

# С Днем работников морского и речного флота!

# Транспортный вестник

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

## Резервы – в действие!

О перспективах развития морского порта Туапсе

### ИНФРАСТРУКТУРА

Морской порт Туапсе, работающий круглогодично и круглосуточно, расположен на Кавказском побережье Черного моря в вершине бухты Туапсе, к юго-востоку от мыса Кадос. Акватория порта ограничена устьями рек Туапсе и Паук. Непосредственно к акватории Туапсинского морского порта ведет подходящий канал длиной 400 м, шириной 120 м, глубиной 13,5 м.

Порт Туапсе – это многоцелевой морской порт, обеспечивающий внешнеторговые перевозки нефтепродуктов, а также навалочных (минеральные удобрения, уголь, руда и др.) и генеральных грузов. В сложившейся специализации морских портов порт Туапсе ориентирован прежде всего на перевалку жидких нефтепродуктов.

На ФГУ «Администрация морского порта Туапсе» возложены функции по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в порту. ФГУ «АМП «Туапсе» осуществляет государственный контроль за соблюдением национального законодательства и международных договоров РФ по вопросам безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, предупреждения загрязнения окружающей природной среды и организует управление движением судов, а также информационное, радиолокационное, лощманское, буксирное обеспечение мореплавания.

По итогам 2013 года грузооборот в порту Туапсе снизился по сравнению с 2012 годом на 1% и составил: 10,46 млн тонн нефтепродуктов, по остальным грузам – 7,18 млн тонн, что в общем составило 17,64 млн тонн грузов.

К ранее имевшейся номенклатуре грузов добавились, в связи с вводом в эксплуатацию Туапсинского балкерного терминала, перевалка минеральных удобрений.

Снижение грузооборота в 2013 году было обусловлено загруженностью железной до-

роги грузами, связанными со строительством олимпийских объектов в Сочи, реконструкцией туапсинского нефтезавода. После полной реконструкции мощность нефтезавода должна увеличиться в 5 раз, соответственно увеличатся и объемы перевалки нефтепродуктов в порту Туапсе.

Объективными предпосылками увеличения грузооборота порта являются масштабные работы по строительству и реконструкции портовых комплексов.

На сегодняшний день завершено строительство и введен в эксплуатацию терминальный комплекс по перевалке зерновых культур (причал 9А) ОАО «ТМТП» с объемом перевалки 2 млн тонн зерна в год.

Технологическая площадка складских сооружений с технологическим перегрузочным оборудованием находится на территории сухогрузного района порта. Груз доставляется на зерновой комплекс железнодорожным транспортом с перегрузкой в склад и последующей подачей на причал через систему конвейеров.

В 2013 году перевалка зерна в порту Туапсе составила 888 тыс. тонн, это 45% от имеющейся мощности комплекса.

На внешнем рейде, между южным молотом и юго-восточным волноломом порта, ООО «РН-Туапсенефтепродукт» завершено строительство терминального комплекса глубоководного причала № 1А. Необходимость строительства глубоководного причала № 1А обусловлена увеличением объемов и ассортимента нефтепродуктов, планируемых к перевалке на экспорт через ООО «РН-Туапсенефтепродукт» от ООО «РН – Туапсинский НПЗ» после полной реконструкции завода, а также от других НПЗ.

Цель этого проекта – прием крупнотоннажных танкеров дедевитом 90–115 тыс. тонн.

При полной загрузке комплекса грузооборот составит:

– темными нефтепродуктами – 5 млн тонн в год;

– светлыми нефтепродуктами – 2 млн тонн в год.

В марте 2012 года данный комплекс введен в промышленно-опытную эксплуатацию.

В 2013 году перевалка нефтепродуктов глубоководного комплекса составила 3,74 млн тонн, это 46,5% от имеющейся мощности комплекса.

Введен в эксплуатацию туапсинский балкерный терминал, предназначенный для хранения и отгрузки минеральных удобрений (карбамида, аммофоса, нитроаммофоса), что позволит обеспечить суммарный годовой оборот экспорта морским транспортом в объеме 2,3 млн тонн в год.

Груз доставляется железнодорожным транспортом, который перегружается в складские сооружения с последующей подачей на причал по эстакаде.

