

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство морского и речного транспорта



Люди нашей отрасли

Москва
2009 год

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство морского и речного транспорта



ТРАНСПОРТНОМУ ВЕДОМСТВУ
И ОБРАЗОВАНИЮ НА ТРАНСПОРТЕ
1809 - 2009

Люди нашей отрасли

Книга I

Москва
2009 год

Люди нашей отрасли

Книга «Люди нашей отрасли» представляет собой уникальный проект Федерального агентства морского и речного транспорта и газеты «Морские вести России», где собраны материалы о жизненном пути, трудовых достижениях специалистов различных профессий, посвятивших жизнь служению морскому и речному транспорту, заслуживших уважение и почет.

Кроме того, в книге представлена информация о ступенях развития, производственных достижениях предприятий, на которых они работают.

Издание осуществлено под патронатом Росморречфлота и посвящено 200-летию создания единого органа государственного управления транспортом и транспортного образования в России, а также 5-летию образования Росморречфлота.

Периодичность издания нашей отраслевой книги будет осуществляться один раз в два года, и приурочена к профессиональному празднику водников – Дню работников морского и речного флота.



Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

В книге «Люди нашей отрасли» представлены специалисты различных профессий, посвятившие свою жизнь служению морскому и речному транспорту, заслужившие уважение и почет.

В марте 2009 года Федеральное агентство морского и речного транспорта отметило пятилетие со дня образования. Конечно, круглые даты имеют скорее символическое, чем практическое значение. Но они дают нам повод осмыслить прошлое. Оценить настоящее. И задуматься о будущем.

Деятельность Агентства за истекший период была направлена на достижение целей и реализацию задач, поставленных Президентом и Правительством Российской Федерации, Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации, Министерством транспорта Российской Федерации.

Правительством за это время были приняты Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 годы», одобрена Концепция реформирования системы управления внутренними водными путями. Президентом Российской Федерации был подписан ряд основополагающих для нашей отрасли федеральных законов, в том числе Закон о транспортной безопасности, Закон о морских портах, и другие нормативные документы.

Этими документами определены приоритетные цели развития транспортного комплекса, в том числе морского и речного транспорта, на долгосрочную перспективу.

Транспортная стратегия на период до 2030 года определяет приоритеты, цели и задачи, меры и методы создания в России транспортной системы, обеспечивающей качественно новый уровень транспортного обслуживания экономики и населения, эффективную интеграцию в мировой рынок транспортных услуг.

Несмотря на мировой финансовый кризис, который в целом негативно отразился на объеме внешней торговли, на морском транспорте по итогам 2009 года ожидается рост объемов перевалки грузов в морских портах России и их перевозок морским транспортом. Положительной динамике способствует проведение привлекательной инвестиционной политики.

Особое внимание Росморречфлот уделяет вопросам безопасности мореплавания и судоходства, охраны окружающей среды.

Нам удалось сохранить систему отраслевого образования. Завершено проведение мероприятий по созданию и функционированию семи единых образовательных комплексов. В настоящее время совместно с Министерством образования и науки ведется работа по переводу наших учебных заведений на бакалавриат и магистратуру в соответствии с международными стандартами, проводятся мероприятия по укреплению материально-технической базы и поддержке учебных заведений.



В 2009 году мы отмечаем 200-летие образования Управления водными и сухопутными сообщениями и учреждения Института корпуса инженеров путей сообщения.

Главное богатство отрасли – это люди. Настоящее издание является первым шагом в освещении деятельности Агентства через работу и жизнь специалистов морского и речного транспорта. Надеюсь, что издатели продолжат эту важную работу.

Поздравляю всех работников и ветеранов отрасли с 200-летием транспортно-го ведомства и образования на транспорте и желаю вам крепкого здоровья, счастья и благополучия, успехов в труде на благо российского флота и Отечества. Счастливого плавания и семь футов под килем!

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'А.А. Давыденко'.

**Руководитель Федерального агентства
морского и речного транспорта
Минтранса России
А.А. ДАВЫДЕНКО**

**АБДУЛАТИПОВ
Магомед
Алиевич,
капитан морского
порта Астрахань**



Магомед Алиевич Абдулатипов прошёл путь от матроса, 3-го помощника капитана до старшего помощника капитана ПО «Дагрыбпром». Затем был старшим помощником капитана, капитаном, директором технического департамента Махачкалинского международного морского торгового порта.

В соответствии с указанием Росморречфлота на базе службы капитана порта ФГУП «Махачкалинский морской торговый порт» в 2008 году был создан Махачкалинский филиал администрации морского порта Астрахань. Его и возглавил капитан морского порта Махачкала Магомед Алиевич Абдулатипов.

М.А. Абдулатипов внёс большой личный вклад в создание Махачкалинского филиала. Уже в первый год работы филиал успешно выполнил поставленные перед ним задачи, продемонстрировал заметную динамику роста показателей.

В сентябре 2009 года М.А. Абдулатипов назначен капитаном морского порта Астрахань. Сегодня он успешно руководит администрацией морского порта Астрахань, основной целью деятельности которой является организация торгового мореплавания в зонах ответственности РФ.

За короткий срок проявил себя грамотным руководителем, имеющим профессиональную подготовку высокого уровня. Совместно с контрольными органами, портовиками, судовладельцами проводит политику, направленную на развитие портов Астрахань и Оля как центров оказания транспортных услуг, создания благоприятных условий для работы судовладельческих, транспортно-экспедиторских компаний.

Одним из ключевых направлений деятельности М.А. Абдулатипова как капитана порта является обеспечение контроля за соблюдением международных договоров Российской Федерации в области торгового мореплавания и проверки судов под иностранным флагом на соответствие требованиям региональных соглашений.

За многолетний добросовестный труд отмечен благодарностью министра транспорта Российской Федерации.



Василий Григорьевич Беляев родился в деревне Якимовы Верховенского района Кировской области в крестьянской семье. В 1963 г. после окончания восьми классов школы поступил на судоводительское отделение Печорского речного училища, после окончания которого до призыва в армию работал в Печорском речном пароходстве. Службу проходил в г. Балтийске в соединении кораблей охраны водного района.

С 1971 г. он – штурман на судах заграничного Западного речного пароходства, затем поступил и с отличием окончил судоводительский факультет Калининградского высшего инженерного училища. В 1981 г. Василию Григорьевичу присвоено звание капитана дальнего плавания.

В 1988 г. по предложению Академии наук СССР В.Г. Беляев стал капитаном научно-исследовательского судна «Академик Н. Страхов», в 1991 г. основал и возглавил судоходную компанию «Речдан», которая стала заметным игроком в сфере международных морских перевозок.

С 1997 г. В.Г. Беляев – капитан морского порта Калининград, а впоследствии, после реорганизации ГУ «Морская администрация порта Калининград», – руководитель ФГУ «Администрация морского порта Калининград».

