

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.



№8 (12965)

Выходит один раз в месяц
15 августа 2016 года

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

НОВЫЙ ВИТОК РАЗВИТИЯ



Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова возобновил строительство передового научно-лабораторного комплекса в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России — 2010–2020 годы».

Стр. 2



Выбирая из двух зол, устраняют наихудшее

Правительство России утвердило временный отказ от строительства второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла в пользу строительства Багаевского гидроузла на юге. При этом пришлось «порезать» ряд других мероприятий, в том числе по строительству обслуживающего флота.

РАССТАВЛЯЯ ПРИОРИТЕТЫ

Постановлением внесены изменения в Федеральную целевую программу (ФЦП) «Развитие транспортной системы (2010–2020 годы)». Наиболее важным изменением для внутреннего водного транспорта стало включение в ФЦП проекта строительства Багаевского низконапорного гидроузла с одновременным исключением проекта строительства второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла.

Ранее о необходимости такой корректировки говорили в Федеральном агентстве морского и речного транспорта и Министерстве транспорта России. Так, заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовкеш в 2015 году отмечал, что если не принять решение о включении проекта Багаевского низконапорного гидроузла в ФЦП и не начать его проектирование, то это может полностью перекрыть движение грузов на юг страны.

Действительно, общий объем перевозок грузов в границах Азово-Донского бассейна ВВП с начала навигации по состоянию на 1 августа 2016 года продолжил снижаться и составил 4 млн 680 тыс. тонн, что на 3,3% ниже уровня аналогичного периода 2015 года. Фактические глубины в июле 2016 года на участке отхода в 132-й канал до Кочетовского гидроузла составляли 370–400 см, от Кочетовского гидроузла до 3121-го км реки Дон — 350–370 см.

Как ранее сообщали в Росморречфлоте, на первом этапе необходимо до 1,5 млрд руб. для того, чтобы начать проектирование Багаевского гидроузла, причем желательно это начать делать уже в 2016 году. В соответствии с утвержденными прави-

тельством изменениями в ФЦП, проектирование Багаевского гидроузла будет проводиться в 2016–17 годах, строительство — в 2018–20 годах. Общий объем финансирования из средств федерального бюджета составит 22 млрд руб. Результатом проекта должно стать обеспечение гарантированной глубины судового хода в 4 м для прохода крупнотоннажного флота с полной загрузкой по р. Дон.

Строительство Багаевского гидроузла решит не все проблемы с пропускной способностью Единой глубоководной системы европейской части России (ЕГС) еще одним проблемным участком остается Городец на Волге (строительство гидроузла предусмотрено к 2020 году). Строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза также сохраняет свою актуальность, поскольку камера шлюза имеет самые маленькие габариты на ЕГС. Однако в современных условиях государство не может выделить бюджетные средства на одновременную реализацию всех трех проектов, поэтому пришлось расставлять приоритеты.

В настоящее время южное направление более востребовано, а без завершения строительства Нижегородского гидроузла ожидать роста грузопотоков в северном направлении не приходится. Поэтому приоритет был отдан Багаевскому гидроузлу.

Отметим, ранее предполагалось, что строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза завершится в 2018 году. Нижне-Свирский шлюз на Волго-Балте эксплуатируется с 1936 года и по своим габаритам является наименьшим на Волго-Балтийском пути. Размер его камеры составляет всего 200 на 21,5 м. Это не позволяет шлюзовать современные барже-буксирные составы, вследствие чего ограничивается пропускная способность всего Волго-Балта. Введение в эксплуатацию второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла позволило бы увеличить пропускную способность Волго-Балтийского водного пути в 2 раза. Стоимость проекта, в соответствии с прежней редакцией ФЦП, оценивалась в 13 млрд руб.

Что касается проекта Нижегородского низконапорного гид-

роузла (проект предусматривает проектирование и строительство комплексного низконапорного гидроузла на р. Волге в нижнем бьефе Городецкого гидроузла), то в настоящее время идет проектирование. Приступить к строительству предполагается в 2018 году, завершить — в 2020 году. Протяженность реконструируемого участка составляет 45 км. Общий объем финансирования, в соответствии с ФЦП, превышает 41,46 млрд руб. (федеральный бюджет).

Таким образом, если все пойдет по плану, то вначале будет ликвидирован разрыв на Единой глубоководной системе через восток Нижегородского гидроузла, введен Багаевский гидроузел и лишь затем — Нижне-Свирский. Перспектива разрешения проблем с маловодностью на внутренних водных путях, таким образом, составляет около 5–10 лет, в зависимости от скорости реализации указанных проектов.

ЭКОНОМИКА ДОЛЖНА БЫТЬ ЭКОНОМНОЙ

Отметим, что строительство Багаевского гидроузла на 9 млрд

руб. дороже проекта Нижне-Свирского и государству пришлось экономить средства на других мероприятиях. Так, изменения ФЦП касаются программы строительства обслуживающего флота. Вместо 159 судов, предусмотренных ранее, программа сокращается до 118 судов, в том числе: остановочных — 72 ед. (ранее — 102 ед.), судов сбора и переработки отходов, утилизации нефтесодержащих вод — 3 ед. (не изменяется), судов для промерных и изыскательских работ — 15 ед. (ранее — 19 ед.), служебно-вспомогательных судов — 15 ед. (ранее — 22 ед.); земснарядов — 8 ед. (не изменяется); продление срока службы эксплуатируемых судов — 5 единиц (не изменяется). Общий объем финансирования программы сокращается с 18 млрд руб. до 15 млрд руб.

Сокращается и финансирование проекта развития международного транспортного маршрута «Европа — Западный Китай» на территории Российской Федерации на участке Санкт-Петербург — Казань — Оренбург — граница Республики Казахстан (общей протяженностью около 2200 км). Измененная версия ФЦП снижает объем бюджетного финансирования по данному мероприятию с 10,7 млрд руб. до 3,87 млрд руб.

Астраханская область: стратегический взгляд на дноуглубление

Для Астраханской области стратегически важны дноуглубительные работы в Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК), заявил губернатор Астраханской области Александр Жилкин на очередном заседании инженерного научно-промышленного совета, которое состоялось в Астраханском филиале Российского морского регистра судоходства (РС).

Улучшить работу по обустройству морских нефтегазовых месторождений могут помочь освоение дноуглубительных технологий и улуч-

шенная транспортно-логистическая сфера. Именно по этим направлениям представили губернатору свои разработки астраханские инженеры.

В рамках освоения первого месторождения углеводородов в российском секторе Каспийского моря — им. Корчагина — ООО «ЛУКОЙЛ—Нижневолжскнефть» ввело в эксплуатацию уже 23 добывающие скважины из предусмотренных 26-ти. На 1 июля 2016 года накопленная добыча составила 6,5 миллионов тонн, максимальный годовой объем добычи нефти составил 1,6 млн тонн. Параллельно с этим на втором Каспийском месторождении — им. Филяновского — в настоящее время установлены все морские объекты и в июне текущего года начато строительство первой добывающей скважины. Пуск в эксплуатацию месторождения и первая нефть ожидается уже в текущем квартале.

В связи с этим компания ООО «ВИМАР ОФФШОР» предложила транспортно-логистическое

обеспечение морских операций на примере ледостойкой стационарной платформы и платформы жилого модуля месторождения им. Филяновского. Инженер по морским операциям «ВИМАР ОФФШОР» Алексей Прасолов рассказал, что дополнительная система понтирования при транспортировке крупногабаритных объектов позволит при минимальных временных и финансовых затратах без проблем преодолевать мелководные участки Волго-Каспийского морского судоходного канала.

Начальник отдела технического контроля ЗАО «ССЗ им. Ленина» Николай Лисин представил доклад о модернизации системы гидроразрыва илистых грунтов на земснаряде «Иван Черемисин». Модернизация земснаряда позволит более эффективно проводить дноуглубительные рабо-

ты: струя воды, подаваемая под высоким давлением, вымывает тяжелый грунт, который выкачивается насосом вместе с водой. При этом отсеянный грунт можно использовать в строительстве или сельском хозяйстве.

Отметив высокий потенциал астраханских инженеров, губернатор Александр Жилкин подчеркнул, что от «повышения производительности дноуглубительной техники и эффективности проведения дноуглубительных работ Волго-Каспийского морского судоходного канала напрямую зависит реализация экономических и геополитических интересов государства на Каспии, в том числе, освоение нефтяных месторождений, развитие судоходства, формирование рыбных запасов и нерестовая миграция ценных видов рыб».



Новый виток развития

Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова возобновил строительство передового научно-лабораторного комплекса в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России — 2010–2020 годы».

Новый комплекс станет очередным вкладом Университета в формирование мощной научно-исследовательской и учебно-методической базы, необходимой для развития морского транспорта на Юге России. Комплекс будет оснащен современным телекоммуникационным, учебным, научным, производственным оборудованием, а также тренажерами последнего поколения.

Учитывая потребность страны в импортозамещении, перспективные научные лаборатории будут оснащены, в первую очередь,

оборудованием, позволяющим разрабатывать инновационные средства навигации и связи.

Перспективный комплекс обеспечит решение вопроса о потребности Университета в дополнительных площадях, для осуществления образовательного процесса при выполнении государственного задания на подготовку специалистов морского флота.

В целях повышения эффективности учебного процесса в отношении реализации морских специальностей в соответствии с требованиями ФГОС ВПО,

СПО и МК ПДНВ-78 (с поправками 2010) ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова», совместно с ПАО «Новошип», планирует развертывание перспективного «Центра морских видов подготовки» для обучения курсантов навыкам самосохранения и выживанию на море, развитие воли и умения преодолевать сложные производственные ситуации.

В «Центре морских видов подготовки» также планируется установка современного тренажерного оборудования для пре-



доставления образовательных услуг на уровне мировых стандартов для отработки практических навыков экипажей морских судов по борьбе за живучесть

судна, спасению человеческой жизни на море, предотвращению загрязнения с судов и отработке практических задач на открытой акватории.





Мост над фарватером

В Корабельном фарватере в устье Большой Невы подняли последний пролет вантового моста, построенного через Невскую губу. Трасса, называемая Западный скоростной диаметр, формально стала единой, хотя работы продлятся до ноября 2016 года.

Финальный пролет моста поднимали на стропах в течение нескольких часов на высоту 35 метров. Между двумя технологическими отрезками смонтирован временный переход. Длина моста составляет 620 метров.

ЗСД начали строить в 2005 году, протяженность всех трех участков магистрали должна составить 46,6 км, она соединит южную часть города с трассой «Скандинавия». Магистраль обеспечивает транспортную доступность Морского порта Санкт-Петербурга

и транспортный выход на наиболее востребованные федеральные трассы.

Работы ведет турецко-итальянская компания ICA, инвестором выступает консорциум «Магистраль Северной столицы».

В составе центрального участка ЗСД предусмотрено сооружение трех мостов: двухъярусный мост через Морской канал (длина — 759 м, центральный пролет — 168 м, подмостовой габарит — 52 м), вантовый мост через Корабельный фарватер в Невской губе (длина — 622 м, центральный

пролет — 320 м, подмостовой габарит — 35 м, высота пилонов — 125 м) и Вантовый мост через Петровский фарватер в устье Малой Невы и Малой Невки (длина 600 м, центральный пролет — 240 м, подмостовой габарит — 25 м, высота пилонов — 125 м).

Министр транспорта РФ Максим Соколов 9 августа проинспектировал ход строительства ЗСД и принял участие в церемонии сведения моста через Корабельный фарватер. В частности, министр прошел по сведенному мосту, перерезав символическую ленту,



и принял участие в финальном закреплении замыкающего блока.

К настоящему времени на строительстве полностью выполнены работы по устройству фундаментов и оснований, в общей сложности перенесено более 60 километров коммуникаций, практически завершен процесс монтажа пролетных металлоконструкций, выполнено устройство

вантовых систем мостов. В строительстве заняты более 5500 рабочих и инженеров, задействовано более 450 единиц специальной строительной техники.

Новый мост спроектирован с учетом габаритов судов, заходящих в порт Санкт-Петербург. В период строительства сооружения ограничений судоходства не было.

«Аврора» вернулась



Центральный Военно-морской музей в Петербурге 3 августа открыл новую экспозицию на крейсере «Аврора», который находился на реконструкции с 2014 года. На свои места возвращены исторические артефакты, музейная коллекция пополнена новыми предметами. В результате реконструкции практически вдвое увеличилась площадь экспозиционных залов, число экспонатов увеличилось с 350 до 450. Теперь музей оборудован новейшими мультимедийными технологиями, включая живые голографические изображения. Созданы девять экспозиционных блоков, в том числе об устройстве корабля подобного типа, быте экипажа, истории строительства флота до Первой мировой войны, Цусимском сражении в истории «Авроры». Большое внимание уделено событиям Великой Октябрьской социалистической революции 1917 года и участия в нем крейсера.

В первый день работы обновленного крейсера очередь из желающих попасть на его борт растянулась на 300 м вдоль Петроградской набережной. Обслуживать музей будут десять человек, численность экипажа составит 27 человек, в том числе восемь военнослужащих. Билеты на борт для иностранных граждан стоят 600 рублей, для граждан РФ и СНГ — 400 рублей.

«Юный Балтиец» готовится к походу

Вице-губернатор Санкт-Петербурга Владимир Кириллов 4 августа 2016 года осмотрел учебное судно «Юный Балтиец», которое готовится к первому после капитального ремонта походу. В ходе осмотра экипаж судна выразил готовность к участию «Юного Балтийца» в празднике петербургских выпускников «Алые паруса» в качестве официального парусника мероприятия. Владимир Кириллов идею использования «Юного Балтийца» в городском празднике выпускников поддержал.

В настоящий момент судно «Юный Балтиец» закреплено на правое оперативного управления за Морским техническим колледжем. За последние четыре года образовательное учреждение осуществило реконструкцию и полную модернизацию всего навигационного оборудования, механического отделения, бытовых отсеков. Был также произведен капитальный ремонт швартовно-якорного устройства, сшит новый комплект парусов, заменен бегучий такелаж, спасательные плоты, дежурная шлюпка с кран-балкой, гидрокостюмы, спасательные жилеты, обновлен камбуз. Кроме того, в ходе ремонта корпус судна был окрашен в первоначальный цвет — белый.

Как сообщил директор Морского технического колледжа Виктор Никитин, сейчас завершаются последние подготовительные работы, проходят формальные процедуры, после чего судно будет

готово к плаванию. «В прошлом «Юный Балтиец» уже выступал в роли официального парусника праздника «Алые паруса». Сейчас, после большого обновления, он вновь готов выполнять эту почетную задачу. Считаем, что было бы правильным использовать для праздника наше петербургское судно», — подчеркнул Виктор Никитин. Готовность подготовить парусник к «Алым парусам» подтвердил и капитан судна Дмитрий Костин.

«Это великолепное учебное судно, на котором созданы все условия для дальних походов, в том числе и океанских. Безусловно, мы проработаем вопрос привлечения парусника к «Алым парусам». Это позволит сократить расходы на праздник, так как сегодня приходится арендовать шведское судно. Меньше будет вопросов с оформлением пребывания в Петербурге иностранного парусника. Наконец, с точки зрения имиджа города будет разумнее использовать на петербургском

празднике именно петербургское судно. Да и по своим габаритам наш парусник превосходит шведский — он длиннее и выше», — отметил Владимир Кириллов. В настоящее время «Юный Балтиец» находится на штатном месте стоянки на набережной Лейтенанта Шмидта в створе 12–13 линий.

Судно предназначено для прохождения плавательной практики курсантами Колледжа и членами клубов «Юных моряков» Санкт-Петербурга и Ленинградской области и может одновременно брать на борт 32 курсанта, 4 преподавателей и 15 членов экипажа.

«Юный Балтиец» представляет собой двухмачтовую шхуну с гафельно-бермудским вооружением. Площадь парусов — 500 кв. м, длина — 49,5 м, ширина — 8,4 м, высота борта — 6 м, высота мачт — 32 м, водоизмещение — 441 рег. тонн, осадка — 3,07 м, мощность ГД — 1000 л.с.

Напомним, главным символом праздника выпускников петербургских школ «Алые паруса» последние семь лет является шведский бриг Tre Kronor af Stockholm.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

В КРЕПОСТЬ ОРЕШЕК
ЗАПУЩЕН ВТОРОЙ МАРШРУТ

До знаменитой крепости Орешек начал совершать рейсы новый теплоход. Если раньше на остров Ореховый ходил один теплоход от пристани на перекрестке улиц Новоладожского канала и Чкалова в Шлиссельбурге, то в этом году к нему добавился еще один маршрут — из поселка им. Морозова.

Теплоход курсирует раз в час с 10:00 до 18:00. Дети до семи лет проходят на борт бесплатно. Взрослый человек заплатит за билет 250 рублей, льготник — 200.

Шлиссельбургская крепость Орешек — уникальный архитектурный и исторический памятник — доступна для посещения с 1 мая по 31 октября.

НОВЫЙ КАТЕР

По заказу Комитета по природопользованию для природоохранного флота Санкт-Петербурга закуплен грузопассажирский водометный катер проекта КС-110-34

Катер длиной 17,1 м и шириной корпуса 3,22 м выполнен из стали. Дальность плавания судна по топливу составляет 440 км. Скорость катера до 22 км/час. Судно оснащено 2 спасательными кругами и 12 спасательными жилетами. Катер построен на Костромском судомеханическом заводе и предназначен для обеспечения экологической безопасности акваторий Санкт-Петербурга и оперативного реагирования на разливы нефтепродуктов.

Добавим, в настоящее время в составе городского природоохранного флота работают два podobных катера — «Дозор» и «Заслон».

Как объяснили специалисты Комитета по природопользованию, «Дозор» уже практически выработал свой срок эксплуатации, поэтому возникла необходимость обновления флота.

Катер будет доставлен в Санкт-Петербург в сентябре 2016 года.

СЗП: итоги первого полугодия

За первое полугодие 2016 года объем перевозок судами Северо-Западного пароходства составил 2,6 млн тонн, что на 8% выше показателя аналогичного периода прошлого года. В общем объеме перевозок 0,8 млн тонн (более 30%) составили перевозки новыми судами СЗП — 10 многоцелевыми сухогрузными судами проекта DCV36 типа «Аметист» и 7 судами проекта RSD49 типа «Нева-Лидер».

Структура перевозок пароходства за 1 полугодие 2016 года, в целом, не изменилась. Судами перевозились зерновые грузы — 802 тыс. тонн (+50%), черные металлы — 387 тыс. тонн (-25%), химические

и минеральные удобрения — 420 тыс. тонн (-8%), уголь — 336 тыс. тонн (рост в 2 раза), цветные металлы — 118 тыс. тонн (+8%), лесные грузы — 121 тыс. тонн (-29%), металлолом — 118 тыс. тонн (+8%), строительные

грузы — 85 тыс. тонн (рост в 2,3 раза), прочие грузы — 237 тыс. тонн.

Большую часть перевозок — 1,9 млн тонн, или 73%, составили экспортные грузы пароходства, показав рост 26%. Основную номенклатуру экспорта составили зерновые грузы — 665 тыс. тонн (+52%), черные металлы — 350 тыс. тонн (-22%), уголь — 319 тыс. тонн (рост в 2 раза), химические и минеральные удобрения — 283 тыс. тонн (+82,6%), цветные металлы — 66 тыс. тонн (+50%).

Перевозки между иностранными портами составили 579 тыс. тонн или 22% от общего

объема, сократившись на 26%, в основном, за счет уменьшения основных грузов сегмента — лесных грузов, черных и цветных металлов, удобрений.

Объем импортных грузоперевозок пароходства снизился на 29%, до 87 тыс. тонн, что вызвано сокращением грузопотоков черных металлов, строительных грузов и удобрений в Россию из стран Европы. Доля импорта в общем объеме перевозок за 1 полугодие 2016 года составила 3,3%.

Внутрироссийские перевозки, преимущественно строительных грузов, составили 63 тыс. тонн, показав рост в 4,5 раза.

«В.Ф. Танкер» превысил показатели прошлого года

В первом полугодии 2016 года общий объем перевозок ООО «В.Ф. Танкер» составил 2,1 млн тонн, что на 27% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, в том числе за счет рационального использования «сверхполных» танкеров проекта RST27.

«В.Ф. Танкер» эксплуатирует двадцать два танкера смешанного река-море плавания проекта RST27, построенных в 2012–2013 годах на нижегородском заводе «Красное Сормово» (десять судов) и навашинской Окской судостроительной (двенадцать судов). Каждый из них имеет шесть грузовых танков и два отстойных танка суммарной вместимостью 8100 куб. м, дедвейт в море — 7022 тонны при осадке 4,20 м, в реке при осадке 3,60 м — рекордные 5420 тонн, скорость в эксплуатации — 11,0 узлов.

Проект RST27 разработан Морским Инженерным Бюро. Британское Королевское общество корабельных инженеров RINA дважды включало проект RST27 в число лучших судов года (Significant

Ships of 2012 и Significant Ships of 2013).

С учетом судоводных условий навигации текущего года и эксплуатационно-технических показателей флота компании, при доставке нефтепродуктов по ВВП в настоящее время эффективно реализуется схема с перевалкой груза в пути следования. Перевалка груза с судов внутреннего плавания на суда смешанного типа производится на рейде города Волгоград с использованием нефтеперекачивающей станции. Используемая схема позволяет существенно повысить эффективность перевозок за счет сокращения времени круговых рейсов двадцати двух танкеров проекта RST27 типа «ВФ Танкер», имеющих увеличенный дедвейт

и повышенную полноту корпуса.

В номенклатуре грузов, перевезенных за январь-июнь 2016 года, существенных изменений не произошло. Наибольший удельный вес по-прежнему составили перевозки экспортных грузов: мазута — 23%, битума — 21%, ВГО — 15%, сырой нефти — 7% и дизельного топлива — 7%. При этом за отчетный период на долю перевозок во внутреннем сообщении пришлось около 95% от общего количества доставленных грузов.

Основным фактором, определившим рост перевозок компании в целом и увеличение объемов внутрироссийских перевозок в частности, явилась благоприятная по сравнению с маловодной навигацией 2015 года климатическая и гидрологическая ситуация на всех транзитных участках ВВП.

Всего на сегодня в эксплуатации уже тридцать четыре «сверхполных» танкера проекта RST27 дедвейтом в море/реке около 7022/5420 тонн. На трех заводах

строится еще семь судов этой серии.

Суда проекта RST27 имеют рекордный коэффициент общей полноты 0,93, при этом головной танкер показал на мерной линии скорость 11,7 узла при мощности на валах 2100 кВт (0,875 от мощности главных двигателей) и осадках носом 3,2 м, кормой 3,3 м.

В итоге, контрактный дедвейт 6980/5378 тонн перевыполнен на 42 тонны, контрактная скорость — более чем на узел.



Буксир Волжского пароходства спас трех человек

Экипаж буксира-толкача «ОТ-2446» спас семью из 3-х человек в Рыбинском водохранилище. Происшествие случилось 8 августа 2016 года, когда буксир-толкач с порожней секцией (баржей), следуя по маршруту Москва-Череповец, при волнении в водохранилище до 1,8 метра и порывах ветра до 21 м/сек (шторм 7–8 баллов), получил сигнал бедствия от маломерного судна — катера. На судне находилась семья с пятилетним ребенком. В сложных погодных условиях капитан катера не справился с управлением, и сильный ветер отнес судно в открытую часть Рыбинского водохранилища.

Капитан «ОТ-2446» А. Левочкин получил сигнал о помощи в 14–55, поставил секцию на якорь и выдвинулся в район поиска людей. Через час буксир смог подойти к маломерному судну и взять людей на борт, где им была оказана необходимая помощь.

Спасенные были переданы на борт теплохода «Путейский 404», маломерное судно взято на буксир. Теплоход «Путейский 404» доставил семью в с. Коприно (Ярославская область).

Буксир «ОТ-2446» с секцией продолжил движение в порт погрузки.



«Основная проблема российского судостроения — организационная»



В России активно развивается ледоколостроение, осваиваются шельфовые и арктические месторождения. О существующих проектах новых мощных ледоколов, освоении Арктики и проблемах в отечественном судостроении рассказал исполнительный директор Крыловского ГНЦ Михаил Загородников.

— Михаил Александрович, в настоящее время идет активное освоение Арктики. В связи с этим анонсировалась возможность строительства ледокола-лидера, способного преодолевать практически любые льды. Какую роль в создании такого судна играет Крыловский центр?

— Действительно, ледокол-лидер будет обеспечивать круглогодичную навигацию на всем протяжении Севморпути, причем как на низкоширотном, так и на высокоширотном маршрутах, преодолевая льды толщиной до 4,3 м. Те ледоколы, которые сейчас строятся (мощностью 60 МВт, АК-60) не способны преодолевать четырехметровые льды — их ледопробиваемость составляет чуть более 3 м.

Также важно, что ширина канала у ледокола-лидера составит до 55 м, что позволит ему проводить за собой большие караваны, лидировать (отсюда и название). Для сравнения, ширина канала у АК-60 составляет 34–36 м и транспортные суда в караване должны иметь высокий ледовый класс.

Кроме того, стоит задача обеспечения коммерческой скорости при ледовой проводке. Она составляет около 10 узлов.

Ледокол-лидер будет способен обеспечить данную скорость во льдах толщиной до 2,5 м. Ледоколы АК-60 при такой толщине льда это сделать не способны.

Отмечу, что данное судно сможет выполнять довольно широкий круг задач. Например, у него имеется закрытый ангар, у него большая грузовая платформа. То есть, этот ледокол может сам по себе являться и транспортным судном.

В настоящее время Крыловским центром выполнен эскизный проект ледокола-лидера, проведены испытания в ледовом бассейне, составлено задание на техпроектирование. После одобрения в министерстве мы начнем проектирование, на которое потребуется около 3 лет.

Ориентировочная стоимость строительства ледокола составляет порядка 75–80 млрд руб. Это очень серьезные затраты, связанные с высокой мощностью ледокола. Поэтому Крыловским центром был предложен еще один вариант ледокола, который обеспечивает ширину канала в 62 м и при этом имеет мощность в 60 МВт. Для этого судна, имеющего многокорпусную конструкцию, может подойти почти все оборудование, которое устанавливается на АК-60. Эти два проекта (ледокола-лидера и многокорпусного ледокола)

не являются взаимоисключающими, но просто предназначены для выполнения разных задач. Многокорпусный ледокол будет эффективнее при проводке караванов в Арктике с учетом развития гидрометеорологической службы, применения беспилотников, спутников и т.д. Благодаря этому можно заранее обходить торосы, так как судно не сможет преодолевать четырехметровые льды. Но при этом данный ледокол также сможет обеспечивать коммерческую скорость в 10 узлов при толщине льда в 2,5 м. Стоимость строительства такого ледокола составит 50–55 млрд руб. (для сравнения, стоимость АК-60 составляет около 43 млрд руб.). В настоящее время нами подготовлен эскизный проект многокорпусного ледокола. Этот проект вызывает большой интерес у «Росатома».

— Разрабатываете ли вы еще какие-либо проекты ледоколов?

— Да, это проект многофункционального мелкосидящего атомного ледокола мощностью 40 МВт проекта 10570. Его осадка составит 8 м (у ледоколов-лидеров 10–12 м). Ледоколы этого проекта смогут работать в устьях рек (Лены, Енисея, Оби) и предназначены для замены ледоколов «Вайгач» и «Таймыр». Хотя АК-60 являются двухосадочными, их осадка все же чуть больше, а стоимость строительства — выше. Ледокол может исполнять разные функции за счет оборудования различных грузовых платформ на нем. Таким образом, он может играть роль транспортного судна, снабженца, судна техобслуживания и сейсмических исследований. Нами выполнен эскизный проект, проведено моделирование во льдах.

— Будет ли востребовано такое количество ледоколов?
— Конечно, страна не сможет

одновременно строить столько инновационных ледоколов. Начнем с ледокола-лидера. Но я уверен, что продолжение строительства ледокольного флота неизбежно. Скоро, в 2017–18 годах, начнутся массовые поставки сжиженного природного газа с проекта «Ямал-СПГ», к 2020 году грузопоток составит 20 млн тонн. Также уже начались отгрузки нефти с Новопокровского месторождения, мы участвовали в проектировании соответствующего терминала.

Важно заметить, что газ с «Ямала-СПГ» пойдет преимущественно в восточном направлении, где ледовые условия более сложные, чем в западной части Севморпути.

Также имеются планы развития перевозок через арктические порты различных грузов, с учетом реализации железнодорожных проектов подходов к ним (Белкомур, Северный широтный ход).

Существующий ледокольный флот, даже с учетом строящихся ледоколов, этот возрастающий грузопоток не обеспечит, даже если речь идет только о наших экспортных грузах, без учета планов по развитию транзита.

— Как вы оцениваете сотрудничество российской судостроительной отрасли с иностранными компаниями и перспективы локализации необходимых для отрасли производств?

— Имеются единичные случаи совместных технологических проектов с иностранцами, но массового обмена технологиями не происходит. Скорее, мы покупаем у них отдельные готовые изделия, например, системы электродвижения, дизель-генераторы, винторулевые колонки, отдельные элементы силовой электроники. Но постепенно в России это замещается. Во всяком случае, производство

механических винто-рулевых колонок уже освоено (на предприятии «Звездочка»). К концу 2016 года ожидаем поручения осваивать электрические винторулевые колонки.

— В чем, по вашему мнению, состоят основные проблемы отечественного судостроения, какие меры необходимо предпринять для их решения?

— Основная проблема — организационная. Никакой другой неразрешимой проблемы я не вижу, даже финансовой. Например, если продолжить тему тех же бункеровщиков, то мы знаем, что начинают применяться новые стандарты по выбросам с судов вредных веществ на Балтике. По моему мнению, нашим компаниям и организациям нужно было встретиться и разработать план по выходу на рынок альтернативных видов топлива. В России есть заводы, есть ресурс, а по Балтике ходит достаточное количество судов, связанных с Россией. В итоге многие судовладельцы могли бы стать нашими клиентами. Но для этого нужно составить программу, договориться с основными игроками, подвести финансирование и решить этот вопрос. Без государства здесь также не обойтись, нужны определенные преференции. Аналогичная ситуация и в самой судостроительной отрасли. Это проблема системы управления.

Еще одна проблема — низкая производительность труда. Сколько лет говорим о том, что в Санкт-Петербурге нужно построить док для строительства судов из насыщенных блоков? Мы же строим из секций на наклонном стапеле, под дождем и снегом. Какая тут может быть производительность труда?

Но также, должен отметить, что лицо судостроительной отрасли в России меняется.

Новое оборудование для буксира

Завершены ходовые испытания буксира «Стальной» с радионавигационным оборудованием. Судно проекта 81 было построено на Средне-Невском судостроительном заводе по заказу ООО «П.ТрансКо». Оно было передано заказчику 27 апреля 2015 года.

Для присвоения судну класса «М-ПР» потребовалось установить обязательный комплект радионавигационного оборудования, в частности, РЛС MDC-2910P (Koden), лаг Amesys Anthea Blind, эхолот MTDS-2028 (производство «Морской техники»), комплект аппаратуры ГМССБ Samsung. Работы были проведены во II квартале 2016 года специалистами компании «Морская техника».

Буксир «Стальной» — второй из шести буксиров проекта 81 в серии, построенных на СНСЗ по заказу ООО «П.ТрансКо» для нужд ОАО «Северсталь».

«Морская Техника» была основана в 1997 году как компания по поставкам судовых запчастей. Уже через год открылось новое подразделение судовой радиоэлектроники, осуществляющее судовое радио- и навигационное снабжение флота.

В 2011 году в компании открылись новые направления деятельности. Как отдельная структурная единица было выделено подразделение модернизации флота, основная задача которого — разработка технических решений для существующих судов.



Победители названы

РС подвел итоги конкурса на лучшую дипломную работу среди студентов морских инженерных специальностей.

Подведены итоги конкурса Российского морского регистра судоходства (РС) на лучшую дипломную работу среди студентов морских инженерных специальностей. По условиям конкурса выпускники 2016 года представляли свои квалификационные работы, тематически связанные с основными направлениями деятельности Регистра.

В этом году существенно расширился круг участников: Регистр направил приглашения во все ведущие морские вузы страны, а также университеты, осуществляющие инженерную подготовку специалистов по широкому спектру направлений, связанных с постройкой и эксплуатацией морской техники.

Всего на конкурс было представлено 22 работы из Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Государственно-

го морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Дальневосточного федерального государственного университета водного транспорта и Омского института водного транспорта.

Как сообщили «Российскому судоходству» в Российском морском регистре судоходства, победителями конкурса стали:

1. Архипов А.В. — «Экспресс — оценка параметров морского волнения по снимкам экрана судовой радиолокационной станции», Сибирский государственный университет водного транспорта.

2. Ермолаев В.П. — «СЭУ ледокола с парогазовой установкой N=55 МВт», Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова.

3. Климов С.О. — «Переобо-



рудование рыболовной шхуны в рейдовое судно с количеством пассажиров 12 человек», Дальневосточный федеральный университет.

4. Моргунов А.А. — «Проектирование руля, оптимального по условию поворотливости судна», Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова

5. Немцов С.В. — «Модернизация танкера проекта 00201А за счет реконструкции грузовой системы и системы мойки тан-

ков», Омский институт водного транспорта — филиал ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта»

6. Попович В.Ю. — «Использование нечёткой логики и генетических алгоритмов для оценки параметров расхождения судов», Государственный Морской Университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова.

7. Постникова Т.А. — «Обоснование проектных характеристик плавучей опорной части и якорной системы удержания

платформы типа Spar для Штокмановского месторождения», Санкт-Петербургский государственный морской технический университет.

8. Зин Мин Хтет — «Традиционный и пошагово-итерационный методы вычисления предельных моментов корпуса судна», Санкт-Петербургский государственный морской технический университет.

Победителям вручены ценные призы, все участники конкурса отмечены дипломами.

«Макаровка» развивает дистанционное обучение моряков

Систему дистанционного обучения по программам дополнительного профессионального образования (ДПО) в настоящее время активно развивает ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, используемый для этого программно-информационный продукт получил Сертификат Российского морского регистра судоходства.

На основании освидетельствования и проведенных испытаний Российский морской регистр судоходства пришел к выводу, что программно-информационный продукт, который используется в университете для реализации дистанционного обучения по программам дополнительной профессиональной подготовки, соответствует всем рекомендациям пунктов 7–11 раздела В-1/6 Кодекса ПДНВ. В итоге система дистанционного обучения по программам ДПО, которое ведется в университете с использованием САО «ФАРВАТЕР», получила Сертификат о типовом одобрении.

Как сообщила пресс-служба Морского учебно-тренажерного центра (УТЦ) ГУМРФ, инструкции для пользователей при организации обучения по программам ДПО с использованием САО «ФАРВАТЕР» были одобрены 5 мая 2016 г, а типовой образец

испытан под техническим наблюдением Российского морского регистра судоходства 27 июля.

В настоящее время обучение по программам ДПО с использованием дистанционных технологий ведется в Институте дополнительного профессионального образования университета, экзамены проводятся в очной форме в Мурманском и в Архангельском филиалах ГУМРФ, а также в головном вузе в Санкт-Петербурге.

Внедрение дистанционного обучения — логичное и продуманное решение университета, которое повысит доступность получения дополнительного профессионального образования для всех моряков и сотрудников береговых служб. В настоящее время Институт ДПО проводит подготовку вахтенных помощников, старших помощников капитанов и капитанов морских судов в дистанционном формате для продления дипломов.

Завершилась «Регата учебных парусных судов 2016»

Завершилась «Регата учебных парусных судов 2016» (Tall Ships Races 2016). В этом году регата проходила по маршруту: Антверпен, Бельгия (07.07–10.07) — Гонка 1 — Лиссабон, Португалия (22.07–25.07) — Гонка 2 — Кадис, Испания (28.07–31.07).

В первом этапе регаты Антверпен — Лиссабон приняло участие 31 парусное судно. Из них пришли к финишу 21 парусное судно: 1 судно не смогло стартовать, 9 выбыли из гонки. По результатам первого гоночного этапа регаты ПУС «Мир» заняло 5 место в своём классе (класс А) и 6 место в общем зачёте. Яхта «Акела» заняла 1 место в своём классе и 10 место в общем зачёте.

По результатам двух гоночных этапов были объявлены победители «Регаты учебных парусных судов 2016». Российское учебное судно «Мир» стало парусником,

который первым пересек финишную линию второго этапа гонки. Яхта «Акела» стала третьей яхтой, которая пересекла финишную прямую став победителем гонки в своём классе Д.

Окончание регаты в городе Кадис стало настоящим праздником, как для юных моряков, участвовавших в регате, так и для жителей Кадиса и других городов Испании. Регата привлекает посетителей со всей страны и многих любителей парусного спорта из других стран.

На борту «Мира» и «Акелы» находились курсанты ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова



и юнги — воспитанники Фонда поддержки российского флота.

Самым значимым событием стало проведение на борту парусника «Мир» цикла мероприятий под эгидой «Россотрудничества» по инициативе и участии ФГУП «Росморпорт», направленных на популяризацию России, формирование в сознании людей позитивного имиджа России.

На борту ПУС «Мир» состоялся семинар «Стереотипы о России и русских: правда и ложь», семинар «Русские традиции и обычаи», концерт фольклорной музыки. Были проведены ознакомительные экскурсии по борту судна.

После окончания регаты обоим судам — «Миру» и «Акеле» — предстоит большой переход в воды Черного моря, продолжительность более месяца, чтобы принять участие в ещё одной регате учебных парусных судов «СКФ Черноморская регата Больших Парусников 2016» (SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2016). Регата состоится в период с 08.09.2016 по 11.10.2016 года и пройдёт по маршруту Константа (Румыния) — Новороссийск (Россия) — Сочи (Россия) — Варна (Болгария).





Старт новой концепции развития Москва-реки

Новый речной маршрут до «Китай-города» планируют запустить московские власти после завершения реконструкции набережной в районе ЗИЛа, от которой вверх по течению будут ходить пассажирские речные трамвайчики.

«В районе ЗИЛа будет 11-километровая набережная. Там появится причал. В перспективе мы планируем запустить там первое регулярное пассажирское речное движение: либо до Таганки, либо до Китай-города. Дорога до ЗИЛа из центра по воде будет занимать около 15–20 минут», — заявил главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов.

Он добавил, что есть и другие проекты по развитию водного движения. В частности, возле ЗИЛа предполагается организовать паромную переправу на

другой берег реки. «Мы хотим организовать паромное движение, чтобы горожане могли добираться туда со стороны станции метро «Нагатинская». Ранее мэр Москвы Сергей Собянин говорил, что вся территория ЗИЛа будет ядром развития, одним из стратегических проектов Москвы на ближайшие годы. Действительно, данный участок является моделью идеального города. При планировании и реализации мы стараемся учесть все нюансы», — подчеркнул главный архитектор.

На набережной ЗИЛа распо-

ложится один из новых речных портов. В городе планируется создать сеть речных экскурсионных маршрутов, построить новые транспортные и пешеходные мосты. Порт на ЗИЛе будет выполнять не только рекреационную функцию, он свяжет район с другими общественными площадками города. Победителя градостроительного конкурса на концепцию развития набережных Москвы-реки объявили 11 декабря 2014 года. Им стала компания «Меганом», которая планирует построить в столице сеть причалов и речных парков.

Все набережные Москвы поделили на три вида: пешеходные, транспортные и комбинированные. Москомархитектура разработала альбом, который наглядно иллюстрирует концепцию такой

градации. Его презентуют в ноябре. В пешеходных пространствах транспорт отделят от береговой линии парками, пляжами, площадями, что позволит москвичам отдыхать ближе к воде. В набережных комбинированного типа автомобильное движение рядом с водой сохранится.

Всего до конца 2018 года в столице будут реконструированы и благоустроены около 30 набережных Москвы-реки.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

В КОЛОМНЕ ОТКРЫЛСЯ НАПЛАВНОЙ МОСТ

Ремонтные работы завершены на наплавном мосту через Москву-реку на улице Митяево в Коломне.

«Для обеспечения бесперебойной круглогодичной эксплуатации объекта в этом году были проведены работы по доработке понтонов. Ремонт завершен, объект введен в эксплуатацию», — сообщили в главном управлении дорожного хозяйства Подмосковья.

Общая протяженность мостового перехода составляет 142 м, в том числе длина разводной части — 86,9 м. Мост имеет важное транспортное значение и обеспечивает связь Коломны и Коломенского района. Он является частью региональной автодороги «Коломна — Парфентьево -М-5 «Урал».

В 2014 г. была произведена реконструкция объекта и увеличена его пропускная способность.

ПРИЧАЛЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Еще две рекреационные зоны с причалами для лодок и водных велосипедов оборудуют на водоемах Ступинского и Раменского районов.

«Рекреационная зона с понтонами причалами для лодок и водных велосипедов организуется вблизи деревни Шугарово Ступинского района, на русловом пруду безымянного ручья, притока реки Любенка. Победителем аукциона стало ООО «Зенит-СТ». Причалы появятся также в акватории Москвы-реки, в районе деревни Каменное Тяжино Раменского района», — сообщил министр экологии и природопользования Александр Коган.

По данным Министерства экологии и природопользования Московской области, в ближайшее время пройдет еще несколько аукционов на право водопользования. Участники будут претендовать на участки вод в бухте Живописной, более известной как Рублевский пляж, а также на реке Наре.

В ТВЕРИ ЗАЙМУТСЯ РАСЧИСТКОЙ ЛАЗУРИ

В Твери на расчистку реки Лазури будет затрачено 35 млн рублей. На 2016 год проектом предусмотрены работы по расчистке русла с использованием специальной техники на понтонах, а также берегов реки от водной, травянистой и древесно-кустарниковой растительности для обеспечения прохода строительной техники, используемой для расчистки русла и акватории реки. Также в этом году будут обустроены площадки для погрузочных работ. Планируемый срок завершения работ по контракту — 2019 год.

ПО ОКЕ СТАЛ ХОДИТЬ ТЕПЛОХОД «ЗАРЯ»

По реке Оке в черте города Орла со 2 августа начал совершать прогулочные рейсы теплоход «Заря-182». Теплоход отправляется от Городского парка культуры и отдыха каждые два часа при наличии десяти пассажиров с билетами.

40-минутная прогулка взрослому обходится в 150 рублей, стоимость детского билета — 70 рублей, дети до 7 лет и участники Великой Отечественной войны могут совершить прогулку бесплатно. Стоимость групповых прогулок — не менее 3500 рублей в час.

Возвращение традиционных грузов

Первый песок для строительства будущего парка «Зарядье» доставили на стройплощадку на речном судне. Грунт для будущего парка доставляют по воде, чтобы не парализовать движение в центре города. Маршрут барже-буксирного состава начинается из Тверской области, затем он проходит по Волге, минует канал имени Москвы и пересекает три водохранилища: Пестовское, Клязьменское и Химкинское. Рейс длится 1,5 суток, при средней скорости 8 км/ч.

Разгрузка судна проходит с помощью грейфера, который загружает песок в КАМАЗы. В разгрузке участвуют семь КамАЗов. Для облегчения

маневрирования, сквозное движение автотранспорта по Москворецкой набережной в период со 2 по 15 августа закрывается по ночам.

«Сейчас у нас завезено более 90 тысяч кубов песка, продолжаем ежесуточно мы принимать песок. Тут же мы его утрамбовываем, все это

сделано, чтобы формировать рельеф будущего парка», — рассказал руководитель строительства Мосинжпроект Алексей Шакуров.



На ЯСЗ спущен на воду «Капитан Мишин»

На «Ярославском судостроительном заводе» состоялся рабочий спуск на воду третьего судна в серии из шести катеров-бонопостановщиков «Капитан Мишин». Суда строятся по заказу ФКУ «Дирекция госзаказчика», в рамках мероприятия «Строительство спасательного катера-бонопостановщика» подпрограммы «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» для ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота». Катер-бонопостановщик проекта А40–2Б-ЯР «Капитан Мишин» приписан к порту Петропавловск-Камчатский.

Проект судна А40–2Б-ЯР был разработан ООО «Агат-Дизайн» совместно с ПАО «Ярославский судостроительный завод».

Данные суда предназначены для

транспортировки средств ликвидации разливов нефти или нефтепродуктов в прибрежных морских, речных и озерных поисково-спасательных районах, на акваториях бухт, заливов, морских и речных

портов; локализации распространения пролитых нефтепродуктов с помощью постановки боновых заграждений и построения нефтесборных ордоров; ликвидации разливов нефти или нефтепро-

дуктов путем их сбора в плавучие емкости и дальнейшая буксировка емкостей к месту приема береговыми или плавучими станциями; поиска и подъема с воды людей и плавающих объектов.

Окская судоверфь построит водолазное судно

Окская судоверфь построит катамаранное судно проекта SDS18 для ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота». Проектантом выступает Морское инженерное бюро.

Окская судоверфь подписала контракт с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) на строительство катамаранного судна проекта SDS18. Срок строительства морского катамарана — 1 год.

45-метровое судно предназначено для выполнения водолазных и подводно-техниче-

ских работ на глубинах до 60 метров при волнении моря до трех баллов, участия в аварийно-спасательных и судоподъемных операциях, обследования дна акваторий и подводной части судов и различных объектов, а также для обеспечения эксплуатации малогабаритных телеуправляемых подводных аппаратов.



Баржа пошла в ремонт

ООО «Верфь братьев Нобель» проведет ремонт баржи «7916» проекта Р-79А. Ее подъем на стапель состоялся 19 июля 2016 года. На судне будут проведены дефектации корпуса и механизмов, после чего определен объем работ.

Баржа «7916» — беспалубная трюмная баржа с двойным дном и двойными бортами, предназначена для перевоз-

ки массовых грузов. Построена в 1985 году на Череповецком судостроительно-судоремонтном заводе.



«Яков Гунин» передан МРП

Нефтеналивное судно «Яков Гунин» передано заказчику — Московскому речному пароходству.



Танкер «Волго-Дон макс» класса смешанного река-море плавания дедвейтом около 6610 тонн проекта RST25 построено на «Судостроительном заводе «Лотос». Это второе судно проекта RST-25, построенное для МРП. Первый танкер — «Сергей Терсков» был передан заказчику в апреле текущего года.

Проект судна разработан Морским инженерным Бюро. Судно проекта RST-25 — это современный тип танкеров река-море с повышенным классом экологической безопасности и автоматизации.

В настоящее время на предприятии ведутся работы по строительству двух танкеров-химовозов того же проекта для компании «Волготранс».

Морвенна для нестандартных грузов

В июньском номере газеты «Водный транспорт» была опубликована информация о завершении строительства на «Костромском судостроительно-судоремонтном заводе» баржи для компании Morwenna Shipping Limited. Как уточнили в судоходной компании, новое судно, предназначенное для перевозки крупногабаритных нестандартных грузов, получило имя «МОРВЕННА-2501». Длина баржи составляет около 65 м, грузоподъемность — до 2550 тонн.

На постройке судна было занято около 200 рабочих. Завод выполнил все работы, предусмотренные контрактом, заключенным в ноябре 2015 года, надлежащего качества и в четко обозначенные сроки.

ОАО «Костромской судостроительно-судоремонтный завод» является одним из крупнейших промышленных предприятий Костромской области. Завод выпускает бункерные и нефтеналивные баржи, баржи-площадки, буксиры. С 2001 года на заводе произведено более 20 крупных судов. Соответствуют международным конвенциям с правом захода в международные порты. В настоящее время завод рассматривает еще 6–7 потенциальных заказов на строительство судов.



«Решение о реорганизации МГАВТ нашло поддержку»



— Александр Иванович, каковы причины решения по реорганизации МГАВТ? Как это решение оформлено?

— Программа оптимизации структуры вузов и филиалов Росморречфлота реализуется с 2005 года, когда было проведено объединение морского и речного образования под единым руководством Федерального агентства морского и речного транспорта. На тот момент отсутствовала единая, понятная структура вузов и филиалов, которая бы исключала дублирование подготовки в одном городе и была привязана к морским портам и речным бассейнам.

В настоящее время МГАВТ и его филиалы находятся на стыке двух зон ответственности — Северо-Запад и Волжский бассейн, где ответственность за подготовку специалистов возложена, соответственно, на ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова и Волжский государственный университет водного транспорта. Анализ показателей деятельности МГАВТ говорит о том, что его структура и объем подготовки соответствуют полноценному и эффективно-

Министерство транспорта России приняло решение о присоединении Московской государственной академии водного транспорта к Государственному университету морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Заместитель руководителя Росморречфлота Александр Пошивай рассказал в интервью «Водному транспорту» о причинах и ожидаемых результатах такого решения.

му филиалу вуза.

Дальнейшая деятельность МГАВТ рассматривалась на коллегии Минтранса России в феврале 2016 года в рамках рассмотрения вопроса «О Концепции транспортного образования Российской Федерации», где и было принято решение о реструктуризации МГАВТ.

— Механизм и сроки присоединения?

— Мероприятия по реорганизации МГАВТ начнутся после подписания министром транспорта Российской Федерации Максимом Соколовым соответствующего приказа, мы его ожидаем в ближайшее время и планируем завершить присоединение за 6 месяцев.

— Как будет называться МГАВТ после присоединения, какой у него будет статус и полномочия? Какова будет специализация?

— Название МГАВТ в качестве филиала ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова определяется уставом вуза, который утверждает Росморречфлот. Сохранение исторического названия, думаю, будет предпочтительно.

Статус, полномочия и специализации МГАВТ будут про-

писаны в положении. При этом, главная задача МГАВТ сохранится — подготовка плавсостава судов и береговых «отраслевых» специалистов, например таких, как «гидротехники».

— Что будет с ректорами обоих вузов и преподавательским составом?

— Реорганизация на исполнение должности ректора ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова влияния не оказывает, а вот ректор МГАВТ должен перейти в статус директора филиала.

Учитывая, что подготовка специалистов в МГАВТ продолжится, то на работе преподавательского состава реорганизация никак не скажется.

— Что будет с численностью студентов/курсантов обоих вузов? С бюджетными местами? Бюджетные места могут быть перераспределены на весь объединенный вуз?

— Численность курсантов определяется ежегодными контрольными цифрами приема, устанавливаемыми по конкурсу Минобрнауки России, которые жестко закреплены за вузом или филиалом. Таким образом, ко-



личество обучающихся в МГАВТ от реорганизации не изменится, бюджетные места сохранятся и перераспределены быть не могут.

— Какова реакция коллективов двух вузов на такое решение?

— Вопрос реорганизации широко обсуждался в коллективах вузов и был вынесен на решение ученых советов. Учитывая сложившуюся в МГАВТ ситуацию,

в коллективах данное решение нашло поддержку в подавляющем большинстве.

— Как будут поступать в МГАВТ абитуриенты этого года? Как будут выпускаться в 2017 году?

— В этом году прием в МГАВТ проводится в штатном режиме, как в самостоятельный вуз, а выпуск 2017 года будет осуществляться из ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.



Курсанты ушли на практику

В конце июля в МГАВТ состоялось уже ставшее традицией торжественное мероприятие, посвященное убытию курсантов академии на практику. Курсанты в составе 70 человек, включая 8 девочек, в период с 30 июля по 3 октября проходят морскую практику на паруснике «Херсонес» в акватории Черного моря. Впервые участниками практики стали 8 курсантов колледжа.

Мероприятие началось с вноса Государственного флага Российской Федерации и флага Московской государственной академии водного транспорта.

День торжественных проводов на практику совпал со знаменательным событием

в истории России — Днем крещения Руси. Поздравил с этой датой участников мероприятия — настоятель Храма им. св. праведного воина Ф. Ушакова священник Дамениан Залетов. В своей речи он благословил обучающихся на добрый путь и окропил их святой водой.

За отличную учебу, актив-

ное участие в общественной жизни, успехи в строевой и физической подготовке отличившимся курсантам были вручены почетные грамоты.

Торжественное мероприятие закончилось прохождением убывающих на практику курсантов, строем с исполнением строевых песен.





Конкурс РГО на участие в Черноморской регате больших парусников

В Русском географическом обществе продолжаются конкурсы на участие в молодежных проектах. Так, юношей и девушек от 18 до 21 года приглашают принять участие в конкурсе на места в Черноморской регате больших парусников.

Черноморская регата больших парусных судов (SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2016) состоится на Черном море с 8 сентября по 4 октября 2016 года. Ее участники — парусные суда длиной не менее 30 футов (около 9,2 метра) — пройдут из румынской Констанцы в Новороссийск, затем из Новороссийска в Сочи, — а оттуда — в болгарский порт Варна. По словам генерального директора Международной ассоциации учебных парусных судов Sail Training International (STI) Гвина Брауна, гонка между двумя российскими — портами — Сочи и Новороссийском будет первой в истории соревнований больших парусников.

С российской стороны в регате участвуют, среди прочих,

трехмачтовые парусники «Мир» и «Надежда». Это постоянные участники международных парусных соревнований, причем участники титулованные: «Мир» стал единственным кораблем в истории регат учебных судов STI Tall Ships Races, дважды завоевавшим главный приз — Большую серебряную тарелку (в 2003 и 2004 годах). Кроме того, он на данный момент признан быстрейшим парусником планеты. И «Мир», и «Надежда» построены в 1980-х годах на Гданьской судовой верфи в качестве учебных судов для советского — ныне российского — флота.

Русское географическое общество объявило конкурс на участие в Черноморской регате больших парусников. Его победители получат места в экипаже одного из российских парусников: с 17

по 25 сентября они получат возможность пройти российский этап гонки. К участию в конкурсе приглашаются граждане России в возрасте от 18 до 22 лет (включительно). От претендентов ждут выполненных конкурсных заданий на тему «Русские путешественники и мореплаватели: вклад Русского географического общества в изучение Мирового океана». Это может быть исследовательская, литературная работа, компьютерная графика и видео либо тематическая игра.

Победители конкурса станут частью команды одного из парусников на время его перехода с 17 по 25 сентября между Новороссийском и Сочи, а также стоянок в портах. Ребятам ждет культурная и образовательная программа как на борту судна,



так и на берегу, посещение достопримечательностей, музеев, различные экскурсии, участие в общесудовых мероприятиях и в специальной программе, подготовленной Русским географическим обществом.

Заявку на участие в этом проекте Русского географического общества можно подать на портале Волонтерском сайте РГО. Там же размещен подробный список необходимых для этого документов и контактная информация.

Пироговское водохранилище принимает яхтсменов

В конце июля состоялся Открытый чемпионат Московской области по парусному спорту. Соревнования проходили на Пироговском водохранилище. Всего в чемпионате участвовали 252 человека на 112 яхтах (13 классов).

В национальном классе «Луч» победила Александра Решетова (Жуковский), в классе «Летучий Голландец» — экипаж

Андрей Новодережкин/ Алексей Пильгунов («Ореховая бухта», Болтино), в олимпийском классе «Финн» — Константин Лашук

(Железнодорожный), в классе SB-20 — экипаж Антон Кузюк/ Алексей Знаменский/Иван Любимов (Долгопрудный).



Встречай, Ледовитый!

Участники экспедиции «Полюс холода соединяет океаны» 5 августа достигли поселка Русское Устье, расположенного в устье Индигирки. Команда дошла до конечной точки запланированного маршрута — берега Северного Ледовитого океана в полном составе. Позади — более 2800 километров по рекам Охоте, Индигирке и их притокам. Экспедиция показала, что пройти внутренними водными путями из Тихого океана в Северный Ледовитый возможно. Выполнена обширная программа научных работ, проведены учения спасателей.

Как сообщал ранее «Водный транспорт», экспедиция «Полюс холода соединяет океаны» стартовала из Охотска (Хабаровский край) 10 июля 2016 года. Ее организаторы — Российский союз спасателей (Россоюзспас) и Русское географическое общество. Задачей экспедиции было пройти из Тихого океана в Северный Ледовитый по внутренним водным путям. Маршрут длиной 2868 километров прошел через полюс холода в Оймяконе и точку океанской бифуркации, в которой якутская река Дель-

кю распадается на два рукава — Делькю-Охотскую, впадающую через Охоту в Тихий океан, и Делькю-Куйдусун, приток Индигирки, впадающей в Северный Ледовитый океан.

На своем пути участники экспедиции исследовали гидрографические особенности рек бассейна Охоты и Индигирки, взяли пробы почв и воды, обнаружили гнездовья редких птиц — белопалочных орланов. На городище покинутого в XIX веке города Зашиверска путешественники провели археологические исследования.





Небольшое отставание

Общий грузооборот в границах Азово-Донского бассейна ВВП по состоянию на 1 августа составил 4 млн 680 тыс. тонн различных грузов, что на 3,3% ниже уровня 2015 года. Об этом сообщается на официальном сайте ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Объем перевозок мазута за отчетный период сократился на 10,9%, до 1 млн 564 тыс. тонн. Напротив, объем перевозок серы увеличился на 10,4%, до 745 тыс. тонн, дизельного топлива — на 21,2%, до 645 тыс. тонн.

Судопоток составил 2861 судно, что на 8,1% ниже соответствующего показателя за аналогичный период 2015 года.

В июле текущего года грузооборот незначительно сократился на 1,3% — до 1 млн 479 тыс. тонн. Транзит за отчетный период снизился на 3,5%, до 1 млн 205 тыс. тонн. Внутренний грузооборот, наоборот, прибавил 9,6% и составил 274

тыс. тонн грузов.

Июльский судопоток 2016 года составил 855 судов и составов: 428 из них прошли вниз, 427 — вверх. Год назад было 1060 единиц флота, в том числе 517 — в движении вниз и 543 — вверх.

Незначительное снижение показателей грузооборота в июле 2016 года обусловлено уменьшением груженого судопотока из портов Средиземного и Черного морей, а также сокращением общего количества судозаходов.

Фактические глубины в июле 2016 года на участке от входа в 132-й канал до Кочетовского гидроузла составляли 370–400 см, от Кочетовского гидроузла до 3121-го км реки

Дон — 350–370 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.

Жатва продолжается

Судовладельцы готовы к перевозке

Более 8 млн зерна нового урожая убрано в Ростовской области по состоянию на 1 августа 2016 года. Об этом сообщил официальный портал Правительства РО.

«К началу августа хозяйства Ростовской области убрали уже более 2,3 млн га, что составляет 80% от общих уборочных площадей. Валовой сбор превышает 8,4 млн тонн зерновых и зернобобовых при средней урожайности более 36,6 центнера с га», — отмечается в сообщении.

По данным донского минсельхозпрода, 1 августа в Ростовской области уже собрано более 7,3 млн тонн озимой пшеницы, 153 тыс. тонн озимого и 678 тыс. тонн ярового ячменя, а также около 220 тыс. тонн зернобобовых культур.

Первыми полностью завершили уборку ранних зерновых культур аграрии Егорлыкского

района. Наибольшее количество зерна — более 550 тысяч тонн — намолотили хозяйства зерноградского района.

«Сегодня донские аграрии в ряде южных и центральных районов области находятся на завершающей стадии работ. Однако на севере есть районы, где убрано на сегодня 50–60% площадей», — рассказал министр сельского хозяйства и продовольствия Ростовской области Константин Рачаловский. — Замедление темпов уборочных работ связано с осадками, но сельчане стараются использовать любую погожую минуту для сбора урожая».

Как сообщает Минсельхозпрод

региона, в период с 1 января по 29 июля 2016 года экспорт зерна с территории Ростовской области составил 4 млн 380,7 тыс. тонн. В том числе было отправлено за границу 1 млн 628,6 тыс. тонн пшеницы III класса, 1 млн 613,5 тыс. тонн пшеницы IV класса, 18,7 тыс. тонн пшеницы V класса, 365,8 тыс. тонн ячменя, 427,4 тыс. тонн кукурузы и 326,8 тыс. тонн других зерновых и зернобобовых культур.

По итогам торгов 28 июля 2016 года сентябрьский фьючерс на продовольственную пшеницу составил \$150,738 (9940,68 рублей за тонну), на кукурузу — \$130,413 (8600,31 рублей за тонну).

Разнонаправленная динамика

Ростовский порт в июле уверенно приращивает грузооборот на фоне небольшого снижения показателей в Азове.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в июле этого года составил 2 млн 359 тыс. тонн различных грузов, что на 7,5% выше соответствующего показателя 2015 года. При этом объем погрузки вырос на 16,5%, до 1 млн 436 тыс. тонн, транзита — на 10,1%. Напротив, выгрузка сократилась в 2,7 раза и составила 70 тыс. тонн грузов.

В номенклатуре грузов преобладали нефть и нефтепродукты (38%), зерновые навалом (36%), незерновые навалочные грузы (13%), уголь и кокс навалом (7%) и металлолом (4%).

Июльский судопоток показал небольшое снижение. Служба капитана морского порта Ростов-на-Дону за отчетный период 2016 года оформила 799 приходов и 801 отход судов против 815 приходов и 827 отходов судов в июле 2015 года.

Морской порт Азов в июле 2016 года обработал 1 млн 90 тыс. тонн грузов, что на 7,7% ниже

уровня июля 2015 года. При этом собственный грузооборот порта сократился на 4,5%, до 665 тыс. тонн.

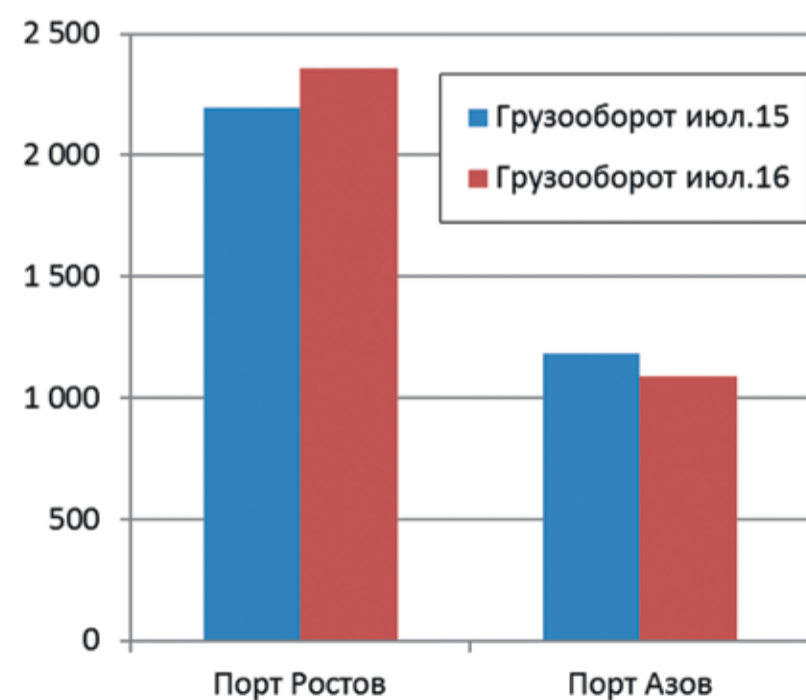
Позитивную динамику за отчетный период этого показателя только экспорт, который прибавил 64,4% и составил 301 тыс. тонн грузов. Импорт снизился на 31,1%, до 16 тыс. тонн, каботаж — на 29%, до 348 тыс. тонн, транзит — на 12,4%, до 425 тыс. тонн грузов.

В номенклатуре грузов преобладали зерновые (58,1%) и нефтепродукты (34,8%).

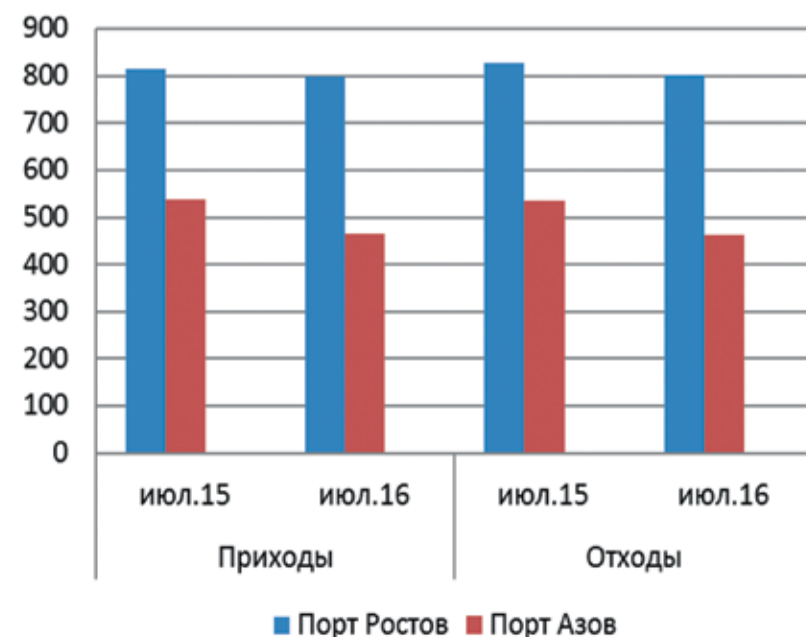
Служба капитана морского порта Азов в июле текущего года зарегистрировала 466 приходов и 462 отхода судов, в то время как годом ранее было 538 приходов и 535 отходов судов.

«Уменьшение грузооборота и судопотока в июле 2016 года обусловлено снижением транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей и экспорта угля», — пояснил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

ГРУЗООБОРОТ



СУДОБОРОТ



Багаевский гидроузел вошел в ФЦП

Строительство низконапорного Багаевского гидроузла на Нижнем Дону включено в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

Опубликовано постановление правительства РФ о внесении изменений в Федеральную целевую программу (ФЦП) «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Постановлением, в частности, в ФЦП включен проект по строительству Багаевского низконапорного гидроузла вместо проекта строительства второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла.

Водность Нижнего Дона напрямую зависит от сброса Цимлянского водохранилища. Из-за ежегодной маловодности на протяжении ряда лет Цимлянское водохранилище не набирает своей проектной отметки 36,0 м по Балтийской системе (БС), что сказывается на годовом водном балансе. Многолетний запас Цимлянского водохранилища израсходован. Транзитная навигация 2015 года проходила в условиях аномальной маловодности, отметка Цимлянского водохранилища опустилась до минимального уровня за последние 30 лет наблюдений — 31,16 м БС.

Сложная водохозяйственная ситуация, вызванная недостаточностью водных ресурсов, сказывается на удовлетворении потребностей водопользователей в бассейне Нижнего Дона, в том числе водоснабжении, орошении, рыбном хозяйстве, промышленном производстве, судоходстве и т.д.

Строительство Багаевского гидроузла эксперты называют единственным решением, которое позволит решить вопрос обеспечения водой Нижнего Дона вне зависимости от гидрометеорологических и природных факторов.

ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» совместно со специалистами Росморречфлота разработало Техническое задание на выполнение проектных работ

по объекту: «Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон», где Государственным заказчиком является Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот), Заказчиком-застройщиком — Федеральное бюджетное учреждение «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей».

Срок строительства объекта — 2016–2020 годы. Техническим заданием предусмотрено размещение гидроузла с компоновкой основных сооружений в створе реки на 3089 км Единой глубоководной системы России в районе хутора Арпачини одноименного острова.

В проектных решениях, при определении отметки порога, а также размеров и состава гидротехнических сооружений гидроузла, заложено создание в верхнем бьефе внесезонного (постоянного) водохранилища, с нормальным проектным уровнем 2,8 м БС, необходимого для поддержания 4-х метровых глубин на Нижнем Дону, вне зависимости от объема сброса воды из Цимлянского водохранилища.

Водоохранилище в верхнем бьефе нового низконапорного гидроузла практически остается в пределах существующего русла реки, затопляются только низкие пойменные участки в прибрежной зоне, регулярно затопляемые паводками.

Заказчик-застройщик заверяет, что в проект будут включены все необходимые технические условия касательно применения новейших разработок гидротехнического строительства с целью минимизации отрицательного влияния строящегося объекта на экологию Донского края.

Большое внимание в проекте уделено рыбопропускным сооружениям в составе низконапорного гидроузла, которые были разработаны и научно обоснова-

ны 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».

Интересы ростовчан и жителей Ростовской области будут обязательно соблюдены при строительстве низконапорного



Багаевского гидроузла, подчеркнул заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк на расширенном

совместном заседании Общественных советов Азово-Донского и Волго-Донского бассейнов в Ростове-на-Дону. «Проектирование предполагает не только подготовку проектной документации и прохождение экспертизы, но и общественные слушания, где все заинтересованные жители Дона смогут высказаться. Все проблемы, связанные с Росрыболовством, сельским хозяйством, водозаборами, будут учитываться. Никто не останется обделенным. Делается все, чтобы сохранить биоресурсы и ни в коем случае не ухудшить ситуацию».

В состав рыбопропускных сооружений входит рыбопропускной шлюз, который является частью напорного фронта гидроузла и располагается между водосбросом-регулятором и водосливной плотиной, такое положение позволяет эффективно использовать привлекающий рыбу поток от сброса регулятора.

В Азово-Донской бассейновой администрации пояснили, что строительство нового низконапорного Багаевского гидроузла не приведет к увеличению грузопотока, но повысит пропускную способность флота и позволит создать безопасные условия пла-



вания на самом сложном участке судоходства от Кочетовского гидроузла до станицы Багаевская и вниз до Аксая. В частности, подъем уровня воды позволит сократить количество перекатов, на которых запрещено расхождение и обгон судов, а также увеличить радиус закругления на отдельных перекатах, тем самым снизит риски посадок на мель и возмож-

ных техногенных катастроф на Нижнем Дону.

Кроме того, в результате реализации проекта ожидается повышение транспортной доступности и провозной способности водного транспорта на ВВП Волго-Донского водного пути и в целом повышение транзитного потенциала внутренних водных путей России.

Цимлянское водохранилище оздоровят

План мероприятий по оздоровлению Цимлянского водохранилища и его притоков до 2020 года может быть утвержден и принят к исполнению уже этой осенью. Об этом 5 августа сообщил губернатор Ростовской области Василий Голубев на совещании в Волгодонске, передает пресс-служба регионального правительства.

План разработан Правительством России с учетом предложений от Ростовской области. На его реализацию потребуется более 42 млрд рублей.

В соответствии с планом предполагается построить Багаевский гидроузел, реконструировать десятки километров сетей водопровода в Волгодонске и канализации в Цимлянске, отремонтировать и построить новые мелиоративные и очистные сооружения, расчистить русла рек, укрепить берега Цимлянского водохранилища, значительно увеличить популяцию рыбы.

«До конца 2020 года план должен быть реализован, — подчеркнул Василий Голубев. — Это касается как минимум 2 млн жителей области, поэтому мы кровно заинтересованы в оздоровлении Цимлянского водохранилища. Эта работа на долгие годы станет приоритетом у правительства области и глав многих

территорий».

Отметим, что Цимлянское водохранилище — один из ключевых водоемов юга России. Из-за понижения водности в 2009–2016 году в бассейне реки Дон сложилась напряженная обстановка: приток воды из реки Дон в Цимлянское водохранилище был значительно ниже нормы, в результате оно не наполнялось до отметок, установленных правилами эксплуатации. Из-за этого возникли ощутимые трудности с обеспечением водой почти половины жителей области. В 2015 году пришлось на 40% сократить объемы воды, забираемой из водохранилища для орошения сельхозпосевов. Кроме того, маловодность Цимлянского водохранилища, которое является естественным нерестилищем большинства ценных видов рыб Азово-Донского бассейна, создает угрозу для развития рыбоводства.

Напомним, во время визита президента России Владимира Путина в Ростовскую

область в сентябре 2015 года губернатор Василий Голубев обратился к главе государства с просьбой принять ряд решений на федеральном уровне, которые могли бы улучшить водоснабжение Цимлянского водохранилища. Президент поручил Министерству природных ресурсов и экологии России разработать план мероприятий по оздоровлению Цимлянского водохранилища и его притоков.



РАСХОД УВЕЛИЧЕН

Сбросной расход Цимлянского водохранилища увеличен до 310 куб. м с 29 июля 2016 года. Об этом сообщило Донское бассейновое водное управление (ДБВУ).

Такое решение было принято 26 июля на заседании Межведомственной рабочей группы по установлению режимов работы Цимлянского водохранилища и водохранилищ бассейна Нижнего Дона при участии представителей территориальных органов и подведомственных организаций Федерального агентства водных ресурсов, должностных лиц территориальных органов МЧС, Минсельхоза, Минэнерго, Ростехнадзора, Росгидромета, Росрыболовства, Росморречфлота, Росприроднадзора.

«В условиях прогноза приточности к Цимлянскому водохранилищу выше нормы и сложившейся водохозяйственной обстановки принято коллегиальное решение об установлении попуска воды через Цимлянский гидроузел величиной 310 куб. м/с, с последующей корректировкой в зависимости от гидрологического режима р. Северский Донец в створе г. Белая Калитва, единогласно поддержан членами МРГ», — отмечается в сообщении ДБВУ.

Напомним, сбросной расход из Цимлянского водохранилища в начале навигации составлял 180 куб. м/с, с 1 мая до 12 июня — 230 куб. м/с, с 13 июня по 28 июля — 280 куб. м/с.

Увидеть работу порта изнутри



Экскурсия студентов Новочеркасского политехнического института в Усть-Донецкий порт (УДП, входит в Азово-Донское пароходство) состоялась 13 июля.

Порт посетили студенты второго курса «Южно-Российского государственного политехнического университета (НПИ) имени М.И. Платова», обучающиеся по направлению «Транспортно-экспедиторская деятельность».

Основной целью визита было показать студентам логистические возможности предприятия. Заместитель генерального директора ЗАО «Усть-Донецкий порт» Виктор Ляхов познакомил гостей с текущей работой порта, имеющимися мощностями и грузовой базой, а также рассказал о перспективах индустриального парка «Пять морей», который сегодня создается на базе УДП.

Работа предприятия вызвала живой интерес у студентов: их интересовали вопросы контроля качества грузов, таможенного оформления экспорта и импорта, хранения и утилизации грузов, а также развития инфраструктуры. В ходе дискуссии обсудили и последствия текущего экономического спада, который отра-

жается на работе портов.

По окончании встречи студентов пригласили на прохождение практики в порт с возможностью дальнейшего построения карьеры на крупнейшем промышленном предприятии Усть-Донецкого района Ростовской области.

Как рассказал генеральный директор УДП Андрей Пятериков, организованная экскурсия — лишь одно из цикла профориентационных мероприятий в порту. «В последнее время наблюдается тенденция повышенного интереса к портовым профессиям, что востребовано и рынком, остро нуждающимся в профессиональных кадрах. Поэтому Усть-Донецкий порт реализует программу формирования кадрового резерва и открывает свои двери для сегодняшних студентов и школьников. Такая форма работы позволяет увидеть работу предприятия изнутри, оценить ее масштабы и найти будущему специалисту свое место в транспортно-логистической деятельности», — пояснил Андрей Пятериков.

Молодежный поход памяти

Молодежный морской клуб (г. Ростов-на-Дону) успешно прошел первую часть историко-патриотического шлюпочного похода. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказал руководитель организации Александр Лазарев.



Первая часть историко-патриотического похода, посвященного 320-й годовщине создания Российского флота, проходила с 10 по 15 июля по маршруту «Ростов-на-Дону — ст. Мелиховская — Ростов-на-Дону».

В патриотической акции принимали участие 15 человек: курсанты Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта, воспитанники «Клуба юных моряков» ростовского Дворца творчества детей и молодежи, а также Молодежных морских классов. Поход осуществлялся на двух шлюпках типа «ЯЛ-6» под руководством опытных командиров — капитана III ранга А.Н. Лазарева и руководителя «Клуба юных моряков»

И.В. Карасева.

Как пояснил Александр Лазарев, у похода было несколько целей: организация историко-патриотической работы с молодежью, пропаганда военно-прикладных видов спорта и здорового образа жизни.

Пятидневное путешествие на шлюпках позволило на практике отработать навыки управления «ЯЛ-6» и методы выживания в дикой природе. Кроме того, для участников была подготовлена насыщенная культурная программа, в том числе посещение Войскового собора и Атаманского дворца в станице Старочеркасской, мемориального комплекса «Кампличка» и Монашеского хозяйства на Шишловском острове.

Вторая часть шлюпочного похода планируется в октябре 2016 года и должна пройти по маршруту «Ростов-на-Дону — Азов — Ростов-на-Дону».

«Этот маршрут выбран случайно, — пояснил Лазарев. — Именно после взятия русской армией турецкой крепости Азов Боярская дума по настоянию Петра I приняла исторический указ «Морским судам быть!».

Добавим, что Молодежный морской клуб организовал патриотическую акцию при поддержке ООО «Газпромнефть Марин Бункер», реализующего программу социальных инвестиций «Родные города».

Фотографии — А. Борисов.

Под Андреевским флагом

Торжественный митинг по случаю Дня Военно-Морского Флота России состоялся 31 июля на набережной Ростова-на-Дону.

Ростовское-на-Дону Морское собрание организовало праздничное мероприятие совместно с Молодежным морским клубом. Донская набережная собрала более 300 человек, в том числе военнослужащих Южного военного округа, ветеранов ВМФ и воспитанников флотских военно-патриотических организаций.

Традиционная программа

Дня ВМФ, включающая торжественный подъем Андреевского флага и спуск венков на воду в память погибшим морякам, в этом году была дополнена художественными номерами ВИА «Возрождение» и показательным выступлением по рукопашному бою «Морская пехота».

На праздничном митинге состоялось приветствие участников агитационного шлюпочного по-

хода, посвященного 320-й годовщине Российского флота. Председатель Молодежного морского клуба, организующего поход при поддержке ООО «Газпромнефть Марин Бункер», Александр Лазарев, отметил, что будущее России нельзя представить без сильного флота, поэтому так важно развивать морские классы, изучать флотское дело и героическое прошлое Российского флота.





Молодой и перспективный

Капитан — главный человек на борту: он отвечает и за судно, и за экипаж, и за перевозимый груз. Не все молодые специалисты готовы принять такую ответственность, да и многие судоходные компании настороженно относятся к штурманам без многолетнего опыта за плечами. В этом смысле подход ОАО «Донречфлот» — скорее исключение из правил, что подтверждает история капитана МБ «Прибой» Сергея Андреевича Ткачева.

Сергей Андреевич — продолжатель флотской династии. С детства привык к речным плаваниям: его отец, Андрей Петрович, был капитаном, а мать, Наталья Семеновна, работала шеф-поваром на пассажирском теплоходе «Юрий Никулин».

Правда, связать свой профессиональный путь с флотом он решил не сразу. Поступил в Ростовское ракетное училище, но что-то не сложилось. «Выбор был — или в армию идти, или на флот поступать. Вот и пошел в Ростовское речное училище на судоводительское отделение», — вспоминает Сергей Андреевич.

Примечательно, что на первую же практику в 2002 году он пришел в судоходную компанию «Донречфлот»: два месяца учился на теплоходе «Спасск». Через год, в 2003, был направлен уже матросом на «МБ-1211», который впоследствии получил имя «Капитан Рыбалко». А затем ушел к отцу на пассажирский флот.

Потом были два года службы в армии, в 71-м отдельном полку радиоэлектронной борьбы в Ростовской области, и новое возвращение в профессию. Один контракт отработал третьим штурманом, и уже вторым помощником капитана пришел в Северо-Западное пароходство. На «МБ-1209» в ЗСП вырос до капитана.

«Работая в Северо-Западном пароходстве, в 2012 году я получил диплом капитана, но капитаном там не работал, — подчеркивает Сергей Ткачев. — Проработал еще год в этом пароходстве, но как капитана меня не восприняли, сказали, что слишком молодой». Поэтому Сергей Андреевич устроился в ООО «Транспетротчарт», где совмещал должности старшего

помощника и капитана на буксирах «ОТ-2077» и «ОТ-2042».

В 2015 году Сергей Ткачев наконец вернулся в компанию, где начал свою флотскую карьеру. «Почему я пришел в эту компанию? Потому что здесь берут молодых капитанов. Сказал, что хочу работать. Поначалу звали на подмены штатных капитанов», — рассказывает Сергей Андреевич. В январе этого года он уже как постоянный капитан принял МБ «Прибой», провел средний

иднем, и ночью... Так что, авралы у команды постоянные.

«Специфика работы очень своеобразная. Чтобы вырасти на таком буксире до капитана, нужно с третьего штурмана специализироваться на этом типе судов, — поясняет начальник отдела кадров внутреннего флота ДРФ Александр Ковалев. — У буксира с баржей общая длина получается 150 м — в среднем на 10 м длиннее «Волго-Дона», в зависимости от проекта. К тому же, в шторм кача-

поют, зелень кругом... Жизнь идет! А в море что? Только вода кругом».

У капитана «Прибоя» был в жизни и период работы на берегу. «И воду развозил, и в охране работал... Но понял, что это не мое. Привык уже к флоту», — признается он. На берегу подрастают сыновья, но с семьей Ткачев проводит максимум два месяца в году, благо, что супруга привыкла к такому режиму.

— Сложно быть молодым капитаном?

— Да нет, та же работа, что и у старпома. Единственное — ответственности больше. Команда у нас сплоченная. В экипаже не имеет значения, сколько лет капитану. Все выполняют распоряжения на 100%, делают свою работу.

Олега Русанова капитан тоже доволен.

Повар Рита Васильевна Пигарева — новый член экипажа, только в июле пополнила команду. Раньше она работала на берегу, а потом прошла практику на другом теплоходе ОАО «Донречфлот» — «М. Андрееве», получила хорошие рекомендации. В кадровой дирекции судоходной компании шутят, что ее направление на «МБ Прибой» — подарок речникам в честь Дня работников морского и речного флота.

Одновременно на буксире проходят штатную практику два курсанта Института водного транспорта им. Г. Я. Седова — Сергей Игнатенко и Михаил Рудько и Кирилл Сокач из Ростовского колледжа водного транспорта. Молодым поколением речников капитан Ткачев доволен: «Хорошие, послушные ребята. Выполняют все задания. Нарекания? Были бы нарекания, уже бы давно домой поехали».

Сергей Андреевич в меру строг, а иначе, какой порядок будет на борту? На вопрос «Что главное в управлении людьми?» отвечает весьма категорично: «Не показывать слабину. Чтобы люди слушались, не нужно жалеть их. За нарушение дисциплины — не просто ругать, но и наказывать материально или даже списывать с судна».

Такая политика, хотя и может показаться чрезмерно строгой, но дает свои плоды: «МБ Прибой» работает безаварийно, выполняя нормативы времени. В судоходной компании «Донречфлот» ответственным отношением капитана к работе довольны и ни разу не пожалели о том, что доверили управление буксиром молодому штурману. «Напротив, — объясняет Александр Ковалев, — мы рады молодым специалистам и готовы способствовать их продвижению по карьерной лестнице. Тем более, что практика показывает, что у этого подхода есть долгосрочные перспективы».

Теплоход «МБ Прибой» — буксир-толкач класса МБ смешанного «река-море» плавания, предназначен для транспортировки барж. Валовая вместимость составляет 757 тонн, длина судна — 51,12 м, ширина — 10,4 м. Теплоход оснащен двумя силовыми установками мощностью 700 л.с. каждая. Максимальная скорость — 6 узлов при дедвейте 4–5 тыс. тонн. Судовладелец — ОАО «Донречфлот». Буксир перевозит серу, уголь и зерновые из Ростова-на-Дону в порт Кавказ.

ремонт судна в порту Измаил и 22 апреля вышел в первый рейс.

Буксир осуществляет транспортировку барж на линии «Ростов-на-Дону — порт Кавказ». Возили уголь и серу, а в июле пришли в Аксайский филиал ОАО «Донречфлот» для зачистки баржи под зерновые.

На буксирах типа «МБ» — своя специфика работы, особые маневры: нет автосцепов, как на судах типа «ОТ» и «ОТА». Чтобы взять баржу, «Прибой» подходит к ней вплотную, упирается носовой частью, матросы заводят «усы» — тросы — на корму и зацепляют вручную, превращая буксир и баржу в единое целое. Так осуществляется транспортировка по реке. При выходе в море баржу ведут методом буксирования. И такая «чехарда» может происходить

ет, как неваляшку! Даже опытные капитаны, много лет проработавшие на «Волго-Донах», неохотно соглашаются работать на «МБ». А вот после буксира, как признаются капитаны, на «Волго-Доне» работать легко, как на велосипеде ездить!».

Сергей Ткачев свой выбор объясняет просто: «Я на первую практику пришел на буксир, и понравился проект судна». Когда-то капитан «МБ Прибой» думал о работе в море, на заграничном флоте, но после изучения в школе немецкого и английского языка шел тяжело. «Сейчас и не хочется на заграничку работать. Вообще бы только по реке и ходил, — улыбается Сергей Андреевич. — Мне нравится постоянная смена обстановки. Утром просыпаешься на вахту, тихо, только птички

Многие члены экипажа на «МБ Прибой» работают уже давно. Например, старший механик Николай Григорьевич Глазко трудится на буксире с 2007 года. Интересно, что он учился в Ростовском речном училище вместе с отцом капитана «МБ Прибой» Андреем Петровичем Ткачевым, а теперь работает уже с его сыном. «Вместе ремонт прошли, сработались быстро», — говорит капитан. Старшего помощника Сергея Геннадьевича Куприка Сергей Андреевич сам позвал работать на буксир: когда-то на подменах вместе работали, познакомились. Работой второго помощника капитана Дмитрия Русого, второго механика Максима Зевахина, электромеханика Алексея Мешкова, боцмана Алексея Недаиводина, моториста



Россия наращивает ледокольный флот страны

Российский атомный ледокольный флот является ключевым элементом в реализации ряда арктических проектов. Среди задач, которые решают ледоколы: проводка грузов для военных баз в Арктике, работа по обеспечению крупных проектов по освоению шельфа Арктики и другие. Между тем, наращивание ледокольного флота страны продолжается.

Так, «Балтийский завод-Судостроение» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) 25 июля 2016 года заложил второй серийный атомный ледокол проекта 22220 «Урал». Всего по контракту с ФГУП «Атомфлот» Балтийский завод построит три атомных ледокола проекта: головной атомоход «Арктика», первый серийный «Сибирь» и второй серийный «Урал».

Напомним, головной атомный ледокол «Арктика» был заложен 5 ноября 2013 года, спущен на воду 16 июня 2016 года. Первый серийный ледокол проекта 22220 «Сибирь» был заложен 26 мая 2015 года. Контракт на строительство двух серийных атомных ледоколов проекта 22220 был заключен между ООО «Балтийский завод-Судостроение» и Госкорпорацией «Росатом» в мае 2014 года. Стоимость контракта составила 84,4 млрд руб.

«УРАЛ» ОПЕРЕДИТ «АРКТИКУ»



Глава госкорпорации «Росатом» Сергей Кириенко подчеркнул, что строительство серии идет точно по графику:

«Раз в два года мы закладываем новый ледокол. Это позволяет иметь серийную загрузку для всех предприятий. Таким образом, для предприятий, которые закончили работу по головному ледоколу, уже имеется новая работа по ледоколу «Урал». По его словам, строящаяся серия обеспечит замену действующим ледоколам, причем с превышением их характеристик и возможностей.

Отметим, что закладка второго серийного ледокола состоялась досрочно. «Обеспечивая авансирование Балтийского завода и закладывая третий ледокол запасом по времени, мы создаем для завода большие возможности, люфт создаем, ведь необходимо восстановить всю технологическую цепочку. Целый ряд предприятий долго ничего не делали и по крупницам восстанавливаются. Ключевая задача состоит в восстановлении всей технологической цепочки», — пояснил Сергей Кириенко.

«Мы будем отвечать за слаженную совместную работу всех подразделений Объединенной



Универсальные атомные ледоколы проекта 22220 строятся на класс Российского морского регистра судоходства (РС) на «Балтийском заводе» — Судостроение» по заказу Госкорпорации «Росатом» и станут самыми большими и мощными атомными ледоколами в мире. Основные характеристики судна: мощность — 60 МВт (на валах); скорость хода — 22 узла (по чистой воде); длина — 173,3 м (160 м по КВЛ); ширина — 34 м (33 м по КВЛ); высота — 15,2 м; осадка — 10,5 м/8,65 м; максимальная ледопробитость — 2,8 м; полное водоизмещение — 33 540 т; назначенный срок службы — 40 лет. Ледоколы будут оснащены двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки нового поколения «РИТМ-200» мощностью 175 МВт, разработанной специально для этих судов. Технический проект атомохода был разработан ЦКБ «Айсберг» в 2009 году. Двухосадочная конструкция судна позволит использовать его как в арктических водах, так и в устьях полярных рек. Ледокол будет работать в западном районе Арктики: в Баренцевом, Печорском и Карском морях, а также на более мелководных участках устья Енисея и районе Обской губы.



судостроительной компании с нашими заказчиками, ну и «конечно» будем улучшать качество рабочих мест, чтобы с требуемой производительностью демонстрировать те результаты, которые от нас ждет заказчик, — а именно строительство ледоколов в срок», — сказал в свою очередь президент ОСК Алексей Рахманов.

Он отметил, что «Урал», скорее всего, будет построен быстрее, чем «Арктика», так как у судостроителей уже будет соответствующий опыт. По его словам, доля импортных комплектующих в проекте минимальна. «По всем основополагающим, фундаментальным параметрам ледокол будет российским», — подчеркнул глава ОСК.

Необходимо отметить, что сопровождение ледоколов на протяжении всего жизненного цикла судна обеспечивает Российский морской регистр судоходства (РС).

Как пояснил директор филиала по атомным судам РС Владимир Розворский, Российский морской регистр судоходства является единственным в мире классификационным обществом, которое имеет собственные правила классификации и постройки атомных судов.

«В соответствии с правилами Регистра будет построена, в том

числе, серия ледоколов 60 МВт на Балтийском заводе. После завершения освидетельствования и испытаний судам будет выдано классификационное свидетельство и присвоен символ класса. Это будет означать, что судно полностью соответствует применимым требованиям правил классификации и постройки атомных судов и сможет безопасно работать в арктических морях».

СТОЛЕТНИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Между тем, развитие российского атомного ледокольного флота продолжится. «Необходимо думать о будущем. Одним из отличий атомной отрасли является то, что планирование на 2030–2040 гг — это нормально. Контракты, которые мы сейчас заключаем, рассчитаны на столет вперед», — отметил Сергей Кириенко.

Так, по его словам, проектирование ледокола-лидера мощностью 110 МВт, который сможет работать во льдах толщиной до 4 м, начнется в этом году.

Проектирование ледокола-лидера займет около 1,5 лет, пояснил президент ОСК Алексей Рахманов. «Далее будем думать, когда закладывать первые секции и приступать к строительству... Там требуется больше экспериментов, больше науки», — уточнил он.

Однако большого количества таких ледоколов не требуется. «Это суда с уникальными характеристиками, они предназначены для решения уникальных задач», — резюмировал глава «Росатома».

Спущен на воду «Святой Князь Владимир»

На самарском судостроительно-судоремонтном заводе «Нефтефлот» 28 июля 2016 года состоялся торжественный спуск головного нефтеналивного судна «Святой Князь Владимир». Танкер проекта RST11 простроен по заказу компании ООО «Волготранс». Проект разработан Морским инженерным бюро.

Вместимость восьми грузовых танков и двух отстойных танков — 7042 куб. м, дедвейт в море — около 6586 тонн при осадке 4,477 м, в реке при осадке 3,60 м — около 4677 тонн, объем балластных танков — 3215 куб. м.

Судно удовлетворяет габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго — Балтий-

ского пути. Габаритная длина судна проекта RST11 составляет 131,64 м.



В Салехарде представлены проекты пассажирских судов

В Салехарде прошла презентация проектов пассажирских судов, которые могут прийти на смену действующим судам ямальского флота. Мероприятие было подготовлено специалистами группы компаний «Морская техника» (Санкт-Петербург) и ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького» (Татарстан).

Первый заместитель губернатора Алексей Ситников на совещании с участием гостей и представителей профильных ведомств Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) отметил, что округ планомерно модернизирует и обновляет водный флот и предложил участникам совещания выбрать технически подходящие для Ямала модели судов и оптимальные финансовые схемы их приобретения.

По итогам совещания принято решение о разработке финансовых моделей, основанных на применении механизмов лизинга с учетом стоимости новых пассажирских судов и сроков их строительства.

Напомним, обновление ямальского флота началось в 2008 году с приобретения теплохода «Фарман Салманов», в 2012 году флот автономного

округа пополнили скоростные суда проекта А145 «Виктор Черномырдин» и «Рем Вяхи́рев».

Технические характеристики предлагаемых моделей схожи: пассажировместимость — от двухсот человек, борт оснащен как сидячими местами, так и каютами разного класса комфортности, буфетом, широкими возможностями по перевозке багажа (в частности, возможна установка рефрижераторных камер). Осадка предлагаемых теплоходов позволит судам выполнять рейсы в период устойчивого низкого уровня воды.



В Якутии спущен на воду модернизированный танкер ТО-1549

На Жатайской базе технической эксплуатации флота (Якутия) спущен на воду модернизированный танкер ТО-1549. В торжественной церемонии принял участие глава Якутии Егор Борисов.

В настоящее время ЛОРП реализует программу модернизации флота. Программа-минимум — это модернизация всего нефтеналивного флота за счет финансирования из республиканского бюджета в размере 550 млн рублей. Она включает постройку двух нефтеналивных судов на заводе «Верфь Братьев Нобель», а также модернизацию на Жатайской базе танкера ТО-1549, трех танкеров типа «Ленанефть», очистной станции-2000, многоцелевого судна СПН-704 и достройку танкера «Евгений Чистяков».

Совместно с Корпорацией развития РС(Я) ведется работа

по возобновлению судостроения на Жатайской судовой верфи. Комплексная программа модернизации якутского флота включена в федеральную программу развития Арктики. Запланировано финансирование из федерального бюджета в размере свыше 4,1 млрд рублей, внебюджетные источники составят 1,6 млрд рублей. Проектная мощность верфи — до 10 единиц судов год.



Херсонес уходит в плавание

Приписанный в июне этого года к порту Севастополя, барк «Херсонес» становится учебным судном Государственного морского университета имени адмирала Федора Федоровича Ушакова.



Экипаж барка будет состоять из 46 человек, несколько вакансий все еще свободны и будут укомплектованы после окончания ремонта.

«Херсонес» только что вышел из ремонта-реконструкции на Севастопольском морском заводе. Одним из обновлений, например, стала смена окраски корпуса барка—экспрессивный красный, приобретенный им в 2003 году, был заменен на традиционный белый.

В целом, по информации «Росморпорта», ремонт парусника можно охарактеризовать как восстановительный. Стоимость ремонтных работ в доке, проводимых Севморзаводом в конце 2015-го—начале 2016 года, оплачивалась Росморпортом и составила более 45 млн рублей. Эта часть ремонтных работ завершена.

Однако сегодня еще остается большой объем работ, который необходимо выполнить на паруснике «Херсонес», поэтому ремонт продолжается. Закуплено новое современное камбузное оборудование на 2,5 млн рублей, изготавливается комплект новых парусов (более чем на 20 млн рублей), заменяется морально

устаревшее навигационное оборудование почти на 5 млн рублей.

Также ведутся ремонт и сборка механизмов, рангоута и такелажа. На фрегате меняют деревянный настил главной палубы (стоимость этих работ почти 26 млн рублей), а также ремонтируют главные и вспомогательные двигатели судна (за 5 млн рублей). Больше 10 млн рублей будет потрачено на оборудование парусника системой видеонаблюдения, спасательными плотами, постельными принадлежностями и т.п.

В первое плавание после долгого перерыва «Херсонес» пойдет в августе 2016 года вдоль берегов Крыма—в «Артек». С 8 сентября по 4 октября учебное судно планирует участвовать в междуна-

родной парусной регате, маршрут которой Констанца (Румыния)—Новороссийск и Сочи—Варна (Болгария). Однако, учитывая, что парусник приписан к порту Севастополя, находящемуся под санкциями со стороны Евросоюза, в ближайшее время заходы «Херсонеса» в иностранные порты не планируются. Он будет участвовать в международной регате SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2016 только на этапе Новороссийск—Сочи.

В дальнейшем курсантская практика воспитанников Севастопольского филиала Государственного морского университета имени адмирала Ушакова будет ежегодно проходить на этом судне в летний период.

Учебный барк «Херсонес» был построен в Польше на Гданьской судостроительной верфи в 1989 году для севастопольского предприятия «Атлантика». После развала СССР судно досталось Украине. С 1991-го по 2006 год его передали в аренду немецкой туристической компании в качестве круизного судна. С 2006 года из-за финансового спора между арендатором и судовладельцем эксплуатация была прекращена. Парусник ветшал в Керченском порту до возвращения Крыма в состав России. В апреле 2015 года владельцем корабля стало ФГУП «Росморпорт». После проведенной на Севастопольском морском заводе реконструкции парусник будут использовать для обучения курсантов.



Военная присяга курсантов

Курсанты 4 курса Государственного морского университета имени адмирала Федора Федоровича Ушакова приняли военную присягу на Площади Героев Новороссийска.

Государственный морской университет имени адмирала Федора Ушакова—единственный вуз России, где сумели сохранить факультет военного обучения, который включает 3 военных кафедры, где готовят офицеров запаса для Вооруженных сил Российской Федерации по 9-ти военно-учетным специальностям с присвоением воинского звания лейтенант и зачислением в запас. Звание эти курсанты получают после прохождения практики, сдачи госэкзаменов и защиты

диплома.

На военной кафедре ГМУ имени адмирала Ф.Ф. Ушакова в данный момент обучаются более 500 человек. Это, без преувеличения, лучшие курсанты, прошедшие строгий отбор еще на втором курсе.

В эти дни воинскую присягу приняли будущие штурманы. Они смогут продолжить службу и в коммерческом, и по желанию, в военно-морском флоте. А это особенно актуально с активным развитием и обновлением Черноморского флота.

Расширяя географию работы



Наиболее востребованными рабочими специальностями среди учащихся стали докер-механизатор, стропальщик, водитель погрузчика—их освоили 280 человек, что в 2,4 раза больше, чем в первой половине прошлого года. Также в 2,8 раза увеличился спрос на профессию «береговой матрос (швартовщик)»—ее получили 111 человек. Дорожно-строительные и складские профессии выбрали 63 выпускника—на 63% меньше, чем в I полугодии 2015 года.

499 человек прошли профильные программы повышения квалификации и переподготовки. Учащиеся освоили крановую технику, в частности, самоходные стреловые краны на пневмоколесном ходу «Liebherr», судовые и электрические порталные краны.

В январе-июне 2016 года обучение в агентстве на территории ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» прошли 130

«Морское кадровое агентство» подготовило в I полугодии 2016 года 1 083 специалиста по портовым, дорожно-строительным и складским рабочим профессиям, что на 17% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Рост показателей обусловлен расширением географии работы агентства с портами Балтийского, Черного, Каспийского морей.

студентов специализированных учебных заведений—на 31% больше, чем в первой половине прошлого года.

85 студентов освоили профессию «гальман». Из них—18 учеников Морского технического колледжа, 33—Санкт-Петербургского морского рыбопромышленного колледжа и 34—Колледжа Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. Профессии «слесарь по ремонту и обслуживанию перегрузочных машин» и «электромонтер по ремонту и обслуживанию грузоподъемных машин» получили 45 студентов Государственного университета имени адмирала С.О. Макарова—31 и 14 соответственно.

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

Владивостокский вуз зачислил первых студентов



Первый этап зачисления завершился в МГУ имени адмирала Г.И. Невельского. Согласно приказу ректора, на очную форму обучения на основные конкурсные места принято около 500 курсантов и студентов.

По итогам первого этапа зачисления на программы очного обучения занято около 80% основных конкурсных мест (из них 315—специалитет, остальные—бакалавриат). Напомним, что в этом году в вузе состоялся 70-й, юбилейный, выпуск судоводительского факультета. Факультет окончили 75 человек, из них—четыре девушки.

Ректор Сергей Огай в своем напутствии

сказал о непреходящей актуальности специальности судоводителя на российском и зарубежном флоте, особенно в Дальневосточном регионе, который интенсивно наращивает темпы экономического развития. Ректор отметил достижения выпускников в учебе и на практике; продолжая многолетние традиции вуза, своими успехами они подтверждают неизменное качество подготовки командиров плавсостава.