополнительных бюджетных ассигнований из федерального бюджета на целевое финансирование работ по содержанию и развитию инфраструктуры внутренних водных путей, предусмотрев возможность установления платы за проход судов внутреннего водного транспорта на участках внутренних водных путей, на которых после реализации крупных инфраструктурных проектов обеспечено значительное улучшение условий судоходства.

В части совершенствования законодательной базы правительство должно обеспечить внесение в законодательство Российской Федерации изменений, устанавливающих, что дополнительными основаниями использования водного объекта без заключения договора водопользования или принятия решения о предоставлении водного объекта в пользование являются следующие случаи: пересадка пассажиров, перегрузки багажа и грузов, размещение и эксплуатация гидротехнических сооружений, предназначенных исключительно для прохода и стоянки судов.

Президент потребовал установить критерии и порядок отнесения портовых гидротехнических сооружений, перегрузочных комплексов, причалов, служебных зданий и иного расположенного в портах имущества к объектам, находящимся в удовлетворительном или неудовлетворительном состоянии, к объектам, востребованным или не востребованным в дальнейшем в качестве объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, и представить предложения по упрощен-

ному и ускоренному порядку вовлечения указанных объектов в хозяйственный оборот.

Документом предлагается также рассмотреть вопрос о возможности повышения в период навигации стоимости перевозки навалочных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов железнодорожным и автомобильным транспортом на направлениях, где перевозка таких грузов может осуществляться внутренним водным транспортом.

Начало, окончание на стр. 2



Комплексный характер использования рек требует комплексного подхода



Окончание, начало на стр. 1
Важное место в поручениях Президента занимают меры по обеспечению долгосрочной государственной поддержки строительства в Российской Федерации гражданских судов. Так, в документе говорится о продлении срока действия программы поддержки судостроения в части, касающейся предоставления субсидий российским транспортным компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам на приобретение судов, а также на уплату лизинговых платежей. Кроме того, предлагается предоставлять субсидии организациям на возмещение части затрат на приобретение новых судов взамен судов, сданных на утилизацию. Доклад о выполнении этой части поручений должен быть представлен уже до 15 ян-

варя 2017 года.

Президент ожидает также, что в ближайшие два месяца будут выработаны предложения по пролонгации программы акционерного общества «Объединенная судостроительная корпорация» по лизингу гражданских судов с учетом анализа ее эффективности, по упрощению визового режима для иностранных граждан — пассажиров речных круизных судов, а также по реализации проекта строительства рыбоходно-нерестового канала в обход Кочетовского гидроузла.

Отдельно планируется рассмотреть вопрос о создании Российского университета транспорта, подведомственного Министерству транспорта Российской Федерации, для решения задач кадрового и научного обеспечения транспортной отрасли.

В целях обеспечения безопасности судоходства предлагается разработать комплексный план по расширению использования электронных навигационных карт внутренних водных путей и оснащению судов внутреннего и смешанного плавания (река — море) аппаратурой спутниковой навигации на основе системы ГЛОНАСС.

В перечне поручений, опубликованных пресс-службой администрации президента, содержатся также меры по обеспечению форменной одеждой и иным вещевым имуществом учащихся федеральных государственных образовательных организаций.

Документ предписывает Правительственной комиссии по вопросам природопользования и охраны окружающей среды обеспечить координацию при-

нятия решений о приоритете в использовании водных ресурсов организациями различных отраслей экономики.

Касаясь имущественных вопросов, Президент поручил Правительству Российской Федерации совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации представить предложения «о безвозмездной передаче в собственность субъектов Российской Федерации или муниципальной собственности причалов, составляющих имущество государственной казны Российской Федерации, расположенных на внутренних водных путях и используемых для организации пассажирских перевозок, без предварительной государственной регистрации права собственности Российской Федерации на передаваемое иму-

щество». Кроме того, ведомства должны до 1 апреля 2017 года рассмотреть вопрос о целесообразности создания казенных предприятий, осуществляющих деятельность по содержанию портовых гидротехнических сооружений (причалов), расположенных на внутренних водных путях и используемых для организации социально значимых пассажирских перевозок.

Отдельный пункт документа касается канала имени Москвы: Правительству Российской Федерации совместно с Правительством Москвы необходимо до 30 декабря 2016 года разработать предложения по реализации программы финансирования объектов канала имени Москвы, используемых для водоснабжения г. Москвы. Программа должна охватывать период с 2017 года.

Новые арктические программы для судоводителей

Морской учебно-тренажерный центр Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова в октябре 2016 года приступит к подготовке судоводителей к плаванию в полярных водах по новым программам. Это связано с предстоящим вступлением в силу Полярного кодекса (с января 2017 года). Также планируется участие центра в разработке типовых курсов ИМО.

Морской УТЦ проводил обучение по программе «Тренажерная подготовка к плаванию в ледовых условиях» с 2002 года. Первоначально целью организации подготовки было обучение экипажей крупнотоннажных танкеров компании «Совкомфлот», заходящих в замерзающие порты восточной части Финского залива (Приморск и Высоцк). Разработанная учебным центром программа была согласована и утверждена в Минтрансе России в 2003 году. После слож-

ных зимних навигаций 2009–2011 годах подготовка была расширена на все российские порты залива, а на обучение по данной программе стали направлять своих специалистов многие судоходные компании и компании по найму моряков.

После внесения в 2010 году Манильских поправок в Конвенцию ПДНВ (Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты) Морской УТЦ стал осуществлять обучение в соответствии с «Руководством относительно

подготовки капитанов и лиц командного состава судов, эксплуатирующихся в полярных водах» (Раздел B-V/g Кодекса ПДНВ).

В связи с предстоящим вступлением в силу Полярного кодекса в Морском УТЦ «Макаровка» приступают к подготовке судоводителей к плаванию в полярных водах по новым программам.

Теоретическую и практическую подготовку морских экипажей будут проводить инструкторы и преподаватели ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. Обучение будет проходить в со-

ответствии с авторской методикой и новой программой, полностью соответствующей требованиям действующих Морских Конвенций (ПДНВ, МАР-ПОЛ, СОЛАС).

Практические занятия с членами экипажей морских судов будут проводиться с использованием новейшего тренажерного комплекса Крыловского государственного научного центра.

Блок программы о методах выживания в экстремальных условиях полярных районов будет проводиться в Центре по выживанию на море, где будут приобретаться навыки по организации борьбы за живучесть судна и покиданию судна в ледовых условиях полярных районов. Здесь также будут демонстрироваться методы исполь-

зования судового аварийного имущества и оборудования для спасения жизни на море, для выживания на льду и в покрытых льдом водах.

Морской УТЦ университета по согласованию с Департаментом государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России вошел от Российской Федерации в состав Review correspondence group по разработке проектов Типовых курсов ИМО: «Базовая подготовка к плаванию на судах в полярных водах» и «Расширенная подготовка к плаванию на судах в полярных водах». Разработка должна быть завершена в ноябре 2016 года и представлена на рассмотрение четвертой сессии Подкомитета НТВ ИМО в феврале 2017 года.



Приветствие ледоколу «Красин» — участнику союзных конвоев

Отдавая дань памяти героям-морьякам, участвовавшим в годы Второй мировой войны в доставках грузов в Мурманск и Архангельск, Северо-Западное пароходство поддержало всероссийскую акцию «Приветствие ледоколу «Красин» — участнику союзных конвоев». В день 75-летия прихода первого конвоя «Дервиш» в порт Архангельск, 31 августа 2016 года в 13–00 по московскому времени, 30 судов пароходства, находящиеся в российских портах и российских водах, дали громкий приветственный гудок продолжительностью 10 секунд легендарному ледоколу, символизирующему целую эпоху в истории нашей страны.

В акции приняли участие 264 морских и речных судна со всей России. Гудки в память об арктических конвоях и ледоколе «Красин» прозвучали от Тихого океана до Черного моря.

Союзный конвой «Дервиш» — первый из 77 конвоев, сформированных в период с 1941 по 1945 годы для доставки военной техники, снабжения, продовольствия российскому фронту, оборудования промышленным предприятиям в тылу.

В составе конвоя «Дервиш» были 5 английских судов и 1 голландское судно, загруженные стратегически важным сырьём, включая 3 тыс. 800 глубинных бомб и магнитных мин, 15 истребителей «Харрикейн», 10 тыс. тонн каучука. Вместе с конвоем следовал авианосец «Аргус» с 24 истребителями королевских ВВС.

Прибытие конвоя обозначило начало военно-экономического сотрудничества стран антигитлеровской коалиции и истории Северных конвоев, сыгравших исключительную роль в разгроме фашистской Германии.

Ледокол «Красин» символизирует целую эпоху в морской истории России. Он был построен в Англии под названием

«Святогор» и спущен на воду в 1916 году, а 31 марта 1917 года на судне был поднят Андреевский флаг. Именно эту дату считают официальным днём рождения ледокола. Судьба «Красина» тесно связана с Архангельском, освоением морских полярных широт и историей арктических конвоев. В 1917 году один из первенцев российского ледокольного флота, носивший тогда имя «Святогор», был отправлен в Архангельск. В августе 1918 года судно было затоплено в фарватере Северной Двины, чтобы преградить путь кораблям интервентов. Англичане подняли ледокол, и несколько лет он ходил под английским флагом, пока подпреду России в Великобритании Леониду Красину не удалось договориться о выкупе судна у англичан. В 1927 году ледокол был переименован в его честь. Одной из самых знаменитых операций «Красина» стало спасение экспедиции Умберто Нобиле на Северный полюс на дирижабле «Италия» в 1928 году. В ноябре 1941 года судно прошло ремонт в США и получило артиллерийское вооружение. В апреле 1942 года в составе конвоя PQ-15 «Красин» совершил переход из Исландии в Мурманск.

«Макаровка» в 2016 году зачислила 1 тыс. 762 человека...



Ректор ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова Сергей Барышников с удовлетворением отметил, что приемная кампания в вузе на очное отделение завершилась успешно. Средний конкурс составил 8,5 человек на место.

Ректор напомнил, что министром транспорта РФ Максимом Соколовым подписан приказ о присоединении Московской государственной академии водного транспорта к Государственному университету морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. Таким образом, у ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова будет в общей сложности 10 филиалов в других городах.

Как пояснили в университете, доля юношей при приеме 2016 года составила 71,4%.

За период приема на очную форму обучения приемной

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ) в 2016 году зачислил на обучение 1 тыс. 762 человека. Из общего числа по программам высшего образования зачислено 985 (в том числе в аспирантуру — 20) человек, по программам среднего профессионального образования — 777 человек (включая филиалы).

комиссией зарегистрировано 8 тыс. 92 заявления, из них на бюджет — 6 тыс. 509.

По договорам с оплатой стоимости обучения зачислено 382 человека, из них 73 — иностранные граждане. На специальности плавсостава зачислено на платной основе 60 человек.

Традиционно высоким остается интерес, проявляемый к университету иногородними абитуриентами. Среди зачисленных в 2016 году — 65,7%

абитуриентов из разных регионов России (в 2015 — 73,4%).

В этом году объявлен прием по 11 магистерским программам по всем формам обучения.