За время трудовой деятельности в администрации морского порта Василий Григорьевич проявил себя настоящим организатором взаимоотношений всех участников портовой деятельности. Под его руководством администрацией морского порта Калининград были инициированы и реализованы такие пилотные проекты, как разработка системы взаимодействия государственных контрольных органов в морском порту Калининград по методу «одно окно», организация двустороннего режима движения по Калининградскому морскому каналу, создание единой системы управления движением судов акватории порта от внешнего рейда до портовых терминалов, расположенных в Калининграде. В результате пропускная способность Калининградского морского канала и в целом инфраструктуры морского порта увеличилась, что способствовало троекратному росту грузооборота порта.

Деятельность и профессиональные качества Василия Григорьевича были высоко оценены капитанами морских портов России, которые выбрали в 1999 г. его старшим национальным представителем РФ в Международной ассоциации капитанов портов (ИМА). В 2004 г. В.Г. Беляев вновь был избран членом правления этой организации.

За время трудовой деятельности Василий Григорьевич Беляев награжден медалями «За воинскую доблесть» и «300 лет Российскому флоту», Почетными грамотами, благодарностями, нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России».

БЕЛЯЕВ Василий Григорьевич, капитан морского порта Калининград



**ГИБИН
Михаил
Дмитриевич,**
капитан морского
порта Таганрог



Михаил Дмитриевич Гибин с отличием окончил Херсонское мореходное училище им. лейтенанта Шмидта, а затем Новороссийское высшее инженерное училище.

Работал в Новороссийском морском пароходстве на судах заграничного плавания 6, 7-й группы в качестве 4, 3, 2-го помощника капитана, затем на судах под иностранным флагом в качестве старшего помощника капитана, капитана.

С 1994 по 1995 г. работал начальником портофлота Таганрогского морского торгового порта, а с 1995 года – капитаном Таганрогского морского торгового порта.

В феврале 1997 года назначен на должность капитана порта – первого заместителя начальника ГУ «МАП Таганрог». В 2008 г. – на должность капитана морского порта Таганрог ФГУ «АМП Таганрог».

М.Д. Гибин награжден знаком «Почетный работник морского флота», медалью «300 лет Российскому флоту», Почетной грамотой Министерства автомобильных дорог, транспорта и связи Ростовской области, Благодарностью министра транспорта РФ в 2007 году.

Как капитан морского порта принимает все меры к тому, чтобы обеспечить выполнение требований безопасности мореплавания. Благодаря умелому руководству и грамотным решениям своего капитана ФГУ «АМП Таганрог» успешно обеспечивает безопасность мореплавания и осуществляет контроль за порядком в Таганрогском морском порту.

Приоритетным направлением своей деятельности ФГУ «АМП Таганрог» наряду с обеспечением безопасности мореплавания считает увеличение грузооборота порта, повышение его пропускной способности. За последние 10 лет грузооборот увеличился более чем в 3 раза.

В целях обеспечения безопасности мореплавания М.Д. Гибин постоянно осуществляет контроль за глубинами на Таганрогском проходном канале, это дает возможность порту принимать под обработку суда большей грузоподъемности. В результате проведения дноуглубительных работ навигационная глубина на Таганрогском подходном канале доведена до 5,0 метров, проходная осадка судов, заходящих в порт, увеличена до 4,7 метра, что позволяет принимать суда дедвейтом до 7000 тонн.

М.Д. Гибин постоянно повышает свой профессиональный уровень, принимает активное участие в проводимых семинарах, форумах по обмену опытом.

За время работы в учреждении Михаил Дмитриевич проявил себя как грамотный и высококвалифицированный специалист, принципиальный и требовательный руководитель.



Андрей Семенович Городиштьян родился 21 мая 1965 года в с. Вострово Волчихинского района Алтайского края.

Мечта стать моряком позвала его в дорогу – на Дальний Восток. Здесь он окончил Дальневосточное высшее инженерное морское училище им. адмирала Г.И. Невельского, получив квалификацию инженера-судоводителя.

Четвертый, третий, второй, старший помощник капитана, капитан на судах ОАО «Камчатское морское пароходство», капитан-наставник, и вот уже Андрей Семенович – начальник Камчатского аттестационно-тренажерного центра в Камчатском государственном техническом университете (г. Петропавловск-Камчатский). Карьерный рост шел быстро.

С 2007 г. Андрей Семенович Городиштьян – заместитель начальника Находкинского линейного отдела в Дальневосточном управлении государственного морского надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. А с марта 2009 года он является капитаном морского порта Петропавловск-Камчатский Федерального государственного учреждения «Администрация морского порта Петропавловск-Камчатский».

Любовь к своему делу, преданность профессии, высокий профессионализм отличают этого, еще совсем молодого капитана порта. Коллеги уважают его за ответственность, обязательность и доброжелательность.

ГОРОДИШТЬЯН

Андрей Семенович,

капитан морского
порта Петропавловск-Камчатский



ГУРИНОВ Николай Валентинович,

капитан морского
порта Архангельск



Николай Валентинович Гуринов окончил Архангельское мореходное училище (1973 г.) и Ленинградское высшее инженерное морское училище им. адмирала С.О. Макарова (1980 г.).

Свой трудовой путь начал в Северном морском пароходстве, где работал на судах матросом, четвёртым, третьим, вторым помощником капитана. Затем он перешел в управление пароходства старшим инспектором по кадрам судов заграничного плавания.

В 1987 году переведён в Архангельскрыбпром заместителем начальника отдела кадров – начальником сектора подбора, расстановки и воспитания кадров заграничного плавания. В 1988 году вернулся в Северное морское пароходство, где работал старшим помощником капитана, капитаном судов заграничного плавания. В 1998 году переведён в морскую администрацию порта Архангельск на должность начальника смены инспекции государственного надзора порта. После переименования ГУ «Морская администрация порта Архангельск» в 2005 году в ФГУ «Администрация морского порта Архангельск» продолжил работу начальником отдела планирования и координации движения судов, начальником штаба ледовых операций на Белом море – заместителем начальника администрации, заместителем начальника администрации – заместителем капитана порта.

С 2008 года работает капитаном морского порта Архангельск (руководителем федерального государственного учреждения «Администрация морского порта Архангельск»).

Ответственный и добросовестный человек, надежный и отзывчивый товарищ, инициативный и работоспособный капитан. Таким он был и остается, пользуясь заслуженным авторитетом в коллективе.

Много раз награжден Почетными грамотами, отмечен благодарностями. Николай Валентинович – почетный работник морского флота и транспорта России.



Сергей Константинович Диденко работает в ФГУ «Администрация морского порта Мурманск» с 2004 г. Сначала в должности 1-го заместителя начальника ФГУ «Администрация морского порта Мурманск» – капитана порта, затем капитаном морского порта Мурманск.

