

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.



№6 (12963)

Выходит один раз в месяц
15 июня 2016 года

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

Якутск встретил первый теплоход



24 мая первое в текущую навигацию судно с грузом пришвартовалось к причалу Якутского речного порта. Сухогрузный теплоход «СОТ-1111» прибыл из города Киренск Иркутской области

Стр. 2

«ВОРОТА АРКТИКИ» ОТКРЫЛИСЬ

Начата отгрузка нефти через новый терминал «Ворота Арктики». Команду к отгрузке нефти Новопортовского месторождения дал Владимир Путин.

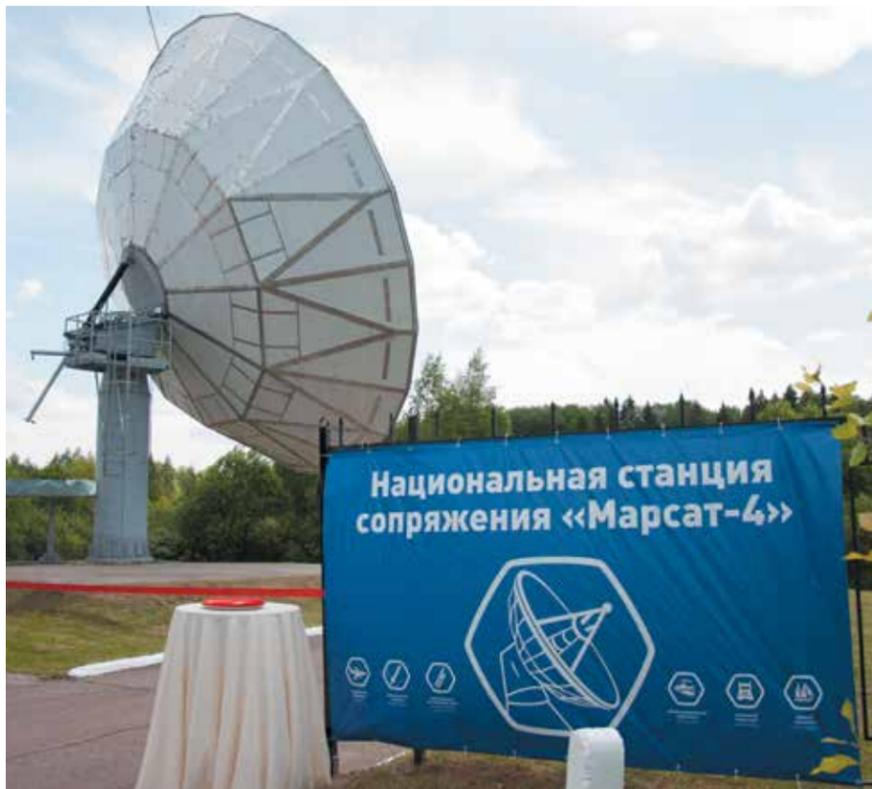
О готовности терминала к работе доложили председатель правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер и генеральный директор компании «Газпром нефть» Александр Дюков.

«Мы сегодня начнем новый этап освоения Ямала, по сути — новый этап освоения Новопортовского месторождения. Это знаковое, большое событие, имею в виду, что и проект — один из самых капиталоемких в нефтегазовой отрасли в России. За последние три года 186 миллиардов было направлено на реализацию этого проекта, применены новейшие технические решения, высокотехнологичные решения, связанные с работой в таких суровых условиях на полуострове Ямал, в самой северной его точке. Впервые нефть будет отгружаться не по трубопроводам, а морем», — отметил Владимир Путин.

«Ворота Арктики» — первый круглогодичный арктический терминал, построенный в акватории Обской губы в районе Мыса Каменного на Ямале для обеспечения круглогодичной транспортировки нефти морем, в том числе в экстремальных природно-климатических условиях. Речь идет о танкерной отправке нефти с Новопортовского месторождения, которое разрабатывает дочерняя компания «Газпрома» — «Газпром нефть».

Общая высота арктического терминала превышает 80 м, а максимальная мощность по перевалке сырья составит более 8,5 млн тонн нефти в год. На берегу Обской губы для него была построена сопутствующая инфраструктура — подводный и сухопутный нефтепроводы длиной более 10,5 км, резервуарный парк и т.д.

Потребителям нефть будет круглый год доставляться через Обскую губу и далее — по Северному морскому пути танкерами в сопровождении ледоколов. Специально для этого по заказу «Газпром нефти» в 2017 году будет построено два ледовых судна обеспечения.



Национальная станция для российского флота

Национальная станция спутниковой связи
системы Инмарсат «Марсат-4» сдана в эксплуатацию

Торжественное открытие единственной в России и второй в мире национальной станции сопряжения широкополосной сети подвижной спутниковой радиосвязи системы Инмарсат четвертого поколения для услуг BGAN, FleetBroadband, SwiftBroadband — земной станции спутниковой связи «Марсат-4» состоялось 2 июня 2016 года. В мероприятии участвовали представители федеральных органов исполнительной власти и организаций Российской Федерации, а также руководство компании «Инмарсат-Глобал Лтд» (Великобритания) и ФГУП «Морсвязьспутник».

Национальная станция сопряжения «Марсат-4» расположена в поселке Нарынка Клинского района Московской области на территории Технологического центра «Нудоль» Банка России. Технологический центр обладает необходимой телекоммуникационной инфраструктурой, что позволило сократить материальные и временные затраты на строительство станции сопряжения. Объем вложений в строительство ЗССС «Марсат-4» составил более 1,5 млрд руб. При этом компания «Инмарсат» также инвестировала в создание российской национальной станции сопряжения более \$1 млн.

26 апреля 2016 года решением совместной комиссии Управления Федеральной службы Российской Федерации по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Центральному федеральному округу ЗССС «Марсат-4» была введена в эксплуатацию. В результате весь телекоммуникационный трафик «Инмарсат» на территории Российской Федерации, включая территориальные воды и воз-

душное пространство, проходит через российский сегмент системы «Инмарсат», что позволит повысить эффективность и уровень безопасности деятельности речного и морского транспорта Российской Федерации.

Генеральный директор ФГУП «Морсвязьспутник» Андрей Куропятников, комментируя открытие первой отечественной станции, отметил: «Создание национальной станции сопряжения было вызвано необходимостью безусловного выполнения требований российского законодательства в области связи и обеспечения информационной безопасности, а также удовлетворения высокого спроса на услуги подвижной спутниковой радиосвязи на территории Российской Федерации. Особенно важно, что российская станция сопряжения позволит расширить перечень и улучшить качество предоставляемых услуг глобальной широкополосной подвижной спутниковой связи «Инмарсат» на морском и речном транспорте, а также для рыбопромыслового флота. Стоит отметить, что за счет использования возможностей системы ГЛОНАСС

национальная станция сопряжения значительно повысит эффективность решения поставленных задач перед морским и речным транспортным комплексом, в том числе во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте».

Для обеспечения лучшего покрытия территории Российской

Федерации и в связи с включением российской национальной станции сопряжения в состав глобальной сети «Инмарсат», компанией ИнмарсатГлобал Лтд принято решение о переводе резервного спутника Инмарсат-4 в другую точку стояния. Это существенно улучшит зону обслуживания системы «Инмарсат» для российских потребителей, в том числе для акватории Северного морского пути и в районе строящегося порта Сабетта.

Компания ИнмарсатГлобал Лтд заявила о намерениях и дальше развивать свою сеть L-диапазона и планирует запустить после 2021 года шестое поколение геостационарных спутников Инмарсат (I-6).



В городе Болгар открылся речной туристический сезон

В городе Болгар (Татарстан) открылся речной туристический сезон. Первым к городскому причалу волжского города пришвартовался теплоход «Борис Полевой», на борту которого находились 140 человек.

Для гостей была подготовлена небольшая концертная программа, в которую вошли танцы, песни на русском и татарском языках.

«Мы с удовольствием согласились принять участие в этой экскурсии, — отметила одна из гостей, прибывших в музей-заповедник в составе группы из Сарапула. — Нисколько не жалею о том, что выбрали этот маршрут, который позволил полюбоваться красотой речных берегов». Напомним, что Болгарский историко-архитектурный музей-заповедник является

уникальным и единственным образцом болгаро-татарской архитектуры середины XIII–XIV вв.

В прошлом году возле Болгара провели масштабные дноуглубительные работы при содействии фонда «Возрождение». В мае 2016 года в городе в эксплуатацию сдали причальную стенку для круизных судов. Теперь все желающие могут не только посмотреть на город с воды, но и высадиться на берег для прогулки по древнему Болгару. Теперь город сможет принимать трех- и четырехпалубные теплоходы. Ожидается, что за этот сезон Болгар примет 10–20 тысяч

туристов, путешествующих по воде.

Представители туристической отрасли отмечают, что в этом сезоне ожидается серьезный рост круизного потока в Великом Болгаре,

в Тетюшах, Чистополе и Елабуге, несмотря на то, что стоимость круизных путешествий по Волге выросла на 10–15% по сравнению с показателями 2015 года.



Прогулка как праздник

В День защиты детей во многих регионах страны были организованы прогулки на теплоходах.

Так, в Башкирии компания «Газпром трансгаз Уфа» подарила детям водное путешествие по реке Белой на теплоходе «Газовик». В нем приняли участие 50 воспитанников Республиканского реабилитационного центра.

Творческий концерт для слепых и слабовидящих ребят в преддверии Международного дня защиты детей был организован банком «Кубань Кредит». Вместе с родителями они побывали на речной прогулке на теплоходе по реке Кубань. Воспитанники 38-й ростовской школы-интер-

ната провели один день в круизе на теплоходе «Москва», посетив столицу донского казачества — станицу Старочеркасскую.

В Якутске прогулка для детей была организована на теплоходе «Михаил Светлов», который катал маленьких пассажиров и их родителей по реке Лена в течение трех часов. На протяжении всего путешествия на палубе проходили интересные конкурсы, в которых принимали активное участие дети из школ, детских садов, Благотворительного фонда «Праздник жизни».

Праздник для детей-инвали-

дов, детей-сирот, детей из малообеспеченных семей на борту теплохода «Москва» провел 1 июня Благотворительный фонд

«Счастливое детство». В течение двух часов дети путешествовали по реке Амур, принимая участие в развлекательной программе.



Якутск встретил первый теплоход

24 мая первое в текущую навигацию судно с грузом пришвартовалось к причалу Якутского речного порта. Сухогрузный теплоход «СОТ-1111» прибыл из города Киренск Иркутской области



По традиции первое судно речники встречают в торжественной обстановке. В поздравительной речи первый заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Георгий Егоров отметил, что взволнован от того, как организовано и торжественно проходит встреча первого судна. Также он подчеркнул, что в прошлом году навигация прошла на отлично, несмотря на суровые гидрологические условия, и выразил надежду, что и в этом году навигация пройдет успешно. Приказом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия) капитан судна «СОТ-1111» Александр Карицкий за профессионально выполненную работу награжден почетной грамотой.

Первый заместитель председателя Государственного комитета по обеспечению безопасности жизнедеятельности населения Республики Саха (Якутия) Дмитрий Лепчиков поздравил всех с этим знаменательным событием и отметил, что от северного завоза зависит жизнедеятельность

всей республики. Сегодня перед речниками стоит цель по выполнению поставленных задач в кратчайшие сроки.

Первый заместитель генерального директора ОАО «ЛОРП» Сергей Емельянов рассказал, что сухогруз «СОТ-1111» двинулся из Киренска около 8 суток — судно шло за льдом, так как Лена открывается участками: «С этого дня работа в речном порту Якутска будет кипеть. В этом году в навигации будет задействовано более 230 единиц флота.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СЕВЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

«Северная транспортная компания» в конце мая приступила к пассажирским речным перевозкам в Нарьян-Маре. В настоящее время задействованы два тихоходных речных судна — «Пустозерск» и «Ясавэй».

В прошлом году пассажирская речная навигация в Ненецком АО открылась 3 июня. В ходе навигации СТК перевезла 16 801 пассажира против 16 532 в 2014 году. При этом бесплатно за счёт бюджетных субсидий были перевезены 5 394 пассажира, по специальному 50-процентному тарифу — 6 174 человека.

«НИКОЛАЙ ГОРНЫЙ» И «СВЕТЛЫЙ»

ВОЗОБНОВИЛИ РАБОТУ

В связи с началом навигации по рекам Печора и Уса с 1 июня 2016 года возобновилась работа теплоходов «Николай Горный» и «Светлый». Суда обслуживают рейсы между населенными пунктами Парма, Усть-Лыжа, Щельябож, Усть-Уса, Мутный Материк.

В КАРЕЛИИ ЗАПУСТИЛИ СОЦИАЛЬНЫЕ ТЕПЛОХОДЫ

До Шалы и Великой Губы из Петрозаводска теперь можно добраться на социальных водных рейсах. Теплоходы будут курсировать несколько раз в неделю. Так, суда будут выходить на маршрут Петрозаводск-Шала трижды в неделю. Теплоход, идущий в Великую Губу, будет работать дважды в неделю.

В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ РАСШИРИЛИ СПИСОК МАРШРУТОВ

В Омской области в мае впервые был организован маршрут по Иртышу между селами Омской области Паново, Кайсы и Большая Тебендя. Его протяженность составляет около 106 км. С 30 мая маршрут начал субсидироваться региональным бюджетом, и теперь билет стоит 25 руб. Пассажиры доставляются на водометном 32-местном катере.



Яхта «Акела» отправилась в учебный рейс

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова 4 июня 2016 года отправил в учебное плавание крейсерско-гоночную яхту «Акела». Экипаж яхты, возглавляемый капитаном Алексеем Чегуровым и старшим помощником Анастасией Подобед, примет участие в международных парусных регатах The Tall Ships Races 2016 и SCF Black Sea Tall Ships Regatta.

За время плавания судно пройдет около 1,5 тыс. морских миль, обойдет вокруг Европы и посетит 24 страны. При этом самый длинный переход без захода в порт-убежище составит 13 суток.

Во время похода практику на яхте пройдут 12 курсантов и студентов ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, которые помимо парусных гонок примут участие в патриотических мероприятиях — посетят места славы русского флота, памятники русским морякам в Европе. Об этом сообщает пресс-служба ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова.

«Акела» является единственной яхтой в истории регат учеб-

ных парусников «The Tall Ships Races», которая 5 лет подряд (с 2010 года по 2014 год) одерживала победы. С 1986 года яхта «Акела» стала известна во многих городах Европы по всей Балтике, посетила около 30 стран мира, дошла до Африки и Черного моря, побывала на Канарских островах. С 1988 года яхта участвует в престижных международных регатах учебных парусников «Catty Sark», ныне — «The Tall Ships Races» и многократно становилась победителем в классах «С» и «D», своими победами добилась всемирного признания. За свою 30-летнюю историю яхта «Акела» прошла около 200 тыс. морских миль.

«SmartTRANSPORT» прошел в Санкт-Петербурге

Международный инновационный форум пассажирского транспорта собрал более 2 тыс. участников

Международный инновационный форум пассажирского транспорта «SmartTRANSPORT» прошел в конце мая в Санкт-Петербурге. На мероприятии собрались более 2 тыс. участников. Среди них — ведущие специалисты из транспортной сферы, а также представители власти. Главная тема обсуждения — актуальные вопросы развития инфраструктуры транспорта городов.

Одной из основных тем в этом году стала подготовка транспортной структуры Санкт-Петербурга к Чемпионату Мира по футболу-2018. Также были затронуты вопросы развития железнодорожных и водных пассажирских перевозок, импортозамещения в транспортной отрасли, обновления подвижного состава и продления его срока службы, развития внутреннего туризма в городе и многие другие.

АКВАБУСУ НАШЛИ ЗАМЕНУ

В ходе форума заместитель председателя Комитета по транспорту Санкт-Петербурга Алексей Львов сообщил, что, хотя Петербургу пришлось отказаться от идеи аквабусов из-за большой нагрузки на бюджет, водному общественному транспорту найдена достойная альтернатива — проект «Городские причалы».

По его словам, всем желающим организовать регулярные перевозки по рекам и каналам города

предоставляются причалы, находящиеся в безвозмездном пользовании у оператора — «Агентства внешнего транспорта». Главные условия к перевозчикам: регулярность работы, многоостановочность и движение по расписанию.

В 2014 году у АВТ было 4 причала, в 2015-м — 8, нынче работают уже 15 городских причалов общего доступа. Как сообщили в агентстве, в прошлую навигацию было зафиксировано 6 тысяч заявок на причаливания, в этом году их уже 9 тысяч.

Через городские причалы будут проходить три регулярных маршрута. ГК «Астра Марин» в День города запустила экскурсию по рекам и каналам Петербурга на теплоходе-кабриолете «Пальмира» с остановками Hop on Hop Off. Это значит, на любой остановке во время путешествия можно сойти на берег, а потом, осмотрев достопримечательности, сесть в следующий, подошедший по расписанию теплоход, — и так неограниченное число раз (билет



действует один либо два дня). Поездку сопровождает аудиогид на 10 языках. Можно воспользоваться «комбобилетом», и тогда водную поездку продолжит автобусный тур.

«Музейный маршрут» от «Нева Тревел Компани» также испол-

няется в партнерстве с «сухопутным» оператором и в комбинации с автобусной экскурсией, и тоже в формате Hop on Hop Off. Компания планирует еще увеличить количество причаливаний (пока остановок всего четыре).

Начало, окончание на стр. 4

В Петербурге пройдет Речной карнавал

Шествие речных карнавальных платформ, выступление водных скутеров, дневная пиротехника и многое другое вошло в программу яркого праздника — Речного карнавала, который пройдет 3 июля. Городской комитет по развитию туризма обещает петербуржцам и гостям Северной столицы яркое шоу.

Карнавальная процессия из разных речных судов стартует от пересечения Крюкова канала с каналом Грибоедова и сделает несколько остановок — на Большой Морской улице, 58 и у набережной реки Мойки, 39, чтобы радовать прохожих своим шоу. Завершится водное шествие у дома № 1 набережной Мойки.

Целью праздника является показать, что Санкт-Петербург по праву носит имя Северной Венеции. Участники карнавала будут использовать все виды и жанры искусства — музыку, поэзию, скульптуру, архитектуру и другие — чтобы выразить самые искренние и нежные чувства в адрес удивительного и прекрасного Петербурга.

«SmartTRANSPORT» прошел в Санкт-Петербурге

Окончание, начало на стр. 3
«Мы хотим создать систему, которая будет работать в такт городу», — подчеркивает представитель «Нева Тревел».

А петербургский «Самсон» уже седьмой сезон подряд запускает свой водный автобус от Казанского собора с тремя промежуточными пунктами. Интересная новинка этого года — переправа на Ореховый остров, к крепости «Орешек», которая также действует на регулярной основе.

По сути, формат Hop on Hop Off превращает обычные экскурсионные речные трамвайчики в некий экскурсионно-транспортный гибрид, который — что немаловажно — не требует субсидий из бюджета (в прошлом году пассажир аквабуса платил за проезд в 12-местном кораблике-«рыжике» 180 рублей, а городская казна к этому доплачивала еще 438 руб. за каждого пассажира).

«Идея, заложенная в проект «Городские причалы», принесет ощутимую пользу Петербургу, его жителям и гостям-туристам, — считает Алексей Львов. — Таким образом, можно сказать, что судоходные компании заменили аквабусы, и сделали это достаточно успешно».

На пяти регулярных городских водных маршрутах сейчас работает около 15 судов, остальные семь десятков теплоходов заняты на обычных экскурсионных маршрутах с одной посадкой и высадкой пассажиров.

МОРСКОМУ ТУРИЗМУ ПРОГНОЗИРУЮТ БУМ

Организация круглогодичного паромного сообщения, возможность краткосрочного безвизового пребывания иностранцев в Петербурге и запуск ЗСД — вот что необходимо в первую очередь для быстрого развития морского въездного туризма в регионе. К такому выводу пришли участники круглого стола, посвященного пассажирским перевозкам водным транспортом на форуме SmartTransport 2016.

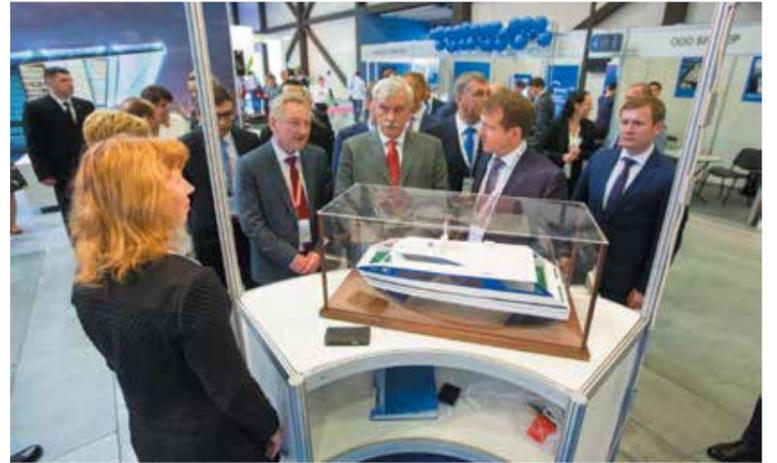
За последние 15 лет количество туристов, использующих круизные суда, увеличилось в мире более чем в 10 раз, среднегодовой прирост составляет порядка 4%. На Балтике за этот же период число круизных пассажиров выросло в четыре раза (среднегодовой рост более 9%). Петербург прочно занимает одно из лидирующих мест среди крупнейших балтийских портов по числу иностранцев, пересекающих пункты пропуска в порту, а также времени стоянки судов. Более 70% иностранцев выбирают круиз на Балтике именно из-за того, что в маршруте есть Петербург. В город на морских судах прибывает более полумиллиона пассажиров ежегодно.

Несмотря на то, что в 2015 году число прибытий кораблей в порт несколько снизилось, результаты глубокого планирования обещают в 2017 году рекордный наплыв — более 260 заходов судов и 570 тыс. иностранных туристов,

сообщил коммерческий директор пассажирского порта «Морской Фасад» Алексей Панфилов. Потенциал въездного морского туризма в Петербурге огромен, ведь пассажирский порт в состоянии принимать до 5 млн пассажиров ежегодно.

На сегодня «Морской фасад» определил для себя три основных задачи. Во-первых, здесь считают важным добиться, чтобы круизы начинались в северной столице и здесь же заканчивались (нужно уходить от роли транзитного города, она невыгодна, подчеркнул Алексей Панфилов). Второе — стремиться расширить границы высокого сезона, реализовав круглогодичное паромное сообщение с увеличением спектра услуг для туристов, прибывающих на пароме. Третье условие — завершение и запуск ЗСД, чтобы у пассажиров порта появился прямой выезд из порта в Пулковку минуя центр города. Кроме того, порт намерен нарастить причалы, чтобы принимать одновременно больше судов длиной 330 метров. Планируется, что в 2017 году реализация всего комплекса мероприятий позволит увеличить пассажирооборот «Морского фасада» практически вдвое.

По мнению представителя St.Peter Line (компания, которая за шесть лет своего существования перевезла более 3,5 млн пассажиров из 168 стран мира), кроме развития инфраструктуры и открытия для прибывающих



морем иностранцев безвизового посещения Петербурга в течение 72 часов, развитию направления помогло бы объединение всех игроков на этом рынке, а также си-

стема мер поддержки операторов судов, заходящих в российские порты. И даже, возможно, — создание национального паромного туроператора.

«СЗП» на Breakbulk Europe

ОАО «Северо-Западное пароходство» и его дочерняя компания «Волго-Балтик Логистик» в седьмой раз приняли участие в выставке и конференции «Annual Breakbulk Europe Transportation Conference & Exhibition», ежегодно проводимой в бельгийском городе Антверпене.

Крупнейшая в Европе выставка по тематике перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов объединила более 350 экспонентов-профессионалов в области морской и автомобильной логистики, портового сервиса, оборудования и приспособлений для транспортировки, погрузки и выгрузки.

Участие пароходства с экспозиционным стендом на выставке

BreakbulkEurope привлекло внимание многочисленных специалистов.

На стенде ОАО «СЗП» были представлены услуги компании по перевозке широкого спектра грузов в морские и речные порты Европы, Азии, Африки, а также возможности доставки проектных, крупногабаритных и генеральных грузов судами «река-море» и барже-буксирными составами.

«Леонид Сергеевич Соболев. Писатель. Теплоход. Библиотека»

Сотрудники библиотеки им. Соболева, находящейся в Невском районе Санкт-Петербурга, посетили теплоход, который носит имя писателя-мариниста Леонида Соболева.

Капитан теплохода Николай Парамонов обсудил с сотрудниками библиотеки возможные пути сотрудничества. Он рассказал, что на теплоходе есть своя библиотека, она ещё небольшая, но каждый пассажир может найти книги Леонида Соболева.

Библиотекари вручили команде корабля памятную доску «Леонид Сергеевич Соболев. Писатель. Теплоход. Библиотека». Теперь

каждый пассажир узнает для себя что-то новое об этом имени и времени, когда были созданы повести и рассказы писателя.

Леонид Сергеевич Соболев (1898–1971) — писатель, главное место в творчестве которого занимала морская тематика. Ей посвящены рассказы 1930-х годов, роман «Капитальный ремонт», сборник фронтных очерков и рассказов «Морская душа», повесть «Зелёный луч» (1954 год) и другие.

Продолжается реконструкция Канала герцога Вюртембергского

В Вологодской области завершился первый этап работ по реконструкции Северо-Двинской водной системы, соединяющей реку Шексна, как часть Волго-Балтийского водного пути, и реку Сухона, приток Северной Двины. На эти цели из федерального бюджета было выделено более 3 млрд рублей.

Северо-Двинская шлюзованная система, ранее именовавшаяся каналом герцога Вюртембергского — является одной из старейших на Северо-Западе и существует с первой трети XIX столетия. Общая протяженность искусственных водных путей, состоящих из ряда каналов, озер и рек, составляет 127 км. Кроме того, в составе системы находится 4 гидроузла.

Даже несмотря на неоднократные модернизации, часть шлюзов до последнего времени были полудеревянными, а функции разводных мостов во многих местах выполняли понтоны. Новый этап работ позволил провести масштабную реконструкцию Топорнинских и Кишемских заградительных ворот, Кишемского и Кузьминского судоходных каналов, Благовещенской переправы. Одновременно было построено и административное здание водных путей.

По словам заместителя губернатора области Виталия Тушинова, реконструированная система позволит существенно снизить загрузку проходящих рядом межрегиональных автомобильных дорог, а так же принесет существ-

венную экономическую отдачу. И, в первую очередь, для местных лесозаготовителей, для которых водные перевозки по-прежнему остаются самыми удобными и относительно дешевыми.

Еще одним несомненным плюсом должно стать развитие туристской отрасли. Прежде по Северо-Двинке могли ходить лишь небольшие прогулочные суда и баржи, теперь здесь открыт путь и для круизных теплоходов.

— Реконструкция Северо-Двинской системы — важный этап в развитии всей транспортной сети региона, — уверен руководитель Вологодского центра региональной проблематики

Андрей Ворошнин. — Правда, пока для больших судов доступна только часть существовавших когда-то маршрутов. Чтобы пустить круизные теплоходы до Тотьмы и до Великого Устюга, нужно проводить комплекс дноуглубительных работ на сильно обмелевшей за последние годы Сухоне. Но и тогда путь до Устюга будет интересен, в основном, лишь туристам. О возобновлении регулярных водных перевозок на маршруте Вологда — Великий Устюг — Котлас речь давно уже не идет. Микроавтобусы преодолевают этот путь менее чем за 7 часов, тогда как теплоходам понадобилось бы не менее двух суток.





«Кроншлот» уже на воде

Завод «Красное Сормово» произвел спуск на воду второго дноуглубительного судна проекта TSHD1000, построенного по заказу ФГУП «Росморпорт». Судно предназначено для «Большого порта Санкт-Петербург».

Судно получило название «Кроншлот», по имени первого форта Кронштадта в Финском заливе, подстроенного в 1704 году под Санкт-Петербургом для защиты города от шведов во время Северной войны.

Контракт на строительство и поставку трех дноуглубительных судов проекта TSHD1000 был подписан Росморпортом и заводом «Красное Сормово» в апреле 2014 года при содействии Группы компаний «Морские и нефтегазовые проекты» (МНП).

Напомним, головное судно «Соммерс» спущено на воду в январе 2016 года.

Проект выполнен голланд-

ской компанией Damen Shipyard Gorinchem, рабочая конструкторская документация — Волго-Каспийским ПКБ (входит в Группу МНП).

Завод «Красное Сормово» планирует полностью исполнить контракт и передать заказчику все три судна — «Соммерс», «Кроншлот» и «Кадош» — в летне-осенний навигационный период 2016 года.

В мероприятии приняли участие исполнительный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев, генеральный директор «Завода «Красное Сормово» Николай Жарков, глава Администрации Нижнего Новгорода Сергей Белов, генеральный директор группы

компаний «Морские и нефтегазовые проекты» Дмитрий Хритин и другие. Крестной матерью судна стала заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Надежда Жихарева.



«Окская судовой верфь» сдает суда

«Окская судовой верфь» 8 июня 2016 года спустила на воду тринадцатое в серии судно проекта RST27. Танкер построен по контракту, заключенному 23 сентября 2015 года компанией «БФ Танкер» по строительству семи судов «Волго-Дон макс» класса смешанного река-море плавания. Заказ включает постройку четырех «сверхполных» танкеров проекта RST27 и трех комбинированных танкеров-площадок проекта RST54, спроектированных в обводах танкера проекта RST27. Все суда должны быть сданы в 2016 году.

Лизингодателем выступает «Государственная транспортная лизинговая компания». Три танкера-площадки проекта RST54 (один уже сдан, второй пошел на ходовые, третий спущен на воду) и два танкера проекта RST27 строит Окская судовой верфь, два танкера проекта RST27 (один тоже уже сдан, второй — спущен) — нижегородский завод «Красное Сормово».

Как сообщалось ранее, по версии Британского Королевского общества корабельных инженеров (RINA — Royal Institution of Naval Architect), суда проекта RST54 вошли в список 50 лучших судов 2014 года.

Основные характеристики судна: длина — 140,85 м; ширина — 16,86 м; высота борта — 6 м; осадка — 4,2 м; валовая вместимость — 5075; ледвейт — 7000 тонн; скорость хода — 10 уз.

Ранее, 1 июня, предприятие

сдало этому же заказчику шестой комбинированный танкер-площадку «Балт-Флот 5» проекта RST54.

Не имеющее аналогов судно «площадка/танкер» создано для обеспечения максимальной загрузки в обе стороны перевозок (нефтепродукты — в одну и сухогрузы — в обратную). Таким образом планируется достичь максимальной экономической эффективности от работы судов в условиях сезонности речных перевозок в России.

Теплоход RST 54 предназначен для перевозки до 5250 тонн светлых и темных нефтепродуктов, а также генеральных и навалочных грузов, включая щебень, металлы, лес, уголь, крупногабаритные и тяжеловесные грузы. Теплоход может перевозить до 148 TEUs грузов в контейнерах, до 320 ед. автомобилей, до 4500 тонн навалочных грузов.



Катамаран для петербургских туристов

Средне-Невский судостроительный завод организовал пресс-тур для журналистов, который провел гендиректор предприятия Владимир Середохо.

Журналистам рассказали о тех проектах, которые сейчас реализуются на СНСЗ. Одним из самых многообещающих признано строительство пробного образца пассажирского катамарана

из композитных материалов. «Средне-Невский судостроительный завод — лидер композитного судостроения в России и единственное в стране предприятие, освоившее строительство кораблей и судов из четырех

видов материалов: композитные материалы, судостроительная, маломагнитная сталь и алюминий-магниево-магниевые сплавы. «Мы используем современную технологию изготовления корпусов из композитных материалов

методом вакуумной инфузии. За годы существования завод построил более 500 судов различного назначения по 43 проектам для российских и зарубежных заказчиков», — сообщил Владимир Середохо перед началом пресс-тура.

Пассажирский катамаран строится по проекту 23290 на класс Российского морского регистра. Проект по заказу Минпромторга выполнен ЦКБ «Нептун». Катамаран обладает малой осадкой (до полутора метров при полном водоизмещении) и неплохой мореходностью (до 4 баллов). Два двигателя MTU, по 900 кВт каждый, обеспечивают ему высокую скорость — до 29,5 узлов. Корпус сделан из композитного материала, повышающего ударную прочность на 20–30%.

«Катамаран изначально проектировался под Санкт-Петербург, — объяснил первый заместитель гендиректора Алексей Софронов. — У него слегка приземистая рубка для того, чтобы он совершенно спокойно проходил под мостами без их развода. Основная задача — это развоз туристов, которые приходят на больших пассажирских лайнерах в морской порт. Автобусами их

развозить оттуда нереально. Это можно делать либо «метеорами», либо вот такими катамаранами. Но у «метеора» вместимость — несколько десятков человек, а у катамарана — 150 пассажиров.

После постройки судно будет передано городу для опытной эксплуатации на маршрутах Морской Фасад — Петродворец, Морской Фасад — Дворцовая набережная (Эрмитаж), Морской Фасад — Кронштадт, Дворцовая набережная — Петергоф, набережная Макарова — остров Валаам и Петербург — Котка (Финляндия).

Если катамаран окажется востребованным и появятся заказы, Средне-Невский судостроительный завод готов спускать на воду по два судна в год. А после 2018-го, когда завершится текущая программа модернизации, СНСЗ будет готов строить до четырех катамаранов в год.

Спуск на воду данного катамарана ожидается в начале июля 2016 года. Ко Дню ВМФ он будет полностью готов, уверен Владимир Середохо. После этого катамаран будет передан в собственность Петербурга. Далее город выберет перевозчика, которому доверит тестирование нового судна.



Институт ДПО «Макаровка» расширяет формат дистанционного обучения

Институт дополнительного профессионального образования «Макаровка» начинает предоставлять услуги по проведению подготовки судоводителей для продления дипломов в дистанционном формате.

Организация обучения будет осуществляться одной из структур института — учебным центром ДПО судоводителей. Итоговая аттестация предусмотрена в очной форме в Санкт-Петербурге. В этом квартале также предполагается запустить аналогичные пилотные курсы с итоговой аттестацией на базе опорных пунктов, организуемых Институтом ДПО в Мурманске и Архангельске.

Внедрение дистанционного обучения позволяет морякам, судоходным и круизным компаниям сократить накладные расходы на пребывание в месте предоставления образовательных услуг, обеспечить большую доступность образования, в первую очередь, гражданам, проживающим в регионах.

Организованная университетом система дистанционного обучения «ФАРВАТЕР» предназначена, в том числе, для получения членами экипажей морских судов услуг дополнительного профессионального образования. В соответствии с соглашением между Минтрансом России и ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова» университет наделен полномочиями по организации обучения на краткосрочных курсах подготовки судоводителей с использованием дистанционных технологий и электронного обучения.

С 20 июня в Санкт-Петербурге учебный центр ДПО судоводителей начнет на постоянной основе проводить дистанционные курсы по трем учебным

программам: «Краткосрочные курсы подготовки капитанов для продления диплома»; «Краткосрочные курсы подготовки старших помощников капитана для продления диплома»; «Краткосрочные курсы подготовки вахтенных помощников капитана для продления диплома».

Апробация курсов, в которой уже приняли участие более ста человек, проводится с марта 2016 года. Пилотное обучение в дистанционном формате на базе Регионального центра ДПО Арктического морского института имени В.И. Воронина (Архангельск) и Мурманского филиала Университета продлится до ноября, после чего будет принято решение о возможности запуска системы дистанционного обучения на постоянной основе.

Институт дополнительного профессионального образования (ИДПО) был создан в марте 2015 года на базе центра ДПО, в его состав входят 6 учебных центров и отдел организационного обеспечения. Здесь ежегодно проходят обучение около 20 тыс. человек. В Санкт-Петербурге работают Морской учебно-тренажерный центр, УЦ ДПО судоводителей, УЦ ДПО механиков и электромехаников, УЦ ДПО специалистов водного транспорта, Учебный центр «Катерпиллар», сектор ДПО при отделе международного сотрудничества. Учебные центры ДПО работают также в Мурманском и в Архангельском филиалах ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова.

Стендовый судомоделизм привлекает студентов

В «Макаровке» прошел юбилейный — пятнадцатый — четырёхдневный розыгрыш Кубка университетов по стендовому судомоделизму. В этом году соревнования были посвящены знаменательной флотской годовщине — 140-летию Мореходных классов Санкт-Петербургского речного яхт-клуба — одного из предшественников «Макаровки».

В соревнованиях принимали участие студенты из Белоруссии, Украины, из 25 регионов России. В борьбе за кубок состязались талантливые создатели 130 моделей судов и кораблей разных размеров и классов, выполненных в различных техниках, включая такие экзотические как «корабли в бутылках».

30 мая розыгрыш Кубка университетов по стендовому судомоделизму, завершился. Ректор ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова наградил почетными грамотами и благодарностями организаторов и самых активных участников соревнований. Ему, в свою очередь, один из победителей розыгрыша

кубка, представитель Перми Вадим Попов, от всех участников вручил модель броненосца «Петропавловск» для передачи в музей университета. Этот корабль — флагман российского Тихоокеанского флота, на котором встретил свой последний час адмирал Степан Осипович Макаров.

Победителями состязаний стали следующие создатели моделей в своих классах судомоделизма: Евгений Романов (Казань); Николай Гаранин (Новгородская область) — дважды; Николай Румянцев (Кострома); Константин Евстратов (Хабаровск); Алексей Лежков (Москва); Владислав Бабин (Фрязино Московской области);



Вадим Попов (Пермь); Максим Пекарский (Архангельск); Александр Габитов (Санкт-Петербург); Дмитрий Иванов (Уфа); Артем Глушков (Санкт-Петербург); Владимир Токарев (Уфа); Дмитрий Кобзев (Архангельск); Игорь Куцолоба (Санкт-Петербург); Владислав Аксенов (Калининград).

Первое место волжских конструкторов

Студенческое конструкторское бюро Волжского государственного университета водного транспорта заняло первое место на II Всероссийском конкурсе студенческих научных обществ и конструкторских бюро, которое проводилось в Алтайском государственном университете.

Из 215 заявок со всей России, которые получили организаторы конкурса на первом этапе, до финала дошли 67 самых интересных. И вот участники из 43 вузов из 32 регионов страны собрались в Барнауле, чтобы представить свои проекты во всей полноте.

Как пояснил руководитель студенческого конструкторского бюро Волжского государственного университета водного транспорта С. Гордлеев, на конкурс был представлен анализ деятельности СКБ за 2 года, в котором было подробно рассказано о том, как организовать людей и помочь им эффективно работать в сфере, где много идей, но их реализация сопряжена с определенными трудностями. Наряду с этим был представлен доклад по конкретному проекту: «Катер на

солнечной энергии», в котором подробно рассмотрено развитие этого перспективного направления энергетических судов. Планируется, что этот катер примет участие в «Солнечной регате», посвященной 100-летию со дня рождения конструктора Ростислава Алексея, которая пройдет 12 июня в Нижнем Новгороде на Гребном канале. В секции «Робототехника, моделирование и электроника» СКБ Волжского университета обошло довольно серьезных конкурентов, таких как Московский авиационный институт и Уфимский государственный университет.

Конкурс помог СКБ ВГУВТ оценить свои силы в контексте того, что происходит в других вузах, где тоже есть студенческие конструкторские бюро. На этом фоне СКБ Волжского универси-



тета выглядит вполне достойно, о чем и свидетельствует полученная награда. Кроме того, за первое место полагается сертификат 90 тысяч рублей для развития СКБ.

Сотрудники Студенческого конструкторского бюро Волжского государственного университета водного транспорта А. Шабала, Д. Шляхтин, М. Кштапная, А. Гончаров, И. Гончаров, В. Царев, А. Раджабова, Е. Черепкова, А. Алексеев и другие приложили много усилий для того, чтобы эта победа стала возможной. Так держать!

«Кубок памяти адмирала Макарова» остался в Санкт-Петербурге



Регата была приурочена к празднованию 140-летия со дня образования Морских классов Санкт-Петербургского речного яхт-клуба.

В Санкт-Петербурге прошла Международная регата морских высших учебных заведений «Кубок памяти адмирала С.О. Макарова». Всего в пятидневных соревнованиях, длившихся с 24 по 30 мая, приняли участие более 40 спортсменов, которые представляли вузы из России и Белоруссии. На регату приехали команды из Новороссийска, Нижнего Новгорода, а Белоруссия была представлена двумя университетами — БГУФК и БМТУ.

Всего был проведен 41 старт, а каждый финалист принял участие в 24 гонках. Особенность соревнований заключалась в том, что после каждого этапа экипажи пересаживались на суда соперников, таким образом, в каждой гонке команды выступали на разных яхтах. Как пояснил главный судья соревнований, доцент кафедры физической культуры ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Алексей Чегуров, такая система

позволяет наиболее объективно оценивать результаты соревнований, поскольку дает возможность яхтсменам продемонстрировать уровень своей спортивной подготовки независимо от состояния судна.

Первое место заняла команда ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова, 2-е место у команды из БГУФК (Белоруссия), 3-е место у команды из Нижнего Новгорода.

В этом году переходящий кубок остался в Санкт-Петербурге.

Напомним, парусная регата на Кубок адмирала С.О. Макарова проводится в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова второй год подряд. В 2016 году мероприятие приурочено к празднованию 140-летия со дня образования Морских классов Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, предшественника современной «Макаровки».





Детский праздник

В Международный день защиты детей Российский детский фонд подарил незабываемый праздник ребятам из городов РФ и зарубежных стран. Более одиннадцатитысяч детей приехали в Москву из регионов России, прибыли делегации из Белоруссии, Казахстана, Армении, Кыргызстана, Молдовы, Южной Осетии, Абхазии. Их ровесники из Германии, Италии, Испании, США, Сирии, Финляндии и Франции тоже стали гостями яркого торжества.

После благотворительного концерта в атриуме Большого театра России прошло награждение Международной Золотой медалью Льва Толстого Ксавье Эммануэлли (Франция) — известного врача, одного из основателей международной организации «Врачи без границ». Глава международной общественной организации «Скорая социальная помощь» получил высокую награду за

многолетнее самоотверженное служение делу помощи обездоленным и бедным людям во всем мире.

Гости из отдаленных российских городов и стран СНГ задержались в столице на три дня, чтобы ближе познакомиться с ее достопримечательностями. Так, в один из дней ребята прогулялись на речном трамвае по Москве-реке.

НАЗНАЧЕНИЯ



Директором Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта России назначен Виталий Ключев. Ранее Виталий Ключев исполнял обязанности директора данного департамента.

Виталий Ключев в 1985 году окончил факультет судовождения Дальневосточного Высшего инженерного морского училища во Владивостоке. В 2002 году получил диплом Института международных отношений Дальневосточного государственного университета. С 2006 года работает на разных должностях в Министерстве транспорта Российской Федерации.

Председатель Комитета Токийского меморандума о государственном портовом контроле; председатель Комитета Черноморского Меморандума о государственном портовом контроле; вице-председатель Комитета Парижского меморандума о государственном портовом контроле; глава российских делегаций на различных совещаниях (ИМО) с 2007 года.



Заместителем руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта назначена Надежда Жихарева.

В 2003 году Надежда Жихарева окончила Московскую государственную академию водного транспорта по специальности «Экономика и управление на предприятии водного транспорта» со специализацией «Государственное управление на транспортном комплексе».

С 2004 года занимала различные государственные должности в Минтрансе России.

Москва взялась за пойму

В Москве прошла пресс-конференцию руководителя Департамента строительства города Андрея Бочкарёва, посвященная адресной инвестиционной программе Москвы, рассчитанной на реализацию в 2016 году.

Приводя данные о разветвлении строительства улично-дорожной сети для транспортного обслуживания, докладчик сообщил, что в текущем году начнутся работы на территории Мневниковской поймы (ул. Нижние Мневники). Здесь планируется построить 2 пешеходных моста через Москва-реку, а также автомобильный вантовый мост, переходящий через шлюз Канала им. Москвы. По словам Бочкарёва, строительство пешеходных переходов будет завершено даже раньше, чем закончится строительство вантового моста, однако точных дат он назвать не смог, поскольку еще идет экспертиза. Первый пешеходный

мост на северо-востоке поймы протяженностью 125 метров свяжет пойму со створом улицы Мяснищева и Новозаводской улицы в районе Филёвский парк. По второму мосту, юго-западному, длиной 163 метра, можно будет выйти на Островную улицу в Крылатском.

Ранее в правительстве Москвы отмечали, что в составе мостовых сооружений, пересекающих шлюз № 9 канала им. Москвы, планируется предусмотреть строительство мостового сооружения длиной 300 метров по три полосы движения в каждом направлении с подходами в эстакадах и подпорных стенах. Полная строительная высота пролетных строений с покрытием — не бо-

лее 3 тыс. мм.

Андрей Бочкарёв также сообщил, что в настоящее время ведутся работы по проектированию и закладке основных элементов филармонии на прилегающей к парку «Зарядье» территории: «Ведутся работы по реконструкции элементов набережной, которая будет прилегать к парку. Будут элементы моста, нависающие над проезжей частью и акваторией Москвы-реки».

Всего в настоящее время ведется проектирование по 30 участкам благоустройства набережных Москва-реки. Они являются частью проекта развития территорий, прилегающих к главной водной магистрали столицы.



Время отдыхать на теплоходе

Большинство россиян в этом году планируют отдохнуть в России, сообщили в Ассоциации туроператоров России (АТОР). Так, по словам руководителя комитета по внутреннему туризму АТОР Ильи Уманского, после закрытия для туристов Турции и Египта турпоток равномерно перераспределится внутри страны.

Среди самых популярных направлений отдыха — поездки на побережье Кавказа и Крыма, экскурсионные маршруты Москвы, Санкт-Петербурга, «Золотого кольца» России.

Кроме популярных курортов, по данным АТОР, россияне выбирают и другие места для летнего отдыха, добираться до которых предпочитают речным транспортом.

«Единственный способ попасть в самые необычные города России без пересадок — речной круиз. Этот вариант предполагает очевидные преимущества в сравнении со всеми остальными: путешествие выполняется на комфортабельном теплоходе (турист фактически путешествует в отеле), экскурсии, питание, развлечения включены в стоимость», — пояснили в АТОР.

Так, например, часть туристов выбирает 13-дневный круиз Москва — Соловецкие острова — Москва. Он знаменит тем, что дает возможность пройти по Беломорско-Балтийскому каналу.



«Московская кругосветка» на «Александре Грине»

Южный речной вокзал Москвы 20 мая встретил трёхпалубный круизный теплоход «Александр Грин». Последний раз теплоход такого проекта «Сергей Есенин» заходил сюда в 1993 году — 23 года назад.

Теплоход «Александр Грин» ранее имел название «Александр Блок». Судно построено в 1984 году в Австрии по проекту Q-065. Данный проект разрабатывался специально для работы на мелководных реках, таких как Москва, Ока, Белая, Иртыш, Обь, Лена.

До 1987 года Московское речное пароходство выполняло на «Александре Блоке» речные круизы из столицы, а после судно переделали в плавучую гостиницу. До 2011 теплоход был пришвартован у Краснопресненской набережной. В 2012 году его переименовали в «Александр Грин» и переоборудовали, причем в

реализации данного проекта «Московское речное пароходство» использовало принципиально новую для судостроения схему финансирования, с привлечением лизинговой компании «Гознак — лизинг». После проведения модернизации теплоход перешёл в ведение компании «Мостурфлот», которая возобновила на нём круизные перевозки из Москвы.

Судно вмещает 112 пассажиров. В первый круиз под названием «Московская кругосветка» обновлённый «Александр Грин» отправился 10 мая с Северного речного вокзала столицы. Он прошёл по Москве-реке, Волге и Оке, совершив остановки

в Угличе, Мышкине, Ярославле, Костроме, Нижнем Новгороде, Павлове, Муроме, Касимове, Рязани и Коломне. Пробыв на Южном речном вокзале Москвы сутки, 21 мая теплоход отправился обратно по тому же маршруту. Это один из немногих речных кольцевых маршрутов в мире, по которому ходят пассажирские суда с туристами. Уникальность этого маршрута состоит в том, что судно идёт по кругу и ни разу не проходит по одному и тому же участку дважды.

До 2015 года круизные теплоходы проекта Q-065 не могли отправляться далеко к югу из Москвы из-за проблем с глубинами. До «Александра Грина» это осуществил дважды



теплоход «Сергей Есенин» — в 1993 году и в 2000 году, когда судно прошло по Оке до Пав-

лова. В 2015 году на Кузьминском гидроузле был установлен новый шлюз, что решило проблему нехватки воды.

Космонавт на борту теплохода

Герой России, космонавт Салижан Шарипов примет участие в рейсе теплохода «Княжна Анастасия» с 3 по 9 сентября 2016 года. Об этом сообщили в компании «Мостурфлот», напоминая, что космонавт так описал свое восприятие мира: «...Наша планета прекрасна, она невероятно красива. Если бы все люди увидели нашу Землю из космоса, мне кажется, у нас никогда не было бы войн... Земля — она такая маленькая, хрупкая, красивая, мы должны защищать и беречь её. Поэтому мне бы хотелось, чтобы как можно больше людей увидели нашу планету из космоса».



«Мостурфлот» остроумно замечает, что, хотя в ходе круиза пассажиры не смогут увидеть Землю из космоса, но у всех будет возможность посмотреть на нее с воды, а также лично пообщаться с космонавтом, задав ему вопросы о его путешествиях.

Салижан Шарипов — российский космонавт, совершил свой первый космический полёт в качестве специалиста полёта шаттла Endeavour STS-89 в январе 1998 года. Основной задачей полёта была стыковка со станцией «Мир» и замена американского члена экипажа. Продолжительность полёта составила 8 суток 19 часов 46 минут 54 секунд. В свой второй космический полёт в качестве командира ТПК «Союз ТМА-5» и бортинженера 10-й экспедиции отправился 14 октя-

бря 2004 года. Во время полёта выполнил два выхода в открытый космос. Продолжительность полёта составила 192 суток 19 часов 1 минута 59 секунд.

«Княжна Анастасия» относится компанией к классу «теплохода-пансионата», вмещает 300 пассажиров. Четырёхпалубный теплоход 302 проекта построен в Германии в 1989 году. Ранее обслуживал иностранных туристов на линии Москва — Санкт-Петербург. Программа пребывания на теплоходе-пансионате предусматривает комплекс мер, направленных на снятие психоэмоционального напряжения, оказывающих на человека оздоровительное воздействие, в том числе успокаивающее, повышающее работоспособность, иммунитет и настроение.

Школьным выпускникам вернули «последний звонок» на теплоходе

Московские власти в 2016 году сняли запрет на празднование «последнего звонка» на теплоходах, введенный в прошлом году из соображений безопасности. В столичном департаменте образования признали, что «Последний звонок» — это внутришкольное мероприятие, и ответственным за его проведение является руководитель школы.

В прошлом году департамент образования активно контролировал праздник. Столичные власти запретили отмечать «последний звонок» или выпускной на теплоходах, ссылаясь на то, что речные прогулки небезопасны. Соответствующие документы были направлены директорам городских образовательных учреждений. Запрет действовал. В прошлом году было порядка 80% возвратов, — свидетельствуют менеджеры компании по аренде теплоходов. От родителей требовали какие-то документы, вводили ограничения на пассажировме-

стимость, заставляли давать расписки о том, что семьи берут ответственность на себя.

Судоходные компании просили департамент образования прислать официальный документ, запрещающий проводить «последний звонок» на теплоходе, но ответа так и не последовало. «Причем запрет на теплоходы существовал только для одиннадцатиклассников, девятый класс продолжает кататься». — подчеркивают родители.

Несмотря на то, что запрет на проведение «Последнего звонка» снят, информация об этом распространяется слабо. Школы

продолжают настойчиво отговаривать родительские комитеты от теплоходов и рекомендуют ограничить праздник актовым залом школы. Компаниям по аренде теплоходов приходится фиксировать возвраты уже произведенных бронирований.

Напомним, что по традиции «Последний звонок» празднуется в Москве 25 мая. Празднование на борту теплохода расценивается как достаточно дорогой вариант, он стоит в среднем 4 тыс. рублей с человека, правда, в эту цену включено все: от услуг фотографа и диджея до напитков и угощения.

Яхтенная школа на «Острове мечты»

Крупнейший в Европе и Азии крытый парк развлечений «Остров мечты» планируют открыть в Москве в конце следующего года. Об этом заявил мэр Сергей Собянин, осматривая ход строительства в Нагатинской пойме.

Ежегодно там смогут отдыхать до десяти миллионов человек. На территории парка разместят аттракционы, цирк, кинотеатр, гостиничный комплекс и детскую яхтенную школу. Возведение комплекса идет за счет частных инвестиций.

Для улучшения транспортной доступности помимо строительства автодорожной инфраструктуры запланировано продлить Симоновскую набережную до Южного речного вокзала; через Кожуховский затон будет переброшен новый мост до 2-го Южнопортового проезда.





Грузовой понтон для столичной компании



Для московской судоходной компании АРК построен грузовой понтон проекта 6516. Спуск на воду состоялся на «Судостроительном заводе «Лотос» 1 июня.

Строительство двух судов началось в декабре прошлого года. Стоимость заказа составила 220 млн рублей.

В торжественной церемонии спуска на воду приняли участие заместитель председателя Правительства Астраханской области — министр промыш-

ленности, транспорта и природных ресурсов Радик Харисов, генеральный директор Группы компаний Каспийская энергия Алексей Жидиков, генеральный директор судоходной компании АРК Николай Сочин.

В феврале текущего года был подписан контракт на строительство 8-го по счёту грузового

понтон проекта 6516 для судоходной компании АРК. Стоимость контракта 102 млн рублей. Предприятие должно выполнить заказ уже этим летом.

Основные характеристики: длина судна — 65 м, ширина — 16,5 м, водоизмещение — свыше 3 тыс. тонн, грузоподъемность — более 2,5 тыс. тонн.



Баржа для нестандартных грузов

Костромской судостроительно-судоремонтный завод спустил на воду сухогрузную баржу для перевозки нестандартных грузов для судоходной компании ООО «Морвенна» (г. Москва).

Судно, получившее имя «Новороссийск», предназначено для перевозки крупногабаритных нестандартных грузов. Длина баржи составляет около 67 м, грузоподъемность — до 2550 тонн. На постройке судна было занято

около 200 рабочих.

ОАО «Костромской судостроительно-судоремонтный завод» выполнило все работы, предусмотренные контрактом, заключенным в мае 2015 года, надлежащего качества и в четко обозначенные сроки.



Плавкран прошел ремонт

«Верфь братьев Нобель» в конце мая спустила на воду плавкран проекта 81040 «КПЛ-812» после проведения ремонта. В настоящее время на судне производится монтаж и отладка ранее отремонтированного оборудования.

В рамках контракта с заказчиком, рабочие крупнейшего предприятия по судостроению и судоремонту на Верхней Волге, провели дефектацию корпуса судна и его ремонт, выполнили работы по ремонту якорного устройства и судового оборудования. Также проведена очистка, подготовка к окраске и окраска подводной части корпуса судна.



Vumrel запущен на «Вымпеле»

На опытном композитном производстве рыбинского завода «Вымпел» запущена в производство новая модель композитного катера Vumrel 8100.

Vumrel 8100 — разъездной катер повышенной комфортности с вместительной рубкой. Его длина — 8,10 м, ширина — 2,91 м, осадка — 0,80 м. Снаряженная масса с двигателем 2500 кг. Vumrel 8100 будет оснащен стационарным дизельным двигателем Hyundai Seasall серии U125 Р мощностью 125 л.с. с малотоксичным выхлопом. Бак вместимостью до 300 л, малый расход топлива позволят передвигаться на дальние расстояния. Для отдыха предусмотрены

4 спальных места в каюте.

После сборки катера последуют работы по насыщению, достройке, проведению коммуникаций.

Спуск катера на воду и проведение испытаний запланированы на июль.



«Завод гидромеханизации» обновил паром

Рыбинский «Завод гидромеханизации» завершил ходовые испытания, предъявление судна Российскому Речному Регистру и передачу обновленного грузопассажирского парома грузоподъемностью 25 тонн администрации муниципального района «Княжпогостский» Республики Коми.

За основу взят проект ПКР-25Э, в котором в качестве основной энергетической установки используется трактор ДТ или МТЗ, возвышавшийся над палубой на уровне второго яруса. Однако постройка по устаревшему проекту оказалась невозможной в связи с тем, что в настоящее время действуют более строгие правила РРР и, одновременно, судно должно было соответствовать всем нормативам Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта.

В связи с этим «Завод гидромеханизации» выполнил глубокую модернизацию проекта: трактор был заменен на два судовых дизель-генератора для раздельного управления колесами; скорость вращения колес регулируется частотными преобразователями; судно оборудовано системой аварийного управления: при выходе из строя одного дизель-генератора капитан может переключить управление обоими колесами на рабочий, также в случае аварии и заклинивания колеса в его распоряжении будет подруливающее устройство с ручным управлением;

на судне установлена система связи и навигации согласно действующим правилам РРР; аппарат для заезда транспорта теперь приводится в действие лебедками с электроприводами; установлены системы безопасности: автоматическое осушение трюмов и пожаротушение; в целях предупреждения отрицательного воздействия на природу установлена система сбора нефтесодержащих вод.

Кроме того, применены такие новшества, как гребные колеса шевронного типа, обеспечивающие более высокую плавность

хода при начале движения и точность траектории движения при маневрировании

Паром обеспечивает одновременную перевозку 20 пассажиров, автобуса и двух легковых автомобилей. Судно имеет малую осадку, приводится в движение колесным движителем, что дает возможность выполнять рейсы на участках водоемов, имеющих глубину всего 0,7 м. Аппарат парома может эксплуатироваться на необорудованном берегу и рассчитана на возможность заезда спецтехники с массой до 25 тонн.





Дни исторического и культурного наследия Москвы



Музей морского флота принял активное участие в акции «Дни исторического и культурного наследия Москвы», проведя 21 мая три городские экскурсии «История здания музея по улице Большая Ордынка, 19».

Лекции были посвящены истории здания, в котором сейчас располагается музей. Здание «Городская усадьба, сер. XVIII—1-я четверть XIX в.» находится в самом центре столицы и является объектом культурного наследия.

Экскурсия вызвала большой интерес у посетителей, которые выразили свою благодарность Музею за организацию мероприятия и экскурсоводу за содержательную лекцию. Они оставили положительные отзывы с пожеланием скорейшего решения вопроса о капитальном ремонте и реставрационных работах по сохранению здания Музея.

В Музее Зеленограда 21 мая

прошла ежегодная акция «Ночь в музее». В рамках мероприятия по выставке «На всех парусах», в которой Музей морского флота принимает участие. Экспозицию авторских моделей каравеллы Колумба, парусников и речных теплоходов дополнили предметы из собрания Музея морского флота, которые помогают лучше раскрыть морскую тематику. Была проведена интерактивная экскурсия. Посетители смогли почувствовать себя настоящими моряками, научились вязать морские узлы, услышали увлекательный рассказ о мореплавании, истории создания и жизни кораблей, дальних странах и путешествиях.

В Рыбинске появился музей Ушакова

В Рыбинске появился музей Ушакова, открытие состоялось в День России — 12-го июня.

В новом хранилище истории размещаются пять экспозиций. Предметы каждой из них объединены одной темой. Так, экспонаты выставки «От гардемарина до непобедимого адмирала» рассказывают о семье Ушаковых, детстве будущего адмирала, его первом боевом опыте и последних годах жизни прославленного флотоводца. Здесь рыбинцам представят даже 12-фунтовое каменное турецкое ядро.

В экспозицию «Память и канонизация» включили награды Фёдора Фёдоровича, информацию о памятниках, кораблях, которые носят имя адмирала и многое другое. Выставки «Матрос, гардемарин, офицер флота XVII века» и «На Флагманском мостике» помогут посетителям погрузиться в атмосферу того времени.

Последняя выставка — «Морская слава Рыбинска» — посвя-

щена судостроительному заводу «Вымпел» и рыбинцам, которые воевали на флоте во время Японской, Первой мировой и Великой Отечественной войн.

Музей будет частным. Сбором экспонатов и его обустройством занимаются горожане. Руководит проектом Эдуард Оленёв.

Хранилище истории расположится в доме № 4 на Стоялой. Рядом с этим же домом в рамках празднования Дня России были развернуты выставки «Рыбинск — речной порт» и «Судомоделирование».



Тверь приглашает на Волгу

В городе Тверь 17–19 июня 2016 года пройдет Чемпионат России по аквабайку. Соревнования приурочены в Дням города и вошли в официальную программу праздника. Соревнования пройдут в центре города на акватории Волги.

А неделей ранее, 11 июня, в Твери состоялся Фестиваль «Водоматрасинг». Необычный, но ставший уже традиционным фестиваль медленных видов спорта пригласил всех на акваторию Волги и Тверцы в заплыв на различных плавсредствах. К участию допускались надувные лодки, матрасы и прочие приспособления для преодоления водных просторов.

Главное условие — каждое плавсредство должно быть оснащено табличкой с названием.



Новости Русского географического общества



Последний подвиг «Геркулеса»

В Московском лектории РГО состоялся показ документального фильма «Владимир Русанов. Последний подвиг «Геркулеса», снятого при поддержке Русского географического общества.

Фильм посвящен событиям 1912 года: плаванию шхуны «Геркулес» под командой известного полярника Владимира Русанова и загадочному исчезновению корабля со всем экипажем. Экспедиция была организована для развед-

ки угольных месторождений на острове Шпицберген.

Целью создателей фильма было показать, каким было или могло быть последнее плавание Владимира Русанова и его товарищей, расследовать загадочную гибель экспедиции. Съёмочная

группа во главе со знаменитым путешественником Николем Литавой отправляется в экспедицию по маршруту «Геркулеса». В фильме рассказывается не только о заслугах Русанова, но и о подвиге других русских полярников.

«Северный полюс-1»

РГО отметило памятную дату: 79 лет назад в Арктике начался дрейф первой в мире полярной научно-исследовательской станции «Северный полюс — 1». Четверо полярников — начальник экспедиции Иван Дмитриевич Папанин, гидробиолог и океанолог Петр Петрович Ширшов, астроном и магнитолог Евгений Константинович Федоров, а также радист Эрнст Теодорович Кренкель — провели в экспедиции 274 дня — с конца мая 1937-го до 19 февраля 1938 года. За это время льдина с исследователями прошла более 2000 км от полюса до берегов Гренландии. По окончании похода ставшая знаменитой четверка полярников была принята в Государственное географическое общество (так тогда называлось РГО) в качестве почетных членов.

Основной задачей экспедиции было исследование метеорологических условий, морских течений и льдов в самом центре Арктики.

Концепция дрейфующих полярных станций в Арктике была признана удачной: за «СП-1» в 1950 году последовала стан-

ция «СП-2» под руководством Михаила Михайловича Сомова, впоследствии основавшего первые советские станции в Антарктиде. К концу 1950-х годов дрейфующие экспедиции «Северный полюс» стали практически постоянными. Самой длительной экспедицией серии

стала «СП-22», начавшая работу в сентябре 1973 года и завершившаяся 8 апреля 1982 года. С 1991 по 2003 год арктические дрейфующие станции «Северный полюс» не действовали, первая после перерыва станция «СП-32» стартовала 25 апреля 2003 года.

Полюс холода соединяет океаны

Один из ярких проектов РГО в 2016 году — экспедиция «Полюс холода соединяет океаны». Ее цель — пройти от побережья Тихого океана до Северного Ледовитого внутренними водными путями, по территории Хабаровского края и Якутии.

Все участники состоят в Якутском отделении Русского географического общества. Руководитель путешествия — председатель Управляющего совета РГО Юрий Леонидович Воробьев. О предстоящем путешествии он рассказал:

— Протяженность маршрута, который мы наметили, — 2800 километров. Начнется экспедиция в июле и продлится примерно месяц. Состав участников проверенный: спасатели, ученые,

врачи — всего 12 человек. Все участники имеют опыт водных походов второй — пятой категории сложности. Большую часть маршрута мы пройдем на лодках; там, где нельзя плыть, будем перетаскивать их волоком.

Сложность маршрута очень зависит от сезона. Те места, которые в большую воду оцениваются в пятую категорию сложности, летом совсем легко проходятся — почти что на «единичку».

Экспедиция выходит из города Охотска — мы поднимаемся

по реке Охота, которая берет свои истоки от так называемой бифуркации на водоразделе, находящемся на высоте около 1500 метров над уровнем моря.





С Днем речника!

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

Примите самые теплые поздравления с главным профессиональным праздником — Днем работников морского и речного флота!

Работа на флоте — выбор настоящих мужчин и очень сильных, выносливых женщин, готовых поставить государственные интересы выше личных. Вы трудитесь в одной из важнейших отраслей экономики России, обеспечивающей транспортную доступность и подвоз продовольствия, сырья и материалов в самые отдаленные уголки нашей великой страны. Неслучайно День работников морского и речного флота отмечается в разгар навигации: вы встречаете профессиональный праздник в работе — на вахте, в рубке, на капитанском мостике, в машинном отделении...

Пусть ваш труд неизменно приносит не только материальное, но и моральное удовлетворение, и самые дальние рейсы завершаются счастливым возвращением в родную гавань, к семье и друзьям!

Крепкого здоровья, неизменной удачи, благополучия, мира и счастья вам и вашим близким!

Редакция газеты «Водный транспорт Дон».

Река держит уровень

Общий грузооборот в границах Азово-Донского бассейна ВВП по состоянию на 1 июня составил 1 млн 806 тыс. тонн различных грузов, что на 1,7% ниже уровня 2015 года. Об этом сообщается на официальном сайте ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Объем перевозок мазута за отчетный период сократился на 14,4%, до 585 тыс. тонн; серы, напротив, увеличился на 10,5%, до 316 тыс. тонн.

Судопоток составил 1 тыс. 344 судна, что на 4,2% выше соответствующего показателя за аналогичный период 2015 года.

В мае текущего года грузооборот увеличился на 1,2% — до 1 млн 312 тыс. тонн. При этом транзит вырос на 2,1%, до 1 млн 149 тыс. тонн. Внутренний грузооборот уменьшился на 3%

и составил 163 тыс. тонн грузов. В номенклатуре грузов преобладали мазут (34,9%), сера (14,5%), дизельное топливо (13,9%), судовое топливо (8,8%) и щебень (6,8%).

Майский судопоток 2016 года составил 912 судов и составов: 440 из них прошли вниз, 472 — вверх. Год назад было 825 единиц флота, в том числе 394 в движении вниз и 431 — вверх.

Незначительное увеличение показателей грузооборота и судопотока в мае 2016 года связано с увеличением грузового потока,

благоприятными гидрометеорологическими условиями, а также достаточными глубинами судового хода в Азово-Донском бассейне внутренних водных путей.

Фактические глубины в мае 2016 года на участке от входа в 132-й канал до Кочетовского гидроузла составляли 360–400 см, от Кочетовского гидроузла до 3121-го км реки Дон — 340–390 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.

Новый зерновой год

Подготовка к уборочной страде на Дону вышла на финишную прямую. Об этом сообщила пресс-служба Правительства Ростовской области.



Грядущий сбор зерна обсудили на совещании под председательством губернатора РО Василия Голубева, состоявшемся 6 июня в Кагальницком районе.

До начала жатвы в Ростовской области осталось несколько недель. По оценке специалистов и экспертов, как и в прошедшем сельскохозяйственном году, в этом году на Дону ожидается хороший урожай зерновых.

«В нынешнем году мы рассчитываем получить достойный урожай. Предстоит убрать более 3 млн га зерновых, причём в непростых условиях, так как погода уже внесла свои коррективы. Но труженики села приложили немало усилий, чтобы урожай снова оказался высоким», — отметил Василий Голубев.

Более 74% площадей озимых засеяно с применением удобрений. Оригинальными и элитными семенами яровых занято 239 тыс. га. На полях проведены

мероприятия по защите посевов от вредителей, болезней, сорняков. Теперь сельчанам необходимо сосредоточить все силы и средства на своевременной уборке зерна.

Глава региона заверил, что провести жатву в оптимальные сроки и при минимальных потерях хлеборобам поможет надежная уборочная техника.

В Ростовской области несколько лет действует губернаторская программа 20%-го субсидирования затрат на покупку продукции донских сельхозмашиностроителей. За это время аграриями Дона при поддержке бюджета закуплено свыше 1,5 тыс. комбайнов, 150 тракторов, более 3 тыс. единиц другой сельхозтехники. На обновление парка сельхозмашин и оборудования из региональной

казны за пять лет было направлено 1,7 млрд рублей. Сегодня на Дону готовность технического парка составляет 97%. В обмолоте хлебов примут участие более 10 тыс. комбайнов.

К приёму нового урожая готовятся зернохранилища Ростовской области. Глава региона посетил Кагальницкий элеватор, ознакомился с работой обновленной лаборатории, где высокотехнологичное оборудование позволяет специалистам проводить точный экспресс-анализ качества зерна.

Напомним, в 2015 году в Ростовской области собрали рекордный урожай — более 9,8 млн тонн зерна, в том числе 7,5 млн тонн озимой пшеницы и 1,1 млн тонн масличных культур.





Василий Голубев: «Для решения первоочередных вопросов развития отрасли требуется господдержка судоходства и судостроения»



О проблеме маловодности и значении внутреннего водного транспорта в интервью ИАА «ПортНьюс» рассказал губернатор Ростовской области Василий Голубев.

— **Василий Юрьевич, как вы оцениваете роль и место внутреннего водного транспорта в транспортной системе России?**

— Это наиболее экономически выгодный, экологически чистый и низкоаварийный вид транспорта. И он позволяет снизить нагрузку на автодороги и железные дороги на параллельных направлениях доставки грузов.

Иногда водный транспорт — единственная возможность для перемещения крупногабаритных грузов. Однако сегодня его развитие ограничивает маловодность рек.

В частности, в Ростовской области есть участок на реке Дон — от Кочетовского гидроузла до переката Арпачинский первый — где необходимо нарастить габариты пути до глубины 4 м, чтобы увеличить грузопоток.

— **Каковы, по вашей оценке, приоритетные направления развития судо-**

ходных рек страны на ближайшие 10–15 лет?

— Для решения первоочередных вопросов развития отрасли требуется господдержка судоходства и судостроения. Это позволит ускорить обновление флота, повысить рентабельность и конкурентоспособность судоходного бизнеса.

В конечном итоге, будут улучшены позиции внутреннего водного транспорта — как полноправного участника конкурентного рынка — в транспортной системе России.

Опять же, приоритетом должно стать решение проблемы маловодности всего речного хозяйства России.

Например, из-за этой проблемы в Ростовской области в прошлом году было перевезено в навигацию почти на 40% грузов меньше, чем в 2014 году.

Проблема влияет не только на судоходство и грузоперевозки. Недостаток водных ресурсов сказывается на многих отраслях народного хозяйства, влияет

на водоснабжение, орошение и полив, на рыбное хозяйство, промышленное производство.

Тема маловодности и необходимости оздоровления Цимлянского водохранилища, его притоков была поднята на встрече с президентом России в сентябре 2015 года.

После этого правительство страны приняло решение

о строительстве на реке Дон, вблизи хутора Арпачин Ростовской области, Багаевского гидроузла. Он позволит обеспечить водой весь Нижний Дон, вне зависимости от гидрометеорологических и природных факторов.

Подготовлено пресс-службой губернатора области для ИАА «ПортНьюс».



Ответственная группа

Рабочая группа для реализации проекта строительства Багаевского гидроузла создана 8 июня на заседании правительства Ростовской области. Об этом сообщила пресс-служба регионального министерства транспорта.

В созданную рабочую группу вошли как представители Правительства Ростовской области, включая руководителей отраслевых министерств, так и представители науки, главы районов и руководители предприятий.

Группе предстоит комплексный анализ решения маловодности на Нижнем Дону, поскольку нехватку воды сегодня испытывает не только судоходство, но и питьевое и хозяйственное водоснабжение, сельское и рыбное хозяйство.

Напомним, строительство низконапорного Багаевского гидроузла на реке Дону включено в Стратегию развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденную в фев-

рале 2016 года распоряжением Правительства России. Сроком завершения строительства определен 2020 год.

«Важную роль в выборе расположения нового гидроузла послужили экологические требования к комплексу гидросооружений, а именно интересы рыбного хозяйства: данное положение гидроузла обеспечивает свободный проход рыбы, позволяет удачно расположить рыбопропускные сооружения», — отмечается в сообщении минтранса.

В проектных решениях при определении отметки порога, а также размеров и состава гидротехнических сооружений гидроузла будет заложено создание в верхнем бьефе внесезонного (постоянного) водохранилища, с нормальным проектным

уровнем 2,8 м, необходимым для поддержания четырехметровых глубин на Нижнем Дону, вне зависимости от объема сброса воды из Цимлянского водохранилища.

Перед проектирующей организацией будет поставлена задача регулярно сообщать инициативной группе жителей хутора Арпачин и станицы Маньчской о промежуточных результатах проектных изысканий. Готовый проект в обязательном порядке пройдет экологическую экспертизу.

Чтобы минимизировать отрицательное влияние строящегося объекта на экологию Донского края, при возведении Багаевского гидроузла будут применены новейшие разработки гидротехнического строительства.

Воды хватит всем

Багаевский гидроузел позволит решить проблему дефицита воды. К такому выводу 26 мая пришли участники заседания Морского совета при правительстве Ростовской области под руководством первого заместителя губернатора Александра Гребенщикова, передает пресс-служба регионального министерства транспорта.

Как сообщил руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдаев, в настоящее время ведется работа по включению проекта строительства Багаевского гидроузла в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России». Строительство Багаевского гидроузла на реке Дон в хуторе Арпачин позволит решить ряд проблем, которые сегодня оказывают негативное влияние на качество жизни жителей региона, в первую очередь речь идет о нехватке воды для питьевого, хозяйственного, промышленно-

го водопользования, а также для сельского хозяйства, рыболовства и судоходства.

Сергей Гайдаев напомнил, что для реализации проекта поставлены достаточно сжатые сроки: строительство объекта должно быть завершено в 2020 году. Администрация Азово-Донского бассейна ВВП поставит задачу перед проектирующей организацией регулярно сообщать инициативной группе жителей хутора Арпачин и станицы Маньчской о промежуточных результатах проектных изысканий. Готовый проект в обязательном порядке пройдет экологическую экспертизу.

Водопользование под контролем

Морской совет при правительстве Ростовской области рекомендовал ужесточить контроль над водопользованием в районе Азовского моря, говорится в сообщении регионального правительства. Соответствующие рекомендации даны Федеральной службе по надзору в сфере природопользования по Южному федеральному округу.

Отмечено значительное техногенное влияние на море из-за расположения на побережье портов, промышленных предприятий Таганрога,

сброса сточных вод промышленными, коммунальными и сельскохозяйственными предприятиями.

Областным Минсельхозпроду,

Минприроды и министерству ЖКХ предстоит разработать план мероприятий, направленных на уменьшение негативного влияния на экосистему Азовского моря.



На рейде

ООО «Универсальная стивидорная компания» в 2016 году намерена перевалить 900 тыс. тонн грузов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор компании Тимофей Лещенко.

ООО «Универсальная стивидорная компания» в 2016 году планирует обработать 900 тыс. тонн грузов, что в 2,4 раза превышает соответствующий показатель 2015 года.

«В навигацию 2016 года ожидается рост грузооборота, произведена модернизация производства. В частности, в сентябре

2015 года был приобретен плавкран «Байкал», весной 2016 года на нем установлен новый грейфер для перевалки зерна объемом 12 куб. м, который на 30% превышает вместительность штатного грейфера», — пояснил Тимофей Лещенко.

Он добавил, что Универсальная стивидорная компания продолжит работать с традиционной

номенклатурой грузов — зерном и серой.

В зимний период 2015–2016 гг. УСК не прекращала производственную деятельность. С конца декабря 2015 года и до открытия транзитной навигации в апреле 2016 года доставка грузов осуществлялась с причала порта Кавказ. Так, первым в этом году была обработано судно «Lavgio» грузоподъемностью 33 тыс. тонн, которое отправилось в Тунис с 33 тыс. тонн серы на борту.

Хотя УСК ведет перевалочную деятельность круглогодично, зимой часть оборудования была выведена из эксплуатации и прошла ремонт. На морском буксире «Вектор» произведен доковый ремонт, на буксире «Борей» и на самоходных порталых кранах «Тузла» и «Байкал» — текущий межнавигационный ремонт.

Напомним, ООО «Универсаль-



ная стивидорная компания» занимается перевалкой грузов на рейде порта Кавказ с апреля 2012 года. Перевалку грузов с судов внутреннего плавания на балкеры осуще-

ствляют самоходные плавучие краны GANZ грузоподъемностью 16 и 35 тонн, в обеспечении которых работают буксиры мощностью от 1200 до 1600 л.с.



Ожившая морская история

Первый военно-исторический фестиваль «Оборона Таганрога 1855 года» состоялся 28 мая.

На акватории Таганрогского залива Азовского моря и просторной набережной Таганрога развернулись боевые действия между бойцами англо-французской флотилии и защитниками Таганрога, воспроизводя памятную битву 3 июня 1855 года.

Такой военно-исторический праздник был организован впервые при поддержке Городской Думы и Администрации города Таганрога, Таганрогского государственного литературного и историко-архитектурного музея-заповедника, военно-исторического клуба «Защита» и Донского военно-исторического музея.

Как рассказала директор ООО «Советник», депутат Городской Думы г. Таганрога Елена Сирота, выступившая идейным вдохновителем фестиваля, мысль о проведе-

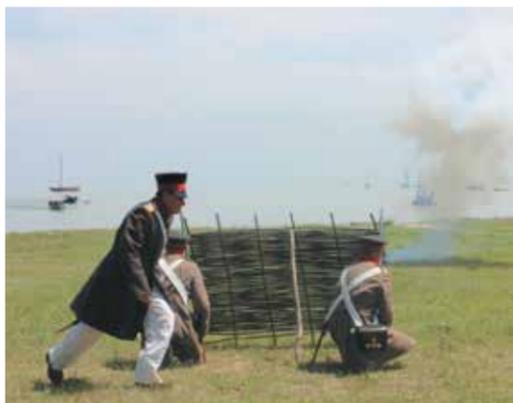
нии масштабной реконструкции возникла в начале 2016 года, активная подготовка заняла два месяца. «Мы ездим на реконструкторские балы в Санкт-Петербург и в Москву, где давно реконструируют события 1812 года. У нас происходило такое событие — оборона Таганрога! Это единственный город, который победил в Крымской войне», — подчеркнула Елена Сирота.

По ее словам, идею активно поддержал руководитель военно-исторического клуба «Защита» (г. Ростова-на-Дону) Павел Ждамиров, который пригласил реконструкторов со всей России: из Крыма, Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Пятигорска, Ейска, Краснодара, Новочеркасска. Всего в зрелищном действе приняло участие около 300 человек, в том числе курсанты Института водного транспорта им.

Седова (г. Ростов-на-Дону) и кадеты Многопрофильного кадетского корпуса им. Дёмина (г. Тамбов).

На акватории были задействованы три большие крейсерские яхты, плот, семь яхт класса «М», пять ялов, восемь шлюпов, катера... Десантную операцию на шлюпке военно-морского флота типа ЯЛ-6 обеспечила Ростовская общественная военно-патриотическая организация «Молодёжный морской клуб», реализующая в регионе программу социальных инвестиций «Родные города» ООО «Газпромнефть Марин Бункер».

Организаторы рассчитывают сделать фестиваль ежегодным, при этом даты могут варьироваться, поскольку Таганрог осаждался армией англо-французской коалиции трижды — 22 мая, 7 июля и 19 августа 1855 года — но неизменно давал отпор неприятелю.



Праздничный бой

Открытый областной чемпионат по военно-прикладным видам спорта состоялся 12 мая на базе Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта.

Военно-спортивный праздник был организован РКВТ совместно с Молодежным морским клубом и приурочен ко Дню Победы над фашистской Германией.

В военно-прикладных видах спорта соревновались 15 команд от образовательных учреждений среднего профессионального образования Ростовской области. Спортсмены прошли серьезную проверку: программа чемпионата включала военно-спортивную эстафету, атлетическую и огневую подготовку. Оценивали мастерство участников ветераны Великой Отечественной войны, представители областного воен-

ного комиссариата и педагоги колледжа водного транспорта.

Первое место заняла команда РКВТ. Серебро чемпионата досталось спортсменам Новочеркасского колледжа промышленных технологий и управления. Бронзы удостоились участники из Донского педагогического колледжа.

«Проигравших в этих соревнованиях нет и быть не может!» — подчеркнул директор РКВТ Владимир Маевский. Подарком для всех участников чемпионата стали мастер-классы и показательные выступления по военно-прикладному рукопашному бою и концерт патриотической песни «Наследники Победы».





«КТО ХОЧЕТ, ТОТ ДОБЬЕТСЯ!»

«Озерный-202» вернулся к работе в марте 2016 года, и уже в апреле команда буксира пополнилась двумя курсантами Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта. Корреспондент «Водного транспорта» побывала на борту, когда буксир судоходной компании «Донречфлот» пришел с баржей на погрузку серой в Усть-Донецкий порт, и узнала, чем живет молодой экипаж под управлением опытного капитана.

В Усть-Донецком порту идет работа. На причалах грузят серу, карбамидами и шебень. «Озерный-202» стоит вторым бортом, так что попасть на судно оказывается не так-то просто. Чтобы перемахнуть с баржи на баржу и спуститься по трапу, приходится преодолеть первоначальный страх и максимально сосредоточиться. Хорошо, что на барже терпеливо ждет и страхует старпом Михаил Николаевич Плужников. А на буксире уже приветственно машет рукой капитан Александр Алексеевич Закомолдин.

Сразу видно, кто главный на борту: капитан как радушный хозяин начинает знакомство с угощения, отказываясь от которого нет никакой возможности. Сегодня на обед — гороховый суп, пюре с котлетами и компот на третье. Вообще на питание речники не жалуются, напротив, повар Светлана Мищенко готовит вкусно и балует разнообразием блюд, даже домашняя выпечка на судне не редкость! Иногда и мужчины участвуют в приготовлении: когда случается хороший улов, в меню обязательно включается уха. «Настоящая уха, а не рыбный суп!» — подчеркивает старпом и тут же поясняет. — Мы готовим только из свежей рыбы, никаких рыбных консервов».

Капитан Закомолдин продолжил семейную династию. Его отца, Алексея Хрисанфовича, коллеги коротко звали Христофором в честь знаменитого мореплавателя Колумба. Сначала он работал на пассажирских судах на Дальнем Востоке, а потом семья переехала на юг, и отец трудился на буксирах-толкачах, был капитаном на известном экспериментальном ледоколе «Иван Вазов».

«Я тоже в детстве навещал его на судах и как-то привязался к флоту. Вот и пошел по стопам отца, что-то потянуло меня», — объясняет Александр Алексеевич. Поэтому поступил в Ростовское речное училище (РРУ), сначала обучился плаванию на внутренних водных путях, а потом освоил и морское судоходство. Работал на буксирах типа «ОТ» и «ОТА» и быстро рос по карьерной лестнице: капитаном стал в 25 лет.

Он шутит, что и сейчас в семье два капитана: сын Владимир тоже рано, в 26 лет, получил звание капитана полиции, отдав предпочтение не менее ответственной береговой профессии. Вместе с внуком Артёмом он, когда выдаться удобный момент,

Сейчас буксир водит баржи с серой и зерновыми на линиях «Усть-Донецк — порт Кавказ» и «Ростов-на-Дону — порт Кавказ». Ничего экстраординарного, но работы всем хватает!

В прошлом году на «Озерный-202» пришел старпом Михаил Николаевич Плужников. Его профессиональный путь начался со срочной службы на Тихоокеанском флоте. Потом уже в родном Таганроге в 1995 году стал матросом второго класса в порту, а вскоре перешел на ледокол «Капитан Мошкин». «Всю жизнь матросом тоже не хочется быть — поступил заочно учиться в РРУ на судоводителя. Так, проучившись 3,5 года, стал уже на ледоколе «Капитан Деми-

Верягиным. Ребята проходят на «Озерном-202» штатную практику в должности матроса.

«Учатся, нареканий к ним нет. Теория есть теория, но пока практики, опыта не наберешься, специалистом не станешь. Теория хороша, когда подкреплена практикой, — убежден капитан Закомолдин. — Все командиры за ними следят. Объясняем, как нужно швартоваться, причаливать, управлять как рулевой, но без маневров, конечно. На маневры зову смотреть. Будет желание у человека, он всего добьется! Самому надо не лениться и трудности преодолевать».

Старпом Плужников подчеркивает, что на буксире безопасность на первом месте: «Самое главное — это безопасность! Все показываем, но контролируем, чтобы на швартовку надевали спасжилеты, на ногах — ботинки, никаких шлепок, на руках — перчатки. Смотрят механизмы на палубе и в машинном отделении,

работе Александру Сергеевичу Мельситову и заведующему производственной практикой Яну Васильевичу Павлову за организованную работу и своевременное направление ребят на практику. При их непосредственном участии теплоходы компании смогли выйти в навигацию в запланированные сроки», — отметил директор по персоналу ОАО «Донречфлот» Вячеслав Ширококов.

Практиканты признаются, что пришли за знаниями, в том числе самого устройства судна. У Юрия Куприянова это уже не первая практика: в прошлом году был на танкере. Закончив колледж, он планирует уйти служить в армию и в идеале остаться работать на военно-морском флоте. Иван Верягин закончил второй курс РКВТ и впервые оказался на судне, постепенно осваивается.

Парни признаются, что поначалу скучаешь по родным, но со временем привыкаешь. Интернет всегда есть, поэтому общаются в социальных сетях, смотрят фильмы. В свободное время даже удается почитать что-то из судовой библиотеки. Например, Юра читает Жюль Верна.

На вопрос, не боятся ли качки, все как один удивленно замолкают и пожимают плечами, шутят, что под нее спится лучше.

Ни у курсантов, ни у старпома, в роду моряков не было, но почему-то сделали ставку на флот. «Профессия чем не хороша? Она учит мужеству, закаляет, дает уверенность в себе», — объясняет Михаил Николаевич, он о своем выборе не жалеет.

Впереди у команды еще много месяцев напряженной работы, а для курсантов — и учебы на борту буксира. Загрузив баржу серой, «Озерный-202» уйдет в Ростов-на-Дону. Какой будет следующий рейс, еще неизвестно. Хочется верить, что у такого дружного экипажа этот и десятки других рейсов, вне зависимости от пункта назначения, будут счастливыми.

ДЛЯ СПРАВКИ:

«Озерный-202» — буксир-толкач смешанного «река-море» плавания, предназначен для транспортировки барж. Класс судна — М-ПР 2.5 (лед 40). Водоизмещение составляет 678 тонн, длина судна — 48,55 м, ширина — 9,62 м. Теплоход оснащен двумя силовыми установками мощностью 619 л.с. каждая. Судовладелец — ОАО «Донречфлот». Порт приписки — Ростов-на-Дону.

Буксир перевозит минеральные удобрения и зерновые грузы по маршруту «Усть-Донецкий порт — порт Кавказ». В зимний период задействуется как вспомогательный флот для доставки агентов, лоцманов, представителей контролирующих и надзорных органов на суда ОАО «Донречфлот».

приезжает в гости на судно. Кем станет внучок, пока остается только гадать, но что-то ему машины пока интереснее теплоходов, признается Александр Алексеевич.

«Или писателем будет, воспоминания мои запишет, — шутит он и продолжает уже серьезно. — На «Озерном» пришлось поработать во всех ипостасях: и ледоколом, и аварийно-спасательным судном, и даже занимался проводкой военных объектов (подводных лодок) и плотов длиной более 700 м ... Так что прошел большую школу, адреналина много было!».

дов» третьим помощником капитана», — объясняет Плужников.

В общей сложности Михаил Николаевич проработал 17 лет на ледоколах, на «Капитане Чудинове» вырос до старпома, а потом решил изменить свой трудовой путь и пришел работать в судоходную компанию «Донречфлот». «О своем выборе не жалею. Экипаж хороший, слаженный. Капитан опытный», — делится старпом.

Своим опытом командиры делятся с пришедшими на практику курсантами Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта — Юрием Куприяновым и Иваном

на лебедку доступ только у электромеханика, а в остальном все показываем. Брашпилем пользоваться должен каждый! Пока справляются».

ОАО «Донречфлот» давно и плодотворно сотрудничает с Ростовским-на-Дону колледжем водного транспорта, охотно принимает на практику его курсантов. «РКВТ стабильно направляет на практику на суда компании около 40 человек каждую навигацию. Хочу выразить благодарность директору колледжа Владимиру Юрьевичу Мавескому, заместителю директора по учебно-производственной



Российско-итальянское сотрудничество

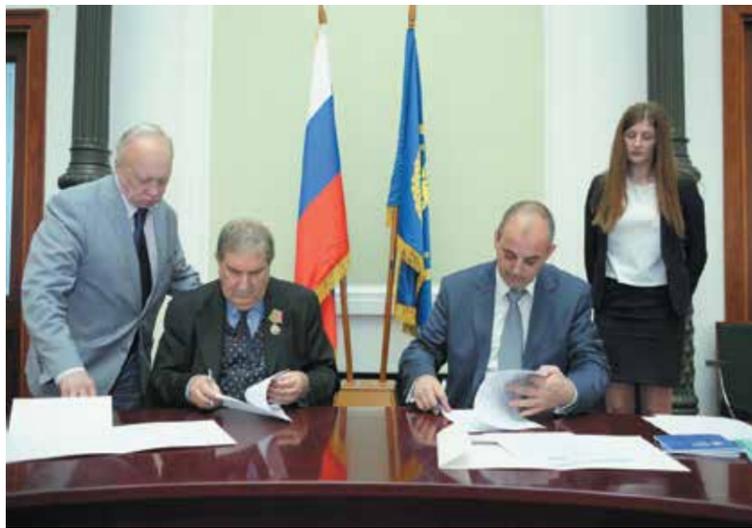
ОЭЗ «ЛОТОС» и Итало-Российская торговая палата подписали соглашение об экономическом, торговом и техническом сотрудничестве. Соглашение, в частности, предусматривает взаимный обмен информацией, проведение совместных конференций, семинаров, круглых столов, презентаций и бизнес-миссий.

Подписи под документом поставили генеральный директор ПАО «Особая экономическая зона «ЛОТОС» Сергей Милушкин и президент Итало-Российской торговой палаты Розарио Алессандрелло.

«ПАО ОЭЗ «ЛОТОС» получает в лице Итало-Российской торговой палаты партнера, содействующего в расширении и укреплении деловых связей с итальянским бизнесом. ПАО ОЭЗ «ЛОТОС» готово оказывать консультации итальянскому бизнесу, заинтересованному в инвестировании в российскую экономику, в производство на территории особой экономической зоны в Астраханской области, а также вести совместную работу по разработке и реализации проектов, направленных на взаимную поддержку и развитие инвестиционного потенциала», — сказал Сергей Милушкин.

ПАО «ОЭЗ «ЛОТОС» — управляющая компания особой экономической зоной промышленно-производственного типа «ЛОТОС».

ОЭЗ «ЛОТОС» сформирована в Наримановском районе Астраханской области на берегу



Волги. Общая площадь территории ОЭЗ — 9,8 кв. км, производственной зоны — 6,2 кв. км. Для резидентов ОЭЗ «ЛОТОС» предусмотрена железнодорожная, автотранспортная инфраструктура. Территория зоны имеет автомобильное сообщение с федеральной трассой «М6». На территории есть причал. В 40 минутах пути на автомобиле находится международный аэропорт «Астрахань». Резиденты получают доступ к ин-

женерной инфраструктуре.

Якорным резидентом ОЭЗ «ЛОТОС» выступает АО «Судостроительный завод «Лотос» (входит в структуру ОСК). Завод спроектирован и построен для строительства судов класса река-море, а также строительства комплектов блок-модулей верхних строений стационарных платформ, предназначенных для разведки и добычи нефти и газа на континентальных шельфах морей и океанов.

Паром «Крым» прошел ремонт

Керченский судостроительный завод «Залив» провел ремонт грузопассажирского парома «Крым» вместимостью более 600 человек и 160 автомобилей. Весь комплекс работ был выполнен в срок, и 2 июня 2016 года паром был выведен из заводского дока с тем, чтобы уже в этот день встать на линию.

Паром был временно снят с линии после проведения ежегодного докового освидетельствования.

«Зависимость проведения курортного сезона в Крыму от полноценной и бесперебойной работы Керченской паромной переправы очевидна, именно поэтому морской линии «Крым — Кавказ» уделяется большое внимание. В связи с этим обеспеченность паромами и их

техническое состояние находятся под особым контролем», — отмечают на заводе.

По информации службы маркетинга судоремонта завода «Залив», на судне была проведена плано-предупредительная профилактика движителей.

Завод «Залив» уже неоднократно выступал исполнителем судоремонтных работ на паромах, обслуживающих Керченскую паромную переправу.



«Звезда» обеспечена заказами

Портфель заказов Судоверфи «Звезда» (Приморский край) обеспечит работу предприятия на 2,5 года благодаря уже подписанным контрактам. Кроме того, утверждена производственная программа на 10 лет. Такая информация была озвучена на заседании рабочей группы под руководством первого вице-губернатора Приморского края Василия Усольцева.

На территории судоремонтного завода «Звезда» и прилегающих площадках в бухте Большой Камень ведется строительство современной верфи «СК «Звезда». Новая верфь будет строить суда любой сложности, характеристик и назначений, в том числе ранее не выпускаемых в России по причине существующих ограничений спусковых и гидротехнических сооружений.

На данный момент завершена разработка технического проекта, закончены основные работы по возведению блока корпусных производств, осуществлен монтаж оборудования в окрасочных камерах, заключены контракты на поставку кранового оборудования на стапель. По ключевым позициям технологического оборудования поставка выполнена на 77%. Только за последний месяц рост числа задействованной на объектах техники составил 40%.

С 1 февраля правительство РФ утвердило создание третьей в Приморье территории опережающего развития — «Большой Камень».

Специализация этой ТОР — судостроительная. Площадь — 324 га. Особый правовой режим для предпринимателей на территории опережающего развития действует для 51 вида экономической деятельности.

На текущий момент в АО «Корпорация развития Дальнего Востока» поступило шесть заявок на получение статуса резидента ТОР «Большой Камень». Общая сумма инвестиций по заявкам составляет 148 млрд руб. В марте ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» стал первым резидентом этой территории опережающего развития. В стадии подписания соглашения находится ОАО «Дальневосточный завод «Звезда».

По мнению губернатора Приморского края Владимира Милушевского, современная верфь «СК «Звезда» — приоритетный проект для всей России. Запуск судоверфи позволит повысить уровень импортозамещения в крае, все промышленные предприятия Дальнего Востока получат заказы по межзаводской кооперации. Более того, предусмотрено создание более 7 тыс. новых рабочих мест.

В Якутии модернизируют единственный судостроительный завод

В Якутии проведут реконструкцию и модернизацию Жатайского судоремонтно-судостроительного завода. Изменения коснутся сразу трёх производственных линий. В правительстве региона уже готовят комплексный инвестиционный проект «Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском бассейне. Реконструкция и модернизация Жатайского судоремонтно-судостроительного завода», сообщил министр промышленности Якутии Андрей Панов.

Необходимость обновления и строительства нового флота в Ленском бассейне назрела давно, отметили в министерстве. Согласно данным речного регистра по состоянию на начало 2016 г., в Ленском бассейне зарегистрировано более 1,4 тыс. судов, суммарной грузоподъемностью более 900 тыс. т.

«При этом в 2013 г. общее количество судов в Ленском бассейне составляло 2,232 тыс. единицы самоходного и несамоходного флота. То есть, за три года флот существенно уменьшился, тогда как потребность в перевозках не снизилась, и даже выросла в связи с реализацией таких крупных проектов, как строительства магистрального газопровода «Сила-Сибири» или освоение Чаяндинского и Среднеботуобинского месторождений. Следовательно, с каждым годом всё острее встает проблема нехватки флота», — подчеркнул

Андрей Панов, назвав стратегической задачей возобновление судостроения в Ленском бассейне на базе единственного сохранившегося профильного предприятия водного транспорта Якутии — «Жатайского судоремонтно-судостроительного завода».

По словам министра, потребность только 5-ти ведущих предприятий, работающих в Ленском бассейне, на сегодняшний день составляет более 300 единиц флота. Кроме того, существующий парк судов существенно устарел, а эксплуатация устаревшего флота неэффективна, да и небезопасна.

Новатэк предлагает построить верфь в Мурманской области

Компания Новатэк планирует реализацию инвестиционного проекта по созданию центра строительства крупнотоннажных морских сооружений, который будет представлять собой специализированную

верфь, расположенную в селе Белокаменка (Мурманская область).

Сегодня ведутся изыскательские работы на площадке, предназначенной для строительства будущей верфи. Проект находится в прединвестиционной фазе: обоснование инвестиций по проекту планируют подготовить к концу текущего года. При благоприятном сценарии развития событий строительство верфи может начаться уже в следующем году. Инвестиции в проект оцениваются в объеме не менее 25 млрд руб., при пиковой загрузке на верфи будут работать не менее 3 тыс. квалифицированных специалистов.

Правительство Мурманской области предоставило инвестиционному проекту статус стратегического, что дает право на заключение договоров аренды земельных участков, необходимых для реализации проекта, без проведения торгов.

Парусник «Надежда» отправился в учебный рейс

Учебное парусное судно «Надежда» отправилось в первый в этом году рейс. На борту находятся 110 курсантов Морского колледжа и Морского технологического колледжа Морской академии МГУ им. адм. Г.И. Невельского.

2 июня состоялась торжественная церемония проводов курсантов на практику, после чего судно отошло от причала Владивостока.

Праздник открыл приветственным словом ректор Сергей Огай. Перед строем курсантов прошли знаменные группы, которые внесли Государственный флаг РФ, флаг Федерального агентства морского и речного транспорта, знамя МГУ им. адм. Г.И. Невельского.

Было зачитано поздравление главы Попечительского совета МГУ им. адм. Г.И. Невельского, генерального директора ПАО Совкомфлот» Сергея Франка, в ко-

тором говорится, что парусное учебное судно «Надежда» является визитной карточкой и одним из символов Владивостока — форпоста России на дальневосточных рубежах. И курсанты должны всегда помнить об этом и с гордостью и достоинством нести знамя университета, города и российского флота. Предстоящий поход позволит им проверить себя и поверить в себя, приобрести к великому морскому братству.

Традиции подготовки моряков, заложенные более 300 лет назад Петром I, живы и поныне, и абитуриенты, которые поступают в Морской университет на

плавательные специальности, получают качественное морское образование и вторую специальность на военной кафедре, что не может предложить ни один вуз Дальнего Востока. Такое сочетание дает выпускникам значительное конкурентное преимущество на рынке труда. Курсанты, ушедшие в свой первый рейс, завтра встанут за штурвалы самых современных судов и всегда будут востребованы в отрасли.

Как сообщили в МГУ им. адм. Г.И. Невельского, для большинства практикантов, находящихся на борту, это первый выход в море.



Судно держит курс на Шанхай (КНР), где курсанты и экипаж ПУС «Надежда» будут принимать участие в Международной выставке «Transport Logistic China 2016».

Судно держит курс на Шанхай (КНР), где курсанты и экипаж ПУС «Надежда» будут принимать участие в Международной выставке «Transport Logistic China 2016».

Как повысить инновационную активность персонала?

Студенты и преподаватели предложат свою концепцию практикам

Круглый стол, посвященный инновационным кадровым технологиям на предприятиях морской индустрии, состоялся в Государственном морском университете имени адмирала Ф.Ф. Ушакова. В дискуссии приняли участие студенты, обучающиеся по специальностям «Управление персоналом» и «Государственное муниципальное управление». Вели стол преподаватели кафедры «Экономика и менеджмент».

Особый интерес придало мероприятию участие приглашенных гостей, среди которых были генеральный директор «ALEKSINO PORT MARINA SHIPYARD» Вадим Дядюра и коммерческий директор этого предприятия Виктория Сердюк.

Верфь ALEKSINO PORT MARINA SHIPYARD предоставляет комплексные услуги судоремонта по системе субконтрактинга. На площадях предприятия осуществляется докование, корпусный ремонт, ремонт гребных валов и винтов, обслуживание якорных и швартовых устройств, коммерческих и частных судов, яхт и катеров водоизмещением до 160 тонн.

Вадим Дядюра является членом Международной ассоциации профессиональных яхт-

сменов (PYA). Студентам было особенно интересно услышать мнение яхтенного капитана с более чем 30-летним опытом работы, который, к тому же, в 2014 году был награжден медалью «За спасение погибавших». Помимо личных заслуг в яхтинге, капитан является успешным предпринимателем, о чем свидетельствует звание «Заслуженный руководитель», присвоенное по решению Президентского совета фонда поддержки предпринимательских инициатив в 2014 году. Решением Морской коллегии в 2014 году он был награжден медалью «За отличие в морской деятельности».

Вадим Дядюра поделился со студентами опытом работы с персоналом, рассказал о современных методах стимулирования, социального развития и формирования

приверженности к организации, применяемых на его верфи.

В ходе работы круглого стола обсуждались проблемы найма и оптимизации численности персонала, процедуры оценки, мотивации, формирования сплоченной команды сотрудников, применяемые ALEKSINO PORT MARINA SHIPYARD.

Одним из важных вопросов, обсужденных со студентами, стала тема оптимизации кадрового состава. Вадим Дядюра отметил, что благодаря умелому руководству, удалось сократить численность персонала почти втрое, при этом в разы увеличив эффективность работы, как сотрудников, так и всей верфи в целом. Поставленная цель была достигнута за счет оптимального смещения видов деятельности.

Успешные технологии управления персоналом на верфи смело можно назвать инновационными, заслуживающими внимания и изучения.

Например, живой интерес студенческой аудитории вызвал метод найма редких специалистов и создание условий не только для их эффективной работы, но и комфортного проживания на территории верфи. Данный метод

значительно повышает мотивацию и лояльность персонала.

Отдельного внимания в ходе круглого стола были удостоены вопросы формирования эффективной команды и лидерства, в частности, приводились примеры тимбилдинга в практике управления персоналом верфи.

Вопросы адаптации, заданные студентами, были переадресованы Виктории Сердюк, которая убедила аудиторию, что их руководителем созданы все условия для того, чтобы сотрудники быстро осваивались на предприятии. Обусловлено это корпоративной культурой верфи, основными лозунгами которой является доступность, открытость, доброжелательность и свободная коммуникация не только сотрудников, но и руководителя компании.

Однако, говоря о своих успехах, представители верфи отметили, что более всего их беспокоит низкий уровень инновационной активности персонала.

В ответ модератор круглого стола, доцент кафедры «Экономика



и менеджмент» Надежда Митрофанова предложила реализацию совместного проекта «Формирование условий для повышения инновационной активности кадров ALEKSINO PORT MARINA SHIPYARD» в рамках работы кафедральной научно-практической лаборатории изучения проблем управления персоналом на транспорте. К данному проекту предложено привлечь участвовавших в научно-практической дискуссии преподавателей и студентов.