В 2013 году перевалка минеральных удобрений через балкерный терминал составила 1,645 млн тонн, это 65% от имеющейся мощности комплекса.

Кроме того, переоборудованы причалы № 14 и № 15 ОАО «ТСПЗ» для приема судов типа РО-РО с плодоовощной продукцией, что позволит обеспечить суммарный годовой оборот 200 тыс. тонн.

Исходя из анализа загруженности морского порта Туапсе, можно сделать вывод, что имеющиеся резервы после ввода всех вновь построенных и переоборудованных комплексов порта на полную мощность могут обеспечить грузооборот порта до 28 млн тонн в год.

С целью совершенствования физической защищенности и охраны порта Туапсе, реализации ФЗ «О транспортной безопасности», требований МК ОСПС ФГУ «АМП «Туапсе» и хозяйствующие в порту организации проработали большую работу по техническому оснащению и совершенствованию системы охраны, усилению режимных мероприятий, разработке необходимых документов и инструкций.



Капитан морского порта Туапсе  
Олег БОРЧЕНИНОВ

Для осуществления круглосуточного контроля за обстановкой на акватории порта ФГУ «АМП «Туапсе» разработан и реализован «Проект оснащения техническими системами контроля акватории морского порта», который предусматривает, кроме видеонаблюдения, обеспечение контроля в ночное время с помощью тепловизоров, автоматическую систему выдачи сигнала тревоги.

Таким образом, существующая инфраструктура порта Туапсе, имеющиеся резервы производственных мощностей вновь построенных терминальных комплексов, наличие достаточного количества сил и средств на реагирование и ликвидацию последствий различных чрезвычайных ситуаций позволяют нормально функционировать порту при дополнительном увеличении грузооборота на 30–35%, при условии наличия необходимых грузов и возможности доставки их в порт железнодорожным или автомобильным транспортом.

\*\*\*

Капитан морского порта Туапсе Борченинов Олег Вениаминович. Назначен на должность приказом Росморречфлота от 12 апреля 2011 года. Работает в отрасли 29 лет. Свой трудовой путь прошел от матроса в составе экипажей судов заграничного флота до капитана морского порта Туапсе. Отмечен наградами Росморречфлота и Министерства транспорта РФ.

## Поздравляем Администрацию морского порта Туапсе с 20-летним юбилеем!



Зерновой терминал ТМТП

# Главный принцип

работы филиала САФУ в Северодвинске – обучение на реальном производстве

## ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ

Сегодня инженерное образование в мире проходит значительную трансформацию, адаптируясь под нужды высокотехнологичной экономики. Растет производительность труда инженеров и технических специалистов. Меняются содержание инженерного образования, модель и технологии обучения, требования к результатам образовательной деятельности. Процессы модернизации, происходящие в системе профессиональной подготовки инженерных кадров, обусловлены перспективами решения приоритетных задач в сфере науки, техники и технологий, обороноспособности и национальной безопасности России.

С целью подготовки квалифицированных инженерных кадров для нужд судостроительной отрасли в интересах национальной безопасности страны и освоения минеральных ресурсов арктических морей, а также специалистов широкого профиля для социально-экономической инфраструктуры в феврале 2011 года приказом Министерства образования и науки РФ в Северодвинске создан филиал Северного Арктического федерального университета. Основная цель создания научно-образовательного кластера – обеспечение на высоком профессиональном уровне подготовки специалистов технического профиля для предприятий оборонно-промышленного комплекса, ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», способных решать задачи инновационного развития судостроительной отрасли РФ, прежде всего в области военного судостроения. Основная деятельность кластера САФУ направлена на решение ряда приоритетных для отрасли и региона задач, ключевыми среди которых являются:

- совершенствование и развитие системы технического, ориентированного на решение производственных задач судостроительного комплекса предприятий ОСК, включая переподготовку кадров по актуальным для предприятий образовательным программам;
- расширение направлений прикладных научных исследований и повышение их результативности;
- формирование эффективной научно-образовательной инфраструктуры.