Трудовой путь Сергей Константинович начал в 1977 г. матросом на судах Мурманского морского пароходства. После окончания Мурманского высшего инженерного морского училища имени Ленинского комсомола продолжил работу в этом же пароходстве четвертым, третьим, вторым, старшим помощником капитана, капитаном. Зарекомендовал себя грамотным специалистом, имеющим хорошую теоретическую подготовку и большой практический опыт эксплуатации морского транспорта.

Сергей Константинович хорошо знает специфику порта Мурманск, законодательную и нормативную базу деятельности ФГУ «АМП Мурманск», проблемы безопасности мореплавания на акватории порта. Под его руководством в сентябре 2008 г. в целях реализации постановления Правительства РФ «О совершенствовании системы государственного управления морскими рыбными портами» в Мурманском морском порту была проведена реорганизация путем присоединения ФГУ «Государственная администрация Мурманского морского рыбного порта» к ФГУ «Администрация морского порта Мурманск».

Умелый руководитель, Сергей Константинович взвешенно принимает решения, действует строго в рамках законов. Обладает высоким чувством личной ответственности, большим трудолюбием. Требователен к себе и подчиненным. Отличные профессиональные знания, опыт работы с людьми позволяют правильно строить взаимоотношения с коллегами и способствуют плодотворной работе учреждения.

В 2006 г. за достигнутые трудовые успехи С.К. Диденко объявлена благодарность министра транспорта Российской Федерации. За достигнутые трудовые успехи, многолетнюю добросовестную работу в 2007 г. награжден Почетной грамотой Министерства транспорта РФ. За многолетний добросовестный труд, большой вклад в развитие морского транспорта и обеспечение безопасности мореплавания на акватории Мурманского морского торгового порта в 2007 г. награжден Почетной грамотой администрации города Мурманска, объявлена благодарность губернатора Мурманской области. В 2009 г. за многолетнюю добросовестную работу распоряжением Министерства морского транспорта РФ С.К. Диденко поощрен Благодарственным письмом Министерства транспорта РФ.

В общении с людьми внимателен, доброжелателен, быстро находит с ними общий язык, умеет контролировать ситуацию и вовремя сориентироваться при возникновении проблем. В сложных ситуациях своевременно принимает правильные решения. С сотрудниками тактичен, коммуникабелен, аккуратен, выдержан. В коллективе ФГУ «АМП Мурманск» Сергей Константинович Диденко пользуется заслуженным уважением и авторитетом.

ДИДЕНКО Сергей Константинович, капитан морского порта Мурманск



ЕРЫГИН Владимир Владимирович, капитан морского порта Новороссийск



Человеком года называют Владимира Владимировича Ерыгина, и это звание по праву ему можно присуждать каждый новый год.

Он начал трудовую деятельность штурманом малого плавания в Камчатском морском пароходстве, где успешно прошел путь от третьего помощника до капитана. С 1997 года занимал должности заместителя капитана порта Новороссийск, капитана порта, заместителя начальника морской администрации порта Новороссийск. С 2004 года – капитан порта – начальник морской администрации порта Новороссийск, начальник ФГУ «АМП Новороссийск». Отличительные черты Владимира Владимировича – высокий профессионализм, активная жизненная позиция, личная ответственность за порученное дело, умение грамотно управлять производственными процессами и людьми.

Владимир Владимирович – председатель комиссии по морской безопасности порта Новороссийск. Под его руководством разработана и успешно внедрена комплексная система управления, регулирования и контроля безопасности судоходства и порядка в портах. Действует функциональная подсистема управления экологической безопасностью судоходства (СУЭБС) единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций. За период работы капитаном порта и при личном участии В.В. Ерыгина было проведено более 60 поисково-спасательных операций и оказана помощь более 400 терпящим бедствие на море людям.

В 2002 году в Новороссийском порту внедрена – впервые среди российских портов – автоматическая система гидрометеорологического мониторинга. А в 2002-2003 годах, опять же впервые, по инициативе и при личном участии В.В. Ерыгина была проведена комплексная научно-исследовательская работа по обеспечению безопасности лоцманской проводки и швартовых операций. Деятельность В.В. Ерыгина по организации и обеспечению экологической безопасности мореплавания в зоне ответственности ФГУ «АМП Новороссийск» оценивается как лучшая в российских черноморских портах, что способствует развитию в черте крупнейшего порта курортных комплексов Геленджик, Кабардинка, Анапа.

Высокий профессионализм и самообладание Ерыгина позволили в январе 2006 года блестяще провести аварийно-спасательную операцию на сирийском судне, стоявшем на рейде порта. В условиях штормовой погоды, при отрицательных температурах воздуха были спасены все двенадцать членов экипажа, успешно ликвидирован пожар, снята угроза взрыва и затопления, успешно осуществлены буксировка и швартовка судна к причалу.

Знание индивидуальных характеристик судов, привлекаемых для участия в поисково-спасательных операциях в бассейне Черного моря, обеспечило положительный результат и при поиске и подъеме бортовых самописцев аэробуса, разбившегося в районе Сочи в 2006 г. В.В. Ерыгин имеет большое количество наград. Среди них медаль «За спасение погибавших», орден имени Г.К. Жукова «За дело и верность», медаль «За отличие в морской деятельности», медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медаль «За усердие и доблесть», благодарность Президента РФ.



Арно Ваганович Каракашьян имеет более чем пятнадцатилетний опыт работы на крупнотоннажных судах, в том числе в должности капитана дальнего плавания на супертанкерах дедвейтом 150 тыс. тонн и выше.

Трудовую деятельность начал в должности 3-го помощника капитана Камчатского морского пароходства. Затем работал 2-м помощником капитана на судах АО «Бриг-ЛТД», старшим помощником, капитаном ЗАО «Балтик Гроуп Интернешнл» и ООО «Колумбия Шипменеджмент».

С 2005 года работал в должности суперинтенданта-капитана в компании SBM. Принимал участие в строительстве, разработке технологии и обеспечения безопасности для последующей работы терминала по нефтедобыче на Каспийском море в районе города Туркменбаши (Туркменистан). Осуществляя руководство работой морского нефтетерминала, обеспечивал контроль за безопасностью мореплавания в операционном районе, за проведением швартовых операций и операций по отгрузке нефти, за соблюдением технологического регламента и безаварийной работы терминала.

В ФГУ «АМП Новороссийск» он начал трудовую деятельность в 2007 году с должности специалиста-инспектора государственного портового контроля нефтегавани Шесхарис, затем исполнял обязанности заместителя капитана порта по нефтетерминалу КТК-Р, заместителя капитана порта по нефтегавани Шесхарис, а с августа 2007 года назначен заместителем капитана морского порта Новороссийск. В 2008–2009 гг. работал начальником Центральной инспекции государственного портового контроля ФГУ «АМП Новороссийск».