В этом году принято 36 человек в магистратуру по очной форме обучения на направлении «Менеджмент» и 37 человек по очно-заочной форме на направления «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры» и «Информационная безопасность».



... а МГАВТ приняла 448 человек

Московская государственная академия водного транспорта (МГАВТ) завершила набор абитуриентов по программам высшего и среднего профессионального образования на 2016–2017 учебный год, зачислив на обучение 448 человек.

Увеличился набор в колледж академии — приемной комиссией зачислено на обучение 184 человека.

В МГАВТ отметили, что конкурс в ходе приемной кампании возрос и доходил до более четырех человек на место. Всего в приемную комиссию поступило 1 тыс. 988 заявлений.

«География абитуриентов, подавших документы для зачисления на обучение в академию в 2016 году очень широка: от северных регионов страны, представленных Якутией, до южных — соответственно Ставропольским и Краснодарским краем. Возросла популярность обучения в акаде-

мии и за пределами России. Здесь успешно учатся представители почти всех республик бывшего

Советского Союза. В этом году поступили ребята из Сирии», — отметили в вузе.



Отраслевое транспортное образование переживает закономерный этап своего развития



«Водный транспорт» представляет статью Константина Пашкова, директора Административного департамента Минтранса России.

Перспективы создания Российского транспортного университета волнуют общественность. Было бы неправильно называть это реформой. Скорее, отраслевое транспортное образование переживает закономерный этап своего развития. Мы руководствуемся конкретными задачами по подготовке кадров для отрасли и требованиями времени. Система транспортного образования уникальна, имеет свою специфику, поэтому все шаги на этом пути надо делать глубоко продуманно.

Сама история подсказывает решения. Более двухсот лет назад Институт Корпуса инженеров путей сообщения (ныне — ПГУПС) создавался именно в качестве комплексного транспортного вуза. То же самое можно сказать и об Императорском Московском инженерном училище ведомства путей сообщения (ныне — МИИТ), основанном 120 лет назад. В составе упомянутых вузов помимо железнодорожных существовали различные профильные факультеты, которые готовили специалистов для строительства на огромных территориях России разветвленных систем сухопутных и водных путей сообщения. В 30–40 годы прошлого века началась глобальная административная реформа, появились самостоятельные наркоматы по видам транспорта, и, как следствие этого, отраслевые вузы. Возникли они не на пустом месте — это были сильнейшие факультеты из вузов путей сообщения. Так МАДИ обязан своему рождению МИИТу, а МГАВТ (в 1980 г.) — филиалу ЛИИВТа, который тоже вышел из МИИТа. Все это было также требованием времени. В вузах транспортной направленности возникали новые специальности и направления подготовки, учили даже на конструкторов, ведь стране был нужен свой подвижной состав. Юристы и экономисты, хотя сейчас об этом забывают, готовятся также с 1920-х годов.

Рыночная экономика 1990-х годов поставила транспортную систему перед новыми вызовами. Технологии начали развиваться стремительно. Остро встал вопрос эффективного взаимодействия различных видов транспорта с новым уровнем их сопряжения. Например, не всегда крупные логистические центры должны предрасполагать складирование тех же контейнеров. Лучше всего, когда товар перегружается, скажем, с железнодорожной платформы сразу в автомобильные фуры. Сейчас для этого есть все технические возможности. Появились подходы, о которых раньше не надо было задумываться. Транспортное планирование, перемещение больших групп людей, возрастающая плотность городов, принципиально новые транспортные средства. Появились такие понятия как логисти-

ка, транспортная безопасность, мультимодальные перевозки. Вновь стал актуальным вопрос подготовки специалистов нового поколения, управляющих транспортным комплексом в целом. Еще один интересный пример. Недавно Минтрансу совместно с Минздравом было поручено определить порядок формирования перечня лекарственных препаратов, применение которых авиаперсоналом влияет на безопасность полетов. Начинают возникать вопросы на стыке различных областей знаний — медицины, транспорта и юриспруденции. Кому решать сегодня эти задачи? Не случайно создание Российского транспортного университета предполагает организацию в его составе институтов, которые должны на высоком научном уровне, с учетом специфики транспорта решить их. На мой взгляд, кроме традиционных для нас эксплуатационных и инженерных направлений, появятся институты транспортной медицины, транспортного права, экономики транспорта и т.д.

Вернемся в 2004 год. Напомню, в транспортном образовании прошли кардинальные изменения. В результате административной реформы транспортные образовательные организации были переданы из ведения Минтранса России в ведение вновь образованных федеральных агентств, отнесенных к ведению Министерства. Это было сделано, несмотря на очень жесткую позицию Минобрнауки, которое настаивало на слиянии транспортной системы с общеобразовательной. Мало кто помнит, что изначально в соответствии распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 января 2005 г. № 64-р все железнодорожные, автомобильные, автотранспортные средние специальные учебные заведения должны были быть переданы в ведение Рособразования. И только благодаря настойчивости руководства Минтранса отраслевые техникумы отошли под крыло наших федеральных агентств, а в дальнейшем была проведена работа по созданию вертикально интегрированных образовательных комплексов. В результате мы получили 19 транспортных вузов и несколько десятков филиалов, а также училищ, техникумов и колледжей в качестве необходимого звена непрерывного образования. Исключение составили только автодорожные и автотранспортные техникумы и колледжи, которые в 2005 году были переданы в ведение Рособразования, а в 2012 году — на региональный уровень — положение большинства из них в настоящее время весьма затруднительное.

В это трудно поверить, но такие очевидно необходимые преобразования вызвали крайнее недовольство консервативной общественности. Сколько мы



выслушали критики, когда объединяли с вузами среднее звено, как в вузы переходили институты и академии. Но время доказало нашу правоту. И здесь роль МИИТа была очень велика, поскольку авторитет ученых, сила Ассоциации вузов транспорта, которую возглавляет ректор МИИТа Б. А. Левин, существенно усилили позиции всей системы отраслевого транспортного образования. МИИТ — единственный вуз в России, который сохранил в себе всю образовательную цепочку от школы до академии последипломного образования. Примечательно и то, что только сейчас в Минобрнауки начинают задумываться о создании непрерывной цепочки образования: мол, уже на этапе школы надо открывать проекты, подобные «Универсарииуму», налаживать тесный контакт с производством. Мы же как система находимся сегодня в плане профориентации, трудовых традиций, преемственности в более выигрышном положении.

Кстати, когда объединяли Университет водных коммуникаций с «Макаровкой», тоже были разные мнения. Но сейчас мы понимаем, что все только выиграли от этого решения. Росморречфлот создал уникальный вуз, в котором река и море взаимно дополняют друг друга. И это абсолютно нормально. Этим путем сейчас идет весь цивилизованный мир. Возьмите Китай, например, там за десять лет назад создали несколько общетранспортных университетов, сохранив и число отраслевого образования. Где теперь Китай?

В 2009 году на заседании президиума Госсовета РФ по вопросу инновационного развития транспортного комплекса был сформирован перечень поручений Президента России Правительству РФ о создании в транспортной отрасли научно-образовательных центров, которые должны быть тесно связаны с производством и новыми технологиями.

А в 2011 году Председатель Правительства РФ Владимир Путин дает поручение о проработке реализации пилотного проекта по созданию националь-

ного исследовательского университета на базе МИИТа. В том виде оно подразумевало наше встраивание в систему только что образованных федеральных вузов. Мы попросили о создании отдельного федерального транспортного университета, на что получили решительный отказ Минобрнауки. Дело в том, что концепция говорит о том, что такой вуз не может быть специализирован, что он один на федеральный округ, и все должно строиться вокруг целого ряда наук, а у отраслевых вузов своя специфика. Не дали нам возможность создать университет и со статусом национально-исследовательского. В 2012 году Минобрнауки России на основании результатов анализа деятельности национальных исследовательских университетов предполагалось провести очередной конкурсный отбор (третья очередь) программ развития университетов, в отношении которых устанавливается категория «национальный исследовательский университет», однако Минобрнауки России бюджетных ассигнований на указанные цели выделено не было.

В том же 2012 году проект создания национального транспортного университета вносится на рассмотрение Президенту РФ Дмитрию Медведеву. Принимается решение, что из всех программ развития транспорта образование надо исключить и передать в большую госпрограмму «Развитие образования» на 2013–2020 годы. Однако мы уже минимум 4 года боремся за то, чтобы в этой госпрограмме для наших вузов были равные с другими условия. По нормативам средства выделяются, но в нашем формате это суммы мизерные. И если в вузах Минобрнауки строятся и ремонтируются корпуса, общежития, спортзалы и т.д., то транспортные вузы вынуждены большую часть средств зарабатывать самостоятельно. И когда создаются рейтинги эффективности, не учитывается, что отраслевым вузам часто приходится просто выживать. Не от хорошей жизни, к примеру, открываются коммерческие места.

На мой взгляд, создание Российского университета транспорта на базе МИИТа — это исторически обусловленное и закономерное решение. С более сильной научной базой, научными школами, инфраструктурой у нас вуза нет. В случае, если Правительство РФ нас поддержит, на первом этапе будет проведен процесс реорганизации МИИТа в Российский транспортный университет с передачей функций учредителя от Федерального агентства железнодорожного транспорта к Минтрансу России. Это может произойти уже в этом году. Затем будут созданы структурные подразделения — прототипы будущих институтов и научно-образовательных центров по системным транспортным проблемам, будет развернута их деятельность. Одновременно будет проводиться оптимизация существующих структурных подразделений в целях укрупнения и повышения эффективности их деятельности. Позднее начнется проработка вопросов реализации новых образовательных программ и продолжится процесс оптимизации сети филиалов.

Недавно министр транспорта РФ подписал приказ о присоединении МГАВТа к ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова. К сожалению, МГАВТ стал единственным вузом из 18-ти, который по итогам мониторинга был признан неэффективным. Таким образом, у нас теперь остается 17 вузов транспорта, и хотя пока они признаны эффективными, некоторые находятся на пороговых значениях.

В настоящий момент в стадии обсуждения находится вопрос о создании филиала объединенного вуза водного транспорта в Москве, однако в составе Российского транспортного университета мы хотим создать на базе бывшего МГАВТа институт инженеров водного транспорта. Он будет нужен, чтобы концентрировать там соответствующие компетенции и развивать науку, а также готовить инженерные кадры.

Начало, окончание на стр. 5

Пассажирский катамаран НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

На Средне-Невском судостроительном заводе спущен на воду первый пассажирский катамаран нового поколения. Скоростное пассажирское судно, построенное из композитных материалов (углепластика) методом вакуумной инфузии, является инновационным продуктом и не имеет аналогов в России.

Катамаран, построенный по проекту 23290, предназначен для решения задач водных пассажирских перевозок на дистанциях до 1000 км. Оно спроектировано и построено на класс Российского Морского Регистра судоходства, что позволяет осуществлять перевозку пассажиров не только по рекам, но и в прибрежной морской зоне.

После спуска судна на воду специалисты предприятия проведут достроечные работы, швартовные и ходовые испытания, по завершению которых судно будет готово для передачи в опытную эксплуатацию.

«Сегодня многие судовладельцы в основном работают по программам переоборудования и модернизации своих судов, однако в целом это не решает главную проблему: отечественный пассажирский флот морально и физически устарел, — отметил генеральный директор СНСЗ Владимир Середохо, — не отвечает современным требованиям безопасности мореплавания и в ближайшие годы подлежит массовому списанию. В связи с чем в этом сегменте рынка сложилась благоприятная ситуация для судостроителей — запрос на развитие и создание пассажирского флота

нового поколения».

Решить задачу организации пассажирских перевозок скоростным водным транспортом на базе судов нового поколения возможно на основе механизма создания государственно-частного партнерства. К финансированию проекта уже проявлен интерес со стороны крупной финансовой организации.

Построенный на СНСЗ катамаран отличает существенная экономия при эксплуатации, в особенности в сравнении с судостроительной сталью. Такие суда практически не требуют особого

ухода. Помимо этого композитные корпуса значительно легче стальных. То есть, при одинаковом тоннаже тратится меньше энергии на ход судна и могут применяться менее мощные энергетические установки, а, соответственно, меньше тратится топлива. При суммировании расходов на эксплуатацию значительное преимущество будут иметь суда именно из композитных материалов. Уменьшение веса позволяет увеличить грузоподъемность, а, значит, оснастить корабль большим количеством полезного оборудования, пассажиров и т.д.



Отраслевое транспортное образование переживает закономерный этап своего развития

Окончание, начало на стр.

Российский транспортный университет должен стать вузом нового типа, который будет готовить студентов на острие интеграционных и технологических процессов. Надеемся, он станет отличной площадкой для развития новых идей, например, на основе ГЧП-проектов.

Появится, надеемся, стимул у крупных компаний вкладывать деньги в развитие транспортного образования. Многие из них не жалеют средств на свои корпоративные университеты, они их пестуют и лелеют, но когда дело доходит до транспортных вузов, начинают говорить о том, что это государственная задача и что для них это нагрузка на бизнес. В результате у большинства транспортных вузов происходит снижение объемов выполняемых на основе контрактов с предприятиями транспортной отрасли научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Приведу красноречивый пример — несколько месяцев назад американская корпорация Boeing решила открыть свой авиационный учебный и научно-исследовательский центр в Сколково. Возникает вопрос: почему не в МГТУ ГА?

Мы в какой-то степени проводим бизнес и общественность, чтобы она тоже представила свое видение концепции нового вуза. А если завтра в Министерстве образования и науки создадут новые критерии оценки эффективности вузов? Что будет? Работодатели транспортного комплекса при не-

обходимости будут использовать выпускников других, нетранспортных, но более «престижных» вузов, что приведет к реальному риску закрытия обучения по этим направлениям в силу аккредитационных требований.

Между тем сегодня пока нет конкретных решений о том, кто к кому будет присоединен. Да и не в этом суть. Те, кто не имеет четкой картины будущего, самоизолируются от реальной жизни на примерах ушедших дней, обречены на вымирание.

Что касается МАДИ, то есть соответствующее решение, поддержанное экс министром образования и науки Дмитрием Ливановым (мы полагаемся на преемственность данного решения): как только мы создадим Российский транспортный университет, нам передадут МАДИ. И это будет возвращением домой, потому что когда-то автомобильно-дорожный факультет был в составе МИИТа. В противном случае мы окончательно потеряем подготовку автодорожных кадров.

Новых конвенционных специальностей открывать в вузе не планируется. У нас с задачей подготовки пилотов, судоводителей, экипажей авиации и флота великолепно справляются блестящие транспортные вузы СПГУГА, УВАУГА, «Макаровка», «Ушаковка», университет Невельского и другие.

МИИТ также будет продолжать готовить железнодорожников, вместе с тем, за счет осуществления подготовки кадров для всех видов транспорта, будет создана

уникальная возможность для развития новых направлений подготовки (в рамках существующих ФГОС и разработки новых) по межтранспортным и общетранспортным направлениям, развития программ подготовки по направлениям транспортного строительства, новых видов транспортной деятельности (ВСМ), интеллектуальные системы и т.д.) в сфере транспортного машиностроения и подготовки конструкторов транспортной техники. Нужно перенаправить инвестиционные потоки, тяготеющие к федеральным университетам, от крупнейших предприятий, которые являются заказчиками науки, в сторону транспортных вузов.

В Минтрансе России убеждены, что необходимость в создании Российского транспортного университета назрела. Понятно, что при этом не решаются в одночасье все проблемы. Но мы абсолютно уверены, что в новом качестве РТУ будет интересен зарубежным партнерам и инвесторам. Как федеральное автономное учреждение он получит больше экономической и административной свободы. Будет шире интегрироваться в процессы глобального образования. Появятся наблюдательный и попечительский советы, в которые войдут сегодняшние заказчики — руководители крупнейших компаний. Благодаря этому и тому, что учредителем станет Минтранс, появятся новые возможности для отстаивания интересов транспортного комплекса.

Необходимо создать структуру,



«Бахтемир» — на воде

НССЗ построил и спустил на воду многофункциональный мелкосидящий буксир-спасатель проекта MPSV12 «Бахтемир». Судно построено для ФКУ «Дирекция Госзаказчика». Проект разработан ЗАО «Морское инженерное бюро-дизайн-СПб».

Судно представляет собой многофункциональный мелкосидящий буксир-спасатель длиной 80 метров, предназначенный для патрулирования, аварийно-спасатель-

ного дежурства в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов в соответствии с классом; поиска и оказания помощи терпящим бедствие судам.

подобную Академии генерального штаба (идея А. В. Нерадько), куда могут войти диссертационные советы (они, увы, во многих вузах сейчас закрываются), при такой концентрации представителей научного сообщества у нас появится возможность получить в Москве уникальные научные центры. Еще одно преимущество — возможность единой электронной библиотеки, которая объединит несколько миллионов экземпляров научной и учебной литературы, а также перспективы создания единого учебно-методического объединения. Давайте отбросим амбиции и признаем, что минимум 40% базовой подготовки в транспортных вузах совпадает. Мы сегодня не настолько богаты, чтобы позволить себе топтаться на месте и расточать ресурсы.

А в каком состоянии находятся филиалы транспортных вузов? Последний серьезный ремонт в некоторых из них осуществлялся в 2003 году, когда МПС, прежде чем его ликвидировали, направило приличные деньги на поддержку железнодорожных техникумов и колледжей. Состояние многих филиалов, скажем мягко, не самое благоприятное.

Мы хотим, чтобы нас услышали, чтобы мы в когорте российского образования, которое идет вперед с новыми принципами и прорывами, заняли свою достойную нишу. Сегодня кто-то поднимает шумиху о том, что ряд вузов неправильно объединили, но, поверьте, через пару лет они покажут свое преимущество.

Транспортные вузы, обремененные текущими эксплуатационными задачами, слишком замкнулись на себе и боятся изменений. О каком развитии науки может идти речь? Красноречивый пример: в Министерстве образования сейчас реализуют проект 5-100, под этот конкурс выделили большие средства. А наши вузы даже не отвечали критериям конкурсного отбора.

У нас всегда была отраслевая наука, которая решала эксплуатационные вопросы. Но сегодня наступает другое время, и диссертации на такие темы не сильно востребованы. В основе диссертаций не должны быть только рационализаторские предложения, ведь наука — это открытие принципиально новых подходов.

Однако если кто-то считает, что все это не так, давайте разбираться и налаживать диалог. В ближайшее время каждая отрасль должна представить свое видение концепции развития транспортного образования. На основе этих предложений и будут формироваться разделы документа, который затем будет представлен на общественное и экспертное обсуждение. Лишь потом проект документа будет представлен на утверждение министра. У каждого вида транспорта, исходя из задач транспортной стратегии, есть свои ориентиры, которым мы должны соответствовать. В целом вся эта система как раз и должна получить новое движение во главе с Российским университетом транспорта.

«Макаровка» на морском фестивале

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова принял участие в Международном морском фестивале, который прошел у стен Петропавловской крепости. Организатором фестиваля выступил Санкт-Петербургский парусный союз при поддержке Комитета по культуре Правительства Санкт-Петербурга.



брания Андрей Черных, президент Санкт-Петербургского парусного союза Сергей Алексеев и командор «Яхт-клуба Санкт-Петербурга» Владимир Любомиров.

В программу двухдневного праздника вошло историческое шоу — абордаж парусника «Сражение у Новодвинской крепости», театрализованное шоу «Гангутская битва, зарождение флота Российского» и многие другие интересные для горожан и гостей Санкт-Петербурга мероприятия.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова был представлен на одном из стендов фестиваля. Посетители с большим интересом знакомились с основными направлениями морского образования в ведущем морском высшем учебном учреждении России. На территории крепости в рамках морского фестиваля можно было принять участие в такелажном и парусном мастер-классах от вер-

фи исторического судостроения «Полтава». Зрители и посетители фестиваля могли посмотреть на водное шоу «Балет парусов» и изучить фотовыставку маринистов.

Как сообщили «Российскому судоходству» в университете, на воде и на берегу в фестивальной программе активно участвовали шестивесельные гребно-парусные шлюпки ЯЛ-6, широко используемые в образовательных и воспитательных детских и молодежных проектах.

На акватории Большой Невы была проведена регата на призы Санкт-Петербургского международного морского фестиваля на спортивных парусных яхтах Platu 25. На берегу был развернут «Парусный стадион» с искусственным ветром, где будущие спортсмены попробовали себя в управлении швертботом.

Морской фестиваль в Петербурге завершился красочным фейерверком над Невой.



Морской фестиваль открыли первый вице-губернатор Санкт-Петербурга Александр Говорунов, депутат Законодательного со-

Практика на «Визире»

Впервые в истории Северного флота на гидрографическом судне «Визир» проходят учебную практику студенты-гидрографы Арктического факультета государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

«Визир» вышел из пункта постоянного базирования — поселка Мишуково Мурманской области — и взял курс в северную часть Баренцева моря. Исследовательской группе, находящейся на борту судна, предстоит провести комплекс гидрографических, геодезических и гидрологических исследований в Баренцевом и Карском морях, море Лаптевых и, при благоприятных ледовых и погодных условиях, в Восточно-Сибирском море. Исследования продлятся почти два месяца. Возвращение экспедиции планируется в октябре.

Кроме проведения маршрутного промера, создания разовых дрейфовых океанографических станций, гидрографы определяют координаты геодезических пунктов на арктических архипелагах Северная Земля, Новосибирские острова и Земля Франца-Иосифа.

В ходе экспедиции не исключаются новые географические открытия на освобожденных от ледников акваториях.

В прошлом году задачи по исследованию Арктики выполняло гидрографическое судно «Сенеж». С 18 августа по 27 сентября его экипаж прошел 5300 миль через

Баренцево и Карское моря, акваторию Северного Ледовитого океана.

Участники экспедиции выполнили научные изыскания на островах архипелагов Земля Франца-Иосифа и Новая Земля, в том числе на самом северном российском острове — острове Рудольфа. Помимо комплекса океанографических исследований гидрографическая группа уточнила координаты точек, определяющих географическое положение исходных линий для отсчета ширины территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации в Северном Ледовитом океане, а также провела изучение рельефа дна в удаленных от основных пунктов базирования флота районах Арктики.

За время похода судна «Сенеж» гидрографы Северного флота совершили около 20 географических открытий. Были обнаружены 6 островов и 3 островка, не нанесенные на карты, а также задокументировано образование 7 мысов и 4 проливов. Был окончательно переключен объект: гидрографы уточнили, что залив Кривошеина на самом деле является проливом.



Лоцманы России на службе Отечеству

В выставочном зале правительства Ленинградской области в конце августа 2016 года состоялось открытие выставки «Лоцманы России на службе Отечеству» и презентация программы «Лоцманское селение — морской культурный центр лоцманов России».

Компания «Феникс» (собственник и инвестор создания Многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка», ММПК «Бронка», Большой порт Санкт-Петербург) принимала активное участие в подготовке выставки и ее открытия, поскольку считает важным заботиться о сохранении истории и передаче ее потомкам. Об этом сообщает пресс-служба компании «Феникс».

На торжественной церемонии присутствовали представители Администрации Ломоносовского района, историки, лоцманы, делегация потомков лоцманов из Финляндии, в том числе представители компании «Феникс».

На берегу Финского залива,



недалеко от порта «Бронка», в поселке Лебяжье Ломоносовского района находится одно из сохранившихся лоцманских селений. Это уникальный уголок 2-й половины 19 века, где сохранились постройки и до сих пор чтут уклад и традиции, сложившиеся много десятилетий назад. Это место имеет историческую ценность. Именно ему и старинной морской профессии лоцманов посвящена выставка. На ней представлены архивные материалы, воспоминания потомков лоцманов, документы, фамильные реликвии, фотографии из семейных альбомов.

Материалы для выставки предоставлены Натальей Ивановной Каралаш. Она уже много лет занимается историей этой профессии, общается с династиями лоцманов и их потомками, изучает факты, собирает документы, принимает участие в написании книг о лоцманах. В 2013 году вышла книга «Корабельные вожи Архангельска», в 2015 — «Лоцманы Коронной службы», сейчас готовится к изданию книга «Лоцманы Петра Великого».



«Планета Москва» признала «Последний теплоход»



Фотография «Последний теплоход» Павла Кочетова заняла третье место на городском конкурсе фотографий «Планета Москва», который проходил в рамках проекта «Активный гражданин». Работа была отмечена в номинации «Общественный транспорт столицы». Газета «Водный транспорт» с удовольствием представляет своим читателям этот снимок, демонстрирующий красоту города и Москвы-реки.

Победителей определяли путем голосования, в котором приняли участие более 162 тысяч человек. Торжественная церемония награждения победителей состоялась 27 августа на ВДНХ. Победителям в пяти номинациях фотоконкурса «Планета Москва» вручили дипломы «Выбор «Активного гражданина» и памятные подарки.

«Сегодня мы наградили по-настоящему достойных фотохудожников. Вначале ра-

боты отбирало жюри, а потом за них голосовали более 160 тысяч москвичей. В некоторых номинациях разрыв между первым и вторым местом был всего в несколько голосов. Победить в таком конкурсе особенно приятно и почетно», — отметила Елена Шинкарук, куратор проекта «Активный гражданин», председатель Комитета государственных услуг Москвы.

Открытый конкурс городской фотографии «Планета Москва» прошел уже в чет-

вёртый раз. Он организован Департаментом градостроительной политики города при поддержке столичного Департамента культуры и ВДНХ. Цель конкурса — привлечь внимание к градостроительной деятельности Москвы, к уникальным городским историко-культурным объектам, а также сформировать новый взгляд на комфортность городской среды, отразить текущие изменения в городе через художественную фотографию.

В этом году в фотоконкурсе «Планета Москва» приняли участие 360 фотографов, среди которых были как любители, так и профессионалы. В общей сложности на конкурс поступили более 2500 снимков, запечатлевших различные аспекты жизни столицы.

Рассказывая об истории фотографии «Последний тепло-

ход», Павел вспоминает: «Был необычайно морозный январский вечер. Небо играло всеми красками заката. И тут от причала отшвартовался теплоход, который показался мне очень символичным: уплывающим на закате от уходящего солнца через покрывшуюся первым и ещё таким не крепким льдом гладь воды...».

Павел Кочетов, 45-летний менеджер одной из московских компаний, не является профессиональным фотографом. В детстве, как и многие, снимал на отцовскую «Смену», но всего лишь два года назад, вспомнив о давнем увлечении, купил зеркальную камеру Nikon. «Водный транспорт» поздравляет автора с большим успехом и надеется, что «Последний теплоход» будет совсем не последним в его творческой карьере.

Сто миллиардов рублей

Программа строительства морских и речных судов отечественного производства за 2016–2030 годы составит более 102,2 млрд руб. Такие данные обнародовал глава Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов в ходе заседания президиума Государственного совета, который прошел в Волгограде под председательством Владимира Путина.

Рахманов отметил, что государством в 2008 году было выделено более 6 млрд руб., что позволило в период с 2009 по 2016 годы заключить контракты на строительство 34 судов общей стоимостью более 12 млрд руб.

Рахманов подчеркнул, что револьверный способ использования лизинговых платежей позволяет при минимальных вложениях в достаточно короткий срок (не более 15 лет) провести обновление флота. Таким образом, резюмировал глава ОСК, на 1 руб. вложенных средств в промышленность, бизнесом инвестируется более 2 руб. Данный мультипликативный эффект позволит построить более 146 судов.

Одним из таких положительных примеров является закладка на судостроительном заводе «Лотос» в Астрахани круизного пассажирского судна PV-300 класса «река-море». В режиме видеомоста из Астрахани вице-президент ОСК по гражданскому судостроению Евгений Загородний произвел монтаж закладной доски лайнера.

Новейшее круизное судно будет строиться по лизинговой программе. Современная серия таких лайнеров заменит морально и экономически устаревший пассажирский флот, что позволит сформировать новые компетенции у российской судостроительной отрасли.

(Подробности о закладке круизного лайнера «Водный транспорт» публикует на 9 стр.)

Курсанты на паруснике

Курсанты ФГБОУ «Московская государственная академия водного транспорта» и Севастопольского филиала ГМУ им. Ф. Ф. Ушакова, находящиеся на учебной практике, приняли участие в учениях на борту парусника «Херсонес», прошедшего восстановительный ремонт на судовой верфи «Звездочка».

На судне были проведены противоаварийные тренировки (учебная тревога): «Оставление судна», «Человек за бортом» и «Маневрирование дежурной шлюпки». В рамках испытаний курсанты смогли провести упражнения по постановке парусов, подъёму на фок-

мачту и спуске дежурного катера.

Трехмачтовый парусный фрегат «Херсонес» 2 сентября 2016 года завершил ходовые испытания. Судно вышло в море из Южной бухты города Севастополя для проверки рулевого и якорно-швартового устройств, главного двигателя,

систем винта регулируемого шага, устройств радиосвязи, электро- и радионавигации.

Торжественная церемония поднятия парусов на обновленном фрегате «Херсонес» состоялась 12 августа 2016 года на Графской пристани Севастополя. До этого парусник 10 лет находился в простое.





КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

МОСКВИЧИ
ЛЮБЯТ КРУИЗЫ

Спрос на речные круизы в Москве летом 2015 года вырос на 30%, что является самым высоким показателем среди российских регионов. Туристов, которые впервые отправились в речной круиз, стало на 35% больше по сравнению с летом прошлого года. Такие данные сообщила Ассоциация туроператоров России со ссылкой на круизных операторов.

С ОЛИМПИАДЫ —
НА ТЕПЛОХОД

В Москве прошла Первая международная олимпиада мегаполисов, в которой приняли участие 22 команды из 18 стран. Каждый город представил свою команду из 8 человек, всего для участия в мероприятии приехали более 500 человек.

Многие ребята приехали в Россию впервые, и всем очень хотелось посмотреть город. Им предоставили отличную возможность поучаствовать в интересной квест-прогулке по Москве, прогуляться на теплоходе по Москве-реке, посетить музеи и выставки, принять участие в праздновании Дня города.

ОТМЕНА РЕЙСОВ

В Костроме снижено количество речных рейсов. В связи со снижением потока пассажиров рейсы по понедельникам на пригородных линиях «Кострома — Сады» и «Кострома — Борщино» отменены. Теперь теплоход «Москва» ходит до садоводческих товариществ в Борщино и Садах лишь 4 раза в неделю: в среду, пятницу, субботу и воскресенье.

ИВАНОВСКАЯ НАВИГАЦИЯ

В период летней речной навигации более четырех тысяч человек воспользовались услугами водного транспорта на маршруте «Кинешма — Плёс — Кинешма». Водные перевозки в регионе осуществлялись двумя теплоходами в течение двух с половиной месяцев (с 18 июня по 28 августа) пять раз в неделю. По данным правительства Ивановской области, по сравнению с прошлым годом количество пассажиров увеличилось более чем в 10 раз. Организация рейсов осуществлялась в штатном режиме и в соответствии с утвержденным графиком, нареканий не поступало.

ПОЛЕЗНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

Путеводитель Localway.ru совместно с сервисом по продаже билетов на речные прогулки Rekaonline.ru запустили совместный проект по поиску подходящего маршрута, благодаря которому упрощается выбор речного маршрута. Новый сервис от Rekaonline.ru, который позволяет посмотреть актуальное расписание теплоходов, узнать об акциях и скидках, оплатить без комиссии выбранную прогулку, а затем просто прийти на теплоход с распечатанным билетом или его электронной копией в смартфоне. В настоящее время на берегах Москвы-реки расположено почти 50 причалов, не считая многочисленных сходов и спусков к воде, в навигацию курсируют около 80 теплоходов.

Спрос на речные круизы внушает ОПТИМИЗМ

Большинство туроператоров по речным круизам в России уже как минимум два месяца ведут продажи на сезон-2017. По словам гендиректора компании «Инфофлот» Александра Сахарова, прирост составляет не менее 15% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. «Как правило, в это время покупают круизы наши постоянные клиенты, которые уже хорошо знают, чего именно они хотят. Цена фиксированная, потом не придется доплачивать, если цены повысятся. К тому же при полной оплате действуют скидки в 10%», — сказал он.

По словам заместителя директора компании «Мостурфлот» Светланы Гончаровой, по итогам августа в компании отмечен 50-процентный рост объемов раннего бронирования: «Конечно, имеет значение скидка, но мне кажется, что для наших клиентов на этот раз решающим стала модернизация первой палубы на теплоходе «Михаил Булгаков». В частности, там появились балконы. В итоге на круиз до Перми у нас уже все номера с балконами забронированы».

Гораздо лучше, чем в прошлом

году, продаются сибирские круизы компании «Ника». «В начале сезона-2016 нам не хватало рекламы. Процесс реанимации сибирских маршрутов был очень сложный, много сил ушло на его отладку. Но в итоге мы получили хорошие отзывы, спрос сформировался и в Москве, и в регионах. Продажи на сезон-2017 мы открыли еще в мае, особым спросом пользуются Обь, Иртыш. Сейчас уже полностью проданы два рейса», — рассказала в интервью изданию RATA-news руководитель круизного отдела компании «Ника» Белла Бакурова.



По ее словам, гораздо активнее пошли запросы и от зарубежных туристов. В 2016 году удалось остановить падение спроса на речные круизы по России со стороны иностранцев, в этом году появилась надежда на его рост, есть признаки оживления.

По словам Светланы Гончаро-

вой, компании придется сократить участие теплохода «Княжна Виктория» в программах на внутреннем рынке, так как он вновь будет работать с зарубежными туристами. После двухлетнего перерыва на въездной рынок вернется «Александр Грин» и, возможно, «Николай Карамзин».

Покататься на ботике Петра

В Москве на Верхнем Царицынском пруду в течение одного дня — 28 августа — была открыта временная навигация.. на древнерусских ладьях и ботике Петра I. Акция прошла в рамках фестиваля славянского искусства «Русское поле».

Фестиваль состоялся в музее-заповеднике «Царицыно». На воду было спущено около 30 деревянных судов, копирующих русские ладьи, ботики и лодки разных исторических эпох. Управляли флотилией специально обученные реконструкторы из военно-исторических и морских клубов. Пассажирам рассказывали о конструкции каждой ладьи и лодки и её истории.

Среди судов, на которых можно было покататься — точная реплика парусно-гребного ботика Екатерины II, на котором императрица совершала водные прогулки в Царском Селе, а также копии ботика Петра I.

Оригинал ботика хранится в музее под городом Переславлем-Залесским на Плещеевом озере. Именно в этих местах Пётр I создавал свою Потешную флотилию, с которой и началась история флота России.



Автобус плюс теплоход

Прошедшим летом туристическими автобусами-даблдекерами в Москве воспользовались более 100 тыс. человек. Благодаря интермодальным билетам, данный сервис позволяет совершить комбинированный тур — на автобусе и теплоходе, чем воспользовались не только туристы, но и москвичи.

Комментируя итоги речного туристического сезона, глава департамента национальной политики, межрегиональных связей и туризма Москвы Владимир Черников от-

метил, что прогулки по Москве-реке в летнее время уже много лет пользуются популярностью. Это удобный способ знакомства с городом с необычного ракурса — в комфортной обстановке

и без пробок. Меняются не только прибрежные территории, но и сами услуги, предоставляемые москвичам и гостям столицы на реке. Уже шесть лет Москва предлагает уникальный для на-

ших широт туристический продукт: круглогодичную речную навигацию, что стало возможным благодаря флотилии «Рэддиссон Ройал». Меню речных экскурсий становится все более насыщенным. Сейчас на речной прогулке можно не только послушать интересный рассказ о городе, но и поучаствовать в кулинарном фестивале или театральной постановке.



На «Лотосе» заложили круизный лайнер

На судостроительном заводе «Лотос» в Астрахани впервые за последние 60 лет прошла закладка пассажирского круизного лайнера, который, как ожидается, будет спущен на воду в 2019 году. Заказчиком выступает «Московское речное пароходство».

Старт строительству по видеосвязи дал Президент РФ Владимир Путин, проводивший в тот момент заседание президиума Госсовета в Волгограде по вопросам развития внутренних водных путей России. «Надеюсь, что это первый, не только не последний, но успешный шаг в строительстве целой серии. Не сомневаюсь, что серия эта будет востребована и послужит реальному возрождению пассажирских перевозок по рекам, развитию внутреннего и въездного туризма» — обратился к корабелам Президент.

Круизное судно рассчитано

на 310 человек, длина — 141 м, высота борта — 5,5 м, ширина — 16,5 м. Стоимость составит примерно 2,5 млрд рублей, срок окупаемости — от 15 до 25 лет.

Как сообщила Светлана Гончарова, заместитель генерального директора компании «Мостурфлот», входящей в МРП, предполагается, что вскоре будет заложено и второе аналогичное судно. «Это теплоход типа река-море. Он будет, прежде всего, эксплуатироваться на линиях Санкт-Петербург — Москва, но габариты судна позволяют ему ходить и по Черному, Каспийскому, Балтийскому морям, а также по озерам, которые фактически приравни-

ваются к морям. Многие будут зависеть от инфраструктуры, возможностей по приему судна».

В специально разработанном типе нового пассажирского теплохода учтены многие требования и рекомендации круизных туроператоров. На строящемся лайнере уже предусмотрены индивидуальные балконы, детские, тренажерные комнаты, сцена. Кроме того, на судне будут экскурсионные мотоботы, которые позволяют без всяких причальных сооружений подойти в интересные заповедные места, каких в России множество. На борту предусмотрены обзорные салоны, рестораны, спа-залы,



двухуровневые солнечные палубы с гриль-баром, бассейном и джакузи
Завершение строительства

первого пассажирского судна намечено на 2018 год, а передача заказчику — к началу навигации 2019 года.

Ярославские конструкции для гидроузлов

«Ярославский судостроительный завод» отгрузил металлоконструкции, изготовленные для реконструкции гидроузла Белоомут, входящего в состав гидротехнических сооружений ФГБУ Канал имени Москвы. Масса металлоконструкций — 563 496 кг.

«Ярославский судостроительный завод» принимает активное участие в реализации комплексного масштабного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Канала имени Москвы в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России».

Первым заказом, который был получен ПАО «ЯСЗ» в 2010 году в рамках указанной ФЦП, стало

изготовление шлюзовых ворот для Угличского гидроузла. Тогда работники предприятия изготовили металлическую конструкцию с габаритными размерами 34 x 9 x 1,8 м, состоящую из полотнища весом 160 тонн и двух секторов весом по 11 тонн каждый. Ворота в срок были оттранспортированы заказчику и смонтированы в Угличском гидроузле.

За последние 5 лет в цехах ПАО «ЯСЗ» были изготовлены в срок и отгружены заказчику в соответствии с условиями ФЦП «Развитие транспортной системы России» различные крупногабаритные металлоконструкции для шести других гидроузлов Канала имени Москвы: Фаустово, Северка, Андреевка, Трудкоммуна, Рыбинск и Кузьминск.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

Спущен на воду плавкран «СПК-60/25»



На «Верфи братьев Нобель» состоялась спуск плавкрана «СПК-60/25». По итогам дефектации произведен ремонт корпуса судна, его очистка и окраска.

В настоящее время на судне производится монтаж оборудования после проведения ре-

монта.

Напомним, что на стапель судно проекта Д-9030 было поднято 2 июля. Плавкран «СПК-60/25» — монтажный кран грузоподъемностью 25 тонн. Построен в 1984 году на Венгерском судно- и краностроительном заводе (Венгрия, г. Будапешт).

«Александр Сизонцев» ушел в порт назначения



«Ярославский судостроительный завод» отправил в порт назначения — город Новороссийск — головной катер-бонепостановщик проекта А-40-2Б-ЯР «Александр Сизонцев». Накануне отправки государственной комиссией был подписан прием-

ный акт по результатам успешно проведенных государственных испытаний катера.

Судно было построено в рамках госконтракта с ФКУ «Дирекция госзаказчика», согласно которому завод построит 6 бонепостановщиков.

Финансирование для судостроителей

Акционеры «Судостроительного завода «Вымпел» на внеочередном собрании одобрили заключение договора со Сбербанком об открытии невозобновляемой кредитной линии

объемом 5 млрд 354 млн 223 тыс. руб. Средства привлекаются для обеспечения ремонта и модернизации катеров. Процентная ставка составляет 11,5% годовых.



Нарастить инфраструктуру и ликвидировать «узкие места»



Правительство Ростовской области утвердило План мероприятий по реализации II этапа Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года. В план вошли два важнейших инвестиционных проекта региона.

Части водного транспорта план включает две стратегические задачи: развитие инфраструктуры водного транспорта Ростовской области и ликвидацию «узких мест» на водных путях Азово-Донского бассейна.

Для решения первой планируется реализация инвестиционного проекта «Строительство мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» в индустриальной зоне «Зареч-

ная» Ростова-на-Дону, на левом берегу реки Дон. Проект предполагает строительство и ввод в эксплуатацию современного универсального порта с объемом перевалки 16 млн тонн грузов в год и, как следствие,

создание новых рабочих мест, привлечение дополнительных грузопотоков и, наконец, рост грузооборота Азово-Донского бассейна.

Строительство универсального порта в 2006 году инициировала транспортная группа «Азово-Донское пароходство». Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 года инвестиционному проекту «Развитие МТЛУ «РУП» присвоен статус общегосударственного значения. Он включен в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)». В настоящее время проект реализует консорциум частных инвесторов, включающий ООО «Ростовский универсальный порт», ЗАО «СК «Международный донской порт», ОАО «Ростовский порт», ООО «Росмортранс-Терминал», Ростовский филиал ОАО «Новошахтинский завод нефтепродуктов», создана управляющая компания ООО «Портовая».

Ликвидировать «узкие места» на водных путях Азово-Донского бассейна позволит строительство Багаевского низконапорного гидроузла. Техническим заданием предусмотрено размещение гидроузла с компоновкой основных сооружений в створе реки на 3089 км Единой глубоководной системы России в районе хутора Арпачин и одноименного острова. Сроки

реализации инвестиционного проекта — 2016–2020 годы. В частности в 2016–2017 годы планируется разработка проектно-сметной документации и получение положительного заключения Главгосэкспертизы, а с 2017 года — непосредственно строительство гидротехнического сооружения.

Заказчиком-застройщиком проекта выступает ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация». Строительство низконапорного Багаевского гидроузла на Нижнем Дону постановлением Правительства РФ включено в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

Ожидается, что возведение объекта повысит пропускную способность флота и позволит создать безопасные условия плавания на самом сложном участке судоходства от Кочетовского гидроузла до станицы Багаевская и вниз до Аксай. Кроме того, строительство Багаевского гидроузла повысит не только транспортную доступность и провозную способность водного транспорта на ВВП Волго-Донского водного пути, но и в целом транзитный потенциал внутренних водных путей России.

Напомним, Стратегия развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года была утверждена постановлением Правительства Ростовской области 13 октября 2011 года.

Август в цифрах

Август продолжил уже устоявшийся тренд: в то время как морские порты Ростов-на-Дону и Азов наращивают показатели, в Таганроге наблюдается небольшое снижение.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в августе 2016 года обработал 2 млн 431 тыс. тонн грузов, что на 26,5% превышает соответствующий показатель прошлого года. Номенклатура грузов была представлена нефтью и нефтепродуктами (27,7%), незерновыми навалочными грузами (12,7%), зерновыми навалом (47,8%), углем и коксом (4,8%), металлоломом (3,7%) и генеральными грузами (2%).

Погрузка увеличилась на 23,4%, до 1 млн 505 тыс. тонн, транзит — на 54%, до 848 тыс. тонн грузов. При этом объем выгрузки снизился в 1,9 раза и составил 78 тыс. тонн грузов.

Судооборот порта Ростов-на-Дону также показал положительную динамику: если в августе 2015 года служба капитана морского порта оформила 758 приходов и 744 отхода судов, то за отчетный период 2016 года — 876 приходов и 884 отхода судов.

Морской порт Азов в августе этого года обработал 1 млн 388

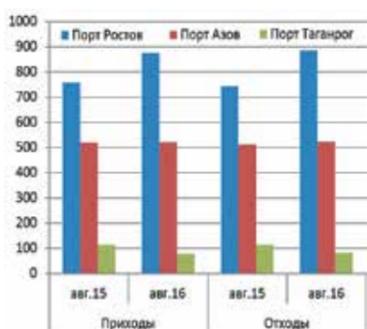
тыс. тонн грузов, что на 7,6% выше уровня 2015 года. В номенклатуре грузов преобладали зерновые (61,4%) и нефтепродукты (32%).

Собственный грузооборот порта за отчетный период вырос на 1,5%, до 891 тыс. тонн, экспорт — на 37,9%, до 326 тыс. тонн, импорт — на 2,1%, до 25 тыс. тонн, транзит — на 20,6%, до 497 тыс. тонн грузов. Снижение показал только каботаж, который сократился на 12,4% и составил 540 тыс. тонн грузов.

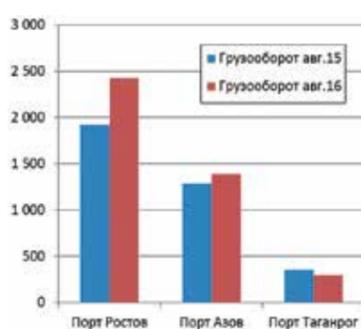
Служба капитана морского порта Азов в августе 2016 года зарегистрировала 521 приход и 522 отхода судов, в то время как год назад было 518 приходов и 511 отходов судов.

Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в августе сократился на 18,1% и составил 293,4 тыс. тонн грузов. Служба капитана порта за отчетный период оформила 78 приходов и 80 отходов судов против 114 приходов и 114 отходов судов год назад.

СУДООБОРОТ



ГРУЗООБОРОТ



Речной грузооборот растет

Общий грузооборот в границах Азово-Донского бассейна ВВП по состоянию на 1 сентября 2016 года составил 6 млн 207 тыс. тонн различных грузов, что на 4% выше уровня 2015 года. Об этом сообщается на официальном сайте ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Объем перевозок мазута за отчетный период сократился на 8,8%, до 1 млн 954 тыс. тонн. Напротив, объем перевозок серы увеличился на 19%, до 1 млн 2 тыс. тонн, дизельного топлива — на 27%, до 843 тыс. тонн.

Судопоток составил 3889 судов, что на 7,6% ниже соответствующего показателя за аналогичный период 2015 года.

В августе этого года общий грузооборот вырос более чем на треть (+34,7%) — до 1 млн 523 тыс. тонн. Транзит за отчетный период увеличился на 26%, до 1 млн 187 тыс. тонн, внутренний грузооборот — на 77,8%, до 336 тыс. тонн грузов.

Судопоток в последний месяц лета 2016 года составил 888 судов и составов: 436 из них прошли вниз, 452 — вверх. Год назад было 967 единиц флота, в том числе 510 в движении вниз и 457 — вверх.

Рост показателей грузооборота в августе 2016 года объясняется более благоприятными гидрометеорологическими условиями по сравнению с августом 2015 года.

Фактические глубины в августе текущего года на участке от входа

в 132-й канал до Кочетовского гидроузла составляли 375–400 см, от Кочетовского гидроузла до первого Арпачинского переката — 350–385 см, от первого Арпачинского переката до 3121-го км реки Дон — 400 см.

Напомним, сбросной расход Цимлянское водохранилища был увеличен до 310 куб. м с 29 июля 2016 года по решению Межведомственной рабочей группы (МРГ). В начале навигации он составлял 180 куб. м/с, с 1 мая до 12 июня — 230 куб. м/с, с 13 июня по 28 июля — 280 куб. м/с.

Границы деятельности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» включают в себя магистральный речной путь реки Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до поселка Аксай (3121-й км р. Дон), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона — реку Северский Донец (от хутора Красный до устья) и реку Маныч (от Ново-Маньчской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в зоне ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» составляет 691,3 км.

Губернатор попросил федеральной поддержки

Губернатор Ростовской области Василий Голубев попросил президента России Владимира Путина поддержать план оздоровления Цимлянского водохранилища. Об этом сообщила пресс-служба донского правительства.

Василий Голубев выступил с докладом на заседании президиума Госсовета под председательством президента России Владимира Путина 15 августа в Волгограде, где обсуждался вопрос развития внутренних водных путей страны.

Губернатор проинформировал главу государства о том, что водность Нижнего Дона напрямую зависит от сброса воды из Цимлянского водохранилища, контролирующего 75% стока

Донского бассейна. Однако из-за маловодности, которая наблюдается в Цимлянском водохранилище уже несколько лет подряд, возникают трудности не только с водным сообщением по Дону, но и с обеспечением населения питьевой водой, забором воды для Новочеркасской ГРЭС, орошением сельхозугодий.

Василий Голубев напомнил, что по поручению главы государства специалистами Минприроды совместно с Минэнер-

го, Минсельхозом и Минтрансом РФ был подготовлен план оздоровления водохранилища. В документ были включены предложения, поданные Ростовской областью. Ключевое его мероприятие — строительство Багаевского гидроузла комплексного назначения. Общая стоимость реализации всех запланированных мероприятий плана превышает 42 млрд рублей.

«Проект плана и проект распоряжения Правительства РФ проходят согласование в ведомствах, затем материалы будут повторно направлены в Минфин России. Прошу поддержать и утвердить мероприятия плана в полном объеме. В свою очередь, область берет обязательства по финансированию — около 2 млрд рублей», — обратился к президенту губернатор Дона.

Он попросил включить строительство Багаевского гидроузла в перечень приоритетных проектов и поручить соответствующим ведомствам обеспечить его безусловное строительство до



конца 2020 года.

Параллельно со строительством гидросооружения необходимо решать вопросы рыбопродуктивности водохранилища и Нижнего Дона, уверен Василий Голубев. На участке от Цимлянского водохранилища до устья реки Северский Донец находится три судоходных гидроузла, что не позволяет рыбе осуществить свободный проход в места нерестилищ. Чтобы рыбо-

продуктивность водохранилища и Нижнего Дона не пострадала, необходимо строить рыбоходно-нерестовый канал вокруг Кочетовского гидроузла, заявил донской губернатор.

«В 2008 году была достигнута договоренность о его строительстве за счет федерального бюджета при условии строительства за счет области рыбоходного канала вокруг Усть-Маньчского гидроузла. Область это условие выполнила в 2009 году», — напомнил Василий Голубев и попросил президента поручить правительству страны вернуться к вопросу строительства рыбоходно-нерестового канала за счет федерального бюджета.

Глава донского правительства предложил также рассмотреть вопрос о финансировании из федерального бюджета мероприятий по расчистке малых рек, питающих главную водную артерию Ростовской области. Он уточнил, что в общей сложности расчистки требуют около 900 км малых рек на территории региона. «В свою очередь, мы готовы провести проектирование за счет областного бюджета», — подчеркнул Василий Голубев.



Новый рекорд

Новый рекорд по сбору ранних зерновых установлен в Ростовской области. С обильным урожаем донских аграриев поздравил губернатор Василий Голубев на региональном празднике «День урожая».

«Впервые за всю историю существования Ростовской области донскими аграриями был собран рекордный урожай ранних зерновых — более 10,5 млн тонн. Третий год подряд сельчане бьют свои рекорды по сбору зерна», — отметил Василий Голубев. Глава области вручил областные награды и денежные премии механизаторам, комбайнерам и агрономам, наиболее отличившимся в нынешней битве за урожай.

Наивысший валовой сбор достигнут в этом году в Сальском районе — 590 тыс. тонн. На втором месте — сельхозтоваропроизводители зерноградского района, собравшие более 580 тыс. тонн. Тройку лидеров замыкают аграрии Зимовниковского района с 565 тыс. тонн. При этом самая высокая урожайность по области была зарегистрирована в Песчанокопском районе и составила 50,1 центнера с га.

По предварительным данным, новый урожай более чем на 70% состоит из продовольственной пшеницы.

Важными слагаемыми успеха губернатор назвал постоянную господдержку и обновление комбайнового парка. Так, до старта уборочной кампании донские хозяйства приобрели почти 250

отечественных высокопроизводительных комбайнов. Из 7 млрд рублей господдержки сельчанами освоено около 70% средств.

Напомним, год назад в Ростовской области было собрано 8,5 млн тонн ранних зерновых культур, что было рекордом для региона.

Как сообщает Минсельхозпрод региона, в период с 1 января по 1 сентября 2016 года экспорт зерна с территории Ростовской области составил 6 млн 172,8 тыс. тонн. В том числе было отправлено за границу 1 млн 946,7 тыс. тонн пшеницы III класса, 2 млн 744,7 тыс. тонн пшеницы IV класса, 103,3 тыс. тонн пшеницы V класса, 529,8 тыс. тонн ячменя, 427,4 тыс. тонн кукурузы, 294,2 тыс. тонн гороха и 126,7 тыс. тонн других зерновых и зернобобовых культур.

По итогам торгов 1 сентября 2016 года сентябрьский фьючерс на продовольственную пшеницу составил \$135,306 (8829,19 рублей за тонну), на кукурузу — \$122,441 (7989,71 рублей за тонну). По итогам торгов 25 августа 2016 года сентябрьский фьючерс на продовольственную пшеницу составлял \$147,431 (9555,60 рублей за тонну), на кукурузу — \$127,362 (8254,84 рублей за тонну).

Флотское пополнение

Новым гидрографическим судном пополнился флот Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт». Об этом сообщила пресс-служба филиала.

АБФ «Росморпорт» приобрел новое маломерное гидрографическое судно с надувным бортом «Вега» проекта «Наутикус 800». Плавсредство было построено ООО «Специальные катера» (г. Всеволожск, Ленинградская область). Длина катера составляет 8,4 м, ширина — 3,1 м, высота борта — 1,35 м, осадка — 0,55 м. При мощности главной двигательной установки 235 кВт судно развивает скорость до 33,5 узлов.

«Это уже третье маломерное судно подобного проекта, используемое Азовским бассейновым филиалом для выполнения промерных работ в морских портах Азов, Ростов-на-Дону и Таганрог. Два других судна, «МГК-2» и «Ростовец», успешно

эксплуатируются филиалом уже шестой год», — уточнили в пресс-службе учреждения.

Преимуществом данного типа судов считается их экономичность в эксплуатации, а также маневренность, которая позволяет значительно сократить сроки выполнения промерных работ, а также работ по обслуживанию плавучих навигационных знаков в акваториях морских портов Азов, Ростов-на-Дону и Таганрог.

Добавим, что гидрографический катер «Вега» свое наименование получил в честь самой яркой звезды в созвездии Лиры, пятой по яркости звезды ночного неба. Вега находится на расстоянии 25,3 световых лет от Солнца и является одной из ярчайших звезд в его окрестностях.



Компенсация природе

Азовский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» компенсировал ущерб водным биоресурсам и среде их обитания, нанесенный при проведении ремонтных дноуглубительных работ на Азово-Донском морском канале в 2015 году. Об этом сообщила пресс-служба филиала.

Выпуск почти 5 млн штук молоди леща в бассейн Азовского моря состоялся 23 августа 2016 года в присутствии представителей Азово-Черноморского территориального управления Росрыболовства.

«Расходы филиала на приобретение данного выпуска молоди леща у специализированной рыбободной организации составили

почти 1,1 млн рублей», — уточняется в сообщении.

Состоявшийся выпуск молоди леща, которые имели среднюю штучную навеску 0,3 грамма, стал седьмым выпуском филиала с 2011 года. Всего за пять лет Азовским бассейновым филиалом приобретено и выпущено в Азовское море свыше 42 млн штук молоди леща.

ПРАВИЛА ИЗМЕНИЛИСЬ

Движение маломерных судов на донских водоемах будет ограничено в период весеннего нереста. Соответствующие изменения внесены в «Правила пользования водными объектами для плавания на маломерных судах на территории Ростовской области», сообщила пресс-служба регионального правительства.

Внесенные изменения ограничивают использование водных объектов для плавания на маломерных судах в период двух месяцев весеннего нереста. Запрещается движение маломерного флота в период с 1 апреля по 31 мая по рекам, озерам, водохранилищам и их протокам, за исключением судоходного фарватера реки Дон и Цимлянского водохранилища.

Как рассказал на заседании правительства министр природных ресурсов и экологии региона Геннадий Урбан, любое присутствие на водоемах моторных средств передвижения в момент нерестовых миграций и нереста рыбы крайне отрицательно влияет на естественное воспроизводство рыбных запасов.

Действие запрета направлено на обеспечение благоприятных условий для нереста рыб, его соблюдение исключает шумовое воздействие, предотвращает гибель нерестящихся рыб на мелководье от винта лодки и гибель икры и личинок от волны, которой они выбрасываются на берег. Кроме этого, в областном природоохранном ведомстве рассчитывают, что запрет позволит эффективнее бороться с браконьерами и повысит качество контрольно-надзорных мероприятий, проводимых органами рыбоохраны.

Праздник первокурсников

С Днем знаний первокурсников Института водного транспорта им. Г. Я. Седова лично поздравил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлота) Виктор Вовк.

Набор в ИВТ им. Седова в этом году впечатляет. На программы высшего образования зачислено 116 человек, в том числе 44 — на специальность «Судовождение», 33 — на «Эксплуатацию судовых энергетических установок», 20 — на «Технологию транспортных процессов» и 19 — на «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства». На программы среднего профессионального образования поступило 472 человека, причем больше половины — 247 человек — будут учиться на договорной основе. Самой популярной специальностью СПО остается «Судовождение», куда зачислено 234 человека, «Эксплуатацию судовых энергетических установок» начнут осваивать 157 первокурсников, «Эксплуатацию судового электрооборудования и средств автоматизации» — 81.

Торжественное собрание по случаю 1 сентября состоялось на площади К. Маркса в Ростове-на-Дону. После поднятия флагов

Российской Федерации и Института и возложения венков к мемориальному комплексу «Павшим воинам» Виктор Вовк выступил с приветственной речью: «Первое сентября — это тот праздник, который многим откроет дорогу в жизнь и мир знаний, новых свершений. От имени Министерства транспорта РФ, Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и от всей души поздравляю вас с этим праздником!».

Замруководителя Росморречфлота подчеркнул, что в этом году праздник особенно знаменателен, поскольку в 2016 году Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова отмечает 140-летний юбилей. «Первокурсники, которые сегодня только открывают двери в мир морских профессий, должны сохранить те традиции, которые всегда чтились этим учебным заведением», — добавил Вовк. — «Надеюсь, что вы пройдете достойный путь и найдете себя в этой сложной, но интересной жизни для настоящих моряков».

Поздравить новую курсантскую смену приехали руководи-

тели отраслевых государственных организаций и предприятий. «Вы будете учиться не только наукам, но и дружбе, взаимопомощи, коллективизму, ведь главное, чтобы каждый из вас стал не только высококлассным специалистом, но и добрым, надежным человеком, верным патриотом Отечества. Никто не говорит, что знания будут даваться легко, но я уверен, что под руководством опытных педагогов и командиров вы успешно преодолеете все трудности», — отметил и.о. руководителя ФГУ «АМП Азовского моря» Сергей Сафоничев.

Поскольку жизнь на судне традиционно подчинена распорядку дня, основным символом соблюдения которого является пробитие склянок в судовой колокол, как призыв к учебе на торжественном построении первые склянки пробил ветеран флота Олег Баласанов.

Завершился праздник награждением курсантов-отличников за высокие достижения в учебе и активное участие в общественной жизни Института.



Будущее речного флота

Новую смену курсантов принял Ростовский-на-Дону колледж водного транспорта.

Как рассказал директор РКВТ Владимир Маевский, в этом году учебное заведение приняло 200 «новобранцев», сделавших выбор в пользу флотской профессии.

Торжественный сбор учащихся состоялся в День знаний, 1 сентября, на плацу колледжа. Поздравить первокурсников приехали опытные водники: председатель совета и исполнительный директор ассоциации «Водный транспорт Дона» Александр Огарев и Владимир Нориков, председатель Совета директоров группы компаний «Ростовский порт» Олег Грызлов и первый заместитель руководителя Администрации Азово-Донского бассейна Александр

Тараненко.

Напутствия и официальные поздравления перемежались творческими подарками от коллективов художественной самодеятельности учебного заведения.

Кроме того, на Дне знаний курсанты, состоящие в Молодежном морском клубе, доложили руководству колледжа об участии в шлюпочном походе по местам боевой славы Азово-Донской флотилии. Отличники получили грамоты от руководства РКВТ.

Право дать первый звонок отбитием корабельного колокола предоставили одному из лучших студентов Александру Сушко, чем и завершилась праздничная церемония.



Танкер «Владимир Матвеев» построен на Красноярской судоверфи

Красноярская судоверфь спустила на воду самоходный танкер-бункеровщик жидкого топлива, построенный по заказу «ГМК «Норильский никель». Суда данного класса прежде не строились в Красноярске.

Длина судна — около 70 м, ширина — 12,6, высота борта — 4,8, дедвейт — порядка 1200 тонн. Кроме танков внутри бункеровщика расположены два трюма, в которых можно разместить 200 бочек с горюче-смазочными материалами. Судно морского класса рассчитано на хождение во льду толщиной до 40 см.

Танкер построен по проекту новгородского КБ «Вымпел», полностью отвечает современ-

ным требованиям Российского Речного Регистра, в том числе и в области экологической безопасности. Речь идет о повышенной степени защищенности от аварий. Так, все грузовые танки, ёмкости с топливом не примыкают непосредственно к наружной обшивке, а отделены от неё двойным бортом.

Танкер-бункеровщик, получивший название «Владимир Матвеев», будет работать в морском порту Дудинка.



Что порождает инновации? Перспективный проект

Строительство судна «Пионер-М», спроектированного молодежным конструкторским бюро, планируется начать зимой 2017 года. Спуск судна на воду запланирован на осень 2017 года. Отличительной особенностью судна «Пионер-М» станет возможность беспилотного управления, а также способность проводить исследования с участием беспилотных летательных и подводных аппаратов.



«На мой взгляд, причины, порождающие инновации, — это жадность, злость или незнание. Нами руководила злость на качество выпускников отечественных вузов, — сказал президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов, выступая на сессии, посвященной инновациям в отечественной экономике, на Втором Восточном экономическом форуме. — Поэтому в рамках собственной программы инновационного и кадрового развития компании мы решили привлечь студентов со всех профильных университетов страны и организовать молодежное конструкторское бюро. Так был создан проект судна «Пионер М». Его авторы — студенты судостроительных факультетов университетов Севастополя, Владивостока, Калининграда, Санкт-Петербурга и Нижнего Новгоро-

да. Мы разбили их на группы по направлениям разработок: одни занимались электродвигателями, другие — корпусом, третьи — солнечными батареями и т. п. В результате получился проект исследовательского судна, который мы начнем строить зимой 2017 года на Дальнем Востоке и к осени планируем спустить на воду. Предполагается, что это будет непрерывная программа. Следующее судно, созданное молодежным конструкторским бюро, будет собрано в Калининграде и так далее. Через пять-семь лет мы рассчитываем получить собственный исследовательский флот, пригодный для научной работы на море и реке, а главное — подготовить квалифицированных специалистов-судостроителей, которые на практике освоили производственные технологии ОСК».

Скоростное пассажирское судно проекта А45-2, построенное на Хабаровском судостроительном заводе и представленное на ВЭФ в Приморье, заинтересовало несколько регионов Дальнего Востока, сообщил губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт.

«После демонстрации судна на Восточном экономическом форуме, им заинтересовались Камчатский край, Якутия и Сахалинская область, интерес также проявил Китай», — сказал Шпорт по итогам посещения завода.

Шпорт сообщил, что в настоящее время правительство Хабаровского края прорабатывает совместно с министерством промышленности РФ схему финансирования строительства лайнеров.

Он напомнил, что правительство Хабаровского края для строительства лайнеров проекта А45-2 заключило контракт с лизинговой компанией под 2,5%. Регион заказал строительство трех таких судов, их планируют использовать на внутренних

пассажирских рейсах по Амуру, также для края будет построено два судна на воздушной подушке.

Пассажирское судно проекта А45-2 было спущено на воду со стапелей Хабаровского судостроительного завода в июне 2015 года, спустя год, после пуска наладочных и ходовых испытаний, судно сдали в эксплуатацию. Лайнер, созданный по питерскому проекту, способен развивать скорость до 70 км/ч, может перевозить до 100 человек. Имеет небольшую осадку, что позволяет использовать его на маловодных направлениях, а также причаливать к необорудованным участкам берегов. На Дальнем Востоке судно такого класса было выпущено впервые.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

БУКСИР «УПОРНЫЙ» ПРОШЕЛ РЕМОНТ НА ВЕРФИ АЛЕКСИНО ПОРТ МАРИНА SHIPYARD

На территории судоремонтной верфи Алексино Порт Марина Shipyard после планового ремонта осуществлен доковый спуск буксира «Упорный». На судне, принадлежащем ОАО «Флот «НМТП», были проведены комплексные работы по системе субконтрактинга компанией ООО «ФТС-Антикорр-Сталь».

«КРАСНЫЕ БАРРИКАДЫ» ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ С ИРАНОМ

Контракт на постройку морских буровых установок в Персидском заливе стоимостью 1 миллиард долларов заключил российский судостроительный завод «Красные баррикады» с иранской компанией Tasdid. Российская сторона обязалась взять на себя 85% стоимости контракта.

В СЕВАСТОПОЛЕ СОЗДАНА ВЕРФЬ ДЛЯ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА ЯХТ

Российская компания «Попилов» сообщила о создании серийного производства яхт в Севастополе. В настоящий момент верфь представляет собой полный цикл производства — от проектирования до создания готового судна. В ближайшей перспективе — строительство лакокрасочного цеха и слипа для спуска и подъема яхт.

РГО ЗАКАЗАЛО СУДНО ДЛЯ ЭКСПЕДИЦИЙ ПО ЕНИСЕЮ

РГО заказало строительство судна для экспедиций по Енисею и арктическому побережью. Спуск намечен на 2017 год. Судно класса река-море строится в Саратове. Стоимость оценивается в примерно 15 млн руб. Длина судна составит 17,5 м, экипаж — два человека, оно сможет принять до 12 пассажиров. Судно позволит экспедициям РГО обойтись без дорогостоящих вертолетных перелетов, а установленное на нем оборудование позволит исследовать дно реки.

ФИЛИАЛУ «ЗВЕЗДОЧКИ» В СЕВАСТОПОЛЕ ВЕРНУЛИ НАЗВАНИЕ «СЕВМОРЗАВОД»

Филиал АО «ЦС «Звездочка» в Севастополе вернул историческое наименование — «Севастопольский морской завод» (Севморзавод). Официальное наименование предприятия — Филиал «Севастопольский морской завод» АО «Центр судоремонта «Звездочка».

СПУЩЕН НА ВОДУ РАБОЧИЙ КАТЕР «БАТА»

Онежский судостроительно-судоремонтный завод спустил на воду рабочий катер с ледовым усилением «Бата». Катер построен для Азово-Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт». Использование катера планируется в морском порту Кавказ.

Широкий спектр «Ушаковки»

Приемная кампания 2016 года в Государственном морском университете (ГМУ) имени адмирала Ф. Ф. Ушакова в очередной раз показала высокую востребованность морского образования среди выпускников школ России. Очевидно, что популярность университета как образовательного учреждения, дающего не только высокую профессиональную подготовку, но и предлагающего широкий спектр развития будущих управленцев, продолжает расти.

Вуз зачислил на обучение в этом году более 600 юношей и девушек, которые уже 24 сентября во время торжественного ритуала, получив курсантские билеты, пополнят ряды курсантов ГМУ и дадут клятву хранить традиции прошлых лет и приумножить славу флота России.



Проректор ГМУ Сергей Панченко рассказал, что из общего числа зачисленных набор на места, финансируемые из средств федерального бюджета, составил более 350 человек. Конкурс на эти места составлял от 10 до 15 абитуриентов на место.

Наибольшей популярностью продолжают пользоваться специальности, связанные с непосредственной работой на морских судах: судовождение; эксплуатация судовых энергетических установок; эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики.

Следует отметить, что основная часть абитуриентов, участвовавших в конкурсе на бюджетные места, имели более 200 баллов по результатам ЕГЭ.

Также мы можем предложить тем юношам и девушкам, кто стремится получить береговые профессии, достаточно большой спектр специальностей с дальнейшей перспективой трудоустройства и поступления в магистратуру.

Причем, сейчас есть возможность у тех, кто уже получил диплом бакалавра, по специальности юриспруденция, например, в магистратуру поступить на экономическую специальность и наоборот. Также в магистратуру к нам могут поступить те, кто выбрал

профессию педагога, мы предоставляем всем широкие возможности самосовершенствоваться. Для этого формируем гибкий график обучения.

Сегодня как никогда молодые люди ощутили потребность в достойном качественном образовании, причем многие стремятся получить и второе, и третье высшее. Мы можем предоставить им такую возможность.

— Сергей Васильевич, в университете смогли сохранить военные кафедры, но для всех ли есть места?

— Двери Военного факультета открыты для всех юношей, которые поступают к нам на все специальности дневной формы обучения. Таким образом, молодые люди, обучаясь здесь, смогут выйти из стен университета с офицерским званием или званием сержанта запаса и не будут призываться на военную службу в мирное время.

— Испытания, связанные с ЕГЭ, — непростые. Есть и такие выпускники, кто по каким-либо причинам не сдал профильные экзамены. Что может предложить университет этим молодым людям?

«Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова» готовит кадры по 23 специальностям высшего профессионального образования. Он включает в себя 5 факультетов, 33 кафедры, Институт повышения квалификации (ИПК), филиалы в г. Ростове-на-Дону, г. Севастополе.



— Поступление в наш морской колледж по специальностям техник-судоводитель и техник-механик на базе среднего профессионального образования с перспективой сдать

впоследствии ЕГЭ. Мы также приглашаем в морской колледж выпускников 9 классов. Это реальная возможность получить профессию, которая востребована сегодня на рынке труда.

— Многие сейчас выбирают заочное обучение, что позволяет молодым людям работать и обучаться одновременно. Что вы предлагаете таким ребятам?

— График приема для абитуриентов-заочников — гибкий, есть возможность прийти к нам в сентябре, зимой, либо весной, кому как удобно.

Особо хочу подчеркнуть, что на заочное обучение мы принимаем по специальностям среднего профессионального образования.

Современные студенты сегодня — это серьезные молодые люди, настроенные на успешное обучение и обретение профессиональных навыков.

Анализ показывает, что приоритет при выборе профессии сегодняшними выпускниками отдается вузам, которые готовят конкурентоспособных специалистов для современного рынка труда.

Выпускники Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова давно зарекомендовали себя, как востребованные специалисты для судоводительских компаний, большинство из которых не только гарантированно трудоустроены, но и имеют высокие перспективы профессионального роста.

НОВЫЕ СТУДЕНТЫ ВОЛЖСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

Волжский государственный университет водного транспорта в 2016 году принял на обучение 610 человек. Как уточнили в пресс-службе нижегородского вуза, из общего количества на очную форму обучения на бюджет (бакалавриат и специалитет) было зачислено 460 человек и 150 человек — на платную форму обучения по экономическим и юридическим направлениям.

«Самый высокий проходной балл по-прежнему удерживает специальность «Технология транспортных процессов» — 150, на втором месте — «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» — 146. Средний проходной балл, приведенный к 100-балльной шкале, как и в прошлом году, составил 53», — отметила начальник отдела приема абитуриентов и профориентации ВГУВТ Надежда Волкова.

КРЫМСКИЙ УСПЕХ

Набор 2016 года в Керченском государственном морском технологическом университете можно признать успешным. Вуз зачислил 1 тыс. 46 человек по бюджетной и внебюджетной форме обучения. На момент сдачи номера в печать приемная кампания в университете еще продолжалась, таким образом, окончательные цифры еще скорректируются в сторону увеличения.

По словам ректора вуза Евгения Масюткина, университет пользуется неизменной популярностью среди абитуриентов, поскольку морские специальности позволяют получать достойную заработную плату в регионе.

Ранее, в ноябре 2015 года ГМУТ получил признание Министерства транспорта России в области подготовки членов экипажей морских судов в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (МКПДНВ). Получение признания Минтранса стало одной из важнейших ступеней становления и развития университета в образовательном и правовом поле Российской Федерации.

СИБИРСКИЙ ПРИРОСТ

По итогам приемной кампании 2016 года Сибирский государственный университет водного транспорта (СГУВТ) зачислил на обучение 1 тыс. 797 человек, из них на программы высшего образования — 781, на программы среднего профессионального образования — 1 тыс. 16 человек. Из общего числа зачисленных по программам высшего образования на бюджетные места поступило 675 абитуриентов (из которых: по программам бакалавриата — 370 обучающихся, по программам специалитета — 245 и по программам магистратуры — 60). На внебюджетные места зачислено 106 абитуриентов (все по программам бакалавриата). Средний проходной балл при зачислении составил 125 баллов.

«Приемная кампания набора очной формы обучения прошла заметно лучше, чем в предыдущем году — в среднем количество поступающих, выбравших университет, увеличилось на 19%. Кроме того, наблюдалось увеличение конкурса при зачислении, особенно по специальностям подготовки членов плавсостава судов морского и речного транспорта. Как всегда на первом месте по популярности находится специальность «Судовождение», причем как по уровню высшего образования, так и по уровню среднего профессионального образования», — рассказал проректор по учебной работе СГУВТ Виталий Гушеч.

Спрос на морские специальности растет

Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского в 2016 году зачислил на обучение по 25-ти программам высшего образования более 600 курсантов и студентов. Конкурс на плавательные специальности составил от трех до шести человек на место. Как сообщили в приемной комиссии вуза, на четыре действующих в университете программы специалитета, представленных курсантскими специальностями, зачислено 350 человек на бюджетные места и около 70 — на места с оплатой стоимости обучения.

На судоводительский факультет (специальность «Судовождение») принято 150 курсантов на бюджетные места и 33 — с оплатой стоимости обучения. В том числе зачислено девять девушек.

На судомеханический факультет («Эксплуатация судовых энергетических установок») принято 135 курсантов на бюджетные места, 37 — с оплатой стоимости обучения, в том числе две девушки. Конкурс на оба факультета составил три человека на место.

На электромеханический факультет на специальность «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» зачислены 45 курсантов (в том числе одна девушка) и на специальность «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования» — 20 курсантов (среди них — 11 девушек). Конкурс на обе специальности составил шесть человек на место.

Отметим, что большинство первокурсников — жители Владивостока и Приморского края, однако география абитуриентов охватывает большую часть российских регионов — от Дальнего Востока и Сибири до Краснодарского края и Нижегородской области, а также Вьетнам и Украину.



Ректор университета Сергей Огай уверен, что растущий спрос на морские специальности определен экономическими перспективами региона.

«Выбор профессий выпускниками определяется, среди прочих факто-

ров, их оценками перспективных направлений развития экономики региона, где они живут. Сегодня на фоне кризисных явлений заметна стабильность в морской деятельности на Дальнем Востоке: устойчиво растет грузооборот Северного морского пути, ожидается развитие проекта свободного порта Владивосток, оснащается оборудованием судостроительная верфь «Звезда» под заказы строительства специализированного флота для Дальнего Востока», — отметил ректор.

По его словам, вследствие этого в 2016 году был проявлен большой интерес абитуриентов к инженерным специальностям в университете. Особенно высок был интерес к плавательным специальностям.

«Так, в Морской колледж на плавательные специальности спрос в два раза превосходил количество бюджетных мест, в Морской технологический колледж — в полтора раза. Особенностью этого года стал набор на платной основе на программы высшего образования по специальностям «Судовождение» и «Эксплуатация судовых энергетических установок». Почти 70 абитуриентов заключили контракты на обучение на платной основе по этим специальностям. Мы прогнозируем сохранение этой тенденции и на следующий год», — подытожил Сергей Огай.

Помимо плавательных специальностей традиционной популярностью пользуются специальности физико-технического факультета («Информационная безопасность телекоммуникационных систем» и «Инфор-

мационно-аналитические системы безопасности»), факультета управления морским транспортом и экономики («Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства»), «Технология транспортных процессов», морского технологического факультета («Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов»), факультета экологической безопасности и освоения шельфа («Технологические машины и оборудование», «Техносферная безопасность») и других.

По данным приемной комиссии, на программы среднего профессионального образования, которые реализуются в Морском колледже и Морском технологическом колледже во Владивостоке, а также в Сахалинском, Амурском и Находкинском филиалах университета, зачислено 515 человек. План бюджетного набора выполнен полностью, продолжается прием документов на места с оплатой обучения и на заочную форму обучения.