Несмотря на небольшой возраст, филиал САФУ в Северодвинске имеет богатую историю. В его состав вошли Северодвинский филиал ПГУ имени М.В. Ломоносова, Северодвинский технический колледж,



Институт судостроения и морской арктической техники (Севмашвуз) считается ядром северодвинского научно-образовательного кластера

1 июля 2012 года в состав филиала САФУ вошел бывший филиал Санкт-Петербургского государственного технического университета – Институт судостроения и морской арктической техники (Севмашвуз), который в течение 45 лет обеспечивал высококвалифицированными инженерными кадрами крупнейшие в мире судостроительные производственные комплексы. На сегодняшний день свыше 80% инженерно-технического состава предприятий Объединенной судостроительной корпорации в Северодвинске, в том числе руководители цехов основного производства – выпускники Севмашвуза. 97% выпускников работают по специальности в организациях и предприятиях Архангельской области и за ее пределами. Поэтому не случайно, что на сегодняшний день Институт судостроения и морской арктической техники считается ядром северодвинского научно-образовательного кластера. Он является единственным в районе Крайнего Севера европейской части России вузом широкого технического профиля, обеспечивающим подготовку и переподготовку специалистов для предприятий Государственного российского центра атомного судостроения (ГРЦАС) в областях судостроения, машиностроения, приборостроения, экономики

и управления. Институт обеспечивает подготовку специалистов для предприятий ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» по системе завод – вуз, главный принцип которой – обучение на реальном производстве, где теория подкрепляет практические навыки. Тесное взаимодействие предприятий и вуза было закреплено в сентябре 2013 года подписанием трехстороннего соглашения между САФУ, ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» и Минобрнауки России о сотрудничестве по формированию современной системы подготовки квалифицированных кадров для предприятий судостроения и судоремонта.

Система подготовки кадров осуществляется по системе непрерывного инженерно-технического образования. Данная система представлена рядом образовательных программ среднего профессионального образования (СПО), бакалавриата, магистратуры, аспирантуры, дополнительного профессионального образования (ДПО), направленных на удовлетворение потребностей предприятий в специалистах различного уровня (высококвалифицированные рабочие, техники, инженерно-технический и управленческий персонал).

Основой инженерной подготовки является система завод – вуз. Это система интегрированной подготовки инженерных

кадров, которая сочетает теоретическое обучение с производственной работой студентов на предприятиях в соответствии с выбранной специальностью или профилем по направлениям подготовки. В процессе инженерно-производственной подготовки, которая составляет основное содержание интегрированной системы, решаются задачи обучения студентов основам технологии производства, приобретения ими навыков рабочей и инженерно-технической деятельности, закрепления теоретических знаний, необходимых для эффективной работы на современных предприятиях в качестве специалистов и руководителей трудовых коллективов. Базовыми предприятиями университета в части подготовки выпускников являются судостроительные, судоремонтные предприятия ОАО «Объединенная судостроительная корпорация».

Студент, поступивший в институт по системе подготовки завод – вуз, обязательно закрепляется за соответствующим базовым предприятием. В процессе своего обучения он получает теоретические и профессиональные знания, которые непосредственно закрепляются практическими навыками, получаемыми в ходе параллельной работы на предприятии. За время обучения (5 лет для бакалавриата и 5,5 лет для специалитета) студент имеет два периода стажировки, в течение которых он учится по вечерней форме и одновременно работает на предприятии. В ходе обучения без отрыва от производства студент на предприятии проходит практику на всех рабочих и инженерно-технических должностях в соответствии с профилем специальности. Это гарантирует по окончании учебного заведения появление на предприятии квалифицированного специалиста, в полной мере готового оперативно включиться в профессиональную деятельность.

Такая форма подготовки представляет собой многоуровневую интегрированную систему, наиболее актуальную для удовлетворения потребностей большинства предприятий судостроительной отрасли. Фактически система завод – вуз является аналогом системы целевой контрактной подготовки вуз – студент – предприятие, которая обеспечивает почти 100%-ный уровень трудоустройства выпускников в отрасли и закрепления кадров на предприятии.