В повседневной работе успешно использовал свой богатый опыт, знание международных и национальных законодательных и нормативных актов, активно внедрял современные международно признанные методы организации работы. Одновременно с выполнением непосредственных обязанностей проводил работу по совершенствованию нормативно-правовых документов для обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту.

В 2007 году принимал активное участие в операции по ликвидации пожара, спасанию экипажа и груза т/х Sea Angel, проявив необходимые для руководителя качества организатора, способного ориентироваться в нестандартных условиях.

В экстремальных ситуациях проявляет самообладание и способность принимать правильные и быстрые решения. Так, в августе 2008 года благодаря своевременным действиям по ликвидации пожара на контейнеровозе MSC GULIA не допустил распространения огня, гибели людей в условиях реальной угрозы взрыва и пожара в контейнере с незаявленным опасным грузом.

Принимал активное участие в подготовке и проведении в Новороссийске 10-й сессии Комитета Черноморского меморандума в июле 2009 года, за что получил высокую оценку организаторов и международных наблюдателей. А.В. Каракашьян обеспечивал подготовку ФГУ «АМП Новороссийск» к проведению аудита ИМО в октябре 2009 года в рамках добровольной системы проверки государств – членов Международной морской организации.

В 2009 году А.В. Каракашьян назначен капитаном морского порта Темрюк.

КАРАКАШЬЯН

Арно

Ваганович,

капитан морского
порта Темрюк



**КУВШИНОВ
Александр
Иванович,**
капитан морского
порта Восточный



Александр Иванович Кувшинов начал трудовую деятельность в системе Министерства рыбного хозяйства с 1978 года.

После окончания судоводительского отделения Дальневосточного мореходного училища он работал на Находкинской базе активного морского рыболовства в должностях 4, 3, 2-го и старшего помощника капитана, а потом и капитаном. С 1994 по 1997 год работал в ООО «Ленатранс».

В 1999 году А.И. Кувшинов окончил Дальневосточную государственную морскую академию им. адмирала Г.И. Невельского. В этот период он уже работал заместителем генерального директора по безопасности мореплавания судоходной компании «Ленатранс».

С 2004 года А.И. Кувшинов работает в ФГУ «Администрация морского порта Восточный» в должности заместителя капитана порта, а с 2006 года – в должности капитана морского порта Восточный.

Тридцать лет работы на флоте позволили Александру Ивановичу накопить богатый опыт управления и хозяйствования. Сегодня А.И. Кувшинов, возглавляя администрацию морского порта, с честью представляет государственные интересы в порту Восточный и осуществляет надзор за безопасностью мореплавания.

За многолетний и безупречный труд в системе морского транспорта и за большой личный вклад на благо развития морского флота России Александр Иванович Кувшинов отмечен медалью «300 лет Российскому флоту», благодарностями Министерства транспорта, памятными медалями «Адмирал Горшков» и «Адмирал Кузнецов», памятным знаком «5 лет ФАМРТ».



Родом из Костромской области, Юрий Григорьевич давно связал свою жизнь с водной стихией и перебрался поближе к морю.

Он окончил в 1984 году Новороссийское высшее инженерное морское училище, а в 2005 году – Новороссийскую государственную морскую академию. А до этого служил матросом в Новороссийском морском пароходстве. Еще до поступления в вуз Юрий Григорьевич работал в должностях 4, 3, 2-го помощника капитана судов.

После получения высшего образования работал старшим помощником капитана судов Новороссийского морского пароходства, капитаном т/х «Маршал Василевский», капитаном на судах судоходной компании «Акомарит» (г. Женева), старшим капитаном портонадзора, главным инспектором инспекции международных меморандумов, заместителем капитана порта ГУ «Морская администрация порта Новороссийск».

В 2006 году Юрий Григорьевич назначен начальником федерального государственного учреждения «Администрация морских портов Тамани», а с апреля 2008 года работал капитаном морского порта Темрюк – руководителем федерального государственного учреждения «Администрация морских портов Тамани».

Всегда и везде Ю.Г. Наумов отличался стремлением сделать работу на совесть, подойти к делу творчески и ответственно, найти нестандартные подходы. Он любит свою работу, свой коллектив и добивается хороших результатов.

Ю.Г. Наумов награжден медалью «300 лет Российскому флоту», памятной медалью «85 лет ЭПРОН», нагрудным знаком «Почетный работник морского флота». Имеет почетное звание «Заслуженный работник транспорта Кубани».

В 2009 году Ю.Г. Наумов назначен капитаном морского порта Ейск.

НАУМОВ Юрий Григорьевич, капитан морского порта Ейск



ПАРИНОВ

Петр Петрович,

капитан морского порта
«Большой порт Санкт-Петербург»



КАПИТАНЫ МОРСКИХ ПОРТОВ

После окончания в 1981 году Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С.О. Макарова Петр Петрович Паринов начал трудовую деятельность в Северном морском пароходстве. За период работы с 1981 г. по 1994 г. он прошел путь от 3-го помощника капитана до капитана дальнего плавания, неоднократно поощрялся руководством за наилучшие показатели в работе и выполнение особо важных заданий.

С 1994 по июль 2003 года работал в ЗАО «Инфлот Волдвайд СПб» последовательно на должностях пассажирского супервайзера, начальника отдела и генерального директора.

С 2004 года П.П. Паринов возглавляет ФГУ «Администрация морского порта Санкт-Петербург», является членом Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга.

На должность начальника ФГУ «Администрация морского порта Санкт-Петербург» П.П. Паринов был назначен в сложный период совершенствования системы государственного управления морскими торговыми портами, которая проводилась в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации. В этот ответственный период П.П. Паринов как руководитель учреждения успешно выполнил поставленные задачи по реализации административно-властных полномочий в сфере государственного управления морскими портами, обеспечения безопасности мореплавания и интересов государства в области торгового мореплавания.

В течение всего периода трудовой деятельности он проявил себя как высокопрофессиональный и грамотный руководитель. Ему присущи такие качества, как дисциплинированность, порядочность, добросовестное отношение к своим обязанностям. Работая в ФГУ «Администрация морского порта Санкт-Петербург», Петр Петрович внес большой личный трудовой вклад не только в функционирование учреждения, но и в развитие морской отрасли в целом.

Он принимал непосредственное участие в таких значимых для морской отрасли проектах, как определение границ Большого порта Санкт-Петербург, реконструкция и создание морских подходных каналов, создание и ввод в эксплуатацию морского пассажирского порта, создание бассейновой морской администрации, включающей порты Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга и Выборг.

Петр Петрович является членом Международной ассоциации капитанов морских портов (INMA). С 2008 г. выполняет обязанности председателя Международной организации стран Балтийского региона по управлению ледокольными службами (BIM).

Среди сослуживцев и руководителей в отрасли пользуется заслуженным авторитетом и уважением.

