

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».

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.



№03 (12997)

Выходит один раз в месяц
15 МАРТА 2019 ГОДА

П Р И П О Д Д Е Р Ж К Е Г У М Р Ф И М Е Н И А Д М И Р А Л А С . О . М А К А Р О В А , Г М У И М Е Н И А Д М И Р А Л А Ф . Ф . У Ш А К О В А



**В ПОВЕСТКЕ ДНЯ —
ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ**
СТР. 2



**ПЕТЕРБУРГСКИЕ
КАТАМАРАНЫ
ДЛЯ КИТАЯ**
СТР. 3



ЗВЕЗДНЫЙ AFRAMAX
СТР. 11



**РУКОВОДИТЕЛЕМ
РОСВОДРЕСУРСОВ
НАЗНАЧЕН
ДМИТРИЙ
КИРИЛЛОВ**

Руководителем Федерального агентства водных ресурсов (Росводресурсы) назначен Дмитрий Кириллов. Соответствующее распоряжение подписал председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев.

В период 2006–2019 годы возглавлял ключевые департаменты в области государственного регулирования лесных и водных ресурсов, безопасности ГТС и гидрометеорологии Минприроды России.

Дмитрий Кириллов имеет высшее юридическое образование.



КРУИЗЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ В РОССИЮ

Меры стимулирования развития круизного рынка в России обсудили участники первого круизного форума, который прошел при поддержке Министерства экономического развития Российской Федерации в Астрахани.

Ежегодно по России объем перевозок круизных туристов составляет порядка 350–450 тыс. человек, при этом максимум пришелся на 2010 год. Однако ввиду различных негативных экономических факторов, а также маловодности, объем перевозок сократился, флот начал выводиться из эксплуатации. Поводом для осторожного оптимизма стало то, что в 2017 и 2018 годах ситуация немного улучшилась.

По оценке министра экономического развития России Максима Орешкина, сейчас отечественная круизная отрасль попала в «негативную спираль»: требования туристов растут, глобальная конкуренция увеличивается, качество же предоставляемых услуг пока осталось на прежнем уровне из-за того, что пассажирский флот изношен: средний

возраст судов — более 40 лет. Чтобы стимулировать развитие круизного туризма, нужно как минимум обновить пассажирские теплоходы. Судостроители готовы это сделать, но потребуются поддержка государства.

Сейчас на верфях Объединенной судостроительной корпорации строят четыре круизных судна на заводе «Красное Сормово» в Нижегородской области и три на судостроительном заводе «Лотос» в Астраханской области. Именно на «Лотосе» строится теплоход «Петр Великий». Теплоходы строятся в рамках программы лизинга морских и речных гражданских судов АО «ОСК».

Закладка судна проекта PV300VD на астраханском судостроительном заводе «Лотос» была осуществлена 15 августа 2016 года. «Петр Великий» — это первый в России морской круиз-

ный теплоход, отвечающий всем международным требованиям и стандартам. Его готовность по состоянию на начало марта 2019 года составила 35%. Сдача судна Московскому речному пароходству запланирована на июнь 2020 года.

В пароходстве уверены, что круизы по Каспию будут востребованы. Планируется, что «Петр Великий» будет ходить по маршруту Баку — Сочи и Баку — Москва и обратно.

Еще одно судно подобного проекта было заложено в марте 2017 года на нижегородской верфи «Красное Сормово» для компании «Водоходъ». Его сдача запланирована на октябрь 2019 года.

Готовность строящихся на «Лотосе» двух круизных теплоходов «Золотое кольцо» проекта ПКС-180 составляет 43% и 33%,

о чем доложил руководитель проекта Анатолий Колосков. По его словам, сдача головного судна проекта планируется в октябре 2019 года, второго — в декабре 2019 года. Операторами судов будут являться ООО «Волгасервис» и ООО «Речсервис», входящие в Группу компаний «Гама».

Суда предназначены для работы на маршрутах: Нижний Новгород — Пермь — Москва с проходом под мостами Москвы, по маршруту Пермь — Нижний Новгород — Астрахань с проходом по водохранилищам и по маршруту Пермь — Москва — Ростов-на-Дону по рекам Волга и Дон.

Однако круизное судостроение является чрезвычайно капиталоемким. Далеко не все судноходные компании-туроператоры могут себе это позволить.

Начало, окончание на стр. 2



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ

Участники Российского инвестиционного форума обсудили обеспечение развития магистральной инфраструктуры.

Все составляющие водного транспорта заняли важное место в повестке официальных мероприятий и деловой программе Российского инвестиционного форума, прошедшего в Сочи. На большинстве программных конференций в той или иной степени обсуждались темы авангарда экономических процессов в стране — национальных проектов, но более всего внимания морскому и речному транспорту было уделено на панельной сессии «Транспорт России: обеспечение развития магистральной инфраструктуры как основы роста экономики». На сессии, которую возглавил министр транспорта РФ Евгений Дитрих, наряду с другими представителями транспортного комплекса присутствовали заместитель министра — руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков, заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк, а также главы крупнейших подведомственных агентств организаций ФГУП «Росморпорт» — Андрей Лаврищев, и ФГБУ «Канал имени Москвы» — Герман Елянюшкин.

Рассказав об идеологии формирования и основных параметрах Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, Евгений Дитрих напомнил, что с точки зрения масштаба, федерального и частного финансирования, Комплексный план сегодня — крупнейший проект, его доля в составе общего объема средств, выделенных на национальные

проекты, составляет 20%. «Это свидетельствует о том внимании, которое правительство уделяет развитию инфраструктуры в стране, и одновременно накладывает на руководителей и исполнителей этого плана большую ответственность», — сказал он. — Это документ, который определяет будущий транспортный каркас, который позволит нам достичь нового качества жизни и сделать инфраструктуру драйвером экономического роста».

Министр отметил, что структура Комплексного плана предполагает сбалансированное развитие всех видов транспорта и определенную конкуренцию между ними, уточнив, что в основе формирования Комплексного плана в полной мере применена методика ранжирования, приоритизации его составляющих.

Как сообщил Евгений Дитрих, развитие портов Азово-Черноморского бассейна и, в целом, отечественных морских портов остается одной из стратегических задач государства. Он напомнил, что в плане поставлена задача увеличить грузооборот морских портов РФ на треть больше уровня, достигнутого на конец 2018 года. Для этого, считает министр, необходима слаженная и четкая работа всех звеньев государственного регулятора, но также важно, чтобы и бизнес выполнял свои обязательства синхронно с федеральными структурами.

Говоря о перспективах развития внутренних водных путей, министр отметил, что это направление — важ-

нейшая тема, которая еще недавно была незаслуженно забыта.

В качестве важного для речной отрасли примера, он заметил, что современное состояние федеральных автодорог, на 82,7% от общей протяженности доведенных до нормативного уровня, стало возможным благодаря тому, что в 2014 году были приняты дорожные фонды и нормативы на ремонт и содержание автодорог.

К сожалению, сказал далее министр, не было выполнено решение госсовета о доведении финансирования содержания внутренних водных путей по установленному нормативу до 100%.

Но теперь в Комплексном плане присутствует федеральный проект — Развитие внутренних водных путей, который возвращает государственное финансирование на их содержание. Эти средства, направляемые на мероприятия по дноуглублению и восстановлению судоходных гидротехнических сооружений, помогут устранить проблемы, которые сдерживают развитие судоходства. Важнейшим для всего транспортного комплекса мероприятием Евгений Дитрих назвал начинающееся строительство двух крупнейших гидроузлов — Багаевского и Нижегородского. Однако при этом министр также выразил надежду на то, что планы развития инфраструктуры на водных путях будут поддержаны судостроителями созданием современного и эффективного флота, который позволит речке успешно конкурировать с автомобильными, а по ряду позиций и с железными дорогами.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ОТКРЫТИЕ РЕЧНОЙ КРУИЗНОЙ НАВИГАЦИИ В РОССИИ НАМЕЧЕНО НА 24 АПРЕЛЯ

Открытие речной круизной навигации в России намечено на 24 апреля, но уже сейчас по раннему бронированию выкуплено более 50% всех круизов. В этом году раннее бронирование речных круизов по России показало рост продаж в среднем на 15–20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, увеличилась и его глубина. Уже сейчас наиболее востребованные летние круизы продолжительностью 7–14 дней выкуплены более чем на 50%, сообщает Ассоциация туроператоров России (АТОР).

Такую активность «речные» туроператоры связывают, прежде всего, со скидками и желанием постоянных клиентов выкупить круиз заранее.

«Мы значительно увеличили скидку раннего бронирования еще в июле прошлого года, — сообщила Светлана Гончарова, заместитель генерального директора по туризму одной из круизных компаний. — На старте продаж она составляла 15%, сейчас уже 3–5%. Бронирования идут в основном за счет постоянных клиентов».

Значительный рост стоимости топлива, который произошёл в прошлом году, повлиял, по мнению экспертов туриндустрии, на структуру спроса этого года. Круизные туроператоры отмечают высокую активность постоянных клиентов и практически полное отсутствие новых.

В ХАБАРОВСКЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ПРИЧАЛ ДЛЯ КРУИЗНЫХ СУДОВ И ЯХТЕННУЮ МАРИНУ

На строительство инженерной инфраструктуры для туристского кластера «Амур-Хабаровск» в 2019 году предусмотрено 330 млн руб. На деньги, выделенные кластеру, будет продолжена реконструкция набережной Хабаровска.

По словам начальника отдела реализации государственных программ и инвестиционных проектов в сфере туризма управления по туризму Министерства культуры Хабаровского края Михаила Сафронова, будет построен причал для теплоходов, в том числе круизных судов. В лагуне яхт-клуба начнется строительство марины для маломерных и яхтенных судов.

На строительство инженерной инфраструктуры к туристским объектам в 2019–2021 годах Хабаровскому краю будет выделено более 1,5 млрд руб. Соответствующее постановление подписал председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев. В 2019 году на развитие отрасли регион получит 530 млн руб. Из них 200 млн руб. предусмотрены для туристского кластера «Комсомольский» и 330 млн руб. — для кластера «Амур-Хабаровск».

В УФЕ В РАЙОНЕ МОНУМЕНТА ДРУЖБЫ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ

В Уфе на проектируемой территории набережной реки Белая планируют построить трехэтажный речной вокзал с кафе, ресторан на 128 мест, а также подземный пешеходный переход под улицей Сочинской, который соединит зону причала с Монументом Дружбы. Переход оснастят лифтами для удобства маломобильных граждан.

Проект подготовлен компанией «Георекон». Общая длина набережной составит 5,5 км.

КРУИЗЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ В РОССИЮ

Окончание, начало на стр. 1
В сфере поддержки круизного судостроения необходимо продление программы льготного лизинга круизных судов по ставке 2,5% с увеличением срока с 18 до 25 лет в связи с коротким сроком навигации на внутренних водных путях России и высокой капиталоемкостью. Также требуется продолжение реализации механизма судового утилизационного гранта с увеличением

объема бюджетных средств на эти цели. В случае усиления мер господдержки судовладельцы будут активнее заказывать новые круизные суда, и это позволит заместить выбывающие теплоходы, а также загрузить свободные мощности судостроительных предприятий.

Так как в силу высокой капиталоемкости и короткой навигации суда окупаются за 25–30 лет, что сопоставимо с их жизненным

циклом, альтернативной мерой поддержки может быть строительство серий круизных и пассажирских судов по госзаказу одной из крупных лизинговых компаний. В дальнейшем суда могут быть переданы в операционный лизинг (бербоут-чартер) судоходным компаниям-туроператорам.

А новые маршруты для круизных туристов уже готовы.

Так, председатель Государственного комитета Республики

Татарстан по туризму Сергей Иванов, выступая на форуме в Астрахани, рассказал: в Татарстане появилось несколько новых туристических центров для круизного туризма. В первую очередь — Великий Болгар и остров-град Свияжск. Благодаря поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Росморречфлота удалось обустроить подходы к этим центрам. Теперь они имеют возмож-

ность принимать многопалубные теплоходы.

Также Сергей Иванов рассказал о межрегиональном туристическом проекте «Великий Волжский путь»: «Мы считаем, что этот проект, который на сегодня объединяет 14 регионов Приволжского федерального округа, имеет большой потенциал развития не только на внутрироссийском рынке, но и на зарубежных рынках».



П Р И П О Д Д Е Р Ж К Е Г У М Р Ф И М Е Н И А Д М И Р А Л А С . О . М А К А Р О В А

СЕРГЕЯ БАРЫШНИКОВА ПОДДЕРЖАЛ УЧЕНЫЙ СОВЕТ

Ученый совет ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова представит кандидатуру Сергея Барышникова в Аттестационную комиссию Росморречфлота на должность ректора вуза.

Большинством голосов члены ученого совета ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова» приняли решение о представлении кандидатуры Сергея Барышникова в Аттестационную комиссию Росморречфлота на должность ректора вуза.

В соответствии с уставом университета ректор назначается учредителем (Росморречфлотом) на основании решения Аттестационной комиссии Росморречфлота.

Выступивший на заседании заместитель председателя ученого совета, первый проректор Николай Глебов сообщил, что Росморречфлотом принято решение о проведении аттестации ректора Барышникова.

В адрес Ученого совета поступило письмо от учредителя с просьбой направить в Аттестационную комиссию Федерального агентства морского и речного транспорта соответствующее представление на ректора Барышникова. Ранее действующего ректора поддержали филиалы университета.

Решение ученого совета ГУМРФ им. Макарова о представлении ректора Сергея Барышникова для продления полномочий поддержали приглашенные на заседание ученого совета председатель Совета ректоров вузов Санкт-Петербурга и Ленинградской области Алексей Демидов, руководитель ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря» Петр Парин, директор Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Сергей Пылин, капитан морского порта Большой порт Санкт-Петербург Александр Волков, директор Санкт-Петербургского ГАПОУ «Морской технический колледж» имени адмирала Д.Н. Сенявина Виктор Никитин.

Сергей Барышников в 2012 году, после объединения Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций и Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова, возглавил объединенный вуз, став первым ректором ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

С 2012 года по настоящее вре-

мя — ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. Доктор технических наук, профессор.

Возглавляет кафедру основ инженерного проектирования Института водного транспорта ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова. Является автором более 70 научно-технических и учебно-методических трудов; имеет многочисленные награды, в том числе знак «Почетный работник транспорта России», почетное звание «Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации».

Руководитель Северо-Западного отделения Академии транспорта РФ, председатель Координационного совета по воспитательной работе Совета ректоров Санкт-Петербурга, состоит в Морском совете при правительстве Санкт-Петербурга, Совете Росморречфлота по образованию, Ассоциации судовладельцев, Ассоциации морских портов России, Совете Российских судовладельцев.



ПЕТЕРБУРГСКИЕ КАТАМАРАНЫ ДЛЯ КИТАЯ

Средне-Невский судостроительный завод готов строить малые и большие круизные суда для КНР.

Санкт-Петербург посетила делегация из китайского города Чунцин. В рамках деловой программы состоялись переговоры с генеральным директором АО «Средне-Невский судостроительный завод» Владимиром Середохо.

Китайской стороне была представлена продукция предприятия, предназначенная для нужд круизного туризма. Для города Чунцин предложены катамараны большой вместимости, а также малые и большие круизные суда.

Гости из КНР выразили готовность рассмотреть предложения завода. После ознакомления с реальными условиями стороны

смогут совместно выработать технические характеристики, в соответствии с которыми можно будет приступить к созданию катамаранов и круизных судов.

Средне-Невский судостроительный завод — крупнейший в России производитель судов из композитных материалов. В этом году предприятие планирует построить два крупных пассажирских судна для администрации Красноярского края. Трехэтажные суда длиной почти в 100 м проекта 45.90-2, который разработало петербургское конструкторское бюро «Агат». Суда будут использоваться компанией «ПассажирРечТранс» для перевозок пассажиров по реке Енисей.



ОФФШОРНЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ ТРЕБУЮТ ВНИМАНИЯ

Активное освоение шельфовой зоны и появление новой морской техники в мире стимулирует развитие нового сегмента контейнерного рынка — оффшорные контейнеры, которые используются для снабжения плавучих или стационарных платформ и перегружаются в открытом море. Требования к этому специфическому виду транспортного оборудования становятся жестче.

Оффшорные контейнеры служат для перегрузки в открытом море и в основном используются для обеспечения деятельности морских буровых платформ. Потребность в оффшорных контейнерах возрастает по мере освоения шельфовых месторождений. Как следствие возникает необходимость в совершенствовании требований к безопасной доставке и обработке оффшорных контейнеров.