Помимо качественной подготовки молодых специалистов такая система обучения обеспечивает активную консолидацию вуза и предприятий региона в решении актуальных производственных задач и проблем. Апропрированы и успешно применяются механизмы интеграции предприятий и института при разработке содержания образовательных программ, что позволяет максимально приблизить систему инженерного образования к требованиям профессиональных стандартов. Ведущие специалисты градообразующих предприятий ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» принимают непосредственное участие в учебном процессе, разработке учебных планов и программ профессиональных дисциплин (модулей), совместно участвуют в определении содержания практик и тематик выпускных квалификационных работ, а представители института в свою очередь принимают активное участие в разработке профессиональных стандартов и решении проблем производственного характера. Тесная связь института и предприятия была отмечена при прохождении в сентябре 2013 года общественно-профессиональной аккредитации образовательных программ по направлению подготовки 180100 «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры».

Система инженерной практикоориентированной подготовки немалыма без создания современной учебно-лабораторной, исследовательской базы и информационно-телекоммуникационной среды. С вхождением Севмашвуза в САФУ началась серьезная комплексная модернизация всей учебно-лабораторной базы. Завершение модернизации лабораторной базы к концу 2014 года позволит не только использовать ее в учебном процессе, но и создать межведомственные научно-образовательные центры и тем самым способствовать формированию интегрированных прикладных исследовательских компетенций обучающихся.

Реализация планов развития Института судостроения и морской арктической техники и в целом северодвинского научно-образовательного кластера Северного (Арктического) федерального университета в полном объеме позволит повысить качество многоуровневого непрерывного образования, сделать его современным, актуальным и тем самым способствовать востребованности молодых специалистов, их закреплению на предприятиях прежде всего оборонно-промышленного комплекса.



В Институте создана современная рабочая среда подготовки специалистов инженерно-технического профиля, что гарантирует по окончании учебного заведения появление на предприятии квалифицированного специалиста

## ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

25 марта 2014 г. ФГУ «АМП Ванино» (в состав входят филиалы в морских портах Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Де-Кастри и Охотск) отметило свой 20-летний юбилей. Прошедшие годы для учреждения ознаменовались множеством событий, положительно повлиявших на развитие экономики Дальневосточного региона. Среди них наиболее значимыми являются:

– ввод в эксплуатацию в 2006 г. нефтеналивного терминала в морском порту Де-Кастри (выносной рейдовый терминал производительностью 12 млн т);

– ввод в эксплуатацию в 2008 г. в морском порту Ванино специализированного терминала по перевалке углей ЗАО «Дальтрансуголь» мощностью 12 млн т. Сегодня там имеется потенциальная возможность за счет модернизации переработать 24 млн т;

– создание портовой экономической зоны «Советская Гавань». 22 кв. км хорошо защищенной от ветров всех направлений акватории морского порта Советская Гавань и возможность строительства здесь терминалов для обработки судов девдвейтом до 300 тыс. т делают Советскую Гавань привлекательным местом для развития портовых мощностей России на Дальнем Востоке. Совместно с морским портом ОЗЗ образует единый транспортный узел, являющийся конечным пунктом Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Акватории портов расположены в соседствующих морских бухтах Татарского пролива. Удаленность от краевого центра – 600 км. Транспорт для доставки грузов на морские терминалы: ж.-д., авто. Авиация – только местные авиалинии.

В 2009 году в состав подведомственной ФГУ «АМП Ванино» территории вошел порт Охотск. Охотск – один из древнейших населенных пунктов Дальнего Востока. Историки называют его колыбелью русского Тихоокеанского флота. В 2012 г. Охотск отметил свое 365-летие.

В 2010 г. произошло присоединение администрации морского рыбного порта Советская Гавань к администрации морского порта Ванино.

Морской порт Ванино, расположенный в центральной части Татарского пролива, в бухтах Ванино и Мучке, является крупнейшим портом Хабаровского региона. Ванино – порт с круглогодичной навигацией, имеющий выход на крупнейшие железнодорожные магистрали: Байкало-Амурскую, проходящую по территории с богатейшими природными ресурсами, и Транссибирскую. Расположение определяет его стратегическое значение для государства и перспективу дальнейшего развития в качестве важнейшего транзитного центра на Тихоокеанском побережье России.

Навигация в порту Ванино осуществляется круглогодично. Инфраструктура порта рассчитана на прием судов длиной до 292 м, водоизмещением до 170 тыс. т, с осадкой до 18,5 м.

Грузовые операции в порту Ванино осуществляют три стивидорные компании:

– ЗАО «Дальтрансуголь», грузооборот составляет 13 709,4 тыс. т;

– ОАО «Ванинский морской торговый порт», грузооборот составляет 7089 тыс. т;

# 20 лет в строю!

ФГУ «АМП Ванино» активно влияет на развитие экономики региона

– ООО «Трансбункер-Ванино», грузооборот составляет 2802,7 тыс. т.

В 2013 г. грузооборот порта Ванино составил 23,8 млн т, что на 16,8% больше, чем в 2012 г. Из них объем перевалки сухогрузов составил 21 млн т (+19,5%), наливных – 2,8 млн т. Объем сухогрузов вырос за счет перегрузки угля до 17,6 млн т (+30,5%).

Доля грузооборота по видам перевозки составляет: экспорт – 88%, импорт – 4,2%, каботаж – 7,8%.

Темпы увеличения грузооборота за 5 месяцев 2014 года по сравнению с соответствующим периодом прошлого года выросли на 12,2%.

В морском порту Ванино в настоящее время реализуются проекты строительства перегрузочных комплексов:

– ООО «Саха (Якутия) транспортная компания» – перегрузочный комплекс мощностью до 35 млн т в год сыпучих грузов, в том числе 17 млн т углей. В 2012–2013 гг. проведены инженерно-геодезические изыскания на акватории терминала, планировка территории, 10.01.2014 г. – публичные слушания;

– ООО «Дальневосточный Ванинский порт» – специализированный терминал для перевалки углей мощностью 15 млн т. Проведены инженерно-геодезические изыскания на акватории порта.

В целях сохранения экологии региона действует план по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (ПЛРН) в морском порту Ванино. Несут аварийно-спасательную готовность и готовность к ликвидации разливов нефти силы и средства Сахалинского филиала Морспасслужбы. Производственная деятельность хозяйствующих субъектов, осуществляющих операции с нефтепродуктами в акватории и на территории порта, разрешается только при наличии планов ПЛРН и лицензий.

Таблица 1

### Динамика грузооборота морского порта Ванино по итогам развития в 2010–2013 гг.

Порт	тыс. тонн			
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Ванино	17 306,9	19 066,0	20 342,2	23 770,2

Таблица 2

### Динамика грузооборота портов зоны ответственности ФГУ «АМП Ванино» по итогам развития в 2010–2013 гг.

2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
25 291,0	27 893,3	28 693,7	31 772,2

#### ФИЛИАЛЫ:

##### Советская Гавань

Морской порт Советская Гавань находится на востоке Тихоокеанского побережья Хабаровского края, занимает акваторию залива Советская Гавань, кроме бухт Северная, Западная, Бяуде, Маячная. По своему расположению Советская Гавань является единственным портом-убежищем для судов в Татарском проливе. Эксплуатация порта началась в 1994 г. Обычно зимняя навигация начинается в середине декабря и длится до середины апреля.

В морском порту Советская Гавань в 2013 г. были переработаны более 773 тыс. т грузов, рост по сравнению с 2012 г. составил 8%. Из них объем сухогрузов составил 615 тыс. т, наливных – 158 тыс. т. Объем перевалки сухогрузов вырос за счет перевалки лесных грузов на 59,8%. Доля грузооборота по видам перевозки составляет: экспорт – 70%, импорт – 0,6%, каботаж – 32,4%.

##### Де-Кастри

Морской порт Де-Кастри расположен в заливе Чихачева, который открыл Лаперуз в 1787 г., и был назван в честь спонсора экспедиции – морского министра маркиза Де-Кастри.

Границы акватории включают участок водной поверхности Татарского пролива.

Навигация в порту круглогодичная, в зимнее время осуществляется с помощью ледоколов сопровождения.

На территории порта погрузочно-разгрузочную деятельность осуществляют ООО «Де-Кастриэле» и ООО «РН-Сахалинморнефтегаз».

В 2013 г. через морской порт Де-Кастри прошли 7,3 млн т грузов, что на 1,3% меньше, чем годом ранее. Экспорт составляет 100% за счет перевалки сырой нефти до 7 млн т и лесных грузов до 0,3 млн т.

##### Николаевск-на-Амуре

Через морской порт Николаевск-на-Амуре производится обеспечение «северного завоза». Навигация в морском порту является сезонной и длится с мая по ноябрь. Инфраструктура порта позволяет осуществлять операции с генеральными, навалочными, лесными и опасными грузами.

В порту Николаевск-на-Амуре в минувшем году была обработана 231 тыс. т грузов, это на 30% больше, чем в 2012 г.

Рост перевалки сухогрузов произошел за счет увеличения перегрузки навалочных грузов на 15,6%, грузов в контейнерах на 75,5%, а также лесных грузов.

Доля грузооборота по видам перевозки составляет: экспорт – 10,8%, каботаж – 89,2%.

##### Охотск

Морской порт Охотск расположен в северной части Охотского моря, в лагуне устья реки Кухтуй. Период навигации длится с мая по ноябрь. В порту имеются пять причалов общей протяженностью 557 м. Проводится рейдовая выгрузка большегрузных судов.

Грузооборот порта в 2013 г. составил 130 тыс. т, что почти на 42% больше показателя 2012 г.

Каботаж составляет 100%, что включает в себя перевозку руды – 117 тыс. т и грузов для снабжения района – 13 тыс. т.

В целях реализации положения Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте Федеральной адресной инвестиционной программой «Развитие транспортной системы России», программной частью «Морской транспорт» на 2013–2015 гг. определены задачи ФГУ «Администрация морского порта Ванино» – оснащение инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акваторий морских портов Охотского моря и Татарского пролива в границах Хабаровского края: Де-Кастри, Николаевск-на-Амуре, Охотск, Советская Гавань.

В настоящее время близки к завершению работы по оснащению ИТСОТБ акватории морского порта Ванино. Сегодня проходит процедура устранения технических неполадок, выявленных в ходе пробных пусков системы. В ходе монтажа введены некоторые новшества, улучшающие организацию рабочего места оператора центрального поста наблюдения – мониторы компьютерной системы установлены на специальные стойки, позволяющие максимально выполнить санитарные нормы по их размещению. Решается вопрос штатной расстановки и профессиональной подготовки специалистов для работы на оборудовании.

Опыт работ по оснащению в морском порту Ванино всецело будет использован и в реализации задач оснащения акваторий ИТСОТБ в других портах зоны ответственности АМПА.

Практика показала (на примере АМП Ванино) – успешная реализация работ по оснащению ИТСОТБ акваторий морских портов в условиях АМПА, где отсутствуют специальные штаты сотрудников, заключается в слаженной и сплоченной работе грамотной подобранной группы специалистов администрации, закрепленной приказом с определением полномочий каждого: техническая часть сопровождения проекта, мониторинг, бухгалтерский и финансовый учет и отчетность, общее руководство группой.



# Стратегия обновления

Водный транспорт является перспективным для лизинговых компаний

## ЛИЗИНГ

Водный транспорт в последнее время называют перспективным направлением развития лизинговой отрасли. Конечно, работать в нем смогут лишь крупнейшие лизингодатели. Однако если отрасль получит государственную поддержку, сегмент может показать значительный рост и поддержать российский рынок лизинга в непростой период.

О перспективах судоходной отрасли и предпосылках для ее развития рассказывает заместитель генерального директора ГТЛК Владимир Добровольский.

**– Владимир Павлович, как вы оцениваете текущее состояние отечественной судоходной отрасли?**

– Спрос на транспортные услуги в смешанном сообщении река–море растет. Однако уже сейчас он удовлетворяется не в полной мере из-за плохого технического состояния судов и недостаточного высокого уровня развития транспортной инфраструктуры. В целом российский флот – самый разнообразный и многочисленный в мире. Он насчитывает около 870 судов, в том числе специально построенных и модернизированных судов внутреннего плавания. Более 700 судов используются на внешнеторговых экспортно-импортных перевозках различных грузов с выходом из внутренних водных путей в акватории морских бассейнов – Балтийского, Северного, Азово–Черноморского, Средиземноморского, Каспийского и Дальневосточного – и заходом примерно в 150 портов 44 стран Европы, Азии и Африки. Они же используются при перевозках между иностранными портами. Кроме того, суда смешанного река–море плавания осуществляют доставку грузов в районы Крайнего Севера, в том числе и в Арктику. Значимость данно-



Заместитель генерального директора ГТЛК Владимир ДОБРОВольский

го направления для российской транспортной отрасли сложно переоценить. Преимуществом водного вида транспорта по сравнению с другими способами доставки грузов достаточно много. Во-первых, суда в отличие от автомобильного транспорта позволяют перевозить крупногабаритные грузы. Во-вторых, использование судов смешанного река–море плавания дает возможность снизить трудоемкую и дорогостоящую перевалку грузов в устьевых портах и избежать простоев в процессе транспортировки при пе-

ревалке с железнодорожного, автомобильного или внутреннего водного транспорта на морской и наоборот. Это говорит о том, что рынок река–море перевозок востребован, интересен для грузовладельцев и будет расти дальше.

**– Какую основную проблему в отрасли вы на сегодняшний день видите?**

– Речной флот России требует срочного принятия мер по обновлению транспортных парков, так как средний возраст судов превысил 25 лет. Определенные шаги в этом направлении уже предпринимаются. Так, например, Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» предполагает постройку более 90 грузовых и пассажирских судов для внутреннего водного транспорта при государственном финансировании и на принципах государственно–частного партнерства.

**– ГТЛК намерена участвовать в развитии перевозок водным транспортом?**

– Безусловно. В первую очередь мы намерены обратить внимание на направление нефтеналивных танкеров. Согласно данным на начало 2013 года около 70% танкеров российского флота не соответствуют требованиям Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря (MARPOL) нефтепродуктами. Ужесточение этих норм произошло после аварии танкера Prestige в 2002 году, когда мазутом было загрязнено около 200 км побережья испанской Галисии и Франции. Несмотря на то, что сегодня по статистике основной причиной разлива нефти является человеческий фактор, а не особенности конструкции танкеров, требования MARPOL не смягчаются. Российская морская администрация смогла обеспечить продление срока эксплуатации отечественных судов в прибрежных морских районах на основании временного разрешения, поскольку их работа экологически безопасна

вопреки ряду формальных несоответствий требованиям MARPOL. Однако это разрешение прекратит действовать с 1 января 2015 года. Кроме того, с текущего года в силу вступает технический регламент, запрещающий эксплуатацию однокорпусных танкеров на внутренних водных путях. Исходя из того, что срок эксплуатации судов составляет 23–35 лет, через 5–10 лет должны быть списаны практически все существующие нефтеналивные суда, что неминуемо приведет к обвалу объема перевозок транспортом река–море. Все это может негативно сказаться не только на российской судоходной отрасли, но и на экономике страны в целом. На долю перевозок нефти и нефтепродуктов приходится 37% от всего объема экспортно-импортных перевозок водным транспортом. Для сравнения: перевозки зерна и продуктов перемола составляют 14%, лесных грузов – 12%, химических и минеральных удобрений – 10%.

**– Считаете ли вы водный транспорт перспективным для лизинговых компаний? Что может рассказать ГТЛК о своей работе в сегменте?**

– У меня нет сомнений в том, что данное направление является перспективным и может «выстрелить» уже в обозримом будущем. Потребности российских судовладельцев мы уже обсудили. Однако для того, чтобы они начали их в полной мере реализовывать, необходимы стимулирующие меры поддержки. Мы все знаем, как изменилось состояние региональной авиации России постановлением Правительства РФ № 1212, предусматривающее субсидирование лизинговых платежей. Думаю, что в судоходной отрасли подобные меры также могли бы дать ощутимые результаты. Что касается нашей компании, то в настоящее время ГТЛК реализует ряд проектов в отрасли судоходства. Уверен, что мы продолжим наращивать свое присутствие в судоходном сегменте лизинга в будущем.



Ректор ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Сергей БАРИШНИКОВ

## КАДРЫ

Морской и речной флот всегда был важной составляющей транспортного комплекса, неотъемлемой частью всей экономики страны, и сейчас он играет весомую роль в реализации транспортной стратегии России.

Гордость российского флота – квалифицированные кадры, подготовкой которых занимаются вузы, подведомственные Росморречфлоту. Признанным лидером в отраслевом образовании является Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова – вуз, объединивший историю и традиции Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций. Визитная карточка вуза – высокое качество подготовки моряков, речников и специалистов, обеспечивающих инфраструктуру отрасли.

Выпускники вуза занимали и занимают ведущие позиции во многих отечественных и зарубежных компаниях, органах государственной власти. Среди них заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса Константин Пальников, заместитель руководителя Росморречфлота Александр Пошивай, президент некоммерческого партнерства «Транспортный союз Северо–Запада» Владимир Ходырев, член Совета Федерации Владимир Тольпанов, руководитель ФГУ «Администра-

# Гордость флота

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова – курс на опережение

ция морского порта «Большой порт Санкт–Петербург» Петр Паринов...

Интеграция кадрового потенциала двух вузов открыла новые возможности для усиления стратегической позиции университета и существенно роста эффективности его деятельности. В состав ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова входят 14 факультетов, 82 кафедры, колледж ГУМРФ. Контингент обучающихся составляет более 16 000 человек, из них 11 000 – студенты и курсанты головного вуза; профессорско–преподавательский состав насчитывает около 800 человек.

Программы подготовки плавства судов морского и внутреннего водного транспорта по всем уровням образования одобрены Министерством транспорта РФ. На основании заключения комиссии Минтранса России подписано соглашение о признании в области подготовки членов экипажей морских судов.

По итогам аудита Российского морского регистра судоходства система менеджмента качества университета признана соответствующей требованиям международного стандарта ИСО 9001:2008.

Университет успешно сотрудничает с судоходными компаниями и отраслевыми предприятиями. Взаимодействие с работодателем строится на основе долгосрочных договоров, гарантирующих прохождение практической подготовки на морских судах.

Вуз активно участвует в деятельности общественных организаций, таких как Национальная палата судоходства, в конференциях и семинарах по актуальным проблемам морской деятельности. Это сотрудничество создает возможность внедрения передовых транспортных технологий в учебный процесс и сокращает разрыв между подготовкой выпускников и потребностями отрасли.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова имеет десятки международных договоров с зарубежными университетами и компаниями, аккредитован Лондонским институтом морской инженерии, науки и технологии (институт морских инженеров), морскими администрациями Норвегии, Швеции, Либерии, гидрографическим Бюро Международного консультативного совета (Монако) и другими международными организациями. Университет является членом Международной ассоци-

ции морских университетов (IAMU), Европейской ассоциации морских технических университетов (WEGEMT), Ассоциации университетов и учебных заведений водного транспорта (EDINNA). Представители вуза являются постоянными участниками в работе Подкомитета ИМО по подготовке моряков и несению вахты.

Основным структурообразующим подразделением ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова является институт «Морская академия». Назначение института состоит в координации подготовки членов экипажей судов. Сочетание образования и воспитания через усиленную практическую составляющую – главная уникальная особенность Морской академии. Наши курсанты проходят настоящую жизненную школу за годы учебы, приобретают опыт руководства людьми, учатся сочетать теорию и практику на рабочем месте.

Значимыми фактами прошедшего года стали участие курсантов в качестве волонтеров в XXII зимних Олимпийских играх и в мероприятиях международного саммита G20, участие в международной черноморской регате больших

парусных судов SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014. Надолго запомнят курсанты парусника «Мир» и экипаж яхты «Акела» поздравления Президента России Владимира Путина с отличными результатами в черноморской гонке, пожелания успеха и удачи.

Проделана большая работа, но многое еще предстоит сделать. Главная задача ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова остается неизменной: подготовка высококвалифицированных специалистов, научных и научно–педагогических кадров на основе эффективного использования образовательного и научно–технического потенциала вуза для решения социально–экономических задач развития водного транспорта.

Надеюсь, нам удастся обеспечить устойчивое и эффективное развитие университета как крупной школы центра по подготовке кадров для морского и речного транспорта в Северо–Западном регионе России!

Сергей БАРИШНИКОВ,  
ректор ГУМРФ  
имени адмирала С.О. Макарова



Над спецвыпуском работали:  
Сергей Лебедин – верстка  
Елена Мещерякова – корректор

Редакция газеты «Транспорт России» –  
rustransport@mail.ru, goldasn@mail.ru

Служба рекламы, маркетинга  
и выставочной деятельности ЗАО «Издательство «Дороги»  
Тел.: (495) 748–36–84  
E-mail: transreklama@list.ru