Награжден медалями «За отличие в морской деятельности», «В память 300-летия Санкт-Петербурга», «300 лет Российскому флоту», нагрудными знаками «Почетный работник морского флота», «Почетный работник транспорта России», Почетной грамотой Правительства Российской Федерации, Благодарственным письмом Президента Российской Федерации, Благодарственным письмом министра транспорта РФ, благодарностями Федерального агентства морского и речного транспорта.

Окончив Дальневосточное высшее инженерное морское училище им. адм. Г.И. Невельского, Олег Степанович Парфентьев пришел в Дальневосточное морское пароходство.

В 1986 году капитан дальнего плавания О.С. Парфентьев «сошел на берег» на должность заместителя начальника пароходства по безопасности мореплавания.

В 1992 году организовал и до 2004 года был генеральным директором ОАО «Норфес». Под его непосредственным руководством была проведена большая работа по строительству объектов Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ) в ДВ бассейне, внедрению автоматизированных идентификационных систем (АИС) в существующую Систему управления движением судов (СУДС). Введение в строй нового центра СУДС в порту Владивосток позволило, несмотря на возросшее количество судозаходов, в четыре раза уменьшить нарушения судами правил плавания. На контролируемой акватории не было за это время ни одной серьезной аварии.

В 2004 году О.С. Парфентьев, имеющий большой практический опыт в сфере морского транспорта, назначен начальником ФГУ «Администрация морского порта Владивосток».

В апреле 2009 г. под руководством О.С. Парфентьева проведено объединение администраций морского торгового и рыбного портов, подготовлено обоснование для организации в регионе на базе ФГУ «АМП Владивосток» морской администрации Дальневосточного бассейна. Завершение этой работы позволит с большей эффективностью выполнять функции по организации торгового мореплавания на всем Дальневосточном бассейне.

Сегодня в порту Владивосток проводится значительный объем работ, связанных со строительством объектов саммита Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, что требует от капитана морского порта координации действий участников перевозочных процессов по своевременному завозу грузов на объекты АТЭС.

Олег Степанович активно занимается научной деятельностью, является действительным членом Российской инженерной академии, избран академиком транспорта России, получил звание профессора Дальневосточной государственной морской академии (МГУ им. адм. Г.И. Невельского), имеет 22 научные публикации, свои исследования в сфере совершенствования безопасности мореплавания профессионально использует в производственной и педагогической деятельности.

За большие трудовые заслуги и значительный вклад в обеспечение безопасности мореплавания награжден государственными наградами: орденом Почета, юбилейной медалью «300 лет Российскому флоту» и многими другими.

Российской инженерной академией ему присвоено звание «Заслуженный инженер России».

ПАРФЕНТЬЕВ Олег Степанович, капитан морского порта Владивосток



ПЛАТОНОВ
Владимир
Евгеньевич,
 капитан морского
 порта Высоцк



С 2007 года капитаном морского порта Высоцк является Владимир Евгеньевич Платонов.

Он родился в самом центре России на ст. Платоновка Тамбовской области и, хотя рядом не было моря, с детства мечтал стать капитаном. Все подчинено было этой детской мечте. Он учился на «отлично», был победителем олимпиад по математике и физике, обожал шахматы. Считал, это должно пригодиться на море.

В 1968 году приехал в Ленинград поступать в мореходку и остался здесь навсегда.

В 1973 году Владимир Евгеньевич связал свою судьбу с Балтийским морем и верен ему до сих пор. Отработал 35 лет на различных судах, из них 18 лет в должности капитана. Много непростых ситуаций было в жизни моряка, но он всегда выходил победителем. Способен принять правильное решение в любых условиях, требователен к себе, грамотен, принципиален. В коллективе пользуется заслуженным уважением – всегда готов помочь коллегам.

За многолетний добросовестный труд неоднократно поощрялся руководством, был лучшим по профессии, награжден знаком «5 лет безаварийной работы».



Пужаев Владимир Иванович работает в отрасли в течение 32 лет. Свой трудовой путь он прошел от матроса в составе экипажей судов заграничного плавания до капитана морского порта Туапсе.

Высокоэффективная работа Владимира Ивановича, направленная на оптимизацию производства, способствует повышению привлекательности порта Туапсе для судовладельцев и увеличивает судозаходы и грузооборот. Так, количество судозаходов в порт Туапсе в 2008 г. осталось фактически на уровне 2007 г., несмотря на мировой финансовый кризис. Коэффициент финансовой устойчивости на протяжении 2008 г. сохраняется на уровне 0,98, что говорит о стабильном финансовом положении организации.

Под руководством Владимира Ивановича инициировалась реконструкция и строительство новых погрузочных комплексов по инвестиционным проектам в порту Туапсе: Туапсинский балкерный терминал, глубоководный причал № 1, терминал по перегрузке зерна в порту Туапсе. Была проведена работа по поддержанию т/х «Лоцман Гаркуша» в исправном техническом состоянии и организации своевременных ремонтов с целью эффективного использования судна для службы государственного портового контроля. По сравнению с соответствующим периодом прошлого года доходы возросли на 33,3%, что положительно отразилось на финансовых результатах хозяйственной деятельности учреждения.

Грамотный руководитель и профессионал высокого класса, Владимир Иванович Пужаев является лидером коллектива администрации. Обеспечивает качественное выполнение поставленных задач, круглосуточный контроль за обеспечением безопасности мореплавания в порту Туапсе, о чем свидетельствует отсутствие аварийных ситуаций с судами. Обладает высокими организаторскими способностями, пользуется заслуженным авторитетом и уважением среди коллег.

За время трудовой деятельности награжден медалями «300 лет Российскому флоту», «85 лет ЭПРОН», «Адмирал Горшков», Почетной грамотой Министерства транспорта РФ.

ПУЖАЕВ Владимир Иванович, капитан морского порта Туапсе



ТАТАРИНОВ
Николай
Петрович,
 капитан морского
 порта Ванино



Трудовую деятельность Николай Петрович Татаринов начал после окончания Дальневосточного высшего инженерного морского училища им. адм. Г.И. Невельского в 1977 году. Практический опыт приобрел на судах флота Сахалинского морского пароходства. Показав глубокие знания, хорошие организаторские способности, в 1985 году он получил квалификацию капитана дальнего плавания. Более 10 лет Н.П. Татаринов бороздил моря и океаны, а в 1995 году стал директором филиала АО «Сахалинское морское пароходство» в порту Ванино.

Умение достаточно объективно оценивать работников учреждения и результаты их деятельности позволило Николаю Петровичу создать слаженный коллектив, который успешно решает поставленные задачи.

В апреле 2008 года по решению Федерального агентства морского и речного транспорта Николай Петрович Татаринов назначается на должность капитана морского порта Ванино ФГУ «АМП Ванино».