Это транспортное оборудование имеет свою специфику, рассказал эксперт отдела по техническому наблюдению за контейнерами главного управления ФАУ «Российский морской регистр судоходства» (РС) Дмитрий Ярвепер в рамках конференции «Контейнеры и контейнерные перевозки. Актуальные вопросы, идеи, решения». Как правило, контейнеры загружаются и выгружаются с открытых палуб судов снабжения на платформы при помощи стационарных кранов. При перегрузке они испытывают воздействие динамических и ударных нагрузок, поэтому конструкция оффшорных контейнеров должна отличаться повышенной прочностью и надежностью. Это достигается применением материалов повышенной прочности и особым надзором со стороны классификационных обществ, отметил эксперт РС.

При работе с оффшорными контейнерами РС руководствуется правилами, разработанными

Регистром с учетом требований циркуляра ИМО MSC/Circ860 «Руководство по допуску оффшорных контейнеров, перегружаемых в море», а также серии стандартов EN 12079. Кроме того к таким контейнерам может быть применена Конвенция по безопасным контейнерам (КБК), если они используются для мультимодальных перевозок. А в случае, если контейнер предназначен для перевозки опасных грузов, он также должен соответствовать Международному кодексу морской перевозки опасных грузов.

СТАНДАРТНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

Чтобы повысить уровень безопасности доставки грузов на плавучие платформы, в 2018 году вступили в силу новые стандарты ИСО по оффшорным контейнерам, в разработке которых принимали участие специалисты главного управления РС.

«Сборник стандартов состоит из трех частей. В первой изложены требования к конструкции оффшорного контейнера, во второй — требования именно к подъемным приспособлениям. В третьей представлены требования по освидетельствованию оффшорных контейнеров и подъемных приспособлений», — уточнил Дмитрий Ярвепер.

В частности, пояснил эксперт, в новом стандарте добавлены требования к новым элементам оффшорного контейнера — аппа-

рельный въезд, спроектированный на определенную нагрузку, который может быть неотъемлемой его частью. Также введены требования к защите верха открытых контейнеров. Стандарт вводит новые требования не только к испытаниям данной защиты, но и к ее конструкции (определен максимальный размер ячеек, тип защиты — мягкий, жесткий и т.д.).

Помимо этого в стандарте оговорено, что если подъемные рамы имеют толщину менее 15 мм, то они должны изготавливаться из высокопрочной судостроительной стали. Раньше такого требования не было. Появились рекомендации о том, чтобы подъемные рамы приваривались только к несущей конструкции контейнера.

При периодических освидетельствованиях в эксплуатации вводится новый метод неразрушающего контроля оффшорного контейнера. Предлагается использовать вихретоковый метод, который позволяет оценить сварочные швы, не снимая лакокрасочное покрытие.

НЕТ ПРЕДЕЛА СОВЕРШЕНСТВУ

Между тем участники рынка, работающие с оффшорными контейнерами, считают, что есть нормативные пробелы в этом сегменте, которые следует ликвидировать. Ключевые проблемы

обозначил инженер Артемий Рудный, представляющий ЗАО «Белфрахт» (Архангельск) — компанию, которая осуществляет транспортное обеспечение деятельности предприятий нефтегазовой отрасли и научно-исследовательских организаций, осваивающих районы материкового побережья и шельфа российской части Арктики. По его словам, одна из основных проблем в этом сегменте деятельности — отсутствие типовых размеров оффшорных контейнеров. Как следствие контейнеры изготавливаются под требования конкретного заказчика по предоставляемым им параметрам и под конкретный груз. «Всегда есть риск не угодить требованиям другого заказчика и долго искать заказ под такой контейнер», — делится опытом Артемий Рудный. По его мнению, введение типовых размеров позитивно скажется на сроках окупаемости оффшорных контейнеров и на арендных ставках на них.

Как пояснил Артемий Рудный, срок окупаемости оффшорных контейнеров и так достаточно длительный и растягивается до семи и более лет. Так происходит потому, что это транспортное оборудование в основном эксплуатируется в короткий буровой сезон, который составляет 105–120 суток в год. «Это не позволяет операторам контейнеров формировать низкие арендные ставки», — отметил Артемий Рудный. Помимо этого собственникам контейнеров необходимо нести расходы на содержание локальной производственной базы для оперативного устранения повреждений контейнеров в условиях их жесткой эксплуатации, что тоже отражается на

арендных ставках.

Также бизнес обратился с предложением к РС принять участие в разработке правила по морской перевозке оффшорных контейнеров на судах снабжения. «На практике неоднократно возникали вопросы к требованиям по размещению креплений при перевозке контейнеров на открытой палубе судна, — обозначил проблему инженер «Белфрахта». — В настоящий момент к таким контейнерам применяются правила перевозки такие же, как к генеральным грузам. Хотелось бы, чтобы в этом вопросе были введены какие-то нормативные документы, что позволит упростить транспортировку оффшорных контейнеров».

Как признал заведующий лабораторией, к. т. н. АО «Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота» (АО ЦНИИМФ) Евгений Карпович, в правилах перевозки грузов в контейнерах морским транспортом, действующих с 1997 года, по сей день нет раздела по оффшорным контейнерам. Он уточнил, что специалисты ЦНИИМФ разработали не имеющую аналогов в мире методику оптимального крепления для каждого судна и каждого груза. «Сегодня жизнь нас заставляет решить эту проблему. Мы готовы разрабатывать новые правила, которые включают в себя и раздел оффшорных контейнеров», — сказал Евгений Карпович. — Назрела необходимость пересмотра правил по перевозке грузов в контейнерах, в том числе и в оффшорных контейнерах. За последние 15 лет в этом направлении ничего не делалось».

«ПОЛА АНФИСА» НА ИСПЫТАНИЯХ

Сухогруз, построенный на Невском ССЗ, прошел швартовные испытания

Невский судостроительно-судоремонтный завод провел швартовные испытания сухогрузного судна проекта RSD59 смешанного «река-море» плавания «Пола Анфиса», строительство которого осуществляется по заказу ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ПАО «ГТЛК») и судоходной компании ООО «Пола Райз».

Судно, разработчиком проекта которого является Морское инженерное бюро, предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов (в том числе зерна), пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногаба-

ритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 в соответствии с МК МПОГ и Приложением В Кодекса ВС.

Как сообщал ранее «Водный транспорт», контракты на строительство были подписаны между ООО «Невский судо-



строительно-судоремонтный завод», ПАО «Государственная транспортная лизинговая ком-

пания» (ПАО «ГТЛК») и судоходной компанией ООО «Пола Райз».

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ПОЛНАЯ
МОДЕРНИЗАЦИЯ
СНСЗ
ЗАВЕРШИТСЯ
В 2019 ГОДУ



Полная модернизация Средне-Невского судостроительного завода завершится в 2019 году. Как сообщил гендиректор предприятия Владимир Середохо, уже завершено 90% запланированных работ. По словам Середохо, производственную мощность верфи удалось увеличить более чем втрое.

Работа ведется в соответствии с концептуальными проектами перспективного развития производственных мощностей предприятий ОСК на период до 2030 года.

На СНСЗ ведется реконструкция и техническое перевооружение производственных мощностей металлического судостроения, судоспусковых устройств для обеспечения строительства судов длиной 100 м и спусковой массой 2700 тонн. Завершается строительство новых производственных площадей под реализацию государственных заказов и инновационных технологий.

ПЕРЕВОЗЧИК ДЛЯ САХАЛИНА

НССЗ заложил головное судно проекта PV22

В эллинге Невского судостроительно-судоремонтного завода состоялась закладка киля головного судна проекта PV22. Судно строится по заказу компании АО «Сахалинлизингфлот».

Проект PV22 — это грузопассажирское судно класса ARC4 пассажироместимостью 146 человек для перевозок между Курильскими островами и островом Сахалин.

Судно оборудовано грузовыми кранами с возможностью выполнять грузовые операции на необорудованном берегу.

Новый концепт проекта PV22, выполненного «МИБ-Дизайн-

СПб», имеет улучшенную ледопробитость, поскольку он был выполнен на базе арктического спасателя проекта MPSV07, улучшенные маневренные качества по сравнению с существующими судами. Объем трюма — 895 куб. м (против 208–215 куб. м на существующих судах). Судно имеет возможность перевозки 24 контейнеров (в том числе 8 рефрижераторных); перевозки 6 легковых автомобилей.

Основные размерения и технические характеристики судна: длина наибольшая — 75,00 м, длина расчетная — 69,72 м, ширина габаритная — 16,00 м, ширина расчетная — 15,50 м, высота борта — 6,70 м.



ОНЕЖСКИЙ ССЗ (ПЕТРОЗАВОДСК) СМЕНИЛ ФОРМУ СОБСТВЕННОСТИ



Общество с ограниченной ответственностью «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» (Петрозаводск, Карелия) реорганизовано в форме преобразования в акционерное общество «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» (АО «ОССЗ»). Об этом сообщает пресс-служба предприятия.

Единый государственный реестр юридических лиц в связи с этим внесена запись № 2191001077012 от 07.03.2019 г.

Акционерное общество «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» является правопреемником общества с ограниченной ответственностью «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» в отношении всех прав и обязанностей общества.

Онежский судостроительный завод был создан в 2002 году на базе судоремонтных мощностей Беломорско-Онежского пароходства, созданного в 1944 году. В конце 2014 года при поддержке Правительства РФ было принято решение о передаче имущества Онежского судостроительного завода в государственную собственность и создании на его базе нового предприятия — Онежского судостроительно-судоремонтного завода, учредителем которого стал ФГУП «Росморпорт».

РОСМОРПОРТ ПЛАНИРУЕТ ИСПЫТАТЬ БЕЗЭКИПАЖНУЮ ГРУНТОТВОЗНУЮ ШАЛАНДУ В 2019 ГОДУ

ФГУП «Росморпорт» планирует провести испытания грунтоотвозной шаланды для безэкипажного использования в 2019 году. Об этом на II Конгрессе «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», сообщил заместитель генерального директора по флоту ФГУП «Росморпорт» Василий Стругов. По его словам, шаланда «Рабочая» с вместимостью трюма в 900 куб. м строится на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе и планируется к сдаче в мае 2019 года.

На судне будет осуществлена опытная эксплуатация оборудования для безэкипажного судовождения в рамках запланированной Минпромторгом России опытно-конструкторской работы «Разработка единой техно-

логической платформы безэкипажного управления морскими судами коммерческо-технологического назначения». Работа выполняется совместно с рабочей группой Национальной технологической инициативы «МариНет» и группой «Крон-

штадт», которая подготовит документацию для установки оборудования для обеспечения ее безэкипажного функционирования. В данном проекте также планируют принять участие судоходные компании «Совкомфлот» и «Пола Райз».





ПЛАНЫ MAERSK И «МАКАРОВКИ»

Готовится совместная международная образовательная программа в сфере транспорта

Компания Maersk совместно с ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова анонсировали разработку плана международной образовательной программы в сфере транспорта.

В рамках проекта рассматривается проведение совместных конференций и семинаров сотрудниками Maersk со студентами университета, в том числе на английском языке, с дальнейшим прохождением производственной практики в офисах компании.

Новая программа будет направлена на повышение уровня профессиональной подготовки российских специалистов в сфере международных перевозок, что сможет способствовать росту конкурентоспособности отечественных кадров на мировом транспортном рынке.

Предполагается, что такой формат обучения на английском языке с участием зарубежных сотрудников компании в рамках будущей программы станет регулярным.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова образован объединением двух высших учебных заведений — Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций и Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова.

В настоящее время университет представляет собой отраслевой вертикально интегрированный на-

учно-образовательный комплекс. Его высокий рейтинг среди технических вузов России и зарубежных технических университетов обеспечивается высококвалифицированным составом профессорів и ученых, развитой материально-технической базой, современными технологиями и способами организации учебного процесса. Университет создает курсантам и студентам все условия для реализации своих способностей, готовит их к активной профессиональной и творческой деятельности.

Датская группа компаний A. P. Moller-Maersk Group осуществляет свою деятельность

в различных секторах экономики, владеет крупнейшим судоходным подразделением Maersk Line. На 2018 год Maersk является мировым лидером в сфере контейнерных перевозок с долей на рынке 18%. Дочерние предприятия и офисы, в которых заняты около 80 тыс. сотрудников, располагаются в более чем 130 странах мира.



С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ГИДРОТЕХНИКИ

Выпущен подарочный альбом «Город-порт. Санкт-Петербург. Век XVIII — начало XX».

Исследование, посвященное истории гидротехники в Санкт-Петербурге, поступит в продажу в мае 2019 года.

Подарочное издание «Город-порт. Санкт-Петербург. Век XVIII — начало XX», изданное компанией «Балттехника» при информационной поддержке агентства «ПортНьюс», будет выпущено в мае 2019 года ограниченным тиражом.

Альбом-исследование представляет историю Санкт-Петербурга с точки зрения гидротехники. Книга разделена на главы, рассказывающие о важнейших гидротехнических и гидростроительных процессах — о создании многочисленных намывов, устройстве каналов, сооружении набережных, разработке фарватеров, строительстве гаваней.

В 300-страничном альбоме собрано более 450 иллюстраций, среди которых помимо схем и изображений различных гидротехнических сооружений и конструкций представлены всевозможные репродукции знаменитых русских и зарубежных художников XVIII — начала XX века, запечатлевших виды речного и морского порта Санкт-Петербурга.

Автор альбома-исследования — Любовь Шиф — профессиональный историк Санкт-Петербурга, заслуженный экскурсовод, обладатель многолетнего опыта в этой области и автор целого ряда книг о городе.

ВЫСОКАЯ МОТИВАЦИЯ

Курсанты «Макаровки» в 2019 году пройдут плавательную практику на судах компании «Газпром флот»

Курсанты Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова в 2019 году пройдут производственную плавательную практику на судах ООО «Газпром флот».

В конце февраля в университете прошла Ярмарка вакансий с участием представителей судовладельческих компаний и других отраслевых организаций. В рамках мероприятия состоялся «круглый стол» ООО «Газпром флот», одного из дочерних предприятий ПАО «Газпром», с которым университет связывает многолетнее сотрудничество. Университет является специальным партнером ПАО «Газпром» и реализует ряд совместных проектов, в числе которых сотрудничество

с компанией «Газпром флот».

В рамках «круглого стола» состоялась встреча курсантов университета с начальником учебного центра компании «Газпром флот» Яной Симоновой. Университет на встрече представляли: проректор по развитию филиалов Елена Смягликова, начальник управления по региональному образованию Наталья Тельтевская, директор Европейского центра организации учебных практик морского и речного транспорта Александр Камелин, начальник

сектора по международным связям Наталья Петрова.

Курсанты ознакомились с информацией о компании, узнали, какие требования предъявляются к выпускникам при трудоустройстве, какие задачи ставит современная судоходная индустрия перед специалистами.

«Во многом встреча являлась мотивационной. Важно, что ребята не просто знают о сотрудничестве университета с ведущими судоходными компаниями, но могут встретиться с их представителями,

задать вопросы своим потенциальным работодателям. Данная встреча с ООО «Газпром флот» не единственная. Так, 22 марта 2019 года в университете состоится научно-практическая конференция «ООО «Газпром флот» — настоящее и будущее освоения континентального шельфа Российской Федерации». Практико-ориентированные и научные доклады будут представлены сотрудниками ООО «Газпром флот» и курсантами вуза», — прокомментировала проректор Елена Смягликова.

ЕЩЕ ОДИН КОРПОРАТИВНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Объединенная судостроительная корпорация приступает к формированию Корпоративного университета

Объединенная судостроительная корпорация присоединяется к практике ведущих игроков российского бизнеса, таких как Сбербанк, РЖД, Росатом, и приступает к формированию Корпоративного университета (КУ ОСК).

Корпоративный университет создается для решения конкретных бизнес-задач и охватит все общества Группы «ОСК», профильные учебные заведения высшего и среднего профессионального образования, работающие с корпорацией.

«Мы живем во времена, когда знания и навыки, полученные, скажем, год назад, сегодня уже могли устареть, а завтра устареют почти наверняка», — отметил глава ОСК Алексей Рахманов. — Чтобы оставаться профессионалом в своей отрасли, теперь мало окончить университет или колледж, обучение должно идти непрерывно, иначе ты не уследишь за быстро меняющимся миром и окажешься на периферии. Это, безусловно, не наш путь. Именно поэтому

Корпоративный университет ОСК призван стать той площадкой, которая позволит нашим сотрудникам «держат нос по ветру» и быть в курсе всех самых современных тенденций на рынке».

В течение года будет вестись проработка модели Корпоративного университета ОСК и формирование обучающих программ, после чего планируется создание отдельной структуры. Уже в 2019 году будут реализованы три пилотные программы: «Бизнес-диверсификация» — подготовка проектных команд для работы с новыми проектами в гражданском судостроении; «Школа производственного менеджмента», для линейных руководителей предприятий (мастеров и начальников цехов); программа «Топ-резерв «Авангард», на-

правленная на подготовку резерва высшего управленческого состава корпорации (топ-50).

В число программ Корпоративного университета также войдет повышение квалификации по таким «критичным» компетенциям, как производственное планирование и нормирование труда.

Направления работы КУ ОСК будут выстроены исходя из ключевых бизнес-задач корпорации, связанных с выходом на новые рынки, увеличением доли гражданского сегмента в производимой продукции, созданием и выводом на рынок новых продуктов с дальнейшим сервисным обслуживанием, построением современных производственных систем мирового класса — World Class Manufacturing.

Одной из основных задач КУ станет программа формирования кадрового резерва корпорации на ключевые управленческие позиции обществ Группы «ОСК». Она позволит обеспечить предприятия высокопрофессиональными и эффективными руководителями, удерживать и мотивировать

талантливых лидеров.

Актуальными для КУ также станут задачи по повышению эффективности деятельности и внедрению новых технологий в проектировании и строительстве для повышения конкурентоспособности в гражданском секторе судостроения.





МОСКОВСКАЯ КРУГОСВЕТКА

Мостурфлот подготовил новые программы на теплоходе «Сергей Есенин»



На теплоходе «Сергей Есенин» проект «Московская кругосветка» стартует 8 мая от Северного речного вокзала в Москве. Теплоход пройдет по Каналу имени Москвы, реке Волге, реке Оке и реке Москве. Запланированы заходы в Углич, Мышкин, Ярославль, Нижний Новгород, Павлово, Муром, Касимов, Рязань и Константиново.

«Сергей Есенин» в Москву вернется на Южный речной вокзал 16 мая. На следующий день, 17 мая, «Сергей Есенин» уйдет по тому же маршруту и прибудет

24 мая. Для этого круиза разработана специальная экскурсионная программа, содержащая некоторые новинки. Из Нижнего Новгорода можно будет съез-

дить в гости в Пушкинский музей-заповедник в селе Большое Болдино. Приокский городок Павлово известен своим великолепным музеем слесарных ме-

таллических изделий. Но кроме этого предлагается совершить поездку в город Богородск, известный своим гончарным промыслом и уникальной для России технологией «черного обжига». Из Мурома можно будет поехать в Серафимов Дивеевский во имя Святой Троицы женский монастырь — один из крупнейших и известнейших православных комплексов России.

Кроме того, впервые после 2010 года компания «Мостурфлот» возобновляет речной маршрут из Москвы в Великий Новгород Теплоход-пансионат класса премиум «Сергей Есенин» станет единственным теплоходом, который доставит туристов из Москвы и Санкт-Петербурга в Великий Новгород водным путем в ходе выполнения трех круизов навигации-2019.

В Мостурфлоте считают, что особый интерес у соотечественников должны вызвать круизы с посещением Великого Новгорода на реке Волхов. Компания уже осуществляла такие рейсы в 2010 году на теплоходе «Н.Г. Славянов» (сейчас он носит имя «Сергей Образцов»). В других круизах в северо-западном направлении «Сергей Есенин» будет посещать такие места,

как Санкт-Петербург, Валаам, Коневец, Старая Ладога, Кижы, Вытегра, Лодейное Поле и другие как уже известные, так и довольно редко посещаемые туристическими теплоходами стоянки. На завершающем серии маршруте запланировано посещение Шлиссельбургской крепости у истока Невы из Ладожского озера.

Трехпалубный пассажирский речной теплоход «Сергей Есенин» был построен в 1984 году. После постройки поступил в Московское речное пароходство. С 1986 года теплоход фрахтовался компанией «Интурист» и обслуживал иностранных туристов. С 2002 по 2003 год работал от компании «Ортодокс» и зимовал в Ростове-на-Дону. Сейчас принадлежит ОАО «Московский туристический флот» — дочерней компании Московского речного пароходства. Судно работает под флагом России и приписано к Москве. На теплоходе «Сергей Есенин» в 2017–2018 гг. проведена частичная реконструкция. Построены шесть новых кают с балконом на шлюпочной палубе, увеличена площадь ресторана и обновлен его интерьер.

АКТУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕЧНИКОВ

В Волжском бассейне отмечен рост перевозок зерновых и лесных грузов

В Волжском бассейне в навигацию 2018 года из общей протяженности внутренних водных путей (ВВП) для судоходства были востребованы 45%. Земснарядами было извлечено грунта на 17% больше, чем в 2017 году. Срывов габаритов водных путей в границах бассейна в течение навигации-2018 не было.

Об этом сообщил заместитель руководителя по водным путям и персоналу Сергей Булашов на совместном заседании руководства и Общественного совета ФБУ «Администрация Волжского бассейна» с судовладельцами. В традиционном заседании принял участие заместитель руководителя Росморречфлота Александр Пошивай.

Первый заместитель руководителя — капитан Волжского бассейна Евгений Лепехин в приветствии участникам отметил высокий уровень взаимодействия, сложившийся в последние годы между представителями

речного бизнес-сообщества. Конструктивный диалог способствует решению комплекса задач, связанных с улучшением условий судоходства в бассейне, обеспечением гарантированных глубин, безопасного плавания.

Говоря об итогах прошедшей навигации, он отметил рост перевозок грузов по таким направлениям, как зерновые и лесные грузы. На уровне навигации 2017 год в минувшем году остались перевозки пассажиров. На учете в Волжском бассейне состоит 4266 судов, из которых 369 маломерных судов осуществляли коммерческую деятельность.

Выступающий обратил вни-

мание судовладельцев на то, что с 2018 года необходимо ставить на учет несамостоятельные плавучие объекты.

Сергей Булашов рассказал о первых итогах эксплуатации пластиковых буйев, выставленных в навигацию на участке Ярославль — Нижний Новгород.

Анализируя представленную информацию, Александр Пошивай акцентировал внимание участников совещания на актуальных аспектах деятельности речников. Так, коснувшись качества проведения осмотров судов инспекторами государственного портового контроля, он особо подчеркнул необходимость ис-

коренения формального подхода к этой важной для обеспечения безопасности судоходства работе. Большое значение он уделит выявлению причин транспортных происшествий и системной работе по устранению предпосылок для их возникновения. Состоялся разговор о необходимости совершенствования нормативно-правовой базы, регламентирующей безопасность судоходства. Александр Пошивай обратился к судовладельцам с предложением активнее участвовать в этом процессе, направлять свои инициативные предложения в Росморречфлот.

С анализом транспортных происшествий в навигацию-2018 выступил начальник Волжского УГМРН Ространснадзора Олег Абукин. Отмечалось, что в прошедшую навигацию произошло 37 транспортных происшествий, выросло число посадок на мель, ударов, повреждений ГТС.

На встрече говорилось о транспортных происшествиях

с участием маломерного флота. Прозвучало обращение к командирам флота с просьбой информировать инспекторов УГМРН, представителей линейных отделов полиции, региональных отделений ГИМСа о случаях несанкционированного нахождения маломерного судна в границах судового хода.

С информацией о нововведениях, включенных в новую редакцию «Положения о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта» выступил начальник службы дипломирования, аттестации и паспортно-визового режима Александр Пырклов.

Участники совещания обсудили предложения представителей Самарского речного порта об улучшении судоходных условий на подходах к причалам порта Сызрань, Волжской судоходной компании по улучшению качественных характеристик водных путей Волжского бассейна в навигацию 2019 года.



МОСКВА ПРИНЯЛА СПЕЦИАЛИСТОВ ПО КРУИЗАМ

Средний прирост турпотока в минувшую навигацию морских круизов составил 20%, речных круизов — 10–20%

Ежегодный «Фестиваль круизов-2019» прошел в конце февраля в Москве. Этот B2B-фестиваль ежегодно собирает ведущих круизных операторов и агентов, а также многочисленных гостей — представителей туристических компаний, MICE-агентств и корпоративных клиентов.

Несмотря на то, что круизный отдых еще не пользуется в России такой широкой популярностью, как за рубежом, профессионалы индустрии понимают его преимущество перед другими видами отдыха — это стабильность, повышенный комфорт и безопасность.

В работе главного B2B-фестиваля круизного рынка в 2019 году приняли участие ведущие круизные компании и более ста профессионалов столичного туррынка. Среди участников фестиваля были: Costa Cruises, «Инфофлот», «НИКА», «ВодоходЪ», PAC GROUP, «Виа Марис», «Мостурфлот», «Круизный Дом», «Истлэнд», Poseidon Expeditions, «Байкальская Виза Тур», Atlantis Line, «Солеанс тревел», «ВолгаWOLGA», Флотилия «Рэдиссон Ройал, Москва», Very

Good Transfer, «Петербургские круизы», Exotic Heritage Group, Silversea и другие.

Сергей Корнеев, заместитель руководителя Федерального агентства по туризму РФ, в своем выступлении отметил, что средний прирост турпотока в минувшую навигацию морских круизов составил 20%, речных круизов — 10–20%. Таким образом, получается, что за прошлый год в морские круизы отправилось около 200 тысяч туристов, а речные круизы выбрало около 400 тысяч. Морской и прогулочный флот в 2018 году был загружен на 40% в Москве и Санкт-Петербурге.

И это несмотря на ограниченную емкость рынка из-за недостаточного количества судов и подорожание топлива, которое привело к росту себестоимости круизов.

«Безусловным плюсом круизного вида отдыха является то, что он многосегментен, также он дает самый высокий процент возвратных туристов. Сейчас мы видим общемировую тенденцию на рост спроса на круизы, она укрепляет свои позиции и в России», — рассказал Сергей Корнеев.

«Реки России, — отметил Сергей Корнеев, — являются одним из туристических брендов нашей страны, речные круизы очень близко связаны с другими туристскими образами РФ — это Золотое кольцо, Серебряное ожерелье Северо-Запада России, Русский Север».

По словам Андрея Михайловского, генерального директора компании «Инфофлот», несмотря на все сложности 2018 года, в их компании зафиксирован рост продаж в районе 10%.



ПАССАЖИРСКИЙ КАТЕР ДЛЯ СЕВЕРНЫХ РЕК

Костромской судомеханический завод построил судно «КС-162» для ЯНАО

Костромской судомеханический завод (КСМЗ) построил пассажирский катер «КС-162», который уже летом должен выйти на работу на мелководных протоках Оби. Судно предназначено для эксплуатации в Ямало-Ненецком автономном округе между поселками Шурышкарского района.

Катер может пройти без дозаправки более 600 км и принять на борт более 40 человек. Скорость составляет более 40 км/ч.

Пассажирский катер сделан специально для северных рек. У него надежный корпус, система отопления, теплоизоляция, система навигации и система связи.

Глава муниципального образования «Шурышкарский район ЯНАО» Андрей Головин посетил с рабочим визитом Костромской судомеханический завод, где контролировал проведение работ по строительству современного пассажирского катера КС-162.

Управляющий заводом Алексей Воронцов подробно рассказал о том, на каком этапе строительства находится катер, а также обо всех предстоящих работах вплоть до его спуска на воду. Руководство завода заверило главу, что сроки не будут нарушены, судно будет сдано в эксплуатацию клиенту вовремя.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ



КОНЦЕРН «КАЛАШНИКОВ» ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПОСТАВКАХ СУДОВ «КОМЕТА» НА ЭКСПОРТ

Концерн «Калашников» ведет переговоры с компаниями Азии и Ближнего Востока о поставках судов «Комета 120М».

Высокий интерес к проекту проявляют средиземноморские компании, представители стран Ближнего Востока, а также Южной и Юго-Восточной Азии. Подобные суда ранее использовались в Юго-Восточной Азии. «Огромное количество островов, между ними надо перемещаться. Учитывая расстояние, наиболее эффективны именно суда на подводных крыльях», — пояснили в компании.

Первая «Комета 120М» построена на заводе «Вымпел» в Рыбинске. Вместимость — 120 пассажиров, экипаж — пять человек. Скорость судна достигает 35 узлов (около 65 км/ч).



«ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ» СПУСТИЛА НА ВОДУ СУХОГРУЗ «НАВИС-2»

Это второе в серии судно проекта RSD32M, строящейся по заказу ГТЛК

«Окская судверфь» спустила на воду многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD32M «Навис-2». Судно строится по заказу ПАО «Государственная лизинговая транспортная компания», лизингополучатель — компания «Димар Фрахт». Всего заказано восемь многоцелевых сухогрузных судов данного проекта.

Как сообщает проектант, Морское инженерное бюро, «Навис-2» — второе судно серии из восьми судов, строящихся на верфи по лизинговой схеме для ПАО «ГТЛК» и ООО «Навис 1». Контракт на строительство серии судов заключен 30 ноября 2017 года. Киль второго судна заложен 26 июня 2018 года.

Суда проекта RSD32M могут использоваться для транспортировки генеральных и навалочных грузов на внутренних водных путях европейской части Российской Федерации, в Азовском море, а также в Каспийском, Черном, Средиземном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Напомним, проект разработан на класс KM Ice1 R2 AUT1-ICS CONT (deck, cargo holds Nos.1,2,3) DG (bulk, rack) Российского Морского Регистра Судоходства и удовлетворяет всем требованиям международных конвенций, действующим на момент закладки судна.

При характеристической для ВДСК осадке 3,60 м в реке дедвейт

составляет около 3833 тонны, при характеристической для Азовских и Каспийских портов осадке 4,20 м в море — около 5157 тонн, наибольший дедвейт в море при осадке 4,745 м — около 6221 тонны.

Длина наибольшая составляет 123,17 м, ширина габаритная — 16,75 м, высота борта — 5,50 м. Вместимость грузовых трюмов 8804 куб. м, количество трюмов — 3. Скорость эксплуатационная составляет 10,0 узлов. Автономность плавания в море составляет 20 суток. Экипаж — 11 человек, мест — 14. Предусмотрена каюта для лоцмана.

Расчетный срок службы корпуса судна 24 года. Второедно рассчитано на интенсивность распределенной нагрузки 10,0 т/кв. м, а также на работу грейфером.

Головное судно проекта RSD32M «Навис-1» было заложено 22 мая 2018 года, второе судно серии заложено 26 июня 2018 года, третье судно заложено 22 августа 2018 года, четвертое судно заложено 21 сентября 2018 года.

АО «Окская судверфь» — современное судостроительное



предприятие в составе дивизиона VBTН международной транспортной группы UCL Holding. Основными направлениями деятельности являются судостроение: нефтеналивные и сухогрузные среднетоннажные суда смешанного плавания, контейнеровозы, специальные суда, баржи. В 2015 году «Окская судверфь» стала вторым крупнейшим судостроительным предприятием

в России по объему совокупного тоннажа построенных судов.

UCL Holding — международная транспортная группа, консолидирующая ряд российских судоходных, судостроительных, железнодорожных, стивидорных и логистических компаний. В состав группы входят также Северо-Западное и Волжское пароходства, судостроительные и логистические активы.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

КООПЕРАЦИЯ ЗАВОДОВ



Сафоновский завод энергетического машиностроения (СЗЭМ, г. Москва), входящий в структуру электротехнического концерна «Русэлпром», подписал контракт с Ярославским судостроительным заводом на производство и поставку судовых дизель-генераторов.

В настоящее время СЗЭМ уже изготовил и отгрузил в Ярославль шесть главных дизель-генераторов (ГДГ) мощностью по 2850 кВт, предназначенных для оснащения морских буксирова. Генератор ГДГ-2850 выполняет функции привода для гребных электродвигателей в системе электродвижения судов и обеспечивает буксиры электроэнергией.

ФЛАГ И ФРАХТ

В проекте Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года говорится о необходимости создания флота линейных контейнеровозов под флагом России.



ВОСК подтвердили, что ведут предварительные переговоры о строительстве подобных судов. Имеется и проект контейнеровоза на 3 тыс. TEUs для эксплуатации в Южном морском бассейне и в рамках транспортного коридора Север — Юг. Подобный флот может быть востребован как в южных морях, так и на Севморпути.

«Стратегическую роль в обеспечении устойчиво высоких объемов российского экспорта транспортных услуг и в целом расширении отечественного несырьевого экспорта будет играть создание и развитие национального морского контейнерного флота с линейными судами под российским флагом для налаживания прямых морских перевозок контейнерных грузов, расширение отечественного парка контейнеров всех типов», — говорится в документе.

В Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) сообщили, что интерес к строительству подобных судов есть и по этому направлению даже ведутся предварительные переговоры. «Объединенная судостроительная корпорация готова к строительству любых судов класса река-море и в том числе контейнеровозов. По своим конструктивным особенностям они немного сложнее сухогрузов, которые строятся корпорацией серийно. До недавнего времени запросов не поступало, так как для их загрузки нужен равномерный контейнерный поток. В настоящий момент интерес к таким судам стал появляться, но переговоры несут очень предварительный характер», — прокомментировали в корпорации.

Обсуждается и другой проект — организация регулярных перевозок рыбной продукции из Петропавловск-Камчатского в европейскую часть России (Мурманск, Архангельск). В Корпорации развития Камчатского края прогнозируют перспективную загрузку данной линии на уровне до 1 млн тонн в год. На этой линии могут работать контейнеровозы вместимостью около 3 тыс. TEUs.



ЭКИПАЖ ТАНКЕРА «СКФ СУРГУТ» СПАС ЯХТСМЕНОВ В КАРИБСКОМ МОРЕ

Экипаж танкера «СКФ Сургут» в Карибском море спас 12 человек с яхты Pajarita. Танкер следовал 8 марта 2019 года в порт назначения, когда принял сигнал бедствия. Капитан танкера Юрий Романов незамедлительно отреагировал на просьбу о помощи. Спасательная операция проходила в сложных погодных условиях: высота волн достигала 3 м, а сила ветра — 6 баллов.

В результате спасательной операции все 10 пассажиров и два члена экипажа яхты были благополучно подняты на борт 274-метрового танкера, обеспечены горячим питанием, одеждой, размещены в каютах. Среди спасенных были граждане Австралии, Аргентины, Великобритании, Германии, Италии и Швейцарии.

В тот же день спасенные были переданы на судно береговой охраны Колумбии. Танкер «СКФ Сургут» продолжил рейс к порту назначения.

Руководство группы компаний «Совкомфлот» поздравило капитана и экипаж танкера «СКФ Сургут», отметив, что моряки СКФ выполнили свой

профессиональный долг, продемонстрировав отличные навыки спасения терпящих бедствие на море в сложных погодных условиях.

Технические характеристики танкера СКФ «Сургут»: типоразмер — «Суэцмакс»; дедвейт — 158 тыс. тонн; год постройки — 2009.



УСИЛЕНИЕ РОЛИ ЖЕНЩИН СПОСОБСТВУЕТ ПРОЦВЕТАНИЮ ЭКОНОМИКИ

Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) Кита Лим выступил с видеообращением о расширении прав и возможностей женщин в морской отрасли, сообщает Российский профессиональный союз моряков (РПСМ).

Глава ИМО призвал государства-члены ИМО и представителей судоходных компаний позаботиться о том, чтобы у женщин не было препятствий для развития в индустрии.

«Исследования подтверждают, что рабочие группы, в которых мужчины и женщины трудятся бок о бок, более продуктивны, чем исключительно мужские. Поэтому гендерное равенство в морской отрасли — это не только справедливо, но и выгодно для судоходных

компаний», — подчеркнул Кита Лим.

Генеральный секретарь ИМО отметил, что, несмотря на то, что в отрасли традиционно большую роль играли мужчины, организация считает, что усиление роли женщин, расширение их прав и возможностей способствует процветанию экономики, увеличивает производительность труда и приносит пользу всем заинтересованным сторонам мирового морского сообщества.

ПРОНЕСТИ ВЕДРО ВОДЫ

На АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького», входящем в состав АО «Судостроительная Корпорация «Ак Барс», состоялся конкурс профессионального мастерства по профессии «Машинист кранов мостового типа — стропальщик».

Сегодня на предприятии работают 93 крановщика, 72 из которых имеют пятый и высший шестой разряд.

Конкурс состоял из разных заданий. Сначала конкурсанты прошли теоретические испытания, сдав экзамен по вопросам, разработанным

в соответствии с учебным планом подготовки кадров по профессии «Машинист крана (крановщик)». На втором практическом этапе



участников ожидало задание на ювелирную точность — необходимо было пронести ведро с водой по обозначенному маршруту, не пролив ни капли. На выполнение задания было дано всего несколько минут. Соревнования конкурса проходили в командном и индивидуальном зачетах.

По завершении конкурса и под-

ведения итогов участники и победители трудового состязания были награждены дипломами и памятным подарками. В церемонии награждения принял участие заместитель генерального директора по правовым вопросам и управлению персоналом АО «Судостроительная Корпорация «Ак Барс» Ленар Хузиахметов.



ЗВЕЗДНЫЙ АФРАМАХ

Дальневосточники приступили к строительству третьего в серии судна для «Роснефтефлота»

Судостроительный комплекс «Звезда» провел резку металла для третьего в серии танкера типоразмера Aframax дедвейтом 114 тыс. тонн. Начало строительства судна осуществляется в блоке корпусных производств на высокотехнологичном газо-плазменном станке.



В торжественной церемонии резки металла приняли представители заказчика — «Роснефтефлота» и Государственной транспортной лизинговой компании, а также Российского морского регистра судоходства и трудового коллектива ССК «Звезда».

Главное судно из серии танкеров типоразмера Aframax было заложено на стапеле «Звезды»

в сентябре 2018 года в присутствии президента России Владимира Путина. Постройка танкеров позволяет «Звезде» осваивать современные технологии создания крупнотоннажных судов. Танкеры Aframax станут первыми судами такого типа, построенными в Российской Федерации. Самая современная в России судовой верфь оснащена передовым оборудованием, позволяющим применять

высокоточные методы разметки, сварки и резки металла, включая лазерные, а также 3D-моделирование.

Серия танкеров Aframax включает 12 судов; изготовление и сборка секций первых двух судов в настоящее время ведется в цехах и на стапеле предприятия. Сдача первого танкера запланирована на будущий год.

«Зеленые» танкеры Aframax

предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания. Судно спроектировано с соблюдением высоких экологических стандартов: главная и вспомогательная энергетические установки могут работать на экологически чистом топливе — сжиженном природном газе. Длина танкера — 250 м, ширина — 44 м, дедвейт — 114 тыс. тонн. На судне предусмотрена площадка для вертолета.

Судостроительный комплекс «Звезда» создается на базе дальневосточного завода «Звезда» Консорциумом во главе с ПАО «НК «Роснефть» по поручению президента России.

Проект верфи включает себя уже введенные в эксплуатацию и функционирующие объекты — блок корпусных производств, окрасочные камеры и открытый тяжелый достроечный стапель, а также строящиеся объекты второй очереди, среди которых сухой док, производственные цеха полного цикла, а также цеха для строительства оффшорной морской техники.

Верфь «Звезда» предназначена для выпуска крупнотоннажных судов, судов ледового класса водоизмещением до 350 тыс. тонн, специальных судов и других видов морской техники. На сегодня портфель заключенных заказов верфи насчитывает 37 судов.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«МОРЕ» ПРИСТУПАЕТ КО ВТОРОМУ ЭТАПУ МОДЕРНИЗАЦИИ

Феодосийский судостроительный завод «Море» готовится ко второму этапу модернизации. Сейчас на заводе «Море» ведется разработка проекта по строительству рыболовецких судов и подготовка их производства.

В июле 2018 года был построен и сдан госзаказчику — «Морской спасательной службе» — рейдовый водолазный катер «Водолаз Кузьминых» проекта А160-ЯР. Судно предназначено для обеспечения подводно-технических работ на глубинах до 60 м при волнении моря до 3 баллов, участия в аварийно-спасательных и судоподъемных операциях, обследования дна акваторий, затонувших объектов и гидротехнических сооружений», — сообщили на предприятии.

НОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ «СЕВМАША»

Сварочное оборудование введено в эксплуатацию в корпусо-сварочном производстве «Севмаша». Новая техника была разработана эксклюзивно для северодвинской верфи с учетом особенностей и нужд специалистов предприятия.

Новый автомат под названием «Флагман» был создан компанией «Газстройсервис». В основу легло техническое задание, разработанное специалистами научно-технологического управления и корпусо-сварочного производства «Севмаша».

Автомат имеет более высокий коэффициент полезного действия в сравнении с техникой предыдущего поколения, а также оптимальный вес для частого перемещения внутри конструкций. Стрелочные приборы, демонстрирующие заданные параметры, были заменены на электронные табло, автомат стал проще в управлении. Оборудование используется при сварке полотен, цилиндрических секций, длинных стыковых соединений. Работать с новой техникой могут лишь сварщики высших разрядов, несмотря на то, что участие специалиста в процессе минимально.

Испытания аппарата проводились на «Севмаше», были учтены все требования и замечания специалистов предприятия. Планируется, что «Флагман» частично заменит технически устаревшие сварочные автоматы в КСП.

ИМЯ АЛЕКСАНДРА ДЕЕВА

Первый серийный автомобильно-железнодорожный паром, строящийся на Амурском судостроительном заводе (АСЗ) для линии Ванино — Холмск (о. Сахалин), будет носить имя бывшего директора завода, Героя Социалистического Труда Александра Тимофеевича Деева.

Решение дирекции Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) о присвоении парому имени А. Деева было принято после обращения руководства предприятия, коллектива и ветеранов завода, решивших таким образом почтить память своего бывшего директора

в год столетия со дня его рождения. Напомним, Амурский судостроительный завод получил заказ на строительство двух автомобильно-железнодорожных паромов в 2016 году и в декабре 2019-го должен передать оба плавсредства заказчику, в качестве которого выступила Государственная транс-

портная лизинговая компания. На строительство паромов выделено более 5,5 млрд руб.

Закладка двух корпусов грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов проекта CNF11CPD00300 для линии Ванино — Холмск состоялась 29 июня 2017 года.

Новые суда обеспечат бесперебойное транспортное сообщение с Сахалином вне зависимости от погодных условий. Три грузовые палубы парома вмещают 30 железнодорожных вагонов, 48 грузовых автопоездов и 28 легковых автомобилей, пассажироместимость каждого судна — 150 человек. Имен у паромов пока нет, их позднее определит заказчик.

4 августа 2018 года сформированный первый блок будущего судна весом более 300 тонн покинул стапельный цех предприятия. Начались работы по стыковке блоков парома на открытом стапеле, в ходе которых используются технологии и ноу-хау, разработанные специалистами инженерного центра АСЗ.

В отличие от ныне эксплуатируемых паромов типа «Сахалин» новые паромы будут иметь неограниченный район плавания вне зависимости от погодных условий и станут надежным связующим звеном между Сахалином и материковой частью России.



ИЩУТ МОЛОДЫХ, АМБИЦИОЗНЫХ И ДЕРЗКИХ СОТРУДНИКОВ

«Ярмарка вакансий» распахнула двери в «Ушаковке»

Государственный морской университет им. адмирала Ф. Ф. Ушакова провел «Ярмарку вакансий», в которой приняли участие свыше трех десятков представителей различных предприятий и организаций.

Курсанты могли напрямую пообщаться с руководителями ведущих круизных компаний, известных крупных предприятий города и задать волнующие их вопросы, наметить цели в будущем трудоустройстве.

Как сообщили «Водному транспорту» в университете, не обошли вниманием «Ушаковку» кадровые органы силовых и правоохранительных структур, заинтересованные в молодых кадрах, в частности — Южная транспортная прокуратура, управления Министерства внутренних дел и Федеральной таможенной службы. Студентов охотно консультировали представители Морского торгового порта, Азово-Черноморского филиала

ФГУП «Росморпорт», ООО «Дело портс» и многих других ведущих предприятий и организаций.

Начало «Ярмарки вакансий» оказалось динамичным. На панельной дискуссии, модератором которого стал проректор ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова Сергей Панченко, руководители ведущих компаний и представители руководства вуза провели дискуссию, отвечали на вопросы и рассуждали на самые актуальные темы трудоустройства студентов. Играет ли роль средний балл диплома при трудоустройстве или это не главное? Какими качествами нужно обладать выпускнику, чтобы тебя «с руками» взяли на работу? Можно ли сегодня совмещать работу и учебу и насколько реально зарабатывать во время

каникул?

В дискуссии приняли участие президент ПАО «Новошип» Алексей Хайдуков, проректоры ГМУ Евгений Хекерт и Анастас Боран-Кешишьян, начальник отдела кадров судостроительного завода «Залив» Ольга Сидорова, директор ООО «Колумбия Шипменеджмент» Сергей Панюшкин, заместитель генерального директора по управлению персоналом «Рускон» Евгения Якимова, заместитель руководителя Администрации портов Черного моря Олег Зуйков, заместитель директора Азово-Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Андрей Донченко, генеральный директор компании «Новоморснаб» Алексей Гармаш.

Основная мысль, которую высказали участники, — «Наше время диктует новые требования». Вуз постоянно корректирует учебные планы, чтобы дать предприятиям тех специалистов, которые необходимы здесь и сейчас. Для морских специальностей на полгода увеличивается срок обучения. Ушаковцы-профессионалы увеличат объем практической подготовки, что полностью соответствует возрастающим требованиям, которые предъявляют сегодня в круизных компаниях.

«Через пять лет сформируется совершенно другой профессиональный мир, некоторые специальности канут в небытие, вот почему важно, чтобы вы научились саморазвитию и самомотивации, сегодня наша компания «Рускон» ищет молодых, амбициозных и дерзких сотрудников», — призвала студентов Евгения Якимова.

Собравшиеся в целом были единодушны: конечно, работодатели смотрят сегодня и на оценки в дипломах, но помимо «корочек» надо обладать еще многими ком-

петенциями, какими конкретно — разъясняли в каждом случае.

Кульминацией «Ярмарки вакансий» стало подписание соглашений о сотрудничестве ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова с ведущими транспортными предприятиями отрасли. Со стороны университета документы подписал ректор ГМУ профессор Сергей Кондратьев, со стороны работодателей: ФГУП «Росморпорт» — Андрей Донченко, компании «Колумбия Шипменеджмент» — Сергей Панюшкин, компании «Новоморснаб» — Алексей Гармаш.

Еще один договор о создании «базовой кафедры» для морских специальностей на предприятии отрасли подписал заместитель директора по флоту Азово-Черноморского филиала Морской спасательной службы Валерий Шебека.

Подводя итоги столь масштабного мероприятия, и представители предприятий, и представители университета пришли к выводу, что этот уникальный опыт общения необходимо продолжить и проводить ежегодно.



ПРОВОДНИК В ВОДНЫЙ МИР

ВГУВТ запустил телепрограмму о морских и речных профессиях

Волжский государственный университет водного транспорта впервые в отрасли запустил на федеральном телеканале регулярный телевизионный проект, призванный популяризировать профессии моряка и речника.

Яркая, динамичная ежесекундная десятиминутная программа впервые предстала перед зрителями в эфире регионального филиала канала «Россия-24». Программа «ПроВодник» призвана стать проводником в мир востребованных профессий для тех, кто готовится избрать профессиональным поприщем водный транспорт, и рассказывает об основных аспектах деятельности ВГУВТ.

Водное путешествие началось со знакомства с «капитаном» волжского вуза — ректором университета Игорем Кузьмичевым, вся трудовая деятельность кото-

рого неразрывно связана с отраслью и ее университетом. Второй сюжет программы посвящен старейшему в России Нижегородскому речному училищу имени Кулибина. Оно было основано в 1872 году для подготовки специалистов водного транспорта. Об училище рассказал его начальник Денис Костюничев. Далее объектом внимания корреспондентов стал тренажер виртуальной реальности, который ВГУВТ представил на недавней отраслевой выставке «Транспорт России» в Москве.

Славные страницы истории вуза, который будет отмечать

в следующем году свой 90-летний юбилей, приоткрыл для зрителей программы профессор кафедры управления транспортом Александр Малышкин. Он рассказал о Зосиме Шашкове, который начал свой выдающийся трудовой путь в Горьковском институте инженеров водного транспорта. Преподавал, возглавлял факультет, а затем институт. С именем этого человека связаны грандиозные изменения в сфере речного транспорта страны.

Как отметил начальник отдела по связям с общественностью вуза Егор Гладышев, уникальные люди и удивительные возможности,

которыми богато транспортное образование, нуждаются в том, чтобы о них узнала широкая аудитория, а данная программа, несомненно, вызовет интерес и у тех, кто только определяется с выбором жизненного пути, и у многих тружеников отрасли.

Соглашение о производстве регулярной программы «ПроВодник» в ноябре прошлого года подписали ректор ВГУВТ Игорь Кузьмичев и директор филиала ГТРК «Нижегород» Назарий Зеленый.



РКВТ ПЛАНИРУЕТ ГОТОВИТЬ СУДОРЕМОНТНИКОВ

Колледж водного транспорта (РКВТ) в Ростове-на-Дону планирует готовить рабочих для судоремонтных предприятий. Об этом сообщил директор учебного заведения Владимир Маевский, выступая на отчетно-выборном собрании Ассоциации «Водный транспорт Дона».

Он пояснил, что соответствующая договоренность по выделению бюджета на подготовку этой специальности уже достигнута с Министерством образования Ростовской области. В настоящее время идет поиск мастера производственного обучения, который имеет необходимый опыт и сможет развивать данное направление.

Производственную практику курсанты смогут проходить на региональных судоремонтных предприятиях, в частности, заинтересованность в молодых кадрах высказали заводы «Морьяк» и «Риф», добавил Владимир Маевский.