

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

# О Т Р А С Л Е В А Я   Г А З Е Т А

# ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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



№11 (12968)

Выходит один раз в месяц  
15 ноября 2016 года

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

## Пять катеров за двенадцать месяцев

«Озерная Верфь»  
в 2016 году выполнила  
заказ Госморречнадзора



ООО «Озерная Верфь» (Laku Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) в этом году поставила пять патрульных судов для территориальных управлений Госморречнадзора, тем самым выполнив требования подпрограммы «Государственный контроль и надзор» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» на 2016 год в полном объеме.

Стр. 4

## Ходовые испытания «Кадоша» завершились успешно



Ходовые испытания дноуглубительного судна проекта TSHD1000 «Кадош» успешно завершились 6 ноября 2016 года.

Стр. 4



# Флот будущего

Роботы-траки и киберсудоходство — будущее водного транспорта, которое зарождается уже сегодня. Ужесточение экологических требований и внедрение современных технологий становится одним из основных элементов конкурентной борьбы на рынке морского судоходства. Все большее значение приобретает внедрение альтернативных видов топлива.

Мировая судоходная отрасль вновь переживает кризис, который стал одним из самых тяжелых по своей длительности и глубине.

Наиболее сильно пострадал сектор контейнерных перевозок, который и так на протяжении 5 лет испытывал дисбаланс спроса и предложения.

По результатам анализа агентства Moody's, глобальный тоннаж контейнерных судов в прошлом 2015 году вырос на 8,6%, тогда как объем мировой торговли — только на 2,6%. Сейчас наблюдается беспрецедентное падение фрахтовых ставок на морские контейнерные перевозки. Не только небольшие компании, но и крупные игроки рынка заявляют об убытках и даже банкротстве.

Судовладельцы называют три основных причины, вызвавшие такое положение. Во-первых, после финансового кризиса 2008 года объем мировой торговли сократился, дальнейший экономический рост оказался слабым. На этом фоне усилились тенденции к локализации производства многонациональными компаниями. Вторая причина — избыток тоннажа.

Сейчас предложение на рынке существенно превышает спрос. Судостроительный бум был спровоцирован неумеренно оптимистичными прогнозами роста мировой торговли.

Третья причина — политика оказывает все большее влияние на экономику.

По данным, приведенным президентом Clarkson Research Мартином Стопфордом, в настоящее время наблюдается колоссальный избыток тоннажа при одновременном замедлении роста перевозок. Так, по прогнозам на конец 2016 года общий объем морских перевозок в мире вырастет всего лишь на 2%. В то же время, средняя потребность в тоннаже за период с 2006 по 2015 год оценивается в 65 млн тонн в год при среднем вводе тоннажа в 112 млн тонн в год. По прогнозам, в 2016 году будет сдано 103 млн тонн тоннажа, в 2017 году — 89 млн тонн. В условиях его переизбытка ожидается закрытие десятков судостроительных предприятий. Так, в 2009 году активно работали на мировом рынке 992 верфи, в 2016 году — лишь 423.

Перевозка грузов водным транспортом как отрасль экономики, конечно, никуда не исчез-

нет, поскольку в мире большая часть товаров не производится в месте их потребления. Еще на многие десятилетия морские перевозки останутся наиболее экономически эффективным способом доставки массовых грузов. Судоходство остается и наиболее экологически чистым транспортом. Так, например, согласно данным Международной морской организации (ИМО) судоходство уже сократило общее количество выбросов CO<sub>2</sub> более чем на 10% по сравнению с 2007 годом. Сегодня ужесточение экологических требований и внедрение современных технологий становится основным элементом конкурентной борьбы на судоходном рынке. Уже приняты решения по назначению районов контроля выбросов окислов серы и азота. Продолжается работа по введению мер по сокращению выбросов CO<sub>2</sub>.

### ФУТУРИСТИЧЕСКАЯ РЕАЛЬНОСТЬ

Иностранные компании достаточно быстро адаптируются к новым требованиям. Так, на контейнерном терминале компании ННЛА в морском порту Гамбурга уже полностью автоматизирован

процесс перевозки контейнеров от склада к STS-кранам и наоборот — траки даже не имеют кабины для водителя и делают все сами.

Автоматизация контейнерной логистики — не просто дань моде и некоторая оптимизация расходов, но и насущная необходимость для тех терминалов, которые намерены обрабатывать мега-контейнеровозы.

По словам исполнительного вице-президента классификационного общества DNV GL Ян-Олафа Пробста, в мировом судостроении наблюдается ситуация, когда общее количество судов практически не растет при том, что растет совокупный дедвейт, что свидетельствует об увеличении средней вместимости мирового торгового флота.

На помощь судоходству в этих условиях, помимо роста вместимости судов и создания новых альянсов, приходят новые технологии, позволяющие снизить издержки и упростить различные процессы. По мнению Мартина Стопфорда, трендом будущего станет организация компактных «умных» судоходных компаний, управляющих флотом и логистикой с применением новейших

спутниковых и информационных технологий, позволяющих автоматизировать и упростить шиппинговые операции и навигацию, организовать информирование менеджмента о происходящем в режиме реального времени. Также, по мнению эксперта, можно ожидать организации новых глобальных транспортных систем наподобие схем, используемых Amazon, Uber, UPS и др.

В то же время, автоматизация судоходства несет в себе и новые риски. Так, по мнению генерального секретаря Балтийского и Международного Морского совета (BIMCO) Ларса Роберта Педерсена, кибербезопасность судов на сегодняшний день обеспечена недостаточно. В частности, вопросы безопасности в этой сфере недостаточно прорабатываются на уровне проектирования судов, не прояснена ответственность за вопросы обеспечения кибербезопасности судна, наблюдается низкая защищенность судовых информационных систем от вирусных атак. При этом компьютерная автоматизация на большинстве судов уже стала нормой.

Начало, окончание на стр. 2

# Флот будущего



Окончание, начало на стр. 1

## ОТБРАСЫВАЯ ВЫБРОСЫ

Другая тенденция отрасли, продиктованная новыми экологическими требованиями, это использование альтернативных видов энергоносителей, таких, как сжиженный природный газ (СПГ).

В настоящее время только в регионе Балтийского моря функционируют около 80 судов на СПГ в качестве топлива. В основном, это норвежские суда. Количество таких судов на Балтике, по прогнозам, к 2019 году возрастет более чем в 3 раза — до 250 единиц. Так на верфи Arctech Helsinki Shipyard Inc. по заказу Транспортного агентства Финляндии построен ледокол нового поколения Polaris. Это первый ледокол в мире, который будет работать на СПГ или дизельном топливе со сверхнизким содержанием серы. Общая мощность ледокола составляет 22 МВт.

Впрочем, СПГ может использоваться не только в качестве судового топлива, но и в качестве энергоносителя для электрогенерации. Так, в порту Гамбург уже работает баржа Himmell, которая вырабатывает электричество из СПГ и снабжает им приходящие круизные лайнеры, а также береговую инфраструктуру.

Переход судов на новый вид топлива во многом зависит от имеющейся инфраструктуры. Поэтому создание СПГ бункеровщика, который мог бы заправлять суда борт-в-борт, дает рынку большую гибкость. Проекты судов-бункеровщиков СПГ пока в мире единичны. В октябре 2016 года международное классификационное общество ClassNK одобрило проект нового судна для бункеровки сжиженным природным газом (СПГ) вместимостью 7,5 куб. м, разработанного конструкторским бюро промышленной группы Hanjin Heavy Industries

& Construction Co. Ltd. В сентябре о создании совместного бизнеса по бункеровкам СПГ морских судов объявило партнерское объединение ENGIE, Mitsubishi Corporation и NYK Line. Новый бренд получил название Gas4Sea. Чуть ранее классификационное общество Lloyd's Register, южнокорейский концерн Hyundai Heavy Industries и верфь Hyundai Mipo Dockyard подписали соглашение о совместном научно-техническом проекте. Это позволит комплексно рассмотреть общие требования к конструкции СПГ бункеровщиков и контейнеровозов вместимостью 14,000 TEUs (на СПГ топливе) для обеспечения безопасности при операциях «борт-в-борт».

В России о планах по строительству судов для бункеровки СПГ пока заявила только одна компания. ООО «Газпромнефть Марин Бункер» планирует ввести в эксплуатацию танкер-бункеровщик сжиженным природным газом в середине 2019 года. Объем емкости СПГ у танкера составит 3 тыс. куб. м, осадка 4,5 м, ледовый класс 1В. Судно планируется построить для работы в Северо-Западном регионе России. Как сообщил исполнительный директор Крыловского ГНЦ Михаил Загородников, «российские проектировщики предлагают создавать суда-бункеровщики сжиженным газом для Балтики. У нас есть соответствующие наработки, и мы консультируем заинтересованные компании. Но пока конкретных проектов с финансированием под них нет».

Будущее СПГ топлива уже определено, и оно используется в морском гражданском флоте, отметили в ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК). Например, восемь газозов ПАО «Совкомфлот» используют природный газ в качестве газомоторного топлива

для судовой силовой установки, и их эксплуатация показывает лучшие экологические характеристики, меньшую стоимость и пониженный износ двигателей по сравнению с традиционными видами топлива.

Для применения СПГ на речном транспорте еще необходимо решить ряд значимых вопросов.

## РЕКИ ТЕКУТ В БУДУЩЕ

Если говорить о будущем речного флота и судов река-море плавания, то их принципиальным отличием станет возможность за счет новых технических решений преодолевать узкие места на внутренних водных путях. Как прокомментировал генеральный директор Морского инженерного бюро Геннадий Егоров, уже происходит увеличение провозной способности речного флота. На это влияют несколько факторов: максимальное использование фактических путей условий (максимально возможная длина, ширина судна), экстремально полные обводы, ранее не применявшихся в мировой практике, снижение надводного габарита (позволяет снизить потери ходового времени в ожидании разводки мостов). Такие суда уже построены и успешно эксплуатируются. Это всем известные «сверхполные» суда смешанного река-море плавания «Волго-Дон макс», речные суда «устьевого» типа «Волго-Дон макс» класса с пониженным надводным габаритом, комбинированные танкеры-сухогрузы в философии классических нефтерудовозов (налив размещается в танках, сухой груз — в трюме).

Таким образом, можно сделать вывод, что отрасль водного транспорта и портовой инфраструктуры стоит на пороге очередной технологической революции, которая совершается прямо на наших глазах.

## – Геннадий Егоров об электрической передаче на речном судне будущего и об использовании СПГ:

– Одним из решений, которое позволяет работать речным судам эффективно в условиях малых глубин, является создание составных судов (грузовых судов с баржами-приставками) и барже-буксирных составов.

Дело в том, что, чем больше груза судно возьмет в конкретных путевых условиях, тем больше эффективность этого судна, поэтому естественным проектным решением является увеличение главных размерений в плане — длины и ширины.

Но полностью выбрать максимальные габариты, как правило, длину, которые позволяют путевые условия и размеры шлюзов, единым корпусом получается не всегда. Представьте себе не составное речное судно длиной около 170–200 м при речной осадке в 3,60 м. Понятно, что общая прочность такого корпуса обеспечена не будет. Собственно эта причина и определяет интерес к составным судам (прочность составных частей меньшей длины уже обеспечить проще).

Именно составные суда и ББС, по оценкам экспертов, могут стать наиболее активным направлением в речном судостроении, причем не только в уже привычном грузовом, но и в пассажирском варианте, состоящем из секции с судовой энергетической установкой и ходовым мостиком и секции с жилыми и общественными помещениями. Суда этого типа смогут не только обеспечить более комфортные условия по уровням шума и вибрации, но и имеют широкие возможности по продлению эксплуатационного периода (толчок — на предъявление регистру и на ремонт, пассажирский блок — как гостиница).

При этом пропуская для классических двухвалных установок будет в виде полнооборотных винторулевых колонок, существенно увеличивающих управляемость (безопасность) судов и позволяющих уменьшить размеры машинных отделений. Для пассажирских судов и судов технического флота колонки будут работать от дизель-электрической судовой энергетической установки (СЭУ).

Электродвижение позволяет при постройке сократить в целом количество дизелей, например, на перспективном круизном судне устанавливается 4 главных дизель-генератора вместо 3 главных двигателей и 3 дизель-генераторов такой же мощности.

Во время нормальной эксплуатации два главных дизель-генератора обеспечивают энергию гребные электродвигатели и остальные судовые потребители. Третий дизель-генератор находится в резерве или работает при ходе с увеличенной скоростью либо при плохих погодных условиях. На четвертом дизель-генераторе можно проводить техническое обслуживание.

Дизель-электрическая СЭУ обеспечивает более высокую экономичность на малых и средних ходах, а также во время рейсов судна с частыми остановами и маневрами. Электрическая передача позволяет применять гребные винты с наилучшим коэффициентом полезного действия и использовать первичные двигатели в наиболее экономичном режиме, так как между первичным двигателем и винтом может быть выбрано практически любое передаточное число.

Для боковых и малых рек, для судов с ограниченной осадкой будет актуально использование современных типов гребных колес.

По судовым энергетическим установкам перспективны следующие новые типы, существенно уменьшающие загрязнение окружающей среды и повышающие экономическую эффективность судна из-за возможности более рационального использования энергетических ресурсов:

1. Газовые двигатели, работающие на сжиженном природном газе (СПГ) и на компримированном природном газе (КПГ).
2. Гибридные двигатели (со встроенным компонентом электродвижения).
3. Системы, использующие в качестве вспомогательных источников энергии солнечную энергию.

Применение газа в качестве основного судового топлива решает проблему соответствия требованиям по выбросам в атмосферу и обладает принципиальными преимуществами:

1. Позволяет полностью исключить выбросы серы, существенно сократить выбросы оксидов азота (на 85%) и углерода (на 25%), а также твердых частиц.
2. Уровень выбросов окислов азота (NOX), в случае применения природного газа, будет соответствовать требованиям МАРПОЛ Tier III без применения дополнительных систем очистки газов.

Наиболее важным фактором, определяющим возможность применения СПГ в качестве топлива на судах смешанного плавания, является обеспеченность снабжения судов газовым топливом в необходимом объеме.

Главная трудность при использовании СПГ на судах — сравнительно большое пространство, требуемое для криогенных емкостей. В сравнении с нефтяным топливом равное по энергетическому содержанию количество СПГ требует примерно в 1,9 раза большего объема. С учетом теплоизоляции емкости требуемый объем возрастает примерно в 2,3 раза. В случае установки емкостей для хранения СПГ внутри корпуса судна, требуемый объем может увеличиться в 4 раза. На танкерах эту проблему удается решить размещением криогенных емкостей на грузовой палубе, а вот на сухогрузах — это проблема.

Другой проблемой является создание береговой инфраструктуры бункеровки судов природным газом. Хотя, по оценкам специалистов, при наличии средств на проектирование, строительство и ввод в эксплуатацию опытного комплекса может потребоваться не более полутора лет.

Как альтернатива — использование контейнер-криогенных емкостей для доставки СПГ на судно с помощью железнодорожного или автомобильного транспорта без выполнения бункеровочных операций классического типа. Потребуется лишь замена емкостей.

Что касается использования тяжелого топлива на существующих судах, дооборудованных для использования СПГ, то нет никакого смысла демонтировать системы тяжелого топлива (т.е. они смогут работать и на газу, и на мазуте).

А вот в случае строительства новых судов, окончательное решение остается за судовладельцами, и будет зависеть от предполагаемого района эксплуатации судов, а также от цен на жидкое и газообразное топливо.

## СПРАВКА ОСК:

На основании исследований российских ученых, для использования СПГ целесообразно рассматривать следующие типы судов: дизель-электрические ледоколы, буксиры, плавучие бункеровщики СПГ, суда «река-море» плавания, речные пассажирские суда и паромы.

На речном транспорте наиболее высокая экономическая эффективность может быть достигнута при использовании СПГ для быстроходных судов на подводных крыльях (типа «Метеор») и на воздушной подушке (типа «Линда»).

Так же, речной флот будет потребителем газомоторного топлива в с весны до осени, когда отмечается снижение сезонного спроса на газ другими отраслями экономики страны. Это обстоятельство, с учетом особенностей газопотребления в других отраслях экономики, в течение года создаст возможности для эффективного использования мощности системы снабжения топливом.

- Для перехода речного транспорта на использование газомоторного топлива необходимо:
- обеспечение поэтапного перехода речного транспорта на использование СПГ;
  - синхронизированное развитие речного флота, использующего СПГ, мощностей по производству СПГ для речного транспорта, газотранспортной и сервисной инфраструктуры;
  - формирование механизмов стимулирования исследований, разработки и производства речных судов, использующих СПГ;
  - создание современной нормативно-правовой базы использования СПГ на речном транспорте.



## «Мисс Стиль» учится в «Макаровке»

Студентка ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Ольга Добында завоевала титул «Мисс Стиль» на конкурсе «Мисс Студенчество Санкт-Петербурга», который прошел 8 ноября 2016 года. Студентка второго курса направления «Экономика» Института международного транспортного менеджмента вошла в десятку самых талантливых и обаятельных девушек Санкт-Петербурга.

Вместе с Ольгой в конкурсе приняли участие другие представительницы Института международного транспортного менеджмента «Макаровки»: Маргарита Рашитова, Екатерина Упатовая, Екатерина Богрянцева, Мария Беркута.

Поддержать девушек пришли

курсанты и студенты университета, которые развернули настоящую агитационную кампанию: с флагом и баннером с названием ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова ребята шумно поддерживали любимых представительниц «Макаровки».

Региональный конкурс красо-

ты, грации и творчества «Мисс Студенчество Санкт-Петербурга» проводится ежегодно Российским союзом молодежи в Санкт-Петербурге и Ленинградской области совместно с Комитетом по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями Санкт-Петербурга.

## «Городские причалы Санкт-Петербурга» становятся доступными для всех

*В городе увеличилось количество швартовок судов к причалам общего доступа*

В Санкт-Петербурге с начала навигации 2016 года к городским причалам общего доступа (к которым могут подходить любые суда и за символическую плату осуществлять посадку и высадку пассажиров) по данным на 1 октября этого года осуществлено 14 тыс. 234 швартовки судов. Из общего количества швартовок 13 тыс. 866 совершено по договорам и 368 составили разовые подходы судов. Для сравнения: в рамках проекта «Городские причалы Санкт-Петербурга» в 2015 году всего было совершено 5 тыс. 654 швартовки (5 тыс. 642 — по договорам и 12 — разовые подходы).

Как сообщила директор Санкт-Петербургского ГКУ «Агентство внешнего транспорта» Александра Бахмутская, положительные результаты от реализации проекта ощутимы уже сейчас.

«Благодаря реализации проекта увеличился объем равнодоступного причального фронта в центральной части города, запущены регулярные маршруты (с несколькими остановками по принципу hoponhopoff) с использованием городских причалов, повысился уровень контроля за безопасностью перевозок внутренним водным транспортом (ВВТ) при посадке-высадке пассажиров. Также отмечается положительное влияние на систематизацию рынка перевозок на ВВТ», — пояснила Александра Бахмутская.

Напомним, в текущем году в рамках проекта функциони-

руют 15 городских причалов общего доступа (к которым могут подходить любые суда и за символическую плату осуществлять посадку и высадку пассажиров), в прошлом году таких причалов было 8 ед. Интернет-система, которая позволяет без обращения в «Агентство внешнего транспорта» бронировать причаливание, осуществлять через интернет оплату и непосредственно контактировать с диспетчерской агентств только в момент швартовки, была запущена в середине навигации 2015 года. С перечнем городских причалов общего доступа можно ознакомиться на сайте Санкт-Петербургского ГКУ «Агентство внешнего транспорта».

Стоимость одной швартовки в 2016 году составляет 320 руб. (при осуществлении более 1 тыс. швартовок) и 400 руб. (менее 1 тыс. швартовок).



## Речные туристы задержатся в Череповце подольше

Череповец в навигацию-2016 принял 7 тыс. круизных туристов, которые прибыли в город на борту 43 круизных теплоходов. В неделю город в среднем принимал до семи теплоходов, в основном — из Москвы и Санкт-Петербурга, а также из Республики Карелия. По данным Инвестиционного агентства «Череповец», туристы проводили в Череповце от 2,5 до 8 часов, для них были организованы экскурсионные маршруты по главным городским достопримечательностям.

«Совсем скоро конкурентоспособность Череповца на рынке внутреннего и въездного туризма возрастет. В стадии реализации находится комплексный проект «Центральная городская набережная», около десяти тематических проектов к 2018–2019 году будут созданы на двух территориях — от Ягорбского до Октябрьского моста и на противоположном берегу рядом с Усадьбой Гальских. Мы уверены, что в итоге город сможет предложить очень привлекательный турпродукт и комфортные условия для

размещения туристов», — сообщил заместитель генерального директора инвестиционного агентства «Череповец» Виталия Зварич.

Учрежденное мэрией и ПАО «Северсталь», Инвестагентство занимается сопровождением проектов и продвижением территорий города.

На сопровождении агентства находится и проект пассажирского причала. К началу нынешнего сезона компанией-инвестором — ООО «Конт» — были выполнены работы по реконструкции причала, благоустройству при-

легающей территории, а также работы по укреплению береговой линии.

К открытию навигации в будущем году компания планирует организовать зону отдыха для туристов и тематическую площадку для продажи сувениров. Она будет представлять собой домики в стилистике вологодского деревянного зодчества, где гости города смогут приобрести работы местных мастеров. Также в перспективе на 2017–2018 год открытие ресторанного комплекса.



# Сибирские кадры в морской столице

В феврале 2014 года Северо-Западное пароходство подписало соглашение с Сибирской академией водного транспорта в Новосибирске (сегодня — Сибирский государственный университет водного транспорта — СГУВТ) о трудоустройстве ее выпускников на судах компании. Уже через пару месяцев молодые специалисты пополнили ряды плавсостава пароходства. Одним из них был Александр Эйдемиллер, окончивший высшее учебное заведение по специальности «инженер-судоводитель на внутренних и морских путях». Александр — специалист с четкими целями и планами на будущее, с основательным подходом к работе, но в то же время очень открытый и общительный человек, который охотно делится с читателями нашей газеты воспоминаниями студенческих лет и первым опытом работы в одной из крупнейших судоходных компаний России.

## — Почему вы решили выбрать морскую специальность?

— В детские годы, в родном Барнауле, путешествуя с родными на катере по верховью Оби, я воображал себя капитаном большого теплохода. Когда я повзрослел, интерес к водной стихии не потерял, и в старших классах школы уже окончательно решил, что буду водить суда. Помимо романтики дальних путешествий меня в профессии привлекает надежный доход, который гарантирует работа в стабильной судоходной компании. Получив воспитание в многодетной семье, я рано понял необходимость рассчитывать на свои силы и помогать родным.

## — Трудно было поступить в Сибирскую академию водного транспорта?

— Поступление в академию для меня не было сложным. В 2008 году я поступил на бюджетный факультет по результатам единого государственного экзамена. Уже с первых дней учебы понял, что сделал правильный выбор. В академии очень грамотно организован процесс подготовки будущих судоводителей. С октября по апрель студенты осваивают флотскую науку в учебных классах, а с мая по сентябрь проходят практику на судах.

## — Какие у вас самые яркие воспоминания от производственной практики?

— Во время прохождения практики мы с сокурсниками побывали во многих регионах России. Сначала, после первого курса, учились ходить под парусом на

шлюпке (шестивесельном яле) на Обском водохранилище в Новосибирске, а затем продолжили практику на речном прогулочном судне.

По окончании второго курса нас отправили на два с половиной месяца на Дальний Восток на учебное судно «Иван Ползунов». Это сухогрузный теплоход класса «река-море» проекта «Балтийский», построенный в Финляндии в середине 80-х годов. Сухогруз совершал рейсы из Находки в российские и японские порты. Экипаж теплохода состоял из 40 человек, включая 25 студентов (практикантов-матросов) из САВТ. Практика на «Иване Ползунове» для меня продолжилась через два года обучения — уже в качестве помощника штурмана.

## — Когда вы получили первую заработную плату?

— В 20 лет, матросом в экипаже буксира-толкача «ОТ-984», во время судоводительской практики после 3-го курса, которая длилась всю навигацию, четыре с половиной месяца. Буксир с баржей ходил по Оби из Нижневартовска

в Обскую и Тазовскую губу (ответвление Обской губы), в порты Сабетга, Салехард, Ямбург, Новый порт. Мы доставляли грузы для строящихся объектов «Газпрома». Для меня это был первый опыт работы в северных условиях, который впоследствии очень пригодился на судах Северо-Западного пароходства.

## — Что вы для себя считаете более сложным: судовождение в море или на внутренних водных путях?

— Считаю управление судном на внутренних водных путях более сложным и интересным, чем в море, хотя штурманского диплома для работы на реке пока не имею. Шлюзование в каналах, подход к причалу и отход от него в условиях различных течений рек — эту науку мне еще надо совершенствовать. А вахту в море несу уже самостоятельно.

## — Почему вы, житель Сибири, решили выбрать для работы Северо-Западное пароходство?

— Наверное, это было предо-



# Пять катеров за двенадцать месяцев

«Озерная Верфь» в 2016 году выполнила заказ Госморречнадзора

ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) в этом году поставила пять патрульных судов для территориальных управлений Госморречнадзора, тем самым выполнив требования подпрограммы «Государственный контроль и надзор» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» на 2016 год в полном объеме.



«Патрульные суда, построенные на верфи, соответствуют современным требованиям, предъявляемым к такому типу судов, оснащены новейшим навигационным оборудованием и средствами связи», — отмечают в Госморречнадзоре.

Последнее по времени судно, построенное на предприятии в Шлиссельбурге, 25 октября 2016 года было принято комиссией Ространснадзора после успешно проведенных в Казани ходовых испытаний. Катер проекта 12М войдет в состав флота Волжского управления Госморречнадзора.

Патрульный флот Госморречнадзора используется при проведении контрольно-надзорных мероприятий на морских и внутренних водных путях. Патрулирование осуществляется с целью предупреждения транспортных происшествий на водных путях и пресечения нарушений законодательства.



предложено судьбой. После пятого курса я вместе с сокурсниками проходил практику в компании «Онега-Шиппинг» в столице Карелии Петрозаводске, на теплоходе «река-море» плавания «Василий Климов». Побывали мы в летние месяцы и в Санкт-Петербурге. Тогда-то у нас и появилась мечта — связать свою флотскую судьбу с морской столицей. Поэтому, когда в начале 2014 года директор по персоналу СЗП Павел Владимирович Мартынов пригласил выпускников академии для работы на судах компании, мы сразу приняли предложение.

## — На каких теплоходах вы работаете?

— Мне очень повезло. С первого дня работы я несу вахту на самых новых теплоходах. С мая по сентябрь 2014-го отработал первый срочный контракт матросом на сухогрузе «Агат» грузоподъемностью 5 тысяч тонн, который влетнюю навигацию на Северном морском пути возил грузы из Мурманска и Архангельска в Сабетту. Затем, получив в академии все необходимые морские дипломы, вернулся в пароходство, и в апреле 2015 года был направлен вахтенным помощником на теплоход — семитысячник «Нева-Лидер 7». На этом теплоходе работаю по сегодняшний день.

## — Что входит в круг ваших должностных обязанностей?

— Несение ходовой вахты, кор-

ректурa навигационных пособий, прокладывание маршрута по картам, проверка пожарной безопасности, спасательных средств, ГМССБ (глобальная морская система связи при бедствии), оформление прихода судна в порт и его отхода.

Кого в СЗП вы считаете своими наставниками?

Прежде всего — капитанов теплохода «Нева-Лидер 7» Дмитрия Юрьевича Меншикова и Василия Александровича Виноградова. Я им очень благодарен за возможность обучаться мастерству судовождения, расти в должности. Надеюсь, что скоро буду нести вахту на условиях постоянного контракта. Также хотелось бы поблагодарить всех сотрудников пароходства, которые оказывают помощь молодым флотским кадрам в освоении профессии.

## — Какие у вас ближайшие и перспективные планы?

— В ближайших служебных планах — получение речного диплома для самостоятельной работы на реке (необходимый стаж в должности стажера второго помощника на внутренних водных путях уже имеется), а в личных — создание семьи. А планы на перспективу — к 30-ти годам стать старшим помощником капитана и к 35-ти — капитаном!

Спасибо вам, Александр за интересное интервью. Желаю вам состояться в профессии и осуществить всё задуманное!

# Ходовые испытания «Кадоша» завершили успешно

Ходовые испытания дноуглубительного судна проекта TSHD1000 «Кадош» успешно завершились 6 ноября 2016 года. На земснаряде, построенном на заводе «Красное Сормово», была проведена проверка всех механизмов: протестированы системы гидрорыхления, забора и выгрузки грунта, а также навигационные системы.

После устранения замечаний запланирован переход судна в Туапсинское управление Азово-Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» для его дальнейшего использования.

Напомним, земснаряд является третьим и завершающим судном серии из трех дноуглубительных судов проекта TSHD1000, строящихся для ФГУП «Росморпорт». Проект выполнен голландской

компанией Damen Shipyard Gorinchem, рабочая конструкторская документация — Волго-Каспийским ПКБ (входит в Группу МНП). Судно было спущено на воду 5 октября 2016 года.

Контракт на строительство и поставку дноуглубительных судов проекта TSHD1000 был подписан в апреле 2014 года. Передача судна заказчику — ФГУП «Росморпорт» — запланирована на конец ноября 2016 года.



# Высший пилотаж в сварочном деле

Открытый корпоративный чемпионат Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) по стандартам WorldSkills стартовал в России в марте текущего года. В нем приняли участие молодые работники обществ ОСК и учащиеся профильных учебных заведений среднего профессионального образования. В октябре были подведены итоги второго этапа соревнований. Подробно об опыте участия в конкурсе отраслевому порталу «Российское судостроение» рассказали представители завода «Красное Сормово».

## ИСПЫТАНИЯ НА ЗАВОДЕ...

Первый этап конкурса был проведен непосредственно на предприятиях, входящих в ОСК. По его итогам жюри определило лучших из 30 представителей рабочих профессий в компетенциях: «Сварочные технологии», «Обработка листового металла» и «Инженерная графика САД».

На заводе «Красное Сормово» соревнования между сварщиками в возрасте от 17 до 28 лет прошли 26–27 апреля 2016 года. Организаторами выступили специалисты отдела главного сварщика (руководитель Н. С. Баринов), учебного комбината завода (начальник А. Н. Алексейчев) и школы сварщиков (старший мастер Ф. М. Кустов).

О том, как проходил заводской конкурс, рассказал заместитель генерального директора по персоналу завода «Красное Сормово» Дмитрий Белкин: «Конкурсы «Лучший по профессии» на заводе не проводились давно, последний состоялся в 1991 году. И хотя опыт проведения подобных соревнований подзабыт, конкурс проведен на хорошем уровне. Для объективного судейства между сварщиками судостроения, корпусного производства, корпусосборочного цеха и судокорпусного цеха № 2 была проведена жеребьевка. Жюри, которое возглавил главный сварщик завода Николай Баринов, оценивало задания по десятибалльной системе. На практической части конкурса 26 апреля необходимо было сделать ручную дуговую электросварку стальной пробы в вертикальном положении. Длина сварного шва—350 мм, толщина—12 мм. Сварщики должны были уложиться

в нормативы: по времени—40 минут, по ширине шва—19 мм, по высоте—2 мм. Это качественное сварное соединение, стандартный заводской шов, который применяется при строительстве судов. При выполнении практического задания оценивалось также соблюдение технологических указаний и правил техники безопасности. 27 апреля конкурсанты показали уровень своих теоретических знаний, ответив на 20 вопросов».

По мнению Дмитрия Белкина, участие рабочих в таких соревнованиях очень полезно для их профессионального роста.

Такого же мнения придерживается и Николай Баринов: «Конкурс всё расставил по своим местам, показал сильные и слабые стороны каждого. Кто-то отлично справился с практическим заданием—рентген показал прекрасные результаты, но «заплыл» на теории. Кто-то завершил сварку быстрее всех, но его потянуло назад слабое соблюдение правил техники безопасности. И всё же теперь я знаю, что в каждом цехе есть специалисты, к которым я, как главный сварщик, могу обратиться, и они качественно выполнят любое задание. Всех поздравляю с успешно пройденными испытаниями. И даже сделанные ошибки не пройдут без пользы—ведь на ошибках мы учимся».

Победившему на этом этапе конкурса Андрею Шурыгину был присвоен 5-й разряд. Вторым стал электросварщик корпусного производства Аркадий Сураев, 3-е место занял сварщик корпусосборочного цеха Александр Репин. Всем молодым рабочим за



участие в конкурсе были вручены дипломы и денежные премии. Также Николай Баринов вручил победителю шлем сварщика, а «серебряному» и «бронзовому» призёрам—перчатки-краги сварщика.

«Для меня практически с самого начала было ясно, кто станет лидером,—добавил Николай Баринов.—На предварительных консультациях Шурыгин задавал вопросы по существу. А в процессе сварки даже по её звуку без треска и шипения, и по тому, как горит дуга—устойчиво, без разбрызгивания, без лишних искр—было понятно, что инструмент в уверенных умелых руках».

На заводе считают, что победа Андрея Шурыгина не случайность, а результат его особого, ответственного отношения к профессии. Андрею 27 лет. Он является представителем третьего поколения сварщиков династии Шурыгиных. Еще учась в Сормовском механическом техникуме, он побеждал в профсоревнованиях. Там же он приобрёл и первые навыки электросварки. На заводе, на трубодвигательном участке судостроения, работает более четырёх лет.

Андрей—не единственный из участников конкурса, представитель сормовской трудовой ди-

настии. На предприятии, в цехе СК-3 трудилась еще прабабушка сварщика корпусного участка изделий спецмашиностроения Максима Сатикова—Татьяна Матвеева.

Кстати сказать, как самому молодому участнику конкурса Максиму был вручен утешительный приз—защитные очки для сварки и резки металла.

## ... И В УЧЕБНОМ ЗАВЕДЕНИИ

Второй этап корпоративных соревнований ОСК проходил в Санкт-Петербурге с 12 по 14 октября 2016 года. В нем участвовали 30 лучших представителей рабочих профессий в компетенциях: «Сварочные технологии», «Обработка листового металла» и «Инженерная графика САД».

Состязания по компетенциям «Сварочные технологии» проводились в Колледже судостроения и прикладных технологий. И здесь сормович Андрей Шурыгин снова оказался первым.

Подготовиться к этому ответственному состязанию ему помогал эксперт нижегородского политехнического колледжа, преподаватель Н. А. Гаршина, главный сварщик завода «Красное Сормово» Н. С. Баринов, а также начальник учебного комбината

«Красное Сормово» А. Н. Алексейчев.

В ОСК отмечают, что чемпионат направлен на оценку реального уровня подготовки молодых работников предприятий корпорации с использованием современных международных стандартов оценки компетентности, подготовки, мотивации рабочих и инженерных кадров.

По словам Андрея Шурыгина, участие в чемпионате дало ему возможность почувствовать свои силы в условиях, когда нужно максимально мобилизоваться, посмотреть на уровень сварщиков других предприятий и, в целом прибавило мотивации в работе.



# Подведены итоги инженерного конкурса

«Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) подвела итоги второго этапа инженерно-технического конкурса в судостроении, который второй год подряд проводится среди студентов и аспирантов профильных вузов, а также молодых специалистов корпорации. Его победителями стали инженеры АО «ПО «Севмаш», Санкт-Петербургского государственного морского технического университета («Корабелки») и АО «СКТБЭ».

В этом году за звание лучшего проекта судостроительной промышленности боролись 18 инновационных проектов от 13-ти предприятий и 5-ти вузов.

Инженерно-технический конкурс ОСК традиционно проводится в два этапа. На первом происходит отбор лучших работ на предприятиях корпорации, а также среди студенческих и аспирантских разработок. Затем, в ходе финального этапа, работы заслушиваются на заседании конкурсной комиссии.

Экспертам на рассмотрение представлялись научно-исследовательские и производственные работы, конструкторские проработки и инженерные расчеты, инновационные предложения, организационные мероприятия

по повышению экономической эффективности, базы данных, прикладное программное обеспечение или комплексные дизайнерские предложения.

Жюри, в состав которого вошли представители Крыловского государственного научного центра, Центра технологий судостроения и судоремонта, Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Нижегородского государственного технического университета и САФУ, в первую очередь оценивало перспективность работ с точки зрения практического внедрения их решений на предприятиях судостроительной отрасли. А кроме того, технологическую новизну, коммерческую эффективность предложений, востребованность

и актуальность для производства.

По итогам конкурса первое место заняли инженеры Севмаша: начальник сектора проектно-конструкторского бюро Игорь Калеминцев и инженер-конструктор Денис Чесноков. Они разработали проект внедрения инновационной технологии монтажа оборудования и изделий с применением полимерных материалов на кораблях ВМФ.

Аспирант Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Кирилл Овчинников занял второе место в конкурсе со своим проектом «Разработка методики расчета инерционно-демпфирующих сил морского объекта с использованием современного программного обеспечения».

В тройку победителей конкур-

са вошел также начальник отдела АО «СКТБЭ» Михаил Бочарников с проектом «Система регенерации гипоксической газовой среды с повышенным содержанием аргона для обитаемых герметизированных объектов».

«Участие в инженерно-техническом конкурсе должно помочь студентам и аспирантам сделать

осознанный выбор профессии судостроителя, а молодым инженерам реализовать свои инновационные проекты на предприятиях ОСК»,—отмечают в ОСК.

Победители корпоративного инженерного конкурса представляют ОСК на итоговом мероприятии Всероссийского инженерного конкурса.



# Место вуза в современной ЭКОНОМИКЕ

«Макаровка» представила свои образовательные планы

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова в 2016 году ввел в образовательный процесс первые три учебные программы с использованием дистанционных образовательных технологий, а до конца 2019 года количество таких программ планирует увеличить до 20-ти. Об этом сообщил ректор вуза Сергей Барышников, выступая в ходе III ежегодной конференции «Транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

Барышников отметил, что в рамках принятой концепции развития университета в области дополнительного профессионального образования до 2020 года запланировано существенное расширение спектра программ подготовки в филиалах вуза.

Барышников также добавил, что с 2016 года в Институте дополнительного профессионального образования (ДПО) университета, а также в филиалах, расположенных в Мурманске и Архангельске, проводится обучение по программам ДПО с использованием дистанционных технологий.

«Внедрение дистанционных технологий — логичное и продуманное решение университета, направленное на повышение доступности дополнительного профессионального образования для моряков и сотрудников береговых служб», — считает Барышников.

Ректор университета отметил также и другую особенность «Макаровки»: это — единственный в России и в мире вуз, в котором с 1958 года действует система подготовки инженеров для эксплуатации гражданских атомных судов. За 55 лет ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова подготовил свыше 1000 инженеров для эксплуатации атомных судов.

Морская подготовка осуществляется на факультетах навигации и связи (ФНС) и судовой энергетики (ФСЭ), а дополнительная профессиональная переподготовка и систематическое повышение квалификации специалистов всех служб атомного судна — в специальном центре обучения командного состава судов и других плавсредств с ядерными установками (Спеццентр СПС ЯУ) и в Центре тренажерной подготовки ФГУП «Атомфлот».

За 55 лет, по словам Барышникова, более 3500 специалистов прошли повышение квалификации.

# МКА: работа для всех регионов

Учебный центр «Морского кадрового агентства» за девять месяцев текущего года подготовил 1 тыс. 687 специалистов по морским, дорожно-строительным и складским рабочим профессиям — это на 13,3% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Положительная динамика обусловлена расширением географии работы МКА на порты Арктического, Балтийского, Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов.

«Морское кадровое агентство» — кадровая компания, представляющая интересы транспортно-логистических, строительных и других компаний Северо-Западного региона в сфере подбора персонала, обучения и предоставления временного персонала. МКА работает с 2001 года и является дочерней компанией АО «Морской порт Санкт-Петербург», входящего в структуру международной транспортной группы UCL Holding.

По данным МКА, наиболее востребованными среди учащихся стали профессии докера-механизатора, стропальщика и водителя автопогрузчика — их освоили 583 человека — в 2,4 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. 155 человек получили профессию «береговой матрос (швартовщик)» — на 78% больше, чем годом ранее. 12 учащихся обучились профессии

«таальман» — в январе-сентябре 2015 года обучение этой профессии не проводилось.

Также с января по сентябрь 2016 года 744 человека освоили профильные программы повышения квалификации и переподготовки, 62 — прошли периодическую аттестацию рабочих.

С начала 2016 года МКА обучило портовым рабочим профессиям 131 студента специализированных высших и средних учебных заведений — на 31% больше, чем за 9 месяцев прошлого года. Практические занятия проводились на территории АО «Морской порт Санкт-Петербург».

Для учащихся вузов в МКА разработаны специальные адаптированные программы, учитывающие наличие у них базовых знаний, которые позволяют студентам получить для себя дополнительную профессию.

# Памятник экраноплану

В Нижнем Новгороде у первого корпуса Нижегородского государственного технического университета открыт памятник экраноплану «Волга-2». В торжественных мероприятиях приняли участие начальники, педагоги и студенты НГТУ, представители органов исполнительной власти Нижегородской области.

Открытие памятника приурочено к 100-летию со дня рождения Ростислава Алексеева (1916–1980), которое будет отмечаться 16 декабря. «Волга-2» является одной из последних разработок Алексеева — конструктора первых в мире судов на подводных крыльях, экранопланов и экранолетов.

Экраноплан — это двухдвигательный пассажирский катер проекта 14750 на динамической воздушной подушке, длиной 11,4 метра и высотой 3,3 метра. Размах крыла составляет 8 метров, взлетная масса — 2950 кг. Тип двигателей — ПД ЗМЗ-406, мощность — 2 x 150 л.с.

Экраноплан может развивать скорость до 150 км/час, дальность

полета составляет 110 км, высота полета на экране — 0,8 метра. Экраноплан рассчитан на перевозку 8 пассажиров или 800 кг груза. В составе экипажа — один человек.

В конце 1979 года опытное производство ЦКБ по СПК приступило к строительству натурного образца. Однако к полномасштабным испытаниям «Волги-2» приступили лишь в 1986 году. В 90-е годы мелкосерийным выпуском экранопланов этой модели занялся Нижегородский авиастроительный завод «Сокол», откуда 30 августа на территорию университета, с 2007 года носящего имя Алексеева, и был доставлен корпус экраноплана, построенного в 1994 году.



# Маяки России

Русское географическое общество открыло фотовыставку о маячном деле

В Большом зале Штаб-квартиры Русского географического общества в Санкт-Петербурге открылась фотовыставка, на которой представлены многочисленные экспонаты, рассказывающие об истории и современности маячного дела в нашей стране. В первую очередь это работы участников всероссийского фотоконкурса «Маяки России». География снимков обширна: от маяков Калининградской области на Западе — до маячных башен Тихоокеанского побережья, от маяков сурового Белого моря и до маяков черноморских курортов.

Особое место на выставке занимают светооптические аппараты для маяков, навигационных знаков и буев: от использовавшихся ранее работающих на ацетилене и до самых современных образцов, заряжаемых от сол-

нечной энергии.

Кстати, недавно последний в России плавучий маяк «Ирбенский», обеспечивавший безопасность судоходства на Балтике, был поставлен ремонт на Кронштадтском морском заводе. Работы по ремонту «Ир-



бенского» профинансировало Министерство культуры России, выделив на эти цели 9,9 млн рублей.

«Ирбенский» — единственный оставшийся в России плавучий обитаемый маяк и последний из построенных в мире образцов навигационного оборудования этого класса. Он нес службу с 1962 года.

Оборудование маяка обеспечивало передачу светового сигнала на расстоянии в 12 морских миль, и звукового — в четыре мили. Маяки данного типа использовались в нашей стране вплоть до конца предыдущего столетия.

Планируется, что после ремонта маяк будет отбуксирован в Калининградский музей Мирового океана. Однако есть также предложение оставить судно в Санкт-Петербурге, где уже стоит ледокол «Красин».





## Круизная навигация-2016 в России завершилась

Круизная пассажирская навигация 2016 года в России официально завершилась 6 ноября 2016 года, когда теплоход «Н. А. Некрасов» прибыл в Городец Нижегородской области. Туристы после экскурсии отправились в Нижний Новгород, а сам теплоход ушел на зимовку в затон Память Парижской коммуны.

Пассажирами последнего рейса стали 150 человек, которые вечером 3 ноября вышли в рейс от причалов Северного речного вокзала. «Некрасов» совершил завершающий сезон круиз уже не в первый раз: в 2011 году теплоход закончил навигацию рейсом из Москвы до Казани почти в середине ноября (с 7 по 11 ноября по маршруту Москва—Казань), поставив, таким образом, рекорд по длительности пассажирской навигации — 203 дня.

Массовая круизная пассажирская навигация на реках России завершилась еще почти месяц назад, а для большинства компаний — еще в конце лета. Почти до последнего работали еще два

теплохода: московский теплоход «Михаил Танич» завершил сезон 16 октября, а волгоградский теплоход «Александр Невский», начавший навигацию 2016 года первым, закончил работу 18 октября.

В этом году перед отправлением теплохода «Н. А. Некрасов» состоялось подведение итогов конкурса «Купи круиз — выиграй приз». Масштабная акция «Из круиза — на автомобиле!» проходила в течение всей навигации-2016. Она была приурочена к выходу нового четырехпалубного теплохода компании «Дмитрий Фурманов», ставшего пятым по счету и самым вместительным судном в линейке бренда «Созвездие Инфофлота». Участниками

акции автоматически становились все туристы, совершившие круизы на данном теплоходе в период с 26 апреля по 23 сентября. Счастливым обладателем нового легкового автомобиля мог стать любой из 8 тысяч туристов, совершивших путешествие на борту теплохода.

Розыгрыш проходил в несколько этапов со 2 по 4 октября, в результате автомобиль был вручен жительнице Саратовской области Жанне Разиной. Символично, что свой самый первый круиз победительница совершила именно на теплоходе «Н.А. Некрасов».

О том, как будет развиваться круизный рынок в будущем, «Водный транспорт» рассказывает на 8-й полосе.

## Тверь поборется со столицей

Практическая конференция «Туристская привлекательность Тверского региона», посвященная 10-летию Тверского отделения Российского союза туристической индустрии, прошла середине октября в Твери. В работе площадки приняли участие представители правительства Тверской области, Министерства культуры РФ, Российского союза туристической индустрии, главы 19 муниципалитетов, руководители туристического бизнеса области.

В ходе конференции прозвучала информация о том, что региональные власти определили три основных направления развития отрасли: автомобильный туризм, водный туризм, паломничество по святым местам.

Так, говоря о развитии речного туризма, тверские чиновники призывают к дальнейшему «импортозамещению» в отрасли. В текущем году в Тверской области побывали около 200 круизных судов. В перспективе должно быть намного больше. Тверь имеет все шансы стать отправной точкой для круизных судов.

В регионе удалось успешно справиться с некоторыми проблемами, препятствующими развитию судоходства. Так, например, решен вопрос с освещением судового пути Рыбинского водохранилища. На берегу Ивановского водохранилища появилась особая экономическая зона и развивается туристско-рекреационный кластер Завидово. Тверская область сознательно делает ставку на водный туризм. Проект туристско-рекреационного кластера в Конаковском районе

предполагает строительства, экологического курорта с яхт-клубом и фестивальной площадкой.

Однако для развития среднего и малого судоходства необходима развитая сеть заправочных комплексов, а также создание передвижных причалов.

Еще один планируемый областной властью проект — создать альтернативу московскому Северному речному порту, чтобы большие круизные теплоходы уходили из Твери вниз по течению Волги до Ярославля; дальше могут быть разные варианты — Казань, Нижний Новгород, Астрахань и обратно. Сейчас оформляются причалы в Твери, Ржеве, Калязине в региональную собственность, с тем, чтобы привести их в порядок и создать условия для приема больших судов.

Как отметил глава региона Игорь Руденя, посетивший мероприятие, развитие туристической отрасли имеет стратегическое значение для Тверской области: «Туризм — это очень серьезный инструмент экономического роста, который может дать занятость, развитие малого и среднего бизнеса».



## «Лучший речной круиз»

«Лучший речной круиз» в рамках Всероссийской туристской премии «Маршрут года-2016» будет назван 19 ноября в рамках финальных мероприятий, которые состоятся в Воронеже.

Организаторами мероприятия, проводимого уже в третий раз, выступают Департамент культуры Воронежской области и Фонд развития общественных связей Region PR при поддержке Федерального агентства по туризму. Премия присуждается по 18-ти основным и двум специальным номинациям, среди которых значится также и «Лучший речной круиз».

На соискание премии в этом году было представлено 402 проекта из 56 регионов России. После оценки конкурсных работ на региональных этапах экспертный

совет допустил до финала 138 проектов. Очные презентации пройдут 18 ноября в Воронеже. Имена победителей будут объявлены 19 ноября.

Напомним, что в прошлом году в номинации «Лучший речной круиз» победителями были признаны московские маршруты «Удивительный круиз по островам на теплоходе класса люкс» и «Северное ожерелье — 1». В 2014 году лучшими водными маршрутами признаны два проекта — «Вятский Гранд-Круиз» и «Любимая Немда».





# Потенциал речных круизов

## Вопросы развития речных круизов обсудили участники форума «Водный туризм»



Развитию речных круизов препятствуют недостаточное количество причалов, обмеление рек и старение флота. Однако это не главные проблемы, основная задача состоит в популяризации речных маршрутов и повышении сервиса до мирового уровня.

Вопросы развития круизов по внутренним водным путям (ВВП) Российской Федерации обсудили участники форума «Водный туризм». В ходе мероприятия заместитель руководителя Федерального агентства по туризму Сергей Корнеев отметил, что в настоящее время развиваются все виды водного туризма.

«Мы почувствовали отдачу от туризма за счет роста прибывающих иностранных туристов и российских путешественников. Это стало возможным, поскольку удалось сформировать устойчивый спрос», — сказал он, добавив, что такой спрос обусловлен тем, что отечественные туристические продукты, такие как речные круизы по Золотому кольцу России, являются одними из самых качественных и безопасных.

По данным Сергея Корнеева, количество иностранных круизных туристов на речном транспорте по итогам 2016 года составит порядка 300 тыс. человек. Этот показатель (в совокупности с морским туризмом) вырос на 10–15% в сравнении с показателем предыдущего года. Количество российских туристов на внутреннем водном транспорте по итогам 2016 года оценивается на уровне 200 тыс. человек. Планируется, что и в 2017 году число туристов также вырастет на 10–15%.

### УЗКИЕ МЕСТА

Между тем, одним из препятствий в развитии круизов по ВВП является обмеление рек. В частности, узкие места необходимо ликвидировать на Волге в районе Городца и на Нижнем Дону в районе станицы Багаевская.

«В последние годы с учетом малой водности мы практически потеряли Волгу как транзитную транспортную артерию. Потерян значительный пласт водных круизов, таких как Санкт-Петербург — Астрахань, Москва — Астрахань,

Москва — Волгоград. Это прекрасные направления, которые демонстрируют историю нашего государства, включая военные годы. Там есть прекрасные памятники, парки, особо охраняемые зоны. К сожалению, туристические теплоходы в настоящее время практически не могут проходить через Городецкий гидроузел», — сказала заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Ирина Ориничева.

Она напомнила, по итогам Государственного совета по вопросам развития ВВП (15 августа 2016 года) принято решение о ликвидации узких мест на Волге в районе Городца и на Нижнем Дону в районе станицы Багаевская. Эти работы должны быть выполнены к 2020 году.

«Принято решение о строительстве двух новых гидроузлов — Нижегородского и Багаевского. Можно сказать, это первое крупное гидротехническое строительство в современной России, поскольку все наши каналы и шлюзованные системы были построены в советское время. Проектирование Нижегородского гидроузла уже идет, на проектирование Багаевского гидроузла в настоящее время объявлен конкурс», — пояснила Ирина Ориничева.

Минтранс рассчитывает, что после реализации этих мероприятий водные круизы смогут работать в полном объеме. «Туристов можно будет возить по всей Волге и в низовья Дона, так как наша страна богата как природными, так и историческими памятниками именно в этих регионах», — подчеркнула представитель Минтранса.

Отметим, что впервые после продолжительного перерыва в России началось строительство пассажирского круизного лайнера река-море плавания на

судаводе «Лотос» (Астрахань). Закладка второго судна такого же класса с некоторыми изменениями проекта, возможно, состоится до конца года.

### ШИРОКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

В свою очередь председатель совета директоров ООО «Инфофлот» Александр Соснин высказал мнение, что проблемы недостаточного количества причалов, обмеления рек и старения флота не являются главными.

*В 2016 году на реках работали 95 судов, среди которых 90 обслуживали круизные маршруты, пять выходили на пассажирские транспортные линии Омск — Салехард, Красноярск — Дудинка и Якутск — Тикси.*

*Первый рейс пассажирской круизной навигации 2017 года запланирован на 7 апреля, когда по маршруту Самара — Саратов — Самара должен выйти теплоход «Русь Великая».*

«На многих немагистральных реках вообще нет причалов, и это не мешает осуществлять речные круизы. Конечно, ни одна судостроительная компания не откажется от круизного причала, но и ни один турист не откажется купить путевку, зная, что в каком-то городе нет причала», — пояснил Александр Соснин.

Обмеление рек, по его мнению, — локальная проблема, которая не является критичной.

Касательно состояния пассажирского флота Александр Соснин отметил, что большая часть судов содержится в хорошем техническом состоянии, не вызывая никаких-либо нареканий. «Категорически не согласен с тем, что существующий флот выработал свой ресурс и его необходимо выводить из эксплуатации», — сказал он. — Конечно, мы хотим строить новый флот, но понимаем, что круизы тогда станут менее доступными, по крайней мере, на первых порах».

По мнению эксперта, развитие

речных круизов прежде всего зависит от покупательной способности людей, их информированности о существовании речных круизов и удовлетворенности после совершения путешествия.

«Если на платежеспособность людей, которая зависит от экономической ситуации в стране, судостроительные компании влиять никак не могут, то информированность и удовлетворенность потребителей — это те основные вызовы, с которыми необходимо работать», — считает Александр Соснин.

Отметим, Ростуризм поддержал круизные компании в запуске рекламно-информационной кампании «Время отдыхать в России» в рамках — программы Visit Russia. В первую очередь кампания нацелена на информирование потенциальных туристов и поддержку фирм, работающих на рынке внутреннего туризма.

В свою очередь судостроительные компании для продвижения речных круизов сосредоточились на повышении сервиса до общемирового, в том числе за счет реконструкции пассажирских кают и других помещений судов.

«Сейчас это странно звучит, но, например, на судах постройки 1950–60-х годов не предусматривались бары. Сейчас акценты переставляются очень сильно», — пояснил глава «Инфофлота». — На многих речных судах работают фитнес-центры, проводятся занятия йогой, открыты рестораны с изысканным питанием, 3D кинотеатры и так далее».

Управляющий директор ООО «ВодоходЪ» Александр Трофимов

дизайн судна и переоборудованы каюты. План предстоящих работ включает в себя также изменение планировки общественных помещений, как, например, ресторан, бары, конференц-зал. Модернизированный теплоход пополнит коллекцию круизного флота компании с уровнем комфортабельности 3–4 звезды, — рассказал он. — Наша компания идет по пути постоянного улучшения сервиса на борту — будь то качество блюд в судовом ресторане, разнообразие развлечений, оборудование кают холодильниками и телевизорами — то есть, всего того, что необходимо людям для комфортного отдыха».

Управляющий директор компании «ВодоходЪ» уверен, что для популяризации речных круизов среди туристов, имеющих опыт путешествий, необходимо привести в оптимальное соотношение такие параметры, как цена — качество: «Для этого необходима, прежде всего, материальная основа — использование новых современных комфортабельных судов, строительство которых ныне становится крайне актуальной задачей».

Также важным элементом продвижения круизов является открытие новых маршрутов и организация новых экскурсионных программ. Так, «Инфофлот» в этом году открыл круизы по реке Вятке, а компания «Ника» — по рекам Сибири: Оби и Иртышу.

«Инфофлот» активно развивает тематические круизы. Например, компания предлагает «усадебные круизы» с посещением старинных усадеб на Волге и Шексне. «В следующем году мы планируем делать круизы не только с показом архитектуры, монастырей и так далее, но и авиационный круиз, где люди смогут посетить авиационные предприятия на Волге, а также совершить демонстрационные полеты на интересных самолетах и вертолетах», — отметил Александр Соснин.

Для привлечения пассажиров круизные компании объединяют усилия и делают совместные мероприятия. Так, компании «Инфофлот», «ВодоходЪ» и «Мостурфлот» организовали открытие навигации этого года в Москве. Также работает общий сайт, где представлены все круизы компаний. Очевидно, что борьба за потребителя в настоящее время идет не столько между круизными компаниями, сколько с другими видами отдыха.







# Реконструкция гидроузла Белоомут продолжается

*После завершения стройки в 2018 году уровень воды в Канале имени Москвы повысится*

«Ярославский судостроительный завод» отгрузил металлоконструкции для гидроузла Белоомут, расположенного в Луховицком районе Московской области. Масса металлоконструкции составила 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 ярославцы получили в 2010 году в рамках целевой программы,

стало изготовление шлюзовых ворот для Угличского гидроузла. С 2011 года в цехах ЯСЗ были изготовлены и отгружены заказчику различные крупногабаритные металлоконструкции еще для семи гидроузлов: Фаустово, Северка, Андреевка, Трудкоммуна, Рыбинск, Кузьминск и Белоомут. Напомним, Белоомутский гидроузел был построен в 1911–

1914 годах вместе с однотипным Кузьминским гидроузлом, расположенным ниже по реке Оке, по проекту русского учёного-гидротехника, инженера Нестора Платоновича Пузыревского. Он состоит из судоходного шлюза и двух судоходных плотин на Оке-реке, которые исчерпали эксплуатационные возможности. «Новый гидроузел будет состо-

ять из шлюза: камеры, верхней и нижней головы, а также будет обновлена плотина, которая будет включать в себя четыре водобросных пролета и глухую часть. По проекту длина новой камеры шлюза составит 276 метров, что на 18 метров больше прежней. Также увеличится ширина с 16,2 до 18 метров. В совокупности это позволит поднять уровень воды, и через шлюз смогут проходить более крупные суда, увеличатся сроки навигации.

Инвестиции в реализацию

проекта составили 5,5 миллиардов рублей, срок сдачи в эксплуатацию — декабрь 2018 года. По информации руководства стройки, в начале ноября на объекте работало около 300 человек, было задействовано более 50 ед. техники.

Работы по реконструкции ведутся в непосредственной близости к существующему сооружению, сохраняя навигацию по Оке. После окончания строительства старые конструкции демонтируют, а шлюз засыпают грунтом.



# В Москву прибыла «Княгиня Ольга»



В затон Хлебниковского судоремонтного завода, расположенного в районе города Долгопрудный Московской области, 1 ноября с Волги пришел новый пассажирский теплоход «Княгиня Ольга».

«Княгиня Ольга» представляет собой дизель-электроход, спущенный на воду в октябре 2014 года на судостроительном заводе «Верфь братьев Нобель» в городе Рыбинске Ярославской области под названием «Танаис». С 2015 года переименовано в «Княгиню Ольгу». В течение двух лет, до октября 2016 года, судно проекта PV09 проходило достройку на бывшем Московском судостроительном заводе в Москве.

В середине октября 2016 года судно ушло на ходовые испытания на Волгу, в район города Кимры Тверской области. К месту прохождения ходовых испытаний теплоход был доставлен с помощью двух буксиров.

Судно предназначено для прогулочных и круизных рейсов по внутренним водным путям и прибрежным районам, в том числе через Волго-Балт, Волго-Дон, Беломорско-Балтийский канал, по Волге, Москве-реке, с возможностью выхода в Белое море и на Соловецкие острова, в Финский залив, Каспийское, Азовское и Черное моря. При габаритной длине в 95,8 метра и ширине в 13,8 метра, осадка судна составляет 1,8 метра, а надводный габарит 8,8 метра обеспечивает возможность прохода под мостами на Москва-реке. Водоизмещение судна составляет 1860 тонн. Эксплуатационная скорость — 22 км/час, а макси-

мальная — 25 км/ч. Автономность плавания составляет 10 суток.

На судне четыре палубы — три жилые и одна прогулочная. Их связывают два грузовых лифта. Пассажироместимость составляет 36 человек, а численность экипажа и обслуживающего персонала — 33 человека. На борту есть ресторан и спортивно-оздоровительный комплекс с тренажерным залом, СПА-салонем, сауной, джакузи и массажной.





# Парадный расчет

Курсанты МГАВТ приняли участие в торжественном марше на Красной площади

На Красной площади в Москве 7 ноября 2016 года прошел торжественный марш, посвященный легендарному параду 1941 года, после которого бойцы Красной армии отправились защищать Москву от немецко-фашистских захватчиков. Впервые в торжественном марше приняли участие курсанты колледжа Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ).



«В день 75-летия битвы под Москвой парадный расчет МГАВТ показал превосходную строевую подготовку, торжественно пронеся флаги Росморречфлота и МГАВТ по Красной площади», — отметил в своем сообщении Росморречфлот.

В мероприятии приняли участие более четырех тыс. военнослужащих, кадетов и курсантов. Открыл торжественное мероприятие мэр города Москвы Сергей Собянин. Он поздравил ветеранов Великой Отечественной войны и жителей Москвы словами: «Есть в жизни Отечества события, которые навсегда остаются в памяти народа. Именно таким событием является легендарный парад в осажденной Москве.

Бойцы продемонстрировали высокий моральный и боевой дух, готовность, не щадя своей жизни, защищать Родину».

Гости парада смогли увидеть прохождение кавалерии, военной техники, расчетов в форме военных лет.



# Новый мост над каналом

Одобрен проект самого высокого в столице вантового моста через Москву-реку

Москомархитектура одобрила проект самого высокого в столице вантового моста через Москву-реку, строительство которого начнется уже в 2017 году. Мост соединит улицу Народного Ополчения с улицей Нижние Мнёвники, расположенные на северо-западе города. 137-метровая мачта в форме перевернутой буквы Y будет поддерживать мост при помощи металлических тросов (на рендере).

Общая длина моста составит 528 метров, вместе с эстакадой через набережную — более 650 метров. Новый мост будет расположен в 400 метрах от Карамышевского моста, построенного в 1937 году на 185,1 км реки Москвы.

Вантовый мост будет существенно выше старого и не помешает проходу плавучих кранов для ремонта шлюза. Предполагается, что после запуска движения по Северо-Западной хорде по старому Карамышевскому мосту будет двигаться преимущественно общественный транспорт.

Длина основного пролета моста — около 300 метров, она пройдет над камерой судоходного шлюза № 9 Канала имени Москвы в Карамышевском спрямлении

реки Москвы.

«В этом месте сваи вбивать нельзя, чтобы не вызвать оползни на склонах шлюза, поэтому нужен мост с длинным пролетом. Сооружение с таким пролетом нельзя строить классическим для Москвы «балочным» способом, поэтому решено возвести вантовый мост», — говорится в сообщении пресс-службы Стройкомплекса Москвы.

Поддерживать мост снизу будут девять опор. Сваи забьют на глубину до 40 метров. Все опоры моста спроектированы в монолитном железобетоне. В верхней части сооружения установят датчики, фиксирующие состояние моста. Для технического персонала предусмотрены два лифта.

В настоящее время в Москве только один вантовый мост — Живописный на западе столицы.

Пока именно он считается самым высоким — его высота вместе с аркой — 105 м.



## Парк с причалами и зонами отдыха у воды

Краснопресненскую набережную Москвы планируется продлить до улицы Шенюгина и сделать многоуровневый линейный парк с причалами и зонами отдыха у воды. Общая площадь благоустройства и озеленения составит 7,7 га. Работы планируется закончить в 2019 году.

Будущую набережную длиной три километра построят по новым для Москвы принципам, сообщили «Архсовете». Её обустроят таким образом, чтобы создать одинаково комфортные условия для пешеходов, велосипедистов и автомобилистов. На проезжей части будет четыре-шесть полос движения, крайние правые — для общественного транспорта. Вдоль проезжей части организуют парковочные карманы и стоянки для автобусов и такси.





## Проект Багаевского гидроузла обретает очертания

Началась реализация проекта строительства низконапорного Багаевского гидроузла на Нижнем Дону. АО «Акватик» признано победителем открытого конкурса на проектирование гидроузла.

Как следует из материалов конкурса, в нем приняли участие пять компаний: АО «Ленгидропроект», АО «Акватик», АО «ТрестГидромонтаж», ООО «ГорКапСтрой», ООО «Техтрансстрой».

АО «Акватик» предложило выполнить контракт за наименьшую цену в 552 млн 223 тыс. 620 руб. Максимальная цена контракта составляла 736,2 млн руб.

По словам генерального директора АО «Акватик» Сергея Башкирова, острую необходимость улучшения условий судоходства на Нижнем Дону показывает уже то, что Правительство России смогло изыскать средства на строительство Багаевского гидроузла, несмотря на непростое экономическое положение.

«Приступая к проектным работам мы понимаем, что наряду со сложными и многоплановыми техническими задачами перед нами встанут и не менее сложные социальные и экологические проблемы, своевременно решить которые будет возможно только при тесном взаимодействии всех заинтересованных сторон. Со своей стороны мы сделаем все, чтобы эта большая народохозяйственная задача была решена

своевременно и на должном уровне», — заверил Сергей Башкиров.

АО «Акватик» (Москва) — это проектно-строительная гидротехническая компания и Экспертный центр по безопасности гидротехнических сооружений. АО «Акватик» проводит все виды работ в области гидротехнического строительства. В частности, компания выполнила реконструкцию 25-й и 27-й плотин Беломорско-Балтийского канала, реконструкцию направляющей палы нижнего подходного канала гидроузла № 2 Канала им. Москвы, берегоукрепление правого берега реки Волга от Хлебной биржи до «Обелиска» (г. Рыбинск), реконструкцию деформированных секций 11–16 нижней причальной эстакады судоходного шлюза № 9 ВДСК, комплекс строительно-монтажных работ на Нижне-Свирском шлюзе и др.

Багаевский низконапорный гидроузел на нижнем Дону планируется ввести в эксплуатацию в 2019–2020 годах. Необходимость строительства Багаевского гидроузла вызвана крайне низкой водностью на Нижнем Дону. Из-за ежегодной маловодности на протяжении ряда лет

Цимлянское водохранилище не набирает своей проектной отметки 36,0 м по Балтийской системе (БС), что отражается на годовом водном балансе. Сложная водохозяйственная ситуация, вызванная недостаточностью водных ресурсов, сказывается на удовлетворении потребностей водопользователей в бассейне Нижнего Дона: водоснабжении, орошении и поливе, рыбном хозяйстве, промышленном производстве, транспорте и т.д.

О необходимости преодоления инфраструктурных ограничений для развития водного транспорта говорил Президент России Владимир Путин на заседании президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей в Волгограде в августе этого года. Он отметил, что на единой глубоководной системе сейчас немало так называемых узких мест, а если быть точным — мелких мест, где глубина значительно ниже минимально необходимой для прохождения судов, что привело к разделению Волги и Нижнего Дона на отдельные участки.

*Начало, окончание на следующей стр.*

## Ветер сдул показатели

Грузооборот морских портов Ростов-на-Дону и Азов в октябре этого года снизился в связи с неблагоприятными гидрометеорологическими явлениями и падением уровня воды в реке Дон. Таганрог, напротив, немного прибавил.

Морской порт Ростов-на-Дону в октябре 2016 года обработал 1 млн 819 тыс. тонн различных грузов, что на 9,5% меньше соответствующего показателя за октябрь 2015 года. Номенклатура грузов за отчетный период текущего года была представлена нефтью и нефтепродуктами (38%), зерновыми навалом (31%), незерновыми навалочными грузами (17%), углем и коксом навалом (4,7%), генеральными грузами (2,8%), пищевым наливом (2,3%) и металлоломом (1,2%).

Погрузка сократилась на 27,5%, до 973 тыс. тонн, выгрузка — на 38%, до 89 тыс. тонн грузов. Напротив, транзит прибавил 44,4% и составил 757 тыс. тонн грузов.

Судооборот морского порта Ростов-на-Дону, как и грузооборот, несколько снизился. Если в октябре 2015 года был 801 приход и 804 отхода судов, то за отчетный период 2016 года — 669 приходов и 653 отхода судов.

Общий грузооборот морского порта Азов в октябре составил 935 тыс. тонн грузов, что на 11% ниже уровня прошлого года. В номенклатуре грузов преобладали зерновые (54,4%) и нефтепродукты (35,7%).

Снижение произошло по всем показателям. Так, собственный грузооборот порта сократился на 14,5%, до 555 тыс. тонн, экспорт — на 21,3%, до 277 тыс. тонн, импорт — на 16,4%, до 27 тыс. тонн, каботаж — на 5,2%, до 251 тыс. тонн, транзит — на 5,3%, до 380 тыс. тонн грузов.

«Уменьшение грузооборота и судооборота в октябре 2016 года произошло вследствие негативных метеоусловий», — пояснил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

Служба капитана порта Азов в октябре 2016 года зарегистрировала 355 приходов и 348 отходов судов. Для сравнения, годом ранее было 558 приходов и 535 отходов судов.

Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в октябре, напротив, показал положительную динамику, увеличившись на 5% — до 173 тыс. тонн грузов. Служба капитана морского порта за отчетный период 2016 года оформила 36 приходов и 36 отходов судов против 42 приходов и 43 отходов судов год назад.

## Река продолжила рост

Общий грузооборот в границах Азово-Донского бассейна ВВП по состоянию на 1 ноября 2016 года составил 9 млн 232 тыс. тонн различных грузов, что на 14,4% выше уровня 2015 года. Об этом сообщается на официальном сайте ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Объем перевозок мазута за отчетный период сократился на 0,5%, до 2 млн 804 тыс. тонн. Напротив, объем перевозок серы увеличился на 15,2%, до 1 млн 373 тыс. тонн, дизельного топлива — на 30,2%, до 1 млн 193 тыс. тонн.

Судопоток составил 5400 судов, что на 10,8% ниже соответствующего показателя за аналогичный период 2015 года.

В октябре этого года общий грузооборот вырос на 29,2% — до 1 млн 344 тыс. тонн. Транзит за отчетный период увеличился на 14,5%, до 1 млн 35 тыс. тонн, внутренний грузооборот — в 2,3 раза, до 309 тыс.

тонн грузов.

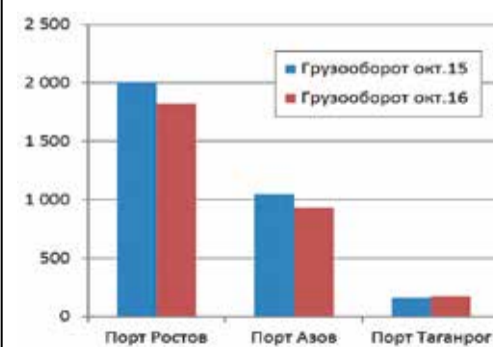
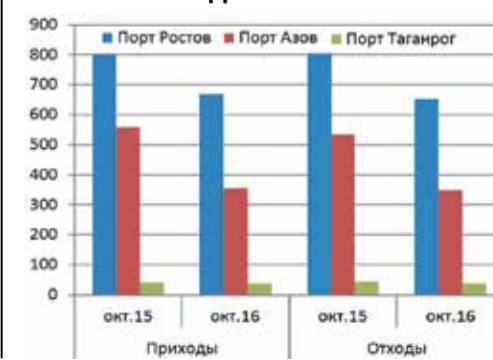
Судопоток в октябре 2016 года составил 735 судов и составов: 373 из них прошли вниз, 362 — вверх. Год назад было 984 единицы флота, в том числе 502 в движении вниз и 482 — вверх.

Рост показателей грузооборота в октябре этого года обусловлен более благоприятными гидрометеорологическими условиями по сравнению с октябрём 2015 года.

Максимальная отметка Цимлянского водохранилища в октябре 2016 года составила 33,23 м по Балтийской системе (БС) при нормальном проектном уровне

36,0 м БС. Фактические глубины на участке от входа в 132-й канал до Кочетовского гидроузла составляли 395–400 см, от Кочетовского гидроузла до первого Арпачинского переката — 345–395 см, от первого Арпачинского переката до 3121-го км реки Дон — 335–400 см.

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-Манычской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в зоне ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» составляет 691,3 км.

**ГРУЗОБОРОТ****СУДОБОРОТ**



## По зимним правилам

Флот ОАО «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) проходит подготовку к плаванию в осенне-зимний период 2016–2017 годов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил и.о. директора по безопасности судоходства и мореплавания компании Юрий Мальковский.

Традиционная подготовка к плаванию в сложный в связи со штормовыми явлениями и ледовой обстановкой осенне-зимний период (ОЗП) включает комплекс мероприятий, в которых задействованы экипажи судов и береговые службы.

В преддверии зимней навигации дирекция по безопасности судоходства и мореплавания ОАО «Донречфлот» проводит внутренний аудит системы управления безопасностью судов. Техническая дирекция компании выполняет профилактические работы на судах, подготовку механизмов и систем к работе в осенне-зимний период, а также снабжает экипажи зимней одеждой.

На каждом судне разработан

и внедрен план организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасной эксплуатации судов компании, который преимущественно включает мероприятия практического характера.

Дирекция по персоналу для работы в осенне-зимний период плавания укомплектовывает теплоходы наиболее опытным персоналом. Со штурманским составом проводятся практические занятия по проработке нормативной базы, регламентирующей плавание в ледовых и штормовых условиях. В компании и на судне дополнительно инструктируют всех членов экипажа по технике безопасности при выполнении судовых работ в условиях штормового плавания и отрицательных температур.

Кроме того, на теплоходах проводятся учения, где экипажи на практике отрабатывают методы обеспечения безопасной эксплуатации и живучести судна в ледовом и штормовом плавании.

Как и предыдущие годы, с 1 ноября 2016 года по 31 марта 2017 года для судов класса РС КМ\*Р3-RSN вводится ограничение плавания в Северном, Каспийском, Альборанском, Тирренском, Лигурийском морях, Лионском заливе, юго-восточной части Средиземного моря южнее параллели 35°30'. Суда, следующие в ледовую зону, должны иметь на борту достаточный запас топлива, масла, воды и провизии, а также запас аварийного снабжения в соответствии с установленными нормами.

## Портовый контроль в действии

Государственный портовый контроль ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» за январь-октябрь 2016 года временно задержал 36 судов по итогам проведенных 692 проверок. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил капитан Азово-Донского бассейна ВВП Александр Тараненко.

За соответствующий период 2015 года по итогам 735 инспекций было временно задержано 31 судно.

«Основной причиной временного задержания судов в 2016 году явилось нарушение численности минимального состава экипажа самоходного транспортного судна и отсутствие на судах судовых документов, предусмотренных статьей 14 КВВТ, тогда как в 2015 году основной причиной задержания становилось несоответствие габаритов судна гарантированным габаритам судовых ходов», — отметил Александр Тараненко.

В зоне ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в 2016 году произошло 12 аварийных происшествий различной степени тяжести, включая посадки на мель со временем стоянки не более одного часа. В 2015 году было 14 транспортных происшествий.

Основными причинами происшествий в 2016 году капитан Азово-Донского бассейна ВВП назвал человеческий фактор и техническое состояние флота (поломки двигателей, потеря винта, водотечность корпуса).

По словам Александра Тараненко, самым сложным участком для судоходства на Нижнем Дону остается водный путь от Коче-

товского гидроузла до первого Арпачинского переката.

«Маловодность на Нижнем Дону не оказала существенного влияния на условия навигации 2016 года. Только один раз в этом году произошел вынужденный простой судов — с 16 по 27 октября — по причине длительного действия сильных ветров восточного направления», — рассказал капитан Азово-Донского бассейна ВВП.

Он добавил, что для обеспечения безопасности в бассейне производится постоянный контроль за работой системы навигационного оборудования (плавучей и береговой обстановки) и путевая информация своевременно передается судоводителям.

«Качественное состояние водного пути обеспечивается выпол-

нением изыскательских, промысловых, тралных, дноуглубительных работ. Кроме того, проводятся регулярные инспекторские осмотры водного пути с участием представителей судоходных компаний и органов надзора. Наконец, проверки судов на основании оценок рисков нарушения обязательных требований, проводимые инспекцией государственного портового контроля, также играют большую роль в обеспечении безопасности судоходства», — подчеркнул Александр Тараненко.



## Проект Багаевского гидроузла обретает очертания

Окончание, начало на предыдущей стр.

«Это стало причиной фактически полного прекращения сквозного судоходства для грузовых и пассажирских судов на этих реках. Потери популярности — и прежде всего для въездного туризма — сквозные маршруты из Петербурга и Москвы в направлении южных регионов России. И проектам в этой сфере следует уделить приоритетную поддержку», — подчеркнул Владимир Путин. — При этом все стадии проектирования и экспертизы должны идти в тесном контакте с природоохранными ведомствами и ведущими экологическими организациями».

Эксперты называют строительство Багаевского гидроузла единственным решением, которое позволит решить вопрос обеспечения водой Нижнего Дона вне зависимости от гидрометеорологических и природных факторов. При этом ожидается, что возведение нового низконапорного гидроузла не приведет к увеличению грузопотока, а повысит пропускную способность флота и позволит создать безопасные условия плавания на самом сложном участке судоходства от Кочетовского гидроузла до станции Багаевской и вниз до города Аксая. Тем самым повысится транспортная доступность и провозная способность водно-

го транспорта на внутренних водных путях Волго-Донского водного пути и в целом вырастет транзитный потенциал внутренних водных путей Российской Федерации.

Кроме того, строительство гидротехнического объекта будет способствовать оздоровлению Цимлянского водохранилища и его притоков путем сокращения расходов Цимлянского водохранилища, необходимых для поддержания глубин на р. Дон, что соответствует Поручению Правительства РФ от 6 октября 2015 года по подготовке «Мероприятий по оздоровлению Цимлянского водохранилища».

При проектировании и строительстве Багаевского гидроузла обязательно учитываются интересы жителей Дона. В частности, проходят общественные слушания, в которых могут принять участие все заинтересованные лица. В проект будут включены новейшие разработки гидротехнического строительства с целью минимизации отрицательного влияния строящегося объекта на экологию Донского края.

Важную роль в выборе створа нового гидроузла сыграли экологические требования к комплексу гидросооружений, учитывающие интересы рыбного хозяйства. Именно размещенные гидротехнического объекта

в створе острова Арпачин позволит обеспечить свободный проход рыбы в реку Маныч. Рыбопропускные сооружения в составе низконапорного гидроузла были разработаны и научно обоснованы ФГБОУ ВПО «Новочеркасская государственная мелиоративная академия». Оценка и ущерб водным биологическим ресурсам от строительства и эксплуатации нового гидроузла выполнены ФГУП «Азовский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства». В состав рыбопропускных сооружений входит рыбопропускной шлюз, оборудованный рыбосчетными устройствами, ихтиологическими площадками, автоматизированной системой управления.

Отметим, что строительство Багаевского гидроузла было запланировано еще при строительстве Волго-Донского судоходного канала. Комплексное строительство подразумевало три этапа. Первый этап предусматривал создание ВДСК и Цимлянского водохранилища. На втором этапе планировалось строительство Николаевского и Константиновского гидроузлов. Третий этап предполагал строительство Багаевского и Аксайского гидроузлов и при этом затопление Кочетовского гидроузла. Первые два этапа были воплощены в жизнь, а третий по различным причинам, в том числе экономическим,

не был выполнен.

В 2009 году сложная водохозяйственная обстановка на Нижнем Дону заставила вернуться к этому вопросу. Специалисты провели исследование, моделирование и пришли к выводу, что без строительства низконапорного гидроузла невозможно никакими методами достичь глубину в 4 м.

В 2011–2012 годах были выполнены предпроектные разработки в двух вариантах. Первый вариант предусматривал строительство Багаевского гидроузла в районе хутора Калинин и Аксайского гидроузла чуть выше Аксая. Второй вариант — строительство одного Багаевского гидроузла в районе хутора Арпачин, на 24 км выше от первоначальной точки.

В результате остановились на втором варианте, не требующем затопления Кочетовского гидроузла и предполагающем меньший объем затоплений. Строительство одного Багаевского гидроузла в районе Арпачина предполагает подъем воды до отметки 2,8 м. Ниже этого гидроузла нужно будет выполнить небольшой объем дноуглубительных работ, что позволит до самого Ростова-на-Дону обеспечить глубину 4 м. В дальнейшем эксплуатационные расходы на дноуглубления будут минимальными — 100–200 тыс. куб. м в год.

По оценке руководителя ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергея Гайдаева, при решении проблемы с низкой водностью и возвращении грузопотоков, вынужденно переориентированных на другие направления, потенциальный объем перевозок на Нижнем Дону составит 15–16,5 млн тонн в год. «Когда будет построен Багаевский гидроузел, флот сможет грузиться на осадку 380 см. Суда новых проектов, которые в море берут 7,5 тыс. тонн, в реке смогут брать 5,5 тыс. тонн груза, и, конечно, сразу возрастет объем перевозок. При этом увеличится не пропускная, а провозная способность и, разумеется, рентабельность работы для судовладельцев», — пояснил Сергей Гайдаев.

Предварительная стоимость строительства Багаевского низконапорного гидроузла оценивается в 22 млрд рублей в ценах соответствующих лет с учетом необходимости проведения проектных работ и получения заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России». Средства на реализацию данного проекта предлагается распределить следующим образом, в том числе по годам: 2016 год — 600 млн рублей; 2017 год — 800 млн рублей; 2018 год — 7 млрд 187,3 млн рублей; 2019 год — 524,8 млн рублей; 2020 год — 12 млрд 887,9 млн рублей.

# Уверенный прирост на рейде

ООО «Универсальная стивидорная компания» (УСК) по итогам 10 мес. 2016 года увеличила объем перевалки грузов на рейде порта Кавказ на 86,4% по сравнению с аналогичным показателем за соответствующий период 2015 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор компании Тимофей Лещенко.

Общий объем перевалки грузов УСК на рейде российского порта Кавказ за период январь-октябрь текущего года составил 551 тыс. тонн, что на 86,4% выше уровня прошлого года. При этом объем перевалки серы вырос на 97,9%, до 409 тыс. тонн, зерна — на 64,3%, до 134 тыс. тонн. Кроме того, компания работала с незначительными объемами карбамида и угля, в том время как в 2015 году этих грузов не было.

Как пояснил Тимофей Лещенко, рост объема перевалки обусловлен комплексом причин. «В 2016 году УСК производила

перевалку и в зимний период, доставка грузов осуществлялась с 24-го причала порта Кавказ. Кроме того, суда смешанного «река-море» плавания в этом году грузились на более полную осадку по сравнению с 2015 годом, когда низкий уровень воды в реке Дон лимитировал осадку. И, наконец, выполненный в договорные сроки ремонт судов компании позволил ввести в эксплуатацию весь флот к началу транзитной навигации», — отметил генеральный директор ООО «Универсальная стивидорная компания».

Собеседник «Водного транспорта» добавил, что ком-

пания намерена и в этом году продолжать перевалку грузов в зимний период: в настоящее время ведутся соответствующие переговоры.

Напомним, ООО «Универсальная стивидорная компания» занимается перевалкой грузов на рейде порта Кавказ с апреля 2012 года. Перевалку грузов с судов внутреннего плавания на балкеры осуществляют самоходные плавучие краны GANZ грузоподъемностью 16 тонн и 35 тонн, в обеспечении которых работают буксиры мощностью от 1200 до 1600 л.с.



## Негабаритный рекорд

ООО «Ростовский универсальный порт» (РУП, входит в Азово-Донское пароходство) совместно с компанией РСК обеспечило перевалку рекордного по длине и весу негабаритного груза. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказал генеральный директор порта Петр Асеев.

Уникальная по своей сложности перевалка оборудования массой 117,5 тонн и длиной 60 м для Антипинского нефтеперерабатывающего завода (г. Тюмень) с судна смешанного «река-море» плавания на баржу производилась 28–29 октября.

Хотя Ростовский универсальный порт специализируется на обработке негабаритных грузов и использует специализирован-

ный кран Liebherr грузоподъемностью 64 тонны, для этой перегрузочной операции потребовалось дополнительно привлечь два железнодорожных крана грузоподъемностью 125 и 200 тонн.

«В первый раз в истории морского порта Ростов-на-Дону обрабатывался негабаритный груз такой длины и массы. В этом смысле операцию можно назвать своеобразным рекордом!» — отметил Алексей Аведов, директор

ООО «РСК», выступающего экспедитором негабаритного груза. По его словам, наибольшую сложность представлял процесс предварительных согласований с тем, чтобы в одно время в одном месте обеспечить наличие железнодорожных кранов, плотно занятых на железнодорожных работах, судна с грузом и собственно баржи для перегрузки. Лимитирующим условием был сильный восточный ветер, который частично согнал воду в акватории морского порта Ростов-на-Дону.

Несмотря на все сложности, РУП и РСК успешно справились с обработкой тяжеловесного негабаритного груза, и уже 29 октября оборудование для Антипинского НПЗ последовало в пункт назначения.

Добавим, что Ростовский универсальный порт осуществляет хранение и перевалку различных негабаритных и тяжеловесных грузов. В 2015 году ООО «РУП» заключило долгосрочный договор с ООО «РСК» на обработку негабаритных грузов.



## Большие угольные планы

ООО «Ростовский универсальный порт» (РУП, входит в Азово-Донское пароходство) заключило контракты на 2017 год на перевалку угля общим объемом 1 млн тонн и petcoke объемом 500 тыс. тонн. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор РУП Петр Асеев.

Он уточнил, что Ростовский универсальный порт работает с угольными операторами MIR TRADE AG, EcoCoal Limited, AksuLogistics GmbH, Martialla Holdings Ltd. «В рамках развития угольного терминала на 2017 год уже заключены контракты на перевалку 1 млн тонн угля и 500 тыс. тонн petcoke», — отметил Петр Асеев.

Ростовский универсальный порт располагает угольным терминалом мощностью 1,5 млн тонн при норме одновременного хранения 120 тыс. тонн. Стивидорная компания осуществляет полный комплекс погрузочно-разгрузочных работ по перевалке угольных грузов. Норма погрузки угля составляет 6 тыс. тонн в сутки. Порт работает с различными марками угля: ССОМСШ, ССПК, ДПК, ТПК, АПК, ДГПК, ГПК, СССШ, ДР, ТР, АР, ДГР, ДГОМСШ, ДОМСШ, АОМСШ, ТОМСШ, ССКО, АШ, АС, АО, АКО, ТОМ, ДОМ, ГЖООМ, ГЖОПК, Г, Т.

Транспортная инфраструктура порта позволяет ежемесячно обрабатывать около 3000 железнодорожных вагонов, что гарантирует обработку крупных партий грузов в кратчайшие сроки. Погрузочно-разгрузочные работы



в порту ведут более 30 единиц техники, в том числе 14 порталных кранов грузоподъемностью от 10 до 65 тонн каждый.

ООО «Ростовский универсальный порт» (РУП) — одна из крупнейших стивидорных компаний в Ростове-на-Дону, входит в транспортную группу «Азово-Донское пароходство». Компания оказывает полный комплекс транспортно-экспедиционных, логистических и стивидорных услуг. Порт обеспечивает прямой выход в Азовское, Черное и Средиземное моря. Номенклатура грузов, с которыми работает РУП, представлена контейнерами, углем, зерном, минеральными удобрениями, металлами, цементом, полевым шпатом, серой и другими грузами.



# Практика под легендарным парусом

Курсанты Института водного транспорта им. Г. Я. Седова-филиала Государственного морского университета им. адмирала Ф. Ф. Ушакова (г. Ростов-на-Дону) отправились на плавательную практику на борту одного из самых больших российских парусников — фрегата «Надежда».

**Т**оржественное мероприятие, посвященное отправлению курсантов ИВТ Седова в плавание на борту знаменитого ПУС «Надежда», состоялось 28 октября на Морском вокзале Новороссийска.

В первое плавание под парусами отправились 108 курсантов учебного заведения. Как пояснили в Институте, такая честь выпала самым достойным курсантам факультета инженеров морского транспорта и факультета среднего про-

фессионального образования. Сопровождают молодых моряков руководители практики: доцент кафедры судовождения и гидрографии Владимир Дудко, преподаватель Морского учебно-тренажерного центра Павел Ефимьев, преподаватель судоводительских дисциплин Дмитрий Скачков.

Курс парусника проходит через Черное и Средиземное моря, Бискайский залив, Атлантику и Балтийское море. На борту фрегата молодым морякам предстоит

пройти Босфор, Дарданеллы, Ла-Манш и Датские проливы. Конечный пункт перехода — порт Калининград. Ориентировочная продолжительность перехода — два месяца.

На паруснике курсанты не только изучат устройство судна, навигационное оборудование, судовые энергетические установки, но и познакомятся с рангоутом, такелажем и парусным вооружением «Надежды», а также научатся «ловить ветер», ставить и убирать паруса.



## 140 лет подготовки кадров для флота

Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова — правопреемник первых мореходных классов в Ростове-на-Дону — в этом году отмечает 140-летний (!) юбилей. В преддверии торжественного празднования 18 ноября «Водный транспорт Дон» вспомнил, как создавалось первое отраслевое учебное заведение на Дону.

**П**о предварительному ходатайству Гирлового комитета, образованного в декабре 1873 года, и Ростовской-на-Дону Управы 4 июня 1876 года было получено разрешение на открытие мореходных классов. В этом же году по инициативе Бессарабского и Екатеринославского генерал-губернатора графа П. Е. Коцебу и донских купцов-судовладельцев открылись мореходные классы по подготовке шкиперов. Учебное заведение до 1894 года снимало помещение в доме № 91 на улице Московской.

Двухэтажное здание, специально приспособленное для мо-

реходных классов, построили на средства города и частные пожертвования судовладельцев в 1894–1895 годах на Верхне-Бульварной улице, ныне носящей имя Седова.

С открытием в Ростове отделения для судовых машинистов и механиков здание бывших мореходных классов стало тесным, поскольку число групп учащихся росло год от года. Начальником учебного заведения, при поддержке города, было направлено ходатайство в Министерство торговли и промышленности, в ведении которого находилось тогда мореходное училище, о настоятельной необходимости постройки нового здания.

В 1902 году классы стали называть Мореходным училищем дальнего плавания.

Постройку нового здания учебных мастерских для училища судовых механиков начали в 1907 году и завершили в 1908 году на земельном участке на берегу реки Дон по Верхне-Бульварной улице рядом со зданием бывших мореходных классов. На первом этаже нового здания разместились хорошо оборудованные учебные мастерские: слесарная, станочная, кузнечная, медницкая и литейная. На втором этаже устроили столярную и модельную мастерские, а также небольшой плац для практических занятий

учащихся по теории корабля.

В конце 1909 года на отведенном земельном участке в одну линию со зданием учебных мастерских выстроили и новое здание для функционирующих в Ростове объединенных училищ дальнего плавания и судовых механиков с пригласительной школой. В новом здании все аудитории были оборудованы классной мебелью, а также в полной мере снабжены учебными пособиями и приборами.

Примечательно, что все здания сохранились до настоящего времени и продолжают эксплуатироваться.

Само учебное заведение за 140 лет славной истории неоднократно меняло название. С 1944 года оно носит имя знаменитого выпускника — русского гидрографа Георгия Яковлевича Седова.

В настоящее время объединен-

ный в мае 2011 года Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова является филиалом Государственного морского университета им. адмирала Ф. Ф. Ушакова и реализует пять программ и направлений подготовки бакалавров и инженеров с высшим образованием и три программы подготовки техников со средним профессиональным образованием. Одновременно в Институте обучаются около 4000 курсантов и студентов.

*Редакция газеты «Водный транспорт Дон» поздравляет профессорско-преподавательский состав, курсант и студентов Института водного транспорта им. Г. Я. Седова с 140-летним успешным опытом подготовки кадров для флота и желает новых свершений, научных открытий и знаменитых выпускников!*

*(Фотографии предоставлены Юрием Кононовым.)*



# Президент на заводе

Владимир Путин посетил Астраханское судостроительное производственное объединение

Владимир Путин в конце октября посетил Астраханское судостроительное производственное объединение, где ознакомился с циклом производства буровых платформ для Каспийского шельфа.

Главу государства сопровождал полномочный представитель Президента Российской Федерации в ЮФО

Владимир Устинов, Губернатор Астраханской области Александр Жилкин, президент ОСК Алексей Рахманов, президент

ПАО «ЛУКОЙЛ» Вагит Алекперов.

Генеральный директор Группы компаний «Каспийская Энергия», в которую входит АСПО, Алексей Жидakov доложил Президенту о возможностях предприятия по строительству судов и морской техники и о работе над текущими проектами. В цехе Владимир Путин пообщался с трудовым коллективом.

В режиме телемоста глава государства принял также участие в церемонии запуска нефтедобычи с построенной на АСПО ледостойкой стационарной платформы (ЛСП) на крупнейшем каспийском месторождении им. В. Филадельфийского. Контракт на строительство ЛСП-1 был подписан главами ПАО «ЛУКОЙЛ» и АО «ОСК» 9 ноября 2011 года в присутствии Владимира Путина. Ледостойкая стационарная платформа является основным объектом обустройства месторождения им. В. Филадельфийского.



## Приведи друга на завод

На керченском судостроительном заводе «Залив» стартовала акция «Приведи друга». Ее условия просты: если действующий сотрудник предприятия приведет на работу своего знакомого, подходящего по имеющейся специальности на свободную вакансию, то получит к зарплате прибавку — 5 тысяч рублей.

Вознаграждение работнику завода, приведшему квалифицированного специалиста в основной производственный цех, будет выплачиваться при условии последующего трудоустройства нового работника и отработки не менее трех месяцев.

Акцию с названием «Приведи друга» руководство предприятия решило провести в связи с увеличением производственной программы и расширением штата. Насыщенная производственная программа предприятия диктует необходимость увеличения численности основных производственных рабочих на 500 человек. Руководство рассчитывает, что акция «Приведи друга» станет стимулом для всех тех, кто имеет знакомых, и может предложить им хорошую работу.



# Крымские судостроители решили объединиться

В Крыму прошло совещание руководителей судостроительных предприятий, на котором речь шла об объединении усилий для участия в госпрограмме РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2015–2030 годы». По итогам совещания принято решение подготовить и вынести на рассмотрение Крымского морского совета в конце ноября текущего года конкретные проекты и направления.

Как сообщил первый заместитель директора департамента экономики Севастополя Владимир Ежиков, «Госпрограмма по освоению шельфов предполагает несколько мероприятий: разработку и внедрение технологий освоения шельфа, модернизацию производства под эти нужды, господдержку заказчиков, в частности, субсидирование лизинговых схем. По итогам совещания было решено подготовить и рассмотреть конкретные проекты и направления, которые крымские и севастьяпольские пред-

приятия в сфере судостроения могут реализовать в рамках этой госпрограммы».

По его мнению, крымские и севастьяпольские предприятия могут реализовывать проекты не только в Черном и Каспийском морях, но и в Арктике. Во время обсуждения совместных действий генеральный директор — главный конструктор ЦКБ «Коралл» Виктор Ленский предложил, чтобы разработчик госпрограммы — Минпромторг — выделил крымским предприятиям квоты, по которым они могли бы гарантированно участвовать в шельфовых проектах.

«На программы освоения шельфа выделено ограниченное количество денег, а желающих — много. Прорваться невозможно. Поэтому мое предложение: для Крыма и Севастополя должна быть хоть какая-то квота по этой программе», — отметил Ленский.

По словам Ежикова, предложение ЦКБ «Коралл», которое проектирует буровые и стационарные платформы, различные вспомогательные суда, будет рассмотрено в рамках Крымского морского совета.

Чиновник также не исключил,

что вопрос участия крымских компаний в шельфовых проектах может быть вынесен на рассмотрение Морской коллегии при Правительстве РФ.

В совещании приняли участие представители ГУП РК «Черноморнефтегаз», ООО «Судостроительный завод «Залив», ФГУП «Судостроительный завод «Море», ГУП РК «КТБ «Судокомполит», ООО «Керченская морская верфь «Фрегат», ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания», ПАО «ЦКБ «Коралл», АО «ЦС «Звездочка», АО «ОСК» и другие.

# «Сполохи» уже на воде

Онежский судостроительно-судоремонтный завод построил катер для Росморпорта».

На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе спущен на воду рабочий катер с ледовым усилением «Сполохи». Судно построено для ФГУП «Росморпорт».

В ходе спуска на воду катера «Сполохи» прошла традиционная церемония «крещения» судна. «Крестная мать» катера — заместитель гендиректора по управлению государственным имуществом ФГУП «Росморпорт» Ольга Брагина разбила бутылку шампанского о нос судна, тем самым ознаменовав начало его «жизни».

«Катер построен для эксплуатации в устьях рек, прибрежных зонах открытых и внутренних морей, проливах, портовых водах с удалением от места убежища не более 20 миль. Планируется, что судно будет эксплуатироваться в морском порту Архангельск.

Катер проекта SI23WIM второго ледового класса предназначен для использования в служебно-разъездных целях, для доставки на борт судов комиссий, членов экипажей судов, перевозки грузов на палубе, патрулирования, осмотра и экологического мониторинга акваторий, а также

имеет возможность выполнения функций лоцманского катера. Длина корпуса судна составляет 22,08 метра, ширина —

6,69 метра, осадка — 1,8 метра. Скорость хода катера — 12 узлов, дальность плавания составляет 500 миль.



## Открыта подписка на 2017 год



МЕДИА-ГРУППА «ПОРТНЬЮС» ПРЕДЛАГАЕТ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ НА 2017 ГОД НА СЛЕДУЮЩИЕ ИЗДАНИЯ:



## Газета «Водный транспорт»

Отраслевая газета «Водный транспорт» (свидетельство о регистрации СМИ № ФС77-35138) основана в 1918 году. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Являясь органом Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР, «Водный транспорт» объективно и своевременно освещал достижения и проблемы отрасли.

ИАА «ПортНьюс» по заказу Российской палаты судоходства в рамках отраслевого информационного проекта «Российское судоходство» приступила к еженежному выпуску газеты «Водный транспорт». Обновленное издание с почти 100-летней историей 15 апреля 2011 года вышло из типографии. Теперь газета «Водный транспорт» выходит еженежно.

Стоимость подписки на год составляет 2400 рублей за один экземпляр газеты. Два экземпляра на год — 3600 рублей. В стоимость входит доставка посредством «Почта России». Услуга НДС не облагается.



## Журнал «Портовый сервис»

Журнал содержит актуальные интервью, обзоры, а также аналитику и статистические данные. Обзоры и интервью журнала затрагивают законодательную сферу, тему развития портов, оказания сервисных услуг в морских портах, а также вопросы строительства портового и ледокольного флота.

100-страничное гляцевое издание выпускается 2 раза в году — по итогам работы отрасли за полугодие и за год (в феврале и августе каждого года). Каждый номер журнала сопровождается электронной англоязычной версией.

Стоимость подписки на год составляет 6000 рублей. В стоимость входит почтовая доставка. Услуга НДС не облагается.



## Журнал «Гидротехника»

Межотраслевой журнал для специалистов, посвящен вопросам современного гидротехнического строительства, обсуждению новых технологических решений и разработок науки, бизнеса, производства.

Журнал освещает инженерные изыскания и проектирование гидротехнических сооружений (ГТС), строительство ГТС различного типа в регионах России, странах ближнего и дальнего зарубежья; вопросы эксплуатации, ремонта, реконструкции ГТС. На страницах журнала представлены современные технологии, оборудование и материалы, применяемые при строительстве, обследовании, для защиты и эксплуатации ГТС, в том числе в сложных грунтовых и климатических условиях. В журнале обсуждаются актуальные проблемы, достижения и инновации гидротехники, публикуются научные и методические разработки ведущих специалистов отрасли. Журнал выпускается четыре раза в году. Каждый номер сопровождается электронной версией на русском языке.

Стоимость подписки на год составляет 6000 рублей. В стоимость входит почтовая доставка. Услуга НДС не облагается.

Для заключения договоров на подписку, просьба направить заявку в офис медиа-группы «ПортНьюс». Заявку направлять по электронной почте [snitko@portnews.ru](mailto:snitko@portnews.ru). Телефон (812) 570-78-03

## Международные исследования «Ушаковки»

Российские ученые сотрудничают с морскими университетами зарубежных стран

Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова подписал договор на создание учебного курса по проверке компетенции морских инженеров с использованием тренажеров («Course to revalidate marine engineers' competence by using simulators (CoC)»).

Проект реализуется в рамках участия «Ушаковки» в научно-исследовательских работах Международной ассоциации морских университетов (International Association of Maritime Universities—IAMU). Результаты исследования будут представлены в IAMU и морской общественности уже в 2017 году.

В работе над курсом принимают участие также университеты из Испании, Канады и Китая — «Universitat Politecnica de Catalunya (UPC)», «Maritime Institute of Memorial University» и «Dalian Maritime University».

Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова, являясь членом IAMU, не впервые принимает участие в совместных проектах. Так, в 2013 году был подписан договор между российским вузом и вузами Испании и Нидерландов — «Universitat Politecnica de Catalunya (UPC)» и «Maritime Institute Willem Barents (MIWB)» на создание «Модельного курса для демонстрации компетентности моряков с использованием тренажеров («Simulation-based model course to demonstrate seafarers' competence)».

В ходе работы над этим проектом под руководством ректора университета Сергея

Кондратьева было проведено исследование подходов и методов, используемых более чем в 20-ти странах. В результате обобщения мирового опыта разработчики предложили программы обучения и оценки компетентности судоводителей, уровня эксплуатации и управления в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (Лондон, 21 сентября 2010 г.).

Основной акцент в разработке был сделан на использование тренажеров для оценки компетентности судоводителя и разработку сценариев упражнений. Отчет по проекту был доложен на 19-й ежегодной генеральной ассамблее Конфедерации европейских ассоциаций капитанов (19th CESMA Annual General Assembly), на ученом совете университета, учебно-методическом совете факультета эксплуатации водного транспорта и судовождения университета.

Как сообщил начальник кафедры судовождения Анастас Боран-Кешишьян, результаты исследований, опубликованные в официальных изданиях IAMU и в Журнале по морским вопросам Всемирного морского университета (WMU Journal of Maritime Affairs), активно используются в учебном процессе университета.

ФЛОТСКАЯ ДИНАСТИЯ  
СОВРЕМЕННОЙ РОССИИСТАРТУЕТ ПРОЕКТ «ФЛОТСКАЯ  
ДИНАСТИЯ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ»

Общероссийское отраслевое объединение работодателей «Российская палата судоходства» и ведущая отраслевая медиа-группа «ПортНьюс» в рамках совместного интернет-портала «Российское судоходство» ([www.rus-shipping.ru](http://www.rus-shipping.ru)) запускает новый проект «Флотская династия современной России». Данный проект нацелен на улучшение имиджа флотских профессий, привлечение молодежи для работы в отрасли, сохранение семейных трудовых традиций.

На портале «Российское судоходство» создается рубрика «Флотские династии современной России», в которой будут публиковаться материалы об отраслевых династиях. Информация на сайте размещается бесплатно, на постоянной основе и в открытом доступе. Членам каждой династии, информация о которой размещена в рубрике «Флотские династии современной России», выдается памятный диплом.

Флотская династия — это ряд поколений (не менее трех), передающих из рода в род профессиональное мастерство, работающих в одном трудовом коллективе или в различных трудовых коллективах по одной профессии. Претенденты на размещение информации в рубрике «Флотские династии современной России» должны представить по электронному адресу: [info@rus-shipping.ru](mailto:info@rus-shipping.ru) (телефоны для справок: (812) 712-45-16, 712-45-01) следующие материалы:

1. Эссе о династии, изложенное в свободной форме с объемом текста от 2 до 5 тыс. знаков.
2. Биографии членов династии, описание их трудовых заслуг.
3. По возможности фотоматериалы, которые обязательно сопровождаются текстом, поясняющим изображение (кто изображен, когда, где, событие).
4. В качестве дополнительных материалов могут быть представлены копии публикаций в СМИ, иные материалы.

Открытие проекта «Флотская династия современной России» состоится в ходе Транспортной недели-2016

Соприинизатор

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Министры России

ТРАНСПОРТНАЯ  
НЕДЕЛЯ  
2016

ЮБИЛЕЙНЫЙ  
МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
ФОРУМ И ВЫСТАВКА

30 ноября — 2 декабря 2016  
Комплекс «Гостиный Двор», Москва

Официальный партнер: АЭРОФЛОТ

Генеральный спонсор: РОСМОРПОРТ

Партнер: РЖД

Партнер: СКФ

TRANSWEEK.RU

+7 (495) 988 18 00  
[info@transweek.ru](mailto:info@transweek.ru)



Газета «Водный транспорт» (Свидетельство о регистрации СМИ №ФС77-3513) подготовлена отраслевой информационной медиа-группой ООО «ПортНьюс», при поддержке ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова и ЗАО «Азово-Донское пароходство». Адрес редакции: 191119, Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, д. 1. Контакты: +7 (812) 570-78-03, 712-45-16, 712-45-01, [mail@portnews.ru](mailto:mail@portnews.ru), [www.rus-shipping.ru](http://www.rus-shipping.ru). Главный редактор: Надежда Малышева. Выпускающий редактор: Маргарита Малышева. Дизайн и верстка: Сергей Яковлев. Над номером работали: Маргарита Бабкова, Елена Ткачева. Отпечатано в типографии ООО «БЭЛЛ». Тираж 3000 экземпляров. При перепечатке ссылка на газету «Водный транспорт» обязательна.