За время его работы руководителем учреждения работниками АМП не допущено ни одного аварийного случая в портах зоны ответственности, упущений экономической выгоды стивидорных компаний, судовладельцев. Работники ФГУ «АМП Ванино» постоянно повышают свой профессиональный уровень на курсах подготовки и переподготовки кадров, организуемых Минтрансом. Это обстоятельство позволяет более профессионально и качественно выполнять свои функциональные обязанности.

ФГУ «АМП Ванино» в лице его руководителя является членом Совета по морской деятельности при полномочном представителе Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе, участником рабочей группы по развитию Ванино-Совгаванского транспортного узла при Правительстве Хабаровского края.

Труд Н.П. Татаринова оценен по достоинству. Он награжден медалями, памятными знаками и благодарностями. Среди них – медаль «За трудовую доблесть», нагрудный знак «Почетный работник морского флота», медаль «Адмирал Горшков».



Евгений Валерьевич Чебаков всю свою трудовую деятельность посвятил работе в транспортной отрасли Сахалинской области. Прошел путь от курсанта Сахалинского мореходного училища до капитана дальнего плавания. Более 30 лет проработал в Сахалинском морском пароходстве, из них 12 лет в должности капитана.

В 1993 году окончил Дальневосточное высшее инженерное училище им. адм. Г.И. Невельского по специальности «судовождение на морских путях».

С 2004 по 2007 г. работал в должности первого заместителя управляющего директора – начальника отдела управления коммерческой эксплуатации флота, а с 2007 по 2008 г. – управляющего директора управления коммерческой эксплуатации флота Сахалинского морского пароходства.

26 апреля 2008 года приказом руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Евгений Валерьевич назначен капитаном морского порта Корсаков – руководителем ФГУ «АМП Сахалина».

ФГУ «АМП Сахалина» является портовой властью, которая осуществляет государственное регулирование деятельности всех морских портов Сахалинской области. В настоящее время в зону ответственности ФГУ «АМП Сахалина» входят 12 морских портов: Корсаков, Холмск, Пригородное, Александровск-Сахалинский, Красногорск, Бошняково, Набиль, Шахтерск, Углегорск, Поронайск, Москальво, Невельск, включая морские терминалы Курильск, Северо-Курильск, Крабозаводск, Южно-Курильск. Руководство такой организацией требует отличного знания требований законодательства РФ, международных конвенций, договоров и соглашений в области мореплавания, грамотного осуществления регулирования деятельности всех морских портов Сахалинской области.

Е.В. Чебаков отличается высоким профессионализмом, ответственностью, обладает отличными организаторскими способностями. Любит и ценит свою работу. Пользуется уважением коллег. Он неоднократно поощрялся медалями и грамотами, среди которых медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медаль «Адмирал Горшков».

ЧЕБАКОВ Евгений Валерьевич, капитан морского порта Корсаков



ЧЕРНОВ
Виктор
Иванович,
 капитан морского
 порта Находка



Виктор Иванович Чернов, окончив школу в Тульской области, поступил в Одесское высшее инженерное морское училище им. Ленинского комсомола, которое успешно окончил по специальности «судовождение на морских путях».

Свою трудовую деятельность начал на судах Дальневосточного морского пароходства, работал вторым, третьим, старшим помощником капитана, капитаном.

Сегодня трудовой стаж В.И. Чернова в транспортной отрасли составляет более 35 лет.

За время работы в ФГУ «Администрация морского порта Находка» Виктор Иванович прошел путь от начальника смены портового надзора до заместителя капитана порта, капитана порта – начальника администрации морского порта. На всех постах проявлял себя как квалифицированный специалист. Глубокие теоретические знания, широкий технический кругозор и богатый производственный опыт позволили ему эффективно осуществлять руководство администрацией морского порта.

Под руководством В.И. Чернова достигнута высокоэффективная и устойчивая работа всех сотрудников ФГУ «Администрация морского порта Находка» по обеспечению безопасности мореплавания. Результатом является снижение аварийности в порту, уменьшение числа задержаний судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, в портах Азиатско-Тихоокеанского региона, и переход России в белый список Токийского меморандума.

Имеет медаль «300 лет Российскому флоту» и Почетную грамоту Минтранса РФ от 2007 года.



В 1974 году Николай Алексеевич Решетов окончил Ленинградский кораблестроительный институт по специальности «судостроение и судоремонт» с присвоением квалификации инженера-кораблестроителя. Затем работал в проектно-монтажном бюро «Малахит», в Балтийском морском пароходстве. В Российском морском регистре судоходства (РС) работает с 1978 года, в течение долгого времени возглавлял Балтийскую инспекцию РС, а с 1995 года – генеральный директор Российского морского регистра судоходства.

Научно-исследовательская работа является неотъемлемой частью деятельности Российского морского регистра судоходства и направлена на повышение стандартов безопасности в судоходстве. Н.А. Решетов – председатель Научно-технического совета Российского морского регистра судоходства, координирующего научную деятельность и обеспечивающего закрепление ее результатов в правилах и руководствах РС.

Под руководством Н.А. Решетова осуществлены важнейшие разработки РС. Усовершенствованы требования РС к судам, предназначенным для эксплуатации в условиях низких температур, завершены ряд исследований по морским нефтегазопромысловым комплексам, по результатам которых созданы Правила проектированию, строительству и эксплуатации морских плавучих сооружений для добычи, подготовки, хранения и отгрузки углеводородов. Разработанные высокие стандарты безопасности для обеспечения охраны окружающей среды, при соответствии которым судну присваивается знак ЕСО, активно применяются в современном отечественном судостроении.

За большой личный вклад в развитие морского транспорта России Н.А. Решетов удостоен почетного звания «Заслуженный работник транспорта России», награжден нагрудными знаками «Почетный работник транспорта России», «Почетному работнику морского флота», «Почетный работник речного транспорта», медалями «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы», «В память 300-летия Санкт-Петербурга». Имеет благодарности и грамоты министра транспорта РФ, Совета Федерации, Федерального агентства морского и речного транспорта, Российской академии наук, Законодательного собрания Санкт-Петербурга, Морского собрания Санкт-Петербурга, профсоюза работников водного транспорта.

За работу «Конверсия уникальных экспериментальных комплексов для исследования прочности и разработка на этой основе новых технологий создания высокоэкономичных конструкций и сложных инженерных сооружений» Н.А. Решетову присвоена премия Правительства Российской Федерации в области науки и техники.

Н.А. Решетов – академик Академии транспорта России, Международной академии реальной экономики, действительный член Академии проблем качества, академик Академии судостроения Украины, профессор кафедры «Теория и устройство судна» Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова. Кавалер ордена Почета, кавалер ордена Венгерской Республики.

РЕШЕТОВ Николай Алексеевич, генеральный директор ФГУ «Российский морской регистр судоходства»



**РУКОВОДИТЕЛЬ ФГУ
«Российский морской регистр
судоходства»**

БАЙКАЛОВ Владимир Викторович,

руководитель
ФГУ «Енисейское
государственное бассейновое
управление водных путей
и судоходства»



РУКОВОДИТЕЛИ ГБУВПиС

Судьба Владимира Викторовича Байкалова с 1967 года неразрывно связана с речным транспортом в Енисейском бассейне.

Возглавив коллектив путейцев Енисея, он в навигацию 2004 года обеспечил увеличение гарантированной глубины с 280 до 290 см на одном из самых грузонапряженных участков реки Енисей – от города Красноярск до поселка Атаманово протяженностью 91 км. Это позволило увеличить эффективность работы крупнотоннажного флота судоходных компаний.

Под его руководством обеспечивается устойчивое функционирование водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов с 2716 км в 2005 году до 5021 км в 2008 году.

С целью повышения надежности действия береговые знаки и буи оборудованы светоотражающей пленкой на участке Енисея от устья реки до города Игарка, повсеместно на плавучих знаках установлены цветные полупроводниковые источники света вместо ламп накаливания, позволившие увеличить дальность действия навигационных огней до 6-7 километров.

На всех путевых судах внедрены спутниковые навигационные системы, определяющие точное местонахождение судна. Ведется работа по созданию электронных карт с использованием новейших промерных комплексов. Первыми в Сибири устанавливаем систему ГЛОНАС на судах речного флота.

Много внимания и усилий В.В. Байкалов уделяет развитию и совершенствованию ремонтной базы флота, улучшению качества ремонта путевых судов в филиалах. В 2007 году в Енисейском районе водных путей и судоходства оборудован цех по ремонту судовых дизелей. В настоящее время разрабатывается проект капитального ремонта токарного цеха в Ладейских ПММ Красноярского района водных путей и судоходства. За последние четыре года на двенадцати обстановочных судах заменены старые дизели на современные экономичные двигатели марки ЯМЗ. В 2006 году введен в эксплуатацию плавучий кран КПЛ 16/30.

Под руководством В.В. Байкалова в 2005-2006 годах проведены землечерпательные работы по прокладке подводного перехода магистрального нефтепровода Красноярск – Аджеро-Судженск через реку Енисей.

Особую заботу В.В. Байкалов проявляет о ветеранах труда путевого хозяйства. В 2004 году при его непосредственной поддержке была возрождена ветеранская организация.

Владимир Викторович имеет награды и поощрения. Он – почетный работник речного флота и транспорта России. Имеет медаль «За трудовую доблесть», «Заслуженный работник Енисейского пароходства», «300 лет Российскому флоту».

Валерий Иванович Волков сразу после школы начал работать в Повенецком районе гидросооружений Управления Беломорско-Балтийского канала. Через год поступил учиться в Ленинградский институт водного транспорта.

После окончания института пришел на Беломорско-Балтийский канал, где занял должность инженера службы пути и судового хозяйства. Затем занимал должности картографа, начальника службы лицензирования, начальника службы пути и судового хозяйства. В 1997 году был переведен на должность заместителя руководителя ГБУ, в 2000 году - на должность первого заместителя руководителя ГБУ.

С 2007 года Валерий Иванович возглавляет ФГУ «Беломорско-Онежское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства».

За время работы проявил себя квалифицированным специалистом в вопросах улучшения условий судоходства на канале, эффективности работы технического флота. Под его руководством и при непосредственном участии проводились промерные и изыскательские работы на водных путях бассейна. Им подготовлены к изданию Том 4 Атласа Единой глубоководной системы Европейской части РСФСР и карта реки Водла. Проведен ряд спрямлений судовых ходов на трассе канала.

Наряду с продолжением эксплуатации Беломорско – Балтийского канала перед коллективом поставлены новые задачи. Среди них - обеспечение безопасности судоходства во всем бассейне, оформление паспортов моряка, диспетчерское регулирование флота, лоцманская проводка, оформление заходов судов из Белого моря на внутренние водные пути и обратно. В соответствии с Федеральным Законом «О безопасности гидротехнических сооружений» проводятся большие работы по повышению уровня безопасности и улучшению технического состояния судоходных гидротехнических сооружений.

За трудовые успехи, многолетний добросовестный труд В.И.Волков имеет поощрения: знак «Отличник речного флота», звание «Заслуженный работник народного хозяйства Республики Карелия», благодарность министра транспорта РФ, медаль МЧС России «За содружество во имя спасения».

ВОЛКОВ Валерий Иванович,

руководитель ФГУ «Беломорско-Онежское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства»



РУКОВОДИТЕЛИ ГБУВПиС

ГАЙДАЕВ Сергей Константинович,

руководитель ФГУ «Азово-
Донское государственное
бассейновое управление водных
путей и судоходства»



За время работы в системе водного транспорта Сергей Константинович Гайдаев зарекомендовал себя высококвалифицированным специалистом, опытным руководителем и организатором производства. Он отдаёт много сил и энергии на создание безопасных условий судоходства в Азово-Донском бассейне.

Под руководством Сергея Константиновича обеспечиваются установленные габариты судовых ходов на внутренних водных путях, надёжная и безопасная работа судоходных гидротехнических сооружений, организация производственно-хозяйственной деятельности управления на основе использования новейшей техники и технологии.

С.К. Гайдаев координировал работу по проектным, строительным и финансовым вопросам при сооружении 2-й нитки шлюза Кочетовского гидроузла на р. Дон, имеющей особое народно-хозяйственное и социальное значение. Работы на объекте велись в условиях действующего гидроузла без вывода его из эксплуатации, с обеспечением нормативной продолжительности навигационных периодов.

Строительно-монтажные работы были организованы на высоком техническом уровне. Велись с применением прогрессивной технологии, соблюдалась строгая технологическая дисциплина. За время строительства второй нитки шлюза было построено 25 километров линий электропередач, извлечено 1,2 млн. кубометров грунта, уложено 46,7 тыс. кубометров бетона, смонтировано 8,5 тыс. кубометров железобетона, забито 14,2 тыс. тонн металлического шпунта, проложено более 38 километров кабельных сетей различного назначения. В декабре 2006 года было проведено испытание построенного объекта и успешно осуществлено пробное шлюзование с пропуском грузового судна.

Немалая заслуга в выполнении этих работ принадлежит лично С.К. Гайдаеву. Благодаря его профессиональному опыту и организаторским способностям планы были выполнены с высоким качеством и в установленные сроки. В июле 2008 года 2-я нитка шлюза Кочетовского гидроузла была успешно сдана в эксплуатацию.

С.К. Гайдаев пользуется заслуженным авторитетом и уважением среди руководителей предприятий области и города, награждён ведомственными наградами.



Юрий Анатольевич Долженко пришел на речной флот в 1967 году, после окончания Якутского речного училища. Его трудовая деятельность началась на Колыме, где он работал мастером пути, затем помощником командира дноуглубительного снаряда, а с 1977 года – начальником Колымо-Индибирского технического участка пути.

Деловые качества Ю.А. Долженко не остались незамеченными. В 1984 году Юрия Анатольевича пригласили на партийную работу инструктором отдела транспорта и связи Якутского обкома партии. Открывались блестящие перспективы, но Ю.А. Долженко мечтал о работе на производстве, и в 1987 году вернулся на речной флот.

За период руководства Ю.А. Долженко в Ленском ГБУВПиС стабильно обеспечиваются гарантированные габариты судовых ходов на магистральных реках Ленского бассейна, а также баровых участках рек Яны, Индигирки, что позволяет увеличивать пропускную способность транспортного флота и получать большой экономический эффект от бесперебойной доставки народнохозяйственных грузов. Немалая заслуга Юрия Анатольевича и в укреплении материально-технической базы путевого хозяйства. Строятся новые суда, объекты соцкультбыта, жилые дома для путейцев. Введены в строй затоны для ремонта и отстоя флота в Киренске, Витиме, Якутске, Нижнеянке, Нюрбе, Усть-Мае.

Личная заслуга Юрия Анатольевича в организации и проведении восстановительных работ после катастрофических наводнений и паводков на реках бассейна в 1998-2001, 2004 годах в Ленске, Витиме, Якутске, Хандыге, Усть-Мае, Зырянке и других населенных пунктах. В 2001 году он непосредственно руководил выполнением утвержденного графика первоочередных дноуглубительных работ, в том числе в левой Батамайской протоке Лены, в устье реки Томпо (приток Алдана), а также восстановлением объектов федеральной собственности Витимского, Якутского, Колымского и Алданского районов водных путей, пострадавших от наводнения. За достигнутые успехи награжден орденом Почета, медалями. В 1994 году ему присвоено звание «Заслуженный работник транспорта России», в 2003 году – звание «Почетный гражданин Республики Саха (Якутия)».

Грамотный, инициативный специалист, руководитель с выдающимися организаторскими способностями, настоящий отец большого коллектива. Вносит значительный вклад в подготовку и воспитание молодых кадров в Ленском бассейне, совмещая работу с преподавательской деятельностью в Якутском филиале Новосибирской ГАВТ. Защитил кандидатскую и докторскую диссертации.

ДОЛЖЕНКО Юрий Анатольевич,

руководитель
ФГУ «Ленское государственное
бассейновое управление
водных путей и судоходства»



КОБЛЕВ Игорь Ильясович,

руководитель
ФГУ «Волго-Донское
государственное бассейновое
управление водных путей
и судоходства»



Игорь Ильясович Коблев начал трудовую деятельность в 1961 году, пройдя многолетний путь до руководителя ФГУ «Волго-Донское ГБУВПиС».

Высококвалифицированный специалист, опытный руководитель, он обладает творческой инициативой и оперативностью в решении производственных задач. Отлично владеет финансовыми и планово-экономическими вопросами. Профессиональные знания и организаторские способности позволяют ему проводить большую работу по реконструкции и совершенствованию гидротехнических сооружений.

В 2001 г. за создание системы обеспечения ресурса и безопасности функционирования металлоконструкций напорных гидротехнических сооружений на основе технологии отработки прочности ракетно-космической техники И.И. Коблеву присуждена премия Правительства РФ с вручением диплома «Лауреат премии Правительства Российской Федерации».

Игорь Ильясович уделяет большое внимание подготовке и повышению квалификации эксплуатационного персонала.

При активном содействии и финансовой поддержке И.И. Коблева 8 мая 2001 года при Волго-Донском ГБУВПиС был открыт Музей истории Волго-Донского судоходного канала.

За многолетний плодотворный труд в системе речного транспорта РФ И.И. Коблев получил почетный знак города-героя Волгограда «За верность Отечеству». За активную общественную работу среди ветеранов ВОВ, ветеранов ВМФ, работников речного флота Главнокомандующий ВМФ наградил его медалью «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов». И.И. Коблев отмечен также нагрудным знаком «Почетный работник речного флота», ему присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

В 2002 году за значительный вклад в развитие и эксплуатацию гидротехнических сооружений Волго-Донского ГБУВПиС Игорь Ильясович награжден орденом Почета. В 2007 году за большой личный вклад в развитие речного транспорта и многолетний добросовестный труд И.И. Коблеву объявлена благодарность Правительства Российской Федерации.



Пермское речное училище, Горьковский институт инженеров водного транспорта – эти учебные заведения дали ему хорошую теоретическую подготовку. А настоящим речником Сергей Александрович стал в Камском речном пароходстве, где на практике научился всему, чего требует нелегкая профессия речника.

В 1980 году, уже поработав на судах и хорошо изучив реку, С.А. Костарев пришел в Судходную инспекцию Камского бассейна на должность инспектора-капитана, а затем – старшего инспектора-капитана.

С 1983 г он - капитан-наставник, зам.начальника, начальник службы пути Камского БУП. На этих постах зарекомендовал себя высококвалифицированным и умелым руководителем. Придя в «Камводпуть», С.А. Костырев внес значительный вклад в обеспечение безопасности судоходства на водных путях бассейна. Будучи зам.начальника, начальником службы пути, постоянно совершенствовал схемы расстановки знаков навигационного ограждения, организовал проведение рациональных объемов путевых работ, что обеспечивало установленные габариты пути.

В 2001 году С.А.Костырев возглавил ФГУ «Камводпуть», и все эти годы обеспечивает неукоснительное выполнение установленных учреждению заданий, устойчивое финансовое состояние, своевременную выплату налогов и сборов, заработной платы, социальных мероприятий согласно отраслевому тарифному соглашению и коллективному договору.

Сергей Александрович не раз поощрялся за безупречный и добросовестный труд, среди его наград – медаль «300 лет Российскому флоту», нагрудные знаки «Почетный работник речного флота», «Почетный работник транспорта России».

**КОСТАРЕВ
Сергей
Александрович,**
руководитель
ФГУ «Камское государственное
бассейновое управление водных
путей и судоходства»



КРУССЕР Александр Васильевич,

руководитель
ФГУ «Печорское государственное
бассейновое управление водных
путей и судоходства»



РУКОВОДИТЕЛИ ГБУВПИС

В 1962 году Александр Васильевич Круссер поступил в Печорское речное училище. После его окончания начал работать в Печорском БУП старшим техником, затем занял должность инженера теплотехнической партии. Без отрыва от производства продолжал учиться – теперь уже в Ухтинском индустриальном институте.

В 1971 году А.В. Круссер назначается старшим инженером по НОТ и новой технике, а в 1973 году – инженером-конструктором техотдела. После службы в армии снова возвращается на родное предприятие.

В 1978 году назначается начальