



**РЕФОРМА КНД
ПРОДОЛЖАЕТСЯ**

СТР. 3



**ГРАНДЫ ГАЗОВЫХ
ПЕРЕВОЗОК**

СТР. 4



**«ВОЛГОТРАНС»
ПРИМЕРИЛ КРЫЛЬЯ**

СТР. 3

КАКИМ КУРСОМ ПОЙДЕТ РОССИЙСКИЙ ФЛОТ?



Несмотря на наметившиеся положительные тенденции по увеличению тоннажа морских судов под российским флагом, сокращению их среднего возраста и устойчивого роста грузооборота морских портов России, доля судов под российским флагом в перевозках российских внешнеэкономических грузов продолжает сокращаться. По экспертным оценкам, из-за роста зависимости от импорта морских транспортных услуг ежегодно российская экономика недополучает свыше 13 млрд долларов США.

Президентом страны поставлена задача — обеспечить к 2024 г. перевозки по Северному морскому пути в размере 80 млн тонн. Для освоения перспективного грузопотока в Арктике на период до 2030 года необходимо построить ориентировочно 90 новых судов, в том числе 32 газовоза для перевозки СПГ (с учетом 15 заказанных), 20 танкеров для перевозки сырой нефти, 8 танкеров для перевозки газового конденсата, 6 балкеров для вывоза угля и др.

Если все или большая часть этих судов будет построена и зарегистрирована под флаг России, то доля в общем объеме перевозок национальных внешнеэкономических грузов будет существенно увеличена.

Ежегодно российские порты переваливают все больше и больше грузов внешней торговли. По итогам прошлого года грузооборот морских портов составил 816,5 млн тонн, из них 623 млн тонн — это экспорт и импорт. Почему же доля судов под российским флагом в этих перевозках остается крайне незначительной? Есть ли у российских судовладельцев шанс занять достойное место на этом рынке? Восстановит ли речной транспорт свои позиции? По мнению Российской палаты судоходства, исправить ситуацию может грамотная сбалансированная государственная политика.

Подфлагом Российской Федерации к началу 2019 года работают суда, совокупный дедейт которых превышает 7 млн тонн. Причем с 2011 года данный показатель демонстрирует положительную динамику. «Если бы не действие законов о поддержке судостроения и судоходства, а также законода-

В ЧЕМ ПРИЧИНЫ И ЧТО НАДО ЕЩЕ СДЕЛАТЬ?

Проведенный Российской палатой судоходства анализ показывает, что системными проблемами развития российского морского флота остаются ограниченный доступ к грузовой базе и целый ряд административных барьеров,

дерации в конце января 2019 года подробно обсуждали препятствия для судоходства. В их числе лицензирование отдельных видов деятельности, неравные условия в области транспортной безопасности, применяемые к заходящим в отечественные порты российским и иностранным судам, а также их

ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г.). Важным является и отсутствие в трудовом законодательстве норм, обеспечивающих реализацию требований Конвенции по труду в морском судоходстве 2006 г. в части права судовладельцев, оказывающих услуги технического и экипажного менеджмента, заключать трудовые договоры с членами экипажей морских судов.

Морской коллегией дан ряд поручений, в том числе по анализу и выявлению избыточных, а также дублирующих требований к судам под национальным флагом. От того, как эти поручения будут выполнены, во многом зависит дальнейшая судьба отечественного флота.

Значительное влияние на конкурентоспособность судов под российским флагом оказывают требования национального законодательства в области транспортной безопасности.

тельства, направленного на создание Российского международного реестра судов, к настоящему моменту совокупный дедейт морского флота под российским флагом был бы на 3 млн тонн меньше», — считает президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин.

излишних и дублирующих функций российского законодательства, которые снижают привлекательность российского флага по сравнению со странами открытой регистрации или так называемыми удобными флагами.

На заседании Морской коллегии при Правительстве Российской Фе-

экипажам. Кроме того, к чрезмерным требованиям можно отнести необходимость проведения государственной экологической экспертизы в отношении транспортных судов и национальные требования обязательного страхования, основанные на положении не вступившей в силу Международной Конвенции (обот-

В 2018 году объем финансирования на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений составил 67% к нормативному обеспечению.

В навигацию 2018 года подведомственными Росморречфлоту администрациями бассейнов внутренних водных путей обслуживалось 101,48 тыс. км ВВП.

Реализованы комплексные проекты реконструкции судоходных гидротехнических сооружений в Московском, Волжском, Волго-Донском, Обском, Северо-Двинском, Камском, Енисейском бассейнах. Обновлен обслуживающий флот.

КАКИМ КУРСОМ ПОЙДЕТ РОССИЙСКИЙ ФЛОТ?



Окончание, начало на стр. 1

Ведь российские судовладельцы выполняют не только требования Международного Кодекса ОСПС, но и Федерального закона ФЗ-16 «О транспортной безопасности». При этом расходы судовладельцев на соответствие требованиям национального законодательства в области транспортной безопасности в разы превышают расходы, необходимые на соответствие международным стандартам. Решением может стать освобождение от оплаты сбора транспортной безопасности каботажных и речных судов, заходящих в морские порты, а также судов с ядерной энергетической установкой.

На внутренних водных путях (ВВП) Российской Федерации ситуация остается сложной: грузооборот речного транспорта в 2018 году опустился на 1,6% по сравнению с 2017 годом, а фактический объем перевозок упал на 2%, достигнув 116,2 млн тонн.

Снижение грузовой деятельности на внутренних водных путях Российской Федерации на фоне общего роста грузоперевозок другими видами транспорта в нашей стране свидетельствует о потере речниками своих позиций.

Груз «уходит» с реки на наземные виды транспорта, и основной причиной остаются инфраструктурные ограничения на ВВП. По-прежнему сохраняются лимитирующие участки и участки с ограниченными габаритами судовых ходов, что серьезно осложняет работу судоводительских компаний.

Заместитель министра транспорта Российской Федерации — руководитель Росморречфлота Юрий Цветков в ходе итогового заседания Коллегии Росморречфлота отметил несколько факторов, которые привели к снижению объема перевозок грузов. Это сохранение транспортных ограничений в районе Городца, сокращение грузовой базы: уменьшение потребности в строительных грузах, а также применение перевозчиками железнодорожного транспорта понижающих тарифов

к перевозкам нефтепродуктов по направлениям, параллельным внутренним водным путям, в летний период, что ставит речные судоводительские компании в неравные конкурентные условия по сравнению с железной дорогой.

Кроме того, по мнению Юрия Цветкова, на работу внутреннего водного транспорта оказал значительное влияние резкий рост стоимости судового топлива. Увеличение затратной составляющей способствовало ухудшению финансового состояния судоводительских компаний в 2018 году и в дальнейшем может привести к снижению темпов строительства флота на российских верфях.

ценообразования расчетов ставок сборов на ВВП.

В этой связи заслуживает внимания положительный опыт европейских стран в части регулирования речного судоходства. Так, с 1 января 2019 года Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры Германии постановило отменить навигационные сборы в сфере внутреннего водного транспорта. Таким образом, отрасль речных грузоперевозок Германии сможет сэкономить около 45 млн евро в год. Комментируя данное решение, статс-секретарь Федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры

Достижения Российской палаты судоходства в 2018 году:

- Пролонгация мер государственной поддержки строительства судов
- Освобождение судов от уплаты таможенных пошлин и НДС после ремонта за рубежом
- Создание Совета по профессиональным квалификациям на морском и внутреннем водном транспорте
- Внесение изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта в части периодичности освидетельствования компании и судна на соответствие требованиям Системы управления безопасностью
- Усиление внимания к инфраструктурным проектам на ВВП России

СБОРЫ НА ВВП

В декабре 2018 года Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России приняла решение об отмене государственного регулирования на услуги естественных монополий по использованию инфраструктуры ВВП. Теперь ставки сборов утверждаются руководителями администраций бассейнов внутренних водных путей. По оценке Российской палаты судоходства, это привело к увеличению в 2019 году навигационных, лоцманских и других сборов. Палата судоходства предложила повышать ставки постепенно в течение 3 лет. Напомним, что президент России поручал при принятии решений, направленных на регулирование тарифов естественных монополий, обеспечить ограничение их роста на пятилетний период, начиная с 2014 года, темпами, не превышающими величины фактической инфляции за предыдущий год. Кроме того, по мнению бизнес-сообщества, необходимо разработать методику

Германии Э. Ферлеманн пояснил, что речное судоходство является системно важным элементом сферы логистики Германии. «Наш транспорт в целом может функционировать в полной мере лишь благодаря нашему речному флоту. Поэтому перед нами стоит цель упрочить конкурентоспособность речного судоходства», — сказал он.

СУДОХОДСТВУ В ПОМОЩЬ

Правительство Российской Федерации безусловно стремится создавать оптимальные условия для развития бизнеса. Причем в диалоге с бизнес-сообществом нормативно-правовая база формируется весьма успешно. Уже сегодня Росморречфлоту удалось выстроить стройную систему оказания государственных услуг и управления государственной собственностью морского и речного транспорта, создать базовые условия для судоходства и работы портов. Прделана большая работа по совершенствованию системы отраслевого образования.

Важнейшее значение имеет включение федерального проекта «Внутренние водные пути» в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Документом предусмотрена реализация проектов строительства Багаевского гидроузла (2020 год) и Нижегородского низконапорного гидроузла (2021 год), что позволит ликвидировать два «узких» места на Единой глубоководной системе.

КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ

Начал свою работу созданный на базе Российской палаты судоходства Совет по профессиональным квалификациям на морском и внутреннем водном транспорте (СПК). Деятельность СПК будет направлена на разработку и актуализацию профессиональных стандартов и квалификационных требований, экспертизу федеральных государственных общеобразовательных стандартов профессионального образования и образовательных программ, включая их аккредитацию. В целях выявления потребностей отрасли в новых профессиях, появляющихся в связи с внедрением новых технологий и цифровизации экономики, а также сокращения выпуска специалистов по специальностям, утратившим актуальность, на регулярной основе будет проводиться мониторинг рынка труда.

ПРИОРИТЕТ РАЗВИТИЮ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА

С участием судоходного бизнес-сообщества разработана Концепция развития круизного туризма. Основная цель которой — увеличение к 2035 году

туристического потока по круизным маршрутам России в 2 раза по сравнению с уровнем 2018 года.

Ранее принятые меры государственной поддержки позволили начать строительство круизных судов на российских верфях. Для успешного развития этого сегмента перевозок предлагается продлить программу льготного лизинга круизных судов по ставке 2,5% с увеличением срока с 18 до 25 лет в связи с коротким сроком навигации на внутренних водных путях и высокой капиталоемкостью. Важно продолжить реализацию

программы выдачи судового утилизационного гранта и рассмотреть возможность его увеличения. Альтернативной мерой может стать строительство серий круизных и пассажирских судов по госзаказу ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания» или АО «Машиностроительная промышленная лизинговая компания» последующей передачей в операционный лизинг (бербоут-чартер) судоводительским компаниям-туроператорам. Так как в силу высокой капиталоемкости и короткой навигации суда окупаются за 25–30 лет, что сопоставимо с их жизненным циклом, эта мера смогла бы сохранить количество действующего флота и позволила бы загрузить судостроительные предприятия заказами.

НАЛОГОВЫЕ И ТАМОЖЕННЫЕ УПРОЩЕНИЯ

Совместная работа Минтранса России, Росморречфлота и Российской палаты судоходства позволяет решить много насущных вопросов в части налогового и таможенного законодательства. Так, судовладельцев освободили от уплаты таможенных пошлин и НДС за зарубежный ремонт судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов (РМРС).

В связи с изменившимся законодательством Евразийской экономической комиссии (ЕАЭК) судовладельцы столкнулись с серьезной проблемой при ввозе радиоэлектронных средств и высокочастотных устройств в составе бортового оборудования. В настоящее время подготовлен проект решения ЕАЭК, которое урегулирует данный вопрос.

В связи с подготовкой Правительством РФ Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года, одним из пунктов предлагается введение ставки НДС ноль процентов при перевозке грузов судами, зарегистрированными в РМРС, между иностранными портами.

ПРЯМЫМ КУРСОМ

Многолетнее конструктивное взаимодействие Российской палаты судоходства с национальными и международными регуляторами судоходной отрасли приносит свои плоды. Экономические и политические шторма закаляют российских судовладельцев, делают их сильнее и дальновиднее. Отечественный бизнес уже забыл о субстандартном судоходстве, все чаще заключаются контракты на строительство нового флота, и все чаще флаг Российской Федерации поднимается на морских и речных судах.





РЕФОРМА КНД ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Российская палата судоходства занимает активную позицию в реформе контрольно-надзорной деятельности (КНД) в сфере морского и речного транспорта, учитывая общность целей всех участников реформы.

Цель реформы КНД — существенное улучшение статистики по аварийности и материальному ущербу в результате оценки рисков, которые контролирует государство. При этом предусмотрено существенное сокращение административного давления на бизнес.

Задача внести изменения в нормативно-правовую базу в области контроля и надзора была обозначена в послании президента Российской Федерации Владимира Путина Федеральному собранию. В соответствии с этим к 1 января 2020 года Ространснадзору необходимо разработать проекты новых нормативных документов. В соответствии с концепцией реформы более 70 обязательных требований в сфере контроля и надзора на водном транспорте будут изменены или заменены на новые, рассказал заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) Сергей Сарлицкий.

Избыточная административная нагрузка исходит не только со стороны надзорных органов. Существует целый ряд административных барьеров, излишних и дублирующих функций российского законодательства, которые снижают привлекательность российского флага по сравнению со странами открытой

регистрации или так называемыми удобными флагами. Это несет отрицательный системный эффект, приводит к дополнительным материальным и временным затратам, снижает конкурентоспособность российского флага. К сожалению, сегодня под иностранным флагом перевозится подавляющая часть внешнеторговых грузов Российской Федерации. Все эти суда не подлежат надзору со стороны Ространснадзора. Поэтому упрощение процедур надзора за судоходством рассматривается российскими судовладельцами как важная мера и один из элементов поддержания конкурентоспособности.

Цель судоходного сообщества — без ущерба для безопасного судоходства получить систему, содержащую актуализированные, реально исполнимые требования, исключающие избыточность и дублирование контроля (надзора), Ространснадзор приступил к подготовке системы дистанционного контроля предприятий водного транспорта. Эксперимент по дистанционному контролю уровня безопасности на предприятиях водного транспорта, предполагающий в дальнейшем отмену плановых проверок, будет проведен в 2019–2020 годах.

По словам Сергея Сарлицкого, переход на систему дистанцион-

ного контроля сейчас находится в стадии разработки. В дальнейшем реализация проекта позволит сделать работу ведомства более эффективной для всех участников процесса. Идея модели, позволяющей отказаться от плановых проверок, была представлена на коллегии Минтранса и в целом поддержана Росморречфлотом и бизнес-сообществом.

Ее суть в том, что предприятия отрасли морского и речного транспорта будут объединены в общую систему непрерывного мониторинга со стороны Ространснадзора, обязывающую их дистанционно предоставлять информацию о требуемых параметрах производства. В свою очередь, Ространснадзор упраздняет систему плановых проверок. Исключение составят экстренные случаи, требующие присутствия инспекторов.

По результатам эксперимента будет подготовлен соответствующий проект для утверждения на правительственном уровне.

Бизнес-сообщество, в целом поддерживая эту инициативу, подчеркивает, что такие процедуры не должны быть обременительными. Приветствуется также внедрение в контрольно-надзорную деятельность инструментов «цифрового контроля», позволя-

ющих внедрить дистанционный сбор сведений и автоматизировать анализ данных, как следствие, сократить сроки проверки.

ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА

Судовладельцы, в подавляющем большинстве, стремятся к исполнению обязательных требований законодательства. В любом случае, консолидированная позиция Российской палаты судоходства отражает мнение именно таких добросовестных и социально ответственных российских судовладельцев. Но проблемы зачастую возникают там, где эти требования противоречивы, не конкретны или избыточны. Поэтому к важнейшим задачам относится оптимизация обязательных требований и приведение действующего регулирования в соответствие с лучшими международными и национальными практиками.

«Мы продолжаем сотрудничать с Ространснадзором в направлении совершенствования лицензионных требований и процедур», — рассказал президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин.

В частности, при участии Палаты судоходства в области лицензирования появился официально

опубликованный перечень нормативных правовых актов, содержащих обязательные требования и перечень самих требований, проверяемых Ространснадзором. Это позволило внедрить систему проверочных листов, понятных для проверяющего и проверяемого.

Следующим шагом судовладельцам видится пересмотр требования о необходимости оформления приложения к лицензии, вызванного изменением состава объектов деятельности (судов). Существующий порядок формирования приложения к лицензии, содержащий перечень всех судов компании, в ряде случаев препятствовал краткосрочной передаче судна в аренду (что всегда является обычной морской практикой). В то же время на иностранные компании лицензионные требования, ограничивающие привлечение стороннего флота, не распространяются.

Российская палата судоходства высоко оценивает нацеленность Ространснадзора на конкретный результат. Единственное в России отраслевое объединение работодателей в сфере судоходства готово оказать экспертную поддержку любым начинаниям, направленным на повышение безопасности судоходства и снижение административных барьеров.

ДЕСЯТЬ МИЛЛИАРДОВ НА ПРОЕКТ

«Красное Сормово» подписало контракт на строительство 11 сухогрузов.

«Красное Сормово» построит 11 сухогрузных судов проекта RSD59 для Государственной транспортной лизинговой компании. Согласно требованиям двустороннего договора между заводом и ГТЛК, подрядчик обязуется сдать три сухогруза проекта RSD59 до конца 2019 года и восемь — не позднее 30 ноября 2020 года.

Цена контракта составила 10,43 млрд рублей. Источники финансирования — субсидия федерального бюджета и собственные средства ГТЛК. Суда будут эксплуатироваться компанией «Пола Райз».

«Завод уже приобрел необходимый опыт строительства сухогрузов проекта RSD59 и рекомендовал себя как верфь, специализирующаяся на производстве гражданских судов типа «река-море», — заявил генераль-

ный директор завода «Красное Сормово» Михаил Першин. — Данный заказ обеспечит ритмичный производственный процесс в течение двух лет».

Это уже третья серия сухогрузных теплоходов проекта RSD59 для ГТЛК, которую построит завод «Красное Сормово». Строительство первой серии из пяти сухогрузных теплоходов завершено в октябре 2018 года, вторая — из четырех сухогрузов — в процессе производства.



«ВОЛГОТРАНС» ПРИМЕРИЛ КРЫЛЬЯ

Один из лидеров танкерного сегмента речных грузоперевозок — судоходная компания «Волготранс» выходит на новый рынок. В навигацию 2019 года компания намерена эксплуатировать в Нижегородской области четыре судна на подводных крыльях (СПК) «Валдай 45Р».

Как рассказал газете «Водный транспорт» директор АО «Машпромлизинг» (кэптивная компания АО «ОСК») Александр Бабич, в конце 2018 года лизинговой компанией заключен трехсторонний контракт с ООО «Волготранс» и АО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева» на строительство четырех СПК «Валдай 45Р» для эксплуатации в Нижегородской области. «Удачное сочетание лизингового продукта ОСК на срок до 15 лет по ставке до 2,5% годовых и поддержка со стороны Нижегородского правительства сделали этот проект интересным для «Волготранса», что и повлияло на принятие судоходной компанией инвестиционного решения», — пояснил Бабич.

Речное пассажирское судно на подводных крыльях проекта 23180 «Валдай 45Р» спроектировано ЦКБ им. Р.Е. Алексеева. В 2017 году на воду было спущено первое такое судно. Назначение СПК «Валдай 45Р» — перевозка

пассажира на реках в светлое время суток в комфортабельном салоне. Имея низкую осадку, около 1 м, судно может развивать высокую скорость — до 75 км/ч (проектная скорость — 65 км/ч). Запас хода — в пределах 550 км. «Валдай 45Р» имеет низкий расход топлива за счет применения новых технологий в двигателе, улучшенных гидродинамических характеристик, использования композитных материалов в конструкции корпуса судна. В настоящее время серия речных судов

на подводных крыльях данного проекта строится на собственном производстве ЦКБ им. Р.Е. Алексеева.

«Этим летом мы планируем выйти с новыми судами на рынок пассажирских перевозок в Нижнем Новгороде, — пояснил «Водному транспорту» первый заместитель генерального директора компании «Волготранс» Алексей Пальгов. — Мы надеемся в дальнейшем распространить этот опыт на другие регионы в Приволжском федеральном округе».



ГРАНДЫ ГАЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

«Совкомфлот» отметил десятую годовщину начала отгрузок СПГ в рамках проекта «Сахалин-2»



ном клуба стран-экспортеров СПГ, который на тот момент насчитывал всего 15 стран.

За минувшие годы газовозы компании — «Гранд Анива» и «Гранд Елена» совершили более 300 рейсов и перевезли в рамках проекта около 43,5 млн куб. м сжиженного газа.

Как подчеркивают в компании, характеризуя свой флот, корпус судов соответствует ледовому классу 1В, силовая установка — 1С, что позволяет им работать в битом льду толщиной до 40 см.

«Совкомфлот» является независимым владельцем и оператором танкеров-газовозов с 2006 года, он стал первым в истории российским предприятием, которое смогло успешно выйти в этот

сегмент мирового судоходного рынка. Флот танкеров-газовозов под управлением группы «СКФ» насчитывает 13 судов и генерирует устойчивую прибыль, его доля в общей доходной базе группы «Совкомфлот» возрастает», — отметили в СКФ.

Группа компаний «Совкомфлот» (Группа «СКФ») — крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире компаний по морской транспортировке углеводородов, а также обслуживанию шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот включает 146 судов общим дедвейтом свыше 12,7 млн тонн. Более 80 судов обладает ледовым классом.



Группа компаний «Совкомфлот» отметила десятую годовщину начала отгрузок сжиженного природного газа

в рамках проекта «Сахалин-2». В марте 2009 года газовоз «Гранд Анива» принял на борт и доставил потребителям первую в истории

партию российского СПГ, произведенного в рамках проекта «Сахалин-2». С началом работы проекта Россия стала полноправным чле-

«ЗЕЛЕННЫЕ» СУДА «СОВКОМФЛОТА»

Первые в мире танкеры типоразмера «Афрамекс» на газомоторном топливе стали обладателями сертификатов Green Award

Суда СКФ «Перспект Гагарина» и «Ломоносовский проспект», первые в мире танкеры типоразмера «Афрамекс» на газомоторном (СПГ) топливе, получили сертификаты международной программы Green Award. Эти сертификаты — знак качества для судов, которые значительно превосходят конвенционные требования в области безопасности мореплавания и защиты окружающей среды.



Именно Green Award первой в мире внедрила систему оценки экологической безопасности судна, основанную не только на его технических характеристиках, но и на профессиональной компетенции экипажей, а также на уровне организации менеджмента. «Совкомфлот» — один из старейших из действующих участников программы Green Award, впервые такой сертификат был присвоен судну компании еще в 1996 году. С тех пор суда СКФ многократно получали сертификаты Green Award.

Сертифицированные компании и суда проходят регулярные аудиты, которые затрагивают широкий спектр вопросов, связанных с безопасностью мореплавания, качеством услуг и защитой окружающей среды. Перечень областей включает судовождение, операционные процедуры, реагирование на чрезвычайные ситуации, операции с отходами и сточными водами, тренинги для экипажа и многое другое.

Компании-участники программы получают конкурентное преимущество, поскольку сертификация гарантирует получение скидок при оплате сборов и услуг в европейских портах. Однако, в первую очередь, сертификаты Green Award ценятся в морском сообществе, поскольку являются знаком признания труда моряков и менеджеров флота.

РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА — ОСНОВНОЙ ЭКСПЕРТ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

В современных условиях развития и реализации образовательного процесса подготовки отраслевых специалистов усилилось взаимодействие образования и бизнеса, что отражено как в законодательно-нормативных документах, так и практической деятельности.

В Федеральном законе «Об образовании в Российской Федерации» закреплено, что образовательные программы, процедуры контроля и аттестации, фонды оценочных средств должны пройти внешнюю экспертизу работодателей. Практическая подготовка выпускников, эффективное выполнение научно-исследовательской работы студентов и курсантов, развитие сетевых форм в образовании невозможно без участия организаций водного транспорта.

«Работодателям отводится определяющая роль в проведении профессионально-общественной аккредитации образовательных программ и общественной аккредитации образовательных организаций. Это хороший стимул для тех и других, чтобы повышать качество и свою ответственность», — пояснила газете «Водный транспорт» заместитель председателя Федерального учебно-методического объединения (ФУМО) в области кораблестроения и водного транспорта, директор научно-методического центра учебно-методического объединения в области экс-

плуатации водного транспорта, заведующая кафедрой налогообложения и бухгалтерского учета ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Елена Лаврентьева.

Изложенные законодательные нормы так и остались бы на бумаге, если бы не активное участие представителей Российской палаты судоходства в сложном, многогранном образовательном процессе подготовки специалистов водного транспорта. Установилось многолетнее сотрудничество Российской палаты судоходства и ФУМО в области техники и технологий кораблестроения и водного транспорта.

«Наша общая цель, — продолжила Лаврентьева, — эффективное взаимодействие образования и бизнеса в решении сложной задачи кадрового обеспечения отрасли в условиях инновационного развития водного транспорта. Эти общие слова предполагают как количественную, так и качественную составляющую кадрового потенциала. Судоходным, стивидорным, агентским, сюрвейерным, брокерским, экспедиторским компаниям, а также предприятиям и уч-

реждениям, осуществляющим государственное управление на морском и внутреннем водном транспорте, нужны специалисты, владеющие современными знаниями, имеющие практические навыки, а также мотивированные к саморазвитию и достижению профессионального успеха. Выпускники образовательных организаций должны быть конкурентоспособны на международном и национальном рынке труда».

Реализация поставленных задач направлена на модернизацию и качественное развитие профессиональной подготовки специалистов. Однако при всем богатом опыте российской образовательной системы эту задачу невозможно решить без потенциальных потребителей кадров. Есть разные формы интеграции образования и бизнеса, как уже зарекомендовавшие себя, так и вновь появляющиеся. Действуют комплексные договоры, охватывающие различные направления сотрудничества: организация практик для курсантов и студентов, привлечение сотрудников компаний к чтению проблемных лекций, направление



преподавателей университета на стажировку в компании, проведение научно-исследовательских работ и т.д. Другое современное направление сотрудничества образовательных организаций и работодателей — это сетевые формы, в том числе создание и реализация совместных образовательных программ, основанных на новых технологиях трансляции знаний и формировании практических навыков. Предусматривается расширение практики участия бизнеса в управлении и финансировании деятельности вузов.

Основу образовательного процесса составляет методическое обеспечение, от качественной разработки которого во многом зависит ожидаемый результат. ФУМО разработало образовательные стандарты в области высшего и среднего профессионального образования и примерные основные образовательные программы по всем специальностям: судовождение, эксплуатация судовых энергетических установок, эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматизации, эксплуатация внутренних водных путей. Также разработаны стандарты по следующим отраслевым направлениям подготовки: управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства, водные пути, порты и гидротехнические сооружения.

Все названные образовательные стандарты и примерные основные образовательные про-

граммы прошли детальное рассмотрение и экспертизу в Российской палате судоходства. Это способствовало утверждению стандартов в Минобрнауки России в короткие сроки, что позволяет начать по ним обучение уже с 1 сентября 2019 года.

«Актуальным вопросом взаимодействия бизнеса и образования на современном этапе является разработка профессиональных стандартов, которые стали основой для стандартов образовательных», — уверена Елена Лаврентьева.

Новым вызовом времени является независимая оценка квалификаций. В этом процессе необходимость подготовки работников (профессиональное образование и профессиональное обучение) и дополнительного профессионального образования, а также направления работников на прохождение независимой оценки квалификации для собственных нужд определяет работодатель. И тут Российская палата судоходства, как основатель Совета по профессиональным квалификациям на морском и внутреннем водном транспорте, выступает организатором в отрасли этого сложного, во многом не апробированного процесса. Образовательные организации без существенной помощи потребителей кадров, предприятий, работающих с флотом, не смогут обеспечить необходимый профессиональный уровень будущих специалистов.



ОТРАСЛЕВЫЕ ПРОФСТАНДАРТЫ, УТВЕРЖДЕННЫЕ МИНИСТЕРСТВОМ ТРУДА И СОЦЗАЩИТЫ РОССИИ:

- Судоводитель-механик,
- Гидротехник (водный транспорт),
- Гидрограф,
- Механик по флоту,
- Судопропускник,
- Лоцман,
- Механик и командир плавучего крана,
- Инспектор государственного портового контроля,
- Оператор системы управления движения судов,
- Командир — механик земснаряда.

РАЗРАБОТАННЫЕ ПРОФСТАНДАРТЫ, ОЖИДАЮЩИЕ УТВЕРЖДЕНИЯ:

- Докер — механизатор,
- Судоводитель,
- Матрос,
- Электромеханик судовой,
- Электрик судовой,
- Стивидор,
- Оператор глобальной морской службы спасения при бедствиях (судовой, береговой),
- Механик судовой,
- Моторист судовой,
- Инженер-экономист водного транспорта.

СЗП И РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА: 15 ЛЕТ ВМЕСТЕ



В 2004 г. Северо-Западное пароходство вступило в сообщество морских судовладельцев — Ассоциацию судоводных компаний, преемником которой является Российская палата судоходства.

Пароходство — лидер среди перевозчиков сухих грузов в экспортно-импортном сообщении судами «река-море». Обновляя флот и применяя самые современные методы к ведению бизнеса, компания многие годы занимает высокие позиции в рейтингах отрасли водного транспорта.

Оперирова преимущественно новым флотом (суда «Нева-Лидер», «Русич», «Валдай», теплоходы проекта DCV36 «Аметист»), пароходство перевозит широкую номенклатуру грузов: зерно, уголь, металл, минеральные удобрения, оборудование.

С участием СЗП выполняются крупнейшие индустриальные

проекты в России, Казахстане, Азербайджане, Узбекистане.

В 2016–2018 гг. судами пароходства доставлялись оборудование для строительства завода по производству синтетического жидкого топлива, расположенного в Кашкардарьинской области Узбекистана, и трубы большого диаметра на трубоукладчики место-

рождения проекта «Шах Дениз», расположенные южнее порта Баку.

В 2017–2018 гг. СЗП перевозило оборудование из европейских портов в порты Баутино и Актау для строительства завода по добыче нефти по проекту «Тенгизшевройл».

В 2018 г. судами пароходства осуществлялась доставка крупногабаритного оборудования для строительства терминала по производству и перегрузке сжиженного природного газа (СПГ) «Криогаз-Высоцк» в Ленинградской области и оборудования для строительства компрессорной станции «Портовая» под Выборгом.

Летом 2018 г. из Европы в порт Королевка на Волге доставлялись комплектующие ветро-генераторных турбин для первого крупного ветропарка, построенного компанией Fortum в Чердаклинском районе Ульяновской области.

В 2016–2018 гг. дочерней компанией пароходства — «Волго-Балтик Логистик» — были выполнены проекты по доставке барже-буксирными составами негабаритного и крупнотоннажного оборудования для завода «Запсибнефтехим» концерна СИБУР в Тобольске, а также для Омского НПЗ ПАО «Газпром Нефть».

Успешному развитию бизнеса СЗП способствуют разработанные при участии Российской палаты судоходства и принятые

на государственном уровне решения в интересах российских судовладельцев. В частности, Федеральный закон № 305-ФЗ от 07.11.2011 года расширил льготы в рамках Российского международного реестра судов.

Серия судов «Нева-Лидер» построена при поддержке государства: пароходству компенсируется две трети от суммы процентов, уплачиваемых по инвестиционному кредиту. Этими льготами СЗП рассчитывает воспользоваться и при строительстве новой серии судов.

В ближайших планах компании — строительство восьми сухогрузов «река-море» на Окской судовой верфи в Навашино. Четыре из них будут построены в соответствии с проектом RSD59. Их грузоподъемность достигнет 8 тыс. тонн, вместимость грузовых трюмов — 11,4 тыс. куб. м. Строительство других четырех судов будет выполняться на основе нового проекта RSD62A. Суда будут иметь максимальную грузоподъемность 5,1 тыс. тонн в реке и 5,5 тыс. тонн в море, вместимость грузовых трюмов — 8,4 тыс. куб. м. Программу судостроения планируется выполнить в период 2019–2021 гг.

Поздравляем коллектив Российской палаты судоходства и все входящие в нее организации с юбилеем! Желаем новых свершений на благо процветания отечественного флота!

«КОЛЕСНИКИ» ДЛЯ РЕЧНОГО БЕЗДОРОЖЬЯ

Идея возвращения на российские реки теплоходов на колесной тяге, незаменимых в условиях малых глубин, принадлежит судоводной компании «ГАМА». Сегодня это один из ведущих круизных туроператоров России. В 2019 году компания отмечает 25-летний юбилей.

Флот группы компаний «ГАМА» состоит из шести туристических и трех инновационных банкетных теплоходов.

Ключевое направление в работе компании занимает строительство теплоходов по собственному проекту ПКС 40. В 2010 году

было спущено на воду головное из серии колесных судов компании «ГАМА» и первое построенное в современной России за последние 50 лет — теплоход «Сура». В 2014 году — «Колесов Ъ», в 2015 году — «Доброход Ъ». При строительстве теплоходов были учтены судостроительные тради-

ции и инновационные технологии. Современный дизайн и высокий комфорт выгодно отличают банкетные теплоходы компании «ГАМА», их по достоинству оценили клиенты и партнеры компании. Сейчас они благополучно работают в нашей стране.

Речные круизные судна проекта ПКС-180 «Золотое кольцо» были заложены на судостроительном заводе «Лотос» в 2018 году. Проект представляет собой четырехпалубный теплоход, рассчитанный на 180 пассажиров. Длина судна составляет 81,6 метра, ширина — 13,83 метра. На новых туристических судах будут применяться технологические решения, обеспечивающие повышенную надежность и эффективную работу на предельном мелководье — до 1,2 метра. Генеральный директор ООО «ГАМА» Дмитрий Галкин подчеркнул: «Этим проектом мы начинаем включать в хозяйствен-

ную деятельность нашей страны 50 тыс. км внутренних водных путей, которые на сегодняшний день не используются. Технические характеристики судов проекта «Золотое кольцо» позволяют ходить там, где существующий на сегодня речной пассажирский транспорт ходить не может».

Малая осадка 1,25 метра и габарит по высоте 8,6 метра пассажирских судов проекта «Золотое кольцо» дают возможность безопасного движения по неглубоким рекам, под мостами, а также подхода к необорудованному берегу, что позволяет расширить географию речных круизов не только в европейской части страны, но и в Сибири, и на Дальнем Востоке. Это даст теплоходам заметное пре-

имущество перед существующим речным туристическим флотом, не эксплуатируемым на таких глубинах.

Проект ПКС-180 «Золотое кольцо» — это «плавающая гостиница» уровня 5 звезд. К услугам туристов: каюты категории «Люкс», 2-м местные и 2+ местные каюты с балконами, каюты для людей с ограниченными возможностями, рестораном, диско-баром, баром-салонном, лобби-баром, спа-салонном, сауной, тренажерным залом, салоном красоты, солнечной палубой. При постройке теплоходов данного проекта предполагается использовать преимущественно отечественные материалы, механизмы и оборудование.

ПРОЕКТ ПКС 180 «ЗОЛОТОЕ КОЛЬЦО»
ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СУДНА:

Длина габаритная	81,6 метра
Ширина	13,83 метра
Осадка	1,25 метра
Пассажировместимость	180
Мощность главных дизель-генераторов	ЭУ 315+315 кВт
Скорость	до 18 км/ч
Тип движительно-рулевого комплекса	Колесный
Привод гребных валов	Электромеханический



ЭФФЕКТИВНОСТЬ СУДОХОДСТВА В АРКТИКЕ В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ РЕГИСТРА



Развитие судоходства по Северному морскому пути (СМП) и реализация нефтегазовых проектов на шельфе в Арктике активизировали строительство высокотехнологичных судов ледового класса и формируют устойчивый спрос на разработку и внедрение передовых инженерных решений, обеспечивающих их эффективную и безопасную эксплуатацию.

Российский морской регистр судоходства как классификационное общество уже больше века работает на повышение безопасности морских перевозок в арктических широтах и в настоящий момент является признанным экспертом в сфе-

ре технического наблюдения за судами ледового плавания — их количество в классе РС превышает 60%. Организация активно развивает свои требования в соответствии с современными запросами отрасли. Выявлять актуальные направления развития позволяет

открытый диалог с предприятиями морской индустрии, который ведется на всех этапах жизненного цикла судов — от проектирования до вывода из эксплуатации.

Одним из наиболее активно применяемых при строительстве судов ледового класса техниче-

ских решений сегодня является принцип «двойного действия». В частности, этот принцип реализован при постройке под техническим наблюдением Регистра арктических газовозов для проекта «Ямал СПГ», которые обеспечивают безопасную транспортировку сжиженного природного газа по СМП, челночных танкеров, работающих в рамках уникальной транспортно-логистической схемы по добыче и транспортировке нефти с Новопортовского и Приразломного месторождений через перевалочный комплекс в Кольском заливе, судов обеспечения нефтегазодобывающих платформ, построенных для проекта «Сахалин-2», и других. На базе опыта классификации судов двойного действия и выполненной научно-исследовательской работы Регистр разработал в ближайшее время внедрит в свои правила требования по назначению ледового класса, определению районов ледовых усилений, допустимым нагрузкам и прочности корпуса, а также по конструкции кормовой оконечности, скега и блоков винторулевого комплекса для таких судов.

Также на основе научно-исследовательских работ, выполненных по заказу Регистра, для судов ледовых классов разработаны требования к назначению надбавок на коррозию и истирание при определении толщины наружной обшивки — учитывать этот параметр важно при проектировании.

Кроме того, в правила Регистра внедрены требования к ледовым усилением арктических судов с бульбообразной носовой оконечностью.

Чтобы помочь продвижению новых инженерных решений и востребованных отраслью технических требований, специалисты Регистра продолжают активно работать на национальном и международном уровнях: участвуют в подготовке и обсуждениях новых документов в рамках Международной морской организации (ИМО), Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), Международной организации по стандартизации (ИСО) и других органов, занимающихся разработкой нормативов и стандартов, применимых в морской индустрии. Например, при участии Регистра разрабатывался и внедрялся Международный кодекс ИМО для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярного кодекса). В рамках Международной ассоциации классификационных обществ специалисты РС, в частности, активно работали над унифицированными требованиями к двухтопливным судовым двигателям, способным работать как на дизельном топливе, так и на СПГ, что в настоящий момент является одним из наиболее эффективных способов сокращения выбросов окислов азота и серы и повышения безопасности судоходства для чувствительной экосистемы Арктического региона.

КТО В ПОРТУ ХОЗЯИН

Росморпорт обеспечивает безопасность мореплавания в акваториях 65 морских портов

ФГУП «Росморпорт», одно из ведущих предприятий портовой отрасли, создано в 2003 году в целях совершенствования системы государственного управления в морских портах России. В структуру предприятия входят 14 филиалов, которые осуществляют свою деятельность в 65 морских портах, расположенных в 24 субъектах Российской Федерации.

Главные задачи ФГУП «Росморпорт» — обеспечение безопасности мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним, развитие портовой инфраструктуры путем эффективной эксплуатации и развития федерального имущества.

За 15 лет деятельности предприятия проведена модернизация крупных морских портов страны: осуществлена реконструкция причалов, выполнены масштабные дноуглубительные работы, введены в эксплуатацию системы обеспечения безопасности мореплавания, пополняется и обновляется флот.

География реализованных проектов охватывает все российские морские бассейны. При участии ФГУП «Росморпорт» реализованы

крупнейшие проекты транспортной отрасли России в морских портах Усть-Луга, Сочи, Высоцк, Оля, Большой порт Санкт-Петербург, Мурманск, Петропавловск-Камчатский, Сабетта.

Развитие портовой инфраструктуры подразумевает также проведение дноуглубительных работ по формированию подходных каналов и акваторий морских портов. За 2018 год предприятием выполнены ремонтные дноуглубительные работы в объеме порядка 8 млн куб.м. Работы по поддержанию проектных параметров операционных акваторий и подходных каналов, которые ведут специалисты Росморпорта, обеспечивают бесперебойную эксплуатацию морских портов.

Динамичный рост перевозок

грузов и пассажиров водным транспортом, освоение новых территорий ставят перед Росморпортом задачи по строительству современных портов, модернизации и реконструкции портовой инфраструктуры, обновлению ледокольного и вспомогательного флота.

Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденным Правительством РФ, предусматривается увеличение мощностей морских портов Российской Федерации на 354 млн тонн. В 2018 году на базе Росморпорта создан ведомственный проектный офис Росморречфлота для администрирования объектов федерального проекта «Морские порты России», вклю-

ченного в комплексный план. Предприятие будет участвовать в реализации 40 мероприятий данного проекта, направленных на развитие объектов морской инфраструктуры.

Наличие современных и высокотехнологичных судов является важным фактором повышения конкурентоспособности отечественных морских портов. Пополнение собственного флота — одна из приоритетных задач предприятия. За 15 лет деятельности флот предприятия увеличился на 96 судов и в настоящее время насчитывает 260 единиц.

В 2018 году флот предприятия пополнился 5 судами, 3 из них построены на мощностях дочерней компании — Онежском ССЗ. В ближайшие годы ледокольный флот предприятия ждут новые пополнения. В соответствии с комплексным планом планируется

строительство 9 ледоколов общей стоимостью 52,54 миллиарда рублей.

В прошлом году ФГУП «Росморпорт» заключен договор на строительство мелкосидящего ледокола (плюс три в опционе), идет разработка проектной документации.

Начато строительство автомобильно-железнодорожного паромного поколения, работающего с использованием сжиженного природного газа или дизельного топлива, для линии Усть-Луга — Балтийск. Ввод в эксплуатацию паромы к концу 2020 года позволит переориентировать часть грузопотока, следующего в регион и из него железнодорожным транспортом по территориям Республики Беларусь и Литовской Республики, обеспечить перевозку грузов в объемах, необходимых для внутреннего потребления.



«БАШВОЛГОТАНКЕР»: ОБНОВЛЕННЫЙ ФЛОТ, НОВЫЕ РЕШЕНИЯ

Компания держит уверенный курс на развитие и укрепление позиций на рынке перевозок нефтепродуктов

В последние два года судоходная компания «БашВолготанкер» взяла уверенный курс на развитие и укрепила свои позиции на рынке перевозок нефтепродуктов по внутренним водным путям России. В 2018 году компания начала работу над крупнейшим за последнее десятилетие контрактом с основным грузовладельцем нефтепродуктов в России ПАО «НК «Роснефть». «БашВолготанкер» возобновил перевозку мазута до портов Балтики и провел масштабную модернизацию флота.

Флот «БашВолготанкера» в прошедшем году перевез 1,8 млн тонн нефтепродуктов, что соответствует уровню 2017 года. С апреля по ноябрь отгрузки осуществлялись в Уфе и на Средней Волге в Самаре и Саратове. Основная нагрузка в навигацию 2018 пришлось на поставки из столицы Башкирии. С причалов уфимских нефтеперерабатывающих заводов ПАО «АНК «Башнефть» осуществлялась транспортировка нефтепродуктов в двух экспортных направлениях: северном — на Балтийское море, и южном — на Черное море.

Впервые с 2014 года танкерный флот компании был задействован на участке Ярославль — Санкт-Петербург.

В навигации-2018 для перевозки светлых нефтепродуктов производства Уфимских НПЗ в южном направлении судоходная компания использовала транспортную схему, которую внедрила в 2017 году. Так, перевозка нефтепродуктов по мелководной реке Белой осуществлялась баржами типа «Бельская». Далее, в устье реки, на Нагаевском рейдовом перегрузочном комплексе, нефтепродукты переваливались в тан-

керы для доставки к накопителям в Черном море.

Одновременно в прошлом году была опробована схема прямой транспортировки уфимских нефтепродуктов танкерным флотом — в мае впервые за 7 лет по реке Белой поднялось судно класса «река-море», которое после загрузки направилось в порт Кавказ, минуя перевалку на Нагаевском РПК.

В рамках подготовки к навигации 2018 компания провела крупнейшую ремонтную кампанию за последнее десятилетие. Решение о масштабной модернизации принято руководством судоходной



компании в связи с законодательными ограничениями на использование внутренних водных путей однокорпусных несамоходных нефтеналивных судов, а также в соответствии с требованиями Конвенции Марпол 73/78 к судам, которые выходят в морские районы.

В общей сложности «БашВолготанкер» модернизировал двадцать шесть единиц флота — такие объемы судоремонта являются рекордными для отрасли. На восемнадцати танкерах переоборудована грузовая зона, на двух поднят настил второго дна, на семи баржах оборудован двойной корпус. Новую жизнь получили баржи типа «Бельская», которые проектировались специально для нефтеперевозок по реке Белой.

Всего в навигацию в прошедшем году «БашВолготанкер» вывел около 100 судов. Модернизация флота стала залогом качественных результатов работы в ушедшем году.

ЗАО «СК «БашВолготанкер» продолжает стабильно работать и успешно выполнять задачи по транспортировке нефтегрузов по внутренним водным путям России. В 2019 году «БашВолготанкер» планирует сохранить ежегодные объемы перевозок нефтепродуктов по отработанным направлениям. По-прежнему актуальными остаются задачи по дальнейшему повышению конкурентоспособности на рынке речных перевозок и расширению грузовой базы для эксплуатации флота компании.

Судоходная компания «БашВолготанкер» поздравляет Общероссийское отраслевое объединение работодателей «Российская палата судоходства» с 25-летием со дня основания!

«БашВолготанкер» является членом Российской палаты судоходства с мая 2009 года. За время сотрудничества решено множество практических задач и проблемных вопросов, возникавших в деятельности судоходной компании. Нельзя не отметить значительный вклад Российской палаты судоходства в улучшение условий ведения судоходного бизнеса в России, совершенствование отраслевой законодательной и нормативной базы, развитие кадрового потенциала и социального партнерства, повышение имиджа российского флота.

Выражаем признательность за плодотворное сотрудничество и желаем успехов и новых достижений на благо российского судоходства!

СОЕДИНЯЕМ БЕРЕГА

Транспорт является связующим звеном в экономике любого государства и представляет собой единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства. Самым древним видом транспорта в России считается водный, общая протяженность которого составляет более 100 тысяч километров — это судоходные реки, каналы, озера. Водные артерии пронизывают 60 регионов, в которых сосредоточено почти 80% населения и производится 90% ВВП.

350 лет тому назад на слиянии двух великих сибирских рек Оби и Иртыша было основано село Самарово, жители которого увидели первый пароход в 1844 году. Это было механическое чудо под названием «Основа», которое шло по воде лопастями огромных колес и отчаянно дымило, проходя через Самарово. С этого времени паровое судоходство в Обь-Иртышском бассейне стало постепенно развиваться.

Информация о пристани Самарово Нижне-Иртышского речного пароходства впервые появляется в архивных записях в августе 1941 года. Начало развития пристани пришлось на 50–60-е годы, когда появились плавучие краны, новые пассажирские суда типа «ОМ», «МО», «Москвич». Впервые появляются скоростные суда на подводных крыльях типа «Ракета» для местных линий, строится деревянная причальная стенка, и начинается строительство берегового двухэтажного речного вокзала. Постановлением губернатора Ханты-Мансийского

автономного округа № 26 от 30 января 1998 года для организации и осуществления пассажирских перевозок водным транспортом в Ханты-Мансийском автономном округе было создано АО «Северречфлот», которое по сути является продолжателем традиций Нижне-Иртышского речного пароходства, эксплуатировавшего пристань Самарово (позднее Ханты-Мансийский речной порт).

РЕКИ ТАМ, ГДЕ НЕТ ДОРОГ

АО «Северречфлот» — это динамично развивающееся предприятие, осуществляющее перевозки пассажиров водным транспортом, 96% из которых являются социально значимыми в силу удаленности и труднодоступности населенных пунктов, где речной транспорт выступает единственным возможным сообщением. За 20 лет работы общество стало крупнейшим перевозчиком пассажиров и грузов, обеспечивая транспортную доступность населения и грузов на территории Ханты-Мансийского автономного округа — Югры, на

внутренних водных путях Ямало-Ненецкого автономного округа, Тюменской и Томской областей.

Связывает между собой населенные пункты межобластным маршрутом Омск — Тобольск — Салехард. Занимаемый сегмент рынка Ханты-Мансийского автономного округа — Югры и Ямало-Ненецкого автономного округа составляет более 95%. За 20 лет работы перевезено более 6 000 000 пассажиров.

По результатам конкурса «Лидер отрасли» в 2017 году, проводимом среди подведомственных Росморречфлоту организаций морского и речного транспорта, АО «Северречфлот» признано лидером отрасли в номинации «Судоходная компания, осуществляющая речные перевозки пассажиров (социально значимые)». В 2017 году АО «Северречфлот» признано лучшим субъектом транспортной инфраструктуры речного транспорта, реализовавшим требования в области обеспечения транспортной безопасности. Кроме того, предприятие неоднократно было признано

победителем окружного конкурса «Лидер бизнеса Югры» в номинации «Речной транспорт».

Обществом разработана «Стратегия развития АО «Северречфлот» до 2030 года», в рамках которой реализуется ряд направлений:

- Программа реновации пассажирского флота, впервые презентованная в г. Ханты-Мансийске 02 июня 2017 года властям субъекта и ведущим судостроителям, получила поддержку и была представлена на рассмотрение в Министерство промышленности и торговли РФ. Следующими шагами были презентация программы реновации флота и расширения маршрутной сети, представленная губернатору ЯНАО в первой декаде ноября 2017 года, и рабочая встреча с губернатором ХМАО-Югры во второй декаде ноября 2017 года. Итогом данных встреч стало двухстороннее письмо в адрес президента РФ с просьбой поддержать Программу ре-

новации АО «Северречфлот». По поручению президента РФ было организовано рабочее совещание министра промышленности и торговли Д. В. Мантурова с губернатором ЯНАО Д. Н. Кобылкиным, одним из вопросов которого являлась реализация программы реновации АО «Северречфлот». Предложенная программа министром была поддержана, профильным структурам министерства дано поручение отработать механизмы реализации программы. АО «Северречфлот» за собственные средства приобрело судно на воздушной подушке типа «Нептун-501». Департамент по управлению государственным имуществом Ханты-Мансийского автономного округа — Югры планирует передать в эксплуатацию АО «Северречфлот» в 2019 году два судна на воздушной подушке проекта А20П «Югорский-8» и «Югорский-9».

Начало, продолжение на стр. 9



ГОРДИМСЯ ТРАДИЦИЯМИ, СОХРАНЯЕМ ЛИДЕРСТВО, УВЕРЕННО СМОТРИМ В БУДУЩЕЕ!

Волжское пароходство было одним из инициаторов создания Ассоциации судоходных компаний, ныне Российской палаты судоходства — организации, которая 25 лет объединяет интересы крупнейших судоходных компаний России.

Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из старейших и значимых судоходных компаний нашей страны, образована в 1843 году. В настоящее время компания оперирует флотом более 200 единиц суммарным дедевейтом 1,1 млн тонн и устойчиво сохраняет лидирующие позиции на рынке перевозок грузов по европейской части России. В 2018 году судами Волжского пароходства перевезено 10,8 млн тонн грузов, значительную часть которых составляют экспортные перевозки зерновых и нефтепродуктов.

Последовательное увеличение объемов перевозимых грузов стало результатом масштабной судостроительной программы,

инициированной транспортной группой UCL Holding, в состав которой входит пароходство, в условиях предельного устаревания грузового отечественного флота. Благодаря реализации этой программы в течение 2010–2015 гг., сегодня в оперативном управлении Волжского пароходства среди 200 единиц действующего флота находится 41 новое современное судно: 10 речных большегрузных теплоходов проекта RSD44, 30 танкеров смешанного «река-море» плавания проектов RST27 и 19614, танкер-площадка проекта RST54.

В настоящее время новые суда пароходства обслуживают грузопотоки ведущих российских и зарубежных промышленных компаний. Вместе с тем проектные

характеристики современных теплоходов предполагают широкие возможности для дальнейшего усовершенствования судовых систем и механизмов с учетом новых тенденций на рынке грузоперевозок и конкретных задач грузовладельцев. Поэтому на современном этапе стратегической задачей Волжского пароходства является обновление основных фондов — модернизация работающего флота и строительство нового. Важнейшее внимание уделяется изменению структуры перевозимых грузов, географии перевозок, повышению качества работы и обеспечению безопасности.

Выполнение грузоперевозок при безусловном соблюдении требований безопасности на уровне



международных и национальных стандартов — одно из основных условий работы судоходной компании как надежного и ответственного грузоперевозчика. Пароходство планомерно реализует мероприятия по повышению эффективности действующей системы управления безопасностью, активно использует наилучшие практики обеспечения безопасности и соблюдения мировых экологических стандартов, обеспечивает соответствующее техническое состояние судов, уделяет особое внимание вопросам сохранения и развития кадров.

Сегодня в Волжском пароходстве работают 2275 человек. Это высококвалифицированный и опытный коллектив, который своим трудом, ответственным подходом

к делу, бережным отношением к традициям российского флота вносит большой вклад в развитие экономики нашей страны и отечественного судоходства.

Коллектив пароходства искренне поздравляет Российскую палату судоходства с 25-летием со дня основания! Вы держите руку на информационном пульсе развития отечественного судоходства и оказываете значительное влияние на сохранение великой морской истории и славных речных традиций России!

Вместе мы смело можем идти навстречу всем вызовам, которые будут диктовать ветры перемен. И пусть все перемены будут только к лучшему. Здоровья, удачи, верных друзей и безопасных фарватеров!



СОЕДИНЯЕМ БЕРЕГА

Окончание, начало на стр. 8

Кроме того, в ближайшее время АО «Северречфлот» планирует ввести в эксплуатацию приобретенные на условиях лизинга АО «Машиностроительная промышленная лизинговая компания» два новых судна на подводных крыльях типа «Валдай 45Р», разработанных ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева и рассчитанных на 45 пассажиров каждое.

• Инновационная программа «Электронные продажи пассажирских и мультимодальных перевозок». АО «Северречфлот» реализует мероприятия по цифровизации и автоматизации рабочих процессов, в обеспечение данных мероприятий на протяжении двух лет велось тесное взаимодействие с Министерством транспорта РФ, инициировано внесение изменений в Федеральные «Правила перевозки пассажиров и багажа на ВВТ». Перевозки станут более доступными для широкого круга клиентов за счет возможности самостоятельных покупок билетов через интернет.

Плюс к этому покупатель получит доступ к целому спектру дополнительных услуг — продажа авиабилетов, бронирование гостиниц, бронирование перевозки багажа и грузов и еще целый ряд возможностей. Все это увеличивает рынок продаж и привлекает

новых пассажиров. АО «Северречфлот» и другие российские предприятия, работающие на внутренних водных путях, подключаются к системе нейтральных агентских продаж и системы взаиморасчетов Транспортной клиринговой палаты для получения в качестве продающих агентов тысяч билетных касс по всей стране. Кроме того, с электронным билетом тесно связана идея мультимодальных перевозок. «Северречфлот» уже обсудил сотрудничество с авиакомпаниями группы «ЮТэйр» и «Ямал», автобусными компаниями, выполняющими рейсы из вокзальных комплексов в Ханты-Мансийске и Салехарде. В июне 2018 года был подписан меморандум об организации мультимодальных перевозок между компаниями АО «Северречфлот», АО «ЮТэйр — Вертолетные работы», ПАО «ЮТэйр — Пассажирские авиалинии», ЗАО «Сирена-Трэвел» и ПАО «Транспортная клиринговая палата».

КОЛЛЕКТИВ, ПРОВЕРЕННЫЙ ГОДАМИ

Секрет успешной работы предприятия — это коллектив, проверенный годами, в котором каждый может положиться друг на друга. Ежегодно ведется работа по привлечению молодых специалистов (выпускников) профильных учеб-

ных заведений востока страны: Омска, Тобольска, Новосибирска.

Также компания ориентирована на европейскую часть страны, уже подписано соглашение о намерениях с вузом Петрозаводска, и в будущем будут приглашаться студенты на прохождение практики, а выпускники — на работу. Для решения проблемы закрепления рядового и подготовки судоводительского состава проводится практика внедрения на водоизмещающие суда должности второго и третьего помощников капитанов, второго и третьего помощников механика с исполнением обязанностей мотористов-рулевых, что позволяет при наработке необходимого судоводительского стажа и опыта дипломироваться на старшего помощника капитана — первого помощника механика.

Кроме того, с целью популяризации профессии речника, пропаганды здорового образа жизни среди подростков ХМАО — Югры и ЯНАО руководством АО «Северречфлот» было принято решение принять активное участие в спортивной жизни регионов. В результате был утвержден турнир среди юношей по баскетболу на Кубок АО «Северречфлот». Впервые турнир состоялся в сентябре 2017 года в г. Ханты-Мансийске, а в сентябре 2018 года в г. Салехарде состоялся II турнир на Кубок

АО «Северречфлот» по баскетболу среди юношей, участие в котором приняли команды ХМАО — Югры и ЯНАО.

НА ПРОБЛЕМЫ СМОТРИМ С ПОЗИТИВОМ

Речной транспорт имеет большое будущее, обладая высокой привлекательностью не только для пассажиро- и грузоперевозок, но и для туристов. Он дает дополнительные импульсы развитию экономики прибрежных районов, позволяет получать дополнительные средства для поддержания и сохранения в надлежащем состоянии памятников русской истории и создавать новые рабочие места в населенных пунктах, не имеющих промышленных предприятий. Однако выгодными во всех отношениях водными путями пользуются в России не слишком рачительно, и, если сравнивать объемы грузоперевозок по воде с другими видами транспорта, Россия отстает даже от тех европейских стран, в которых протяженность рек на порядок меньше, чем у нас.

Правительство и исполнитель-

ная власть Ханты-Мансийского автономного округа — Югры и Ямало-Ненецкого автономного округа оказывает государственную поддержку предприятию. АО «Северречфлот» осуществляет пассажирские перевозки по социальным маршрутам, субсидирование пассажирских перевозок водным транспортом позволяет сохранить стабильность выполнения социально значимых маршрутов. Субсидии служат способом обеспечения транспортной доступности для населения.

Главным документом, определяющим поступательное движение развития водного транспорта на ближайшую перспективу, является Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, и если все меры, заложенные в Стратегию развития внутреннего водного транспорта, будут реализованы, то к 2030 году Россия возродит великие русские речные пути и свяжет ими евразийское пространство по примеру наших предков.



ПАРОМЫ — НАША ПРОФЕССИЯ

Флот компании ООО «АНШИП» включает в себя 5 паромов разного назначения, 5 сухогрузов различной вместимостью и 5 буксиров. Общий тоннаж судов компании «АНШИП» составляет 49 482,17 регистровых тонн.

С 2004 года «АНШИП» активно эксплуатирует суда в Черном море, являясь единственным судовладельцем, ответственным за морской участок

прямого международного железнодорожно-паромного сообщения на переправе порт Кавказ (Россия) — порт Крым (Россия). В феврале 2009 года была открыта линия гру-

зоперевозок между портом Кавказ (Россия) и портом Варна (Болгария). С августа 2010 года компания начала работу в Балтийском море и приступила к эксплуатации грузопассажирских паромов на линии Усть-Луга — Балтийск, а в феврале 2011 между портами Балтийск (Россия) и Засниц (Германия). В ноябре 2011 года начала работу паромная линия порт Кавказ (Россия) — порт Зонгулдак (Турция). С 2014 года компания активно работала на Керченской переправе по перевозке пассажиров и грузов.

Начиная с 2012 года компанией было построено 4 сухогрузных судна каждый дедвейтом около 7000 мт. На сегодняшний день

флот задействован на экспорте зерновых культур из РФ.

ООО «АНШИП» единственная судоходная компания Азово-Черноморского региона, лицензированная на право обращения с ядерными материалами и радиоактивными веществами при их транспортировании. Лицензия, выданная Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору, и соответствующим образом сертифицированное судно, эксплуатируемое ООО «АНШИП», позволяют осуществлять транспортировку транспортных упаковочных комплектов, содержащих необлученные ядерные материалы с обогащением по изотопу уран-235 до 20%.

В ближайших планах прорабатывается вопрос по увеличению судов компании и расширение сфер грузоперевозок на международном рынке.

ДАнные по грузоперевозкам железнодородных паромов:

2017 год:

Перевезено пассажиров 1 196 377 чел.

Перевезено грузов 5 767,13 тыс. тонн

2018 год:

Перевезено пассажиров 217 893 чел.

Перевезено грузов 3 767,29 тыс. тонн

ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНОВЫХ ГРУЗОВ СУХОГРУЗНЫМИ СУДАМИ ЗА ПЕРИОД С АПРЕЛЯ ПО ДЕКАБРЬ 2018 г.

Второй квартал 2018 года:

96 610,538 метрических тонн

Третий квартал 2018 года:

182 491,279 метрических тонн

Четвертый квартал 2018 года:

159 964,451 метрических тонн



СПАСАЕМ, ПОДНИМАЕМ, БУКСИРУЕМ

«Морспасслужба» — крупнейшая многофункциональная компания с постоянной динамикой развития

ФГБУ «Морспасслужба» — крупнейшая судоходная компания с постоянной динамикой развития. В результате недавней реорганизации учреждение на сегодняшний день владеет и оперирует 317 морскими и речными судами различного класса, назначения и тоннажа под российским флагом, в том числе и судами портового и технического флота.

ФГБУ «Морспасслужба» является ведущей организацией в области спасательного, судоподъемного и водолазного дела, находящейся в инфраструктуре транспортного комплекса России. Помимо традиционной деятельности по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, спасанию человеческой жизни на море, подъему затонувших судов и грузов, учреждение занимает лидирующие позиции в отрасли в сфере обслуживания шельфовых проектов с применением самой современной техники (в том числе робототехники, ТНПА и БПЛА) и обслуживающих судов для нефтегазодобывающих комплексов.

За последние годы ФГБУ «Морспасслужба» выполнило ряд уникальных проектов, внедрило новейшие образцы оборудования и техники, а также ввела в эксплуатацию новые специализированные суда, оснащенные самым современным оборудованием, которое отвечает национальным и международным нормативным требованиям в области обеспечения безопасности мореплавания.

В течение 2017 года состав флота учреждения пополнился многоцелевым судном неограниченного района плавания «Балтийский исследователь», имеющим в наличии водолазную шахту на главной палубе размерами 4,5 м х 4,5 м. Данная опция позволяет производить спуск одновременно 2-х и более водолазов с использованием си-

стемы динамического позиционирования судна, что минимизирует возможные риски при проведении водолазных спусков.

Кроме того, в 2017 году было введено в эксплуатацию многофункциональное морское водолазное судно-катамаран специального назначения проекта SDS18 «Игорь Ильин», а также многофункциональное буксирное судно обеспечения, якорезаводчик «Умка».

За 2018 год за счет собственных средств были приобретены и введены под российский флаг два многофункциональных буксирных судна обеспечения «Нарвал» IMO 9171876 (бывший FarSenior) и «Сивуч» IMO 9157820 (бывший FarSailor), также в составе учреждения начали работу два новых спасательных катера-бонепостановщика ледового класса (проект А40-2Б-ЯР): «Капитан Барабаш», «Капитан Балашов», построенных по Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)», подпрограмма «Морской транспорт».

В 2019 году за счет собственных средств Морспасслужбой приобретено многофункциональное аварийно-спасательное судно снабжения «Артемис Оффшор» с крановой установкой грузоподъемностью 100 тонн и системой успокоения качки. Судно оборудовано вертолетной площадкой, обеспечивающей посадку летательных аппаратов с радиусом

лопастей до 22 метров. Также на судне установлено самое современное палубное оборудование и снаряжение, включая систему постановки на 4 якоря. Судно имеет систему внешнего пожаротушения с классом FF3 WS и систему динамического позиционирования DP2 с тремя подсистемами определения и корректировки местоположения.

Учитывая возросшие задачи и принимая во внимание количество и качественный состав судов учреждения, к 2020 году планируется строительство и ввод в эксплуатацию новых специализированных судов различных модификаций, оснащенных самым современным оборудованием, а также судов портового и технического флота усиленного ледового класса, отвечающих национальным и международным нормативным требованиям в области охраны морской среды и безопасности мореплавания. В настоящий момент 12 новых судов уже находится в постройке, а также планируется строительство еще 24 судов. Строительство осуществляется как за счет бюджетных средств, так и за счет собственных средств учреждения.

Одним из основных направлений работ ФГБУ «Морспасслужба» являются океанские и морские буксировки. На сегодняшний день учреждение является крупнейшей судоходной компанией в Российской Федерации, обладающей многолетним и уникальным



опытом проведения коммерческих и аварийных трансокеанических, морских икаботажных буксировок, в том числе и в акватории Северного морского пути, всех видов объектов, включая и крупногабаритных, таких как плавучие доки и буровые установки. В арсенале спасательной службы суда специализированного буксировочного флота, имеющие полное оснащение для проведения подобных операций. Суда эксплуатируются опытными экипажами, выполняющими свои обязанности даже в условиях чрезвычайных ситуаций.

В последние годы судами ФГБУ «Морспасслужба» на регулярной основе осуществляются буксировки специальных объектов различного назначения. Среди таких буксировок стоит в первую очередь отметить уникальную морскую буксировку первого в мире плавучего атомного энергетического блока (ПАТЭС) «Академик Ломоносов» от причала Балтийского завода морского порта Большой порт Санкт-Петербурга к причалу ФГУП «Атомфлот» в морском порту Мурманск. Буксировка судами ФГБУ «Морспасслужба» была успешно осуществлена в 2018 году в рамках

реализации основных направлений государственной политики Российской Федерации в области освоения и развития российского Севера. Протяженность морской буксировки составила 2465 морских миль.

В 2019 году учреждением будет осуществлен второй этап буксировки ПАТЭС по маршруту морской порт Мурманск — морской порт Певек к месту постоянного базирования.

ФГБУ «Морспасслужба» является крупнейшим российским оператором специализированных морских судов снабжения буровых платформ и установок. В течение последних двух лет был выполнен целый комплекс работ в рамках данного направления.

В период с 17 июля по 29 июля 2018 года многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Демидов» приняло участие в качестве судна сопровождения в операции по буксировке плавучей полупогружной буровой платформы (ППБП) «Nanhai VIII» из морского порта Мурманск в район строительства поисково-оценочной скважины Русановского лицензионного участка.

Начало, продолжение на стр. 11

АМУРСКИЙ ЛИДЕР

Крупнейший перевозчик на Дальнем Востоке модернизирует свой флот

Амурское пароходство создано в середине 19-го века, в период начала судоходства на реке Амур. Сегодня компания является абсолютным лидером по объему перевозок по судоходным рекам бассейна р. Амур и одним из крупнейших морских перевозчиков Дальневосточного региона. Кроме того, Амурское пароходство осуществляет оперативное руководство ремонтными базами и речными/морскими портами, объединенными в группу компаний.

В настоящее время в группу компаний под управлением АО «Амурское пароходство» входят ЗАО «Торговый порт Благовещенск», ООО «Терминал Совгавань», ООО «Терминал Амурск», ЗАО «ХРЭБ флота».

Флот АО «Амурское пароходство» насчитывает более 80 судов. Годовой объем грузоперевозок составляет более 1 250 000 тонн.

Численность сотрудников, работающих в группе компаний «Амурское пароходство», насчитывает более 1000 высококлассных

специалистов, благодаря профессионализму которых компании удается ежегодно увеличивать финансовые и производственные показатели.

Речной флот позволяет компании предоставлять услуги по перевозке различных грузов, включая крупногабаритные и тяжеловесные, между речными пунктами/портами Дальнего Востока РФ и Китая по таким рекам, как Амур, Зея, Сунгари, и Амгунь.

Морской флот обеспечивает перевозку генеральных, лесных, на-

валочных и опасных грузов между портами Дальнего Востока и портами Северо-Восточной Азии. Одна из ключевых особенностей компании — перевозка лесных грузов судами типа «река-море» из портов реки Амур в порты Японии, Кореи и Китая. Также ледовый класс морских судов, позволяет выполнять доставку грузов в отдаленные северные порты, такие как п. Певек.

Буксирный флот компании имеет возможность и регулярно выполняет транспортировку не-

самоходных плавучих объектов (транспортных плавучих доков, несамоходных барж, судов в законвертованном состоянии и т.д.) по реке Амур, с последующим выходом в море.

В период 2015–2019 гг. компанией были приобретены 3 новых буксира и 2 морских судна для увеличения доли участия компании в перспективных проектах Охотского и Сахалинского регионов. Благодаря приобретению нового флота, объем перевозок груза в данных регионах увеличился до 150 000 тонн за навигацию. В настоящее время заключен контракт на приобретение двух новых буксиров и рассматривается вопрос о приобретении дополнительно двух морских сухогрузных судов, что позволит достичь грузооборота по проектам Охотского и Сахалин-



ского регионов в 200 000–250 000 тонн за навигацию.

Компания является подрядчиком по доставке нефтепродуктов и угля, предназначенных для социальных и коммерческих нужд северных муниципальных районов Хабаровского края, в рамках государственной программы «Северный завоз».

В навигацию 2019 года АО «Амурское пароходство» примет активное участие в доставке крупногабаритных/тяжеловесных/проектных грузов в п. Свободный в рамках проекта по строительству газоперерабатывающего завода.

СОСТАВ ФЛОТА АМУРСКОГО ПАРОХОДСТВА

- 3 многоцелевых судна дедвейтом до 9 656 тонн, оборудованных собственными кранами;
- 8 сухогрузных судов река/море дедвейтом до 5 885 тонн;
- 1 сухогрузное морское судно дедвейтом 4 125 тонн;
- 24 буксира мощностью до 1 470 кВт;
- 44 баржи грузоподъемностью до 3 000 тонн;
- 3 плавучих крана грузоподъемностью от 5 до 16 тонн.

СПАСАЕМ, ПОДНИМАЕМ, БУКСИРУЕМ

Продолжение, начало на стр. 10

В период с июня по октябрь 2018 года суда «Спасатель Карев», «Умка», «Ясный», а также многофункциональные буксирные суда обеспечения «Сивуч» и «Нарвал» участвовали в буксировках плавучих буровых установок «Арктическая», «Амазон» в Карском море. После успешного завершения операций по буксировке суда Морспасслужбы приступили к доставке оборудования, материалов и сменного персонала, а также к выполнению аварийно-спасательного дежурства в районе буровых платформ и установок. Все суда снабжения оборудованы системами динамического позиционирования, которые позволяют судам обеспечивать устойчивое положение платформ во время операций по закладке якорей, доставке, выгрузке и погрузке снабжения различного назначения и массогабаритных размеров, а также при проведении спасательно-эвакуационных операций и тушения пожаров на платформах и установках, доставке снабжения, оборудования и персонала на эти буровые, а также нести аварийно-спасательное дежурство в районах буровых работ.

Отдельное внимание в учреждении уделяется таким видам работ, как обслуживание подводных частей буровых платформ и обследование устьев скважин на глубинах до 3000 м с помощью подводных необитаемых телеуправляемых аппаратов (ТНПА), а также инженерно-технические, инженерно-геологические, инженерно-экологические изыскания, обследования и работы на шельфе, в том числе при укладке подводных трубопроводов. Для проведения такого вида работ учреждение предоставляет современные суда, оборудованные системой динамического позиционирования (DP).

В течение 2018 года суда ФГБУ «Морспасслужба» в рамках этого

направления выполнили работы по обследованию участков трубопровода «Северный поток» (судно «Балтийский исследователь»); судно «Прибрежный» выполняло работы по обеспечению проводимых инженерно-гидрометеорологических изысканий на Калининградском участке шельфа, в том числе постановку и подъем автономных буйковых станций (АБС), отбор проб воды.

В период с сентября по ноябрь 2017 года успешно были выполнены водолазные подводно-технические работы на международном морском проекте «Турецкий поток» (Turkstream). Подводно-технические монтажные работы выполнялись при установке заглушки тоннеля с выходом магистрального газопровода на глубине 32 метра. Монтаж работ включал большой объем водолазных работ с применением специализированного водолазного оборудования. Со стороны ФГБУ «Морспасслужба» было задействовано водолазное судно «Водолаз Чебаненко».

С ноября 2018 года по февраль 2019 года проводились работы по инструментальному обследованию трубопровода «Турецкий поток» с привлечением многоцелевого судна «Балтийский исследователь». Кроме того, в период с августа по ноябрь 2018 года судно «Пенай» выполняло обеспечение строительно-монтажных работ в районе п. Сабетта на полуострове Ямал, а с июня по октябрь 2018 года судно-катамаран «Игорь Ильин» выполнило научно-исследовательские работы в районах Баренцева и Карского морей.

Помимо всего перечисленного, опытные специалисты ФГБУ «Морспасслужба» выполняют такие работы, как обеспечение и сопровождение работ по бурению разведывательных и эксплуатационных подводных скважин; подводные инспекционные работы различных конструкций и объектов, участков

дна и гидротехнических сооружений; подводно-техническое сопровождение строительства и эксплуатации объектов подводных добычных комплексов (ПДК); полный спектр глубоководных площадных поисковых работ; обеспечение работ водолазов-глубоководников; исследовательские работы и т.д. В качестве свежих примеров 2018 года в рамках данного направления можно привести мониторинг состояния опорного основания и кингстонных коробок МЛСП «Приразломная» в Баренцевом море, водолазное обследование наружных элементов конструкций свайных направляющих опорного блока-кондуктора (ОБ БК) на месторождении им. Ю. Корчагина в северной части Каспийского моря, осмотр с последующей очисткой башмаков СПБУ «Амазон» в акватории Обской губы при снятии с точки бурения и другие работы.

Технические характеристики судов ФГБУ «Морспасслужба» полностью соответствуют условиям работы в период зимней навигации и требованиям Международного Полярного кодекса. Усиленный ледовый класс позволяет судам учреждения осуществлять самостоятельное плавание в разреженных однолетних арктических льдах при их толщине до 1,0 метра, а также выполнять ледокольные операции в неарктических морях при толщине льда до 1,5 м. В период зимних навигаций 2017–2019 годов многофункциональными аварийно-спасательными судами «Спасатель Кавдейкин» и «Спасатель Заборщиков» оказывались услуги по ледокольному обеспечению судов, следующих в морские порты Ванино и Советская Гавань и обратно. С ноября 2018 года к ледокольному обеспечению судов, следующих в морской порт Большой порт Санкт-Петербург и обратно привлечено многофункциональное аварийно-спасательное судно

«Спасатель Карев». За период оказания услуг по ледокольному обеспечению судов для нужд ФГУП «Росморпорт» в морском порту Ванино и на подходах к нему, а также в интересах судовладельцев в морских портах Советская Гавань и Большой порт Санкт-Петербург за период зимних навигаций с 2017 по 2019 год судами ФГБУ «Морспасслужба» осуществлено 116 ледокольных проводок. Все ледокольные проводки выполнены успешно, в установленный срок.

ФГБУ «Морспасслужба» является крупнейшим в Российской Федерации оператором судов и имеет большой опыт в погрузке, транспортировке и разгрузке радиоактивных и взрывчатых веществ. Учреждение лицензировано на перевозку опасных грузов всех классов опасности внутренним водным и морским транспортом, в том числе имеет Лицензию № ЦО-006-501-8351 на право обращения с радиоактивными веществами (7-й класс опасности) при их транспортировке, а также Лицензию № 001359 (1, 1.4S, 2.1, 2.2, 2.3, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 классы опасности) на перевозки внутренним водным и морским транспортом опасных грузов, в том числе с использованием маломерных судов. Транспортировка радиоактивных веществ осуществляется в строгом соответствии с Международными правилами перевозок опасных грузов.

За 2018 год судами МСС выполнялись следующие перевозки РВ:

• Суда «Сивуч» и «Спасатель Демидов», в рамках контракта



с ООО «Газпром геологоразведка», транспортировали отходы 1–4 классов опасности и радиоактивные вещества в юго-западном районе континентального шельфа Карского моря;

• МФАСС «Спасатель Карев» перевозило радиоактивные вещества (источники ионизирующего излучения) в рамках выполнения договорных обязательств по контракту с «Арктик СПГ-3» по маршруту морской порт Мурманск — морской порт Сабетта.

Также в 2018 году судами ФГБУ «Морспасслужба», в рамках контрактной деятельности и на основании соответствующей лицензии Ростехнадзора, осуществлялись перевозки опасных грузов.

ФГБУ «Морспасслужба» является высокопрофессиональной аварийно-спасательной службой и аттестована установленным порядком на проведение поисково-спасательных работ и работ по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации.

Окончание на стр. 12,

НАВЫКИ, ОТТОЧЕННЫЕ ГОДАМИ

«Совфрахт» отмечает юбилей, берясь за новые проекты

8 марта 2019 г. ПАО «Совфрахт» исполнилось 90 лет. В течение десятков лет компания обладала монопольным правом на фрахтование иностранного и отечественного тоннажа, агентирование судов в портах СССР и за границей.

Сегодня ПАО «Совфрахт» занимает 6-е место в рейтинге самых динамично развивающихся компаний России (2016 год), по итогам 2017–2018 годов «Совфрахт» вошел в рейтинг крупнейших по выручке корпораций «РБК 500».

Компания «Совфрахт» традиционно много ресурсов направляет на развитие и освоение Арктического региона: во времена так называемых Карских операций 1929–1934 гг. выступала их организатором, сегодня в качестве системного транспортного оператора в Арктике совершенствует и разрабатывает новые логистические решения, оптимизирует существующие маршруты. В 2015 году Группа компаний «Совфрахт-Совмортранс» получила премию Министерства транспорта РФ «Формула движения» в номинации «Лучшее логистическое решение» за организацию погрузочно-разгрузочных работ в Арктике. В по-

следние годы ПАО «Совфрахт» были реализованы проекты с выгрузкой в труднодоступных локациях Арктики: Новосибирские острова, архипелаги Земля Франца Иосифа и Новая Земля, порт Сабетта. В соответствии с государственным контрактом «Совфрахт» в 2017 году обеспечил вывоз около 1800 тонн арктического мусора и его утилизацию.

В последние годы «Совфрахт» регулярно участвует в исполнении государственных контрактов по снабжению воинских частей и доставке воинских грузов на Курильские острова из портов Владивосток, Корсаков и в обратном направлении.

В целом масштабы деятельности компании в Арктическом регионе характеризуются следующими цифрами. В 2015–2017 гг. ПАО «Совфрахт» обеспечило перевозку более 50% всех генеральных грузов в Арктике. За время работы в данном регионе компа-

нии удалось снизить стоимость перевозок для заказчиков, в т. ч. по государственным контрактам, на 40% в пересчете на фрахтовую тонну благодаря оптимизации и повышению эффективности логистических операций.

Кроме того, понимая, что решение логистических задач в Арктическом регионе невозможно без применения новейших технологий, ПАО «Совфрахт» выступило инициатором создания Северного арктического ситуационного центра — САСЦ. Центр представляет собой цифровую интернет-платформу, которая будет отражать процессы, происходящие во время организации грузоперевозок в Арктике. Появится возможность отследить в режиме реального времени положение судна, грузовую базу, которая на нем находится, проложить оптимальный маршрут на основе анализа данных, поступающих из многих источников.

Помимо Арктики «Совфрахт» не боится братья и за новые, иногда рискованные проекты.

С изменением статуса Республики Крым ПАО «Совфрахт» первой из транспортно-логистических компаний осуществило транспортировку энергетических источников для жизнеобеспечения острова, а затем, в период с сентября 2015 г. по декабрь 2017 г., паромными компаниями было перевезено около 4,5 млн пассажиров и свыше 950 тыс. единиц автотранспорта.

С 2018 года компания выступает агентом линейного сервиса по морским грузоперевозкам из России в Сирию — «Южный экспресс». Благодаря новому статусу коммерческая привлекательность линии для грузовладельцев значительно повышается, поскольку теперь они могут рассчитывать на снижение тарифов и оптимизацию затрат.

В целом, говоря о ПАО «Совфрахт», хочется отметить, что создание транспортных коридоров в условиях нестабильной экономической и политической обстановки является одним из важнейших навыков компании, отточенный годами. В завершение данной мысли можно отметить, что «Совфрахт» совместно с Минтрансом России,

в соответствии с поручением президента Российской Федерации В. В. Путина от 13.05.2017 № Пр-933, с 2017 года работает над созданием транспортного коридора на Кубу. На сегодняшний день «Совфрахт» обеспечивает взаимодействие со всеми контрагентами, подрядчиками и другими заинтересованными организациями, работающими в регионе, и является единственной российской транспортной компанией, имеющей официальное представительство в Республике Куба.

В заключение следует отметить, что компания не только устанавливает высокие профессиональные стандарты, но и активно участвует в социальных, благотворительных и спонсорских программах. Регулярно осуществляется адресная поддержка ветеранам морского флота, предоставляется необходимая социальная, финансовая и медицинская помощь.



СПАСАЕМ, ПОДНИМАЕМ, БУКСИРУЕМ

Окончание, начало на стр. 10, 11

Специализированные суда компании со спасателями на борту привлекаются к несению дежурства по аварийно-спасательной готовности и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов у буровых платформ, разведочных скважин, нефтеперекачивающих терминалов на шельфе в Баренцевом, Карском, Черном и Каспийском морях, шельфе о. Сахалин. Общая численность персонала морских аварийно-спасательных формирований составляет более 1,5 тыс. человек. Ежедневно в России заступают на дежурство до 37 судов и 600 морских спасателей учреждения.

ФГБУ «Морспасслужба» активно принимает участие как представитель России в проведении различного масштаба международных учений по обеспечению безопасности мореплавания и локализации разливов нефти, а также в конференциях по защите морской среды и разработке минимальных требований к реагированию на потенциальные разливы нефти на морских нефтегазовых установках и сооружениях.

Ежегодно ФГБУ «Морспасслужба» принимает участие в таких крупных международных учениях по ликвидации разливов нефти, как «BALEX DELTA» (совместно с коллегами из Германии, Дании,

Польши, России, Финляндии, Швеции, Эстонии, Латвии и Литвы). В 2017 году в целях реализации Плана действий Хельсинкской конвенции по Балтийскому морю 2007 года и в порядке очередности на ФГБУ «Морспасслужба» были возложены обязательства организовать и провести международное комплексное учение «BALEX DELTA-2017» с участием сил и средств, наблюдателей стран-участниц Хельсинкской конвенции.

В 2018 году на акватории Японского моря в районе порта Майдзуру береговой охраной Японии было проведено 7-е Международное комплексное учение по поиску и спасению людей, терпящих бедствие на море, оказанию помощи аварийному судну и ликвидации разлива нефти в море «NOWPAP DELTA-2018». Учение проведено в рамках международного взаимодействия между Российской Федерацией, Японией, Республикой Корея и Китайской Народной Республикой при аварийных ситуациях, а также в целях реализации Регионального плана чрезвычайных мер на случай разлива нефти, опасных и вредных веществ в регионе Северо-западной части Тихого океана (NOWPAP).

В учении со стороны ФГБУ «Морспасслужба» было задействовано судно обеспечения «ИРБИС»,

аварийно-спасательное подразделение со специализированным оборудованием и средствами для ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов.

Только в 2018 году Морспасслужба проводила и участвовала в 5 международных, 8 бассейновых, 15 объектовых комплексных учениях по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море.

Специалисты учреждения принимают активное участие в обсуждении и разработке новых правил и требований в области защиты морской среды, а также работе по анализу их эффективного внедрения и выполнения на международном и национальном уровнях.

Учебно-тренировочный центр ФГБУ «Морспасслужба» является уникальным представителем ведущих образовательных центров дополнительного профессионального образования в области водозащитного дела и конвенционных морских подготовок. Учебно-тренировочный центр аккредитован Федеральным агентством морского и речного транспорта РФ и имеет Свидетельство о соответствии тренажерного центра № 00248 от 08.07.2016. Оснащенность УТЦ ФГБУ «Морспасслужба» и квалификация его персонала позволяют ежегодно подготавливать на высочайшем уровне специалистов по программам подготовки

в соответствии с международными стандартами МК ПДНВ, ОПТО, модельными программами ИМО и международным кодексом SOLAS. За 2018 год в Учебно-тренировочном центре по программам профессионального обучения было подготовлено 1285 специалистов, в том числе в программах по ПДНВ — 60 человек.

ФГБУ «Морспасслужба» уделяет большое внимание популяризации и развитию здорового образа жизни. Летом 2018 года экипаж Морспасслужбы стал победителем третьей парусной регаты Росморречфлота-2018, проходившей в акватории Химкинского водохранилища на территории Royal Yacht Club при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства морского и речного

транспорта, а также компании PROyachting. Также учреждение стало серебряным призером в гонке на 22 парусных яхтах — «Регата 1520».

ФГБУ «Морспасслужба» не останавливается на достигнутом, выходит на новые рынки и с каждым годом расширяет свои компетенции по всем направлениям работ. В планах компании — дальнейшая модернизация судового оборудования и строительство за счет собственных средств новых многофункциональных специализированных судов с высокотехнологичным оборудованием для выполнения работ на шельфе в соответствии с Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2021)», подпрограмма «Морской транспорт».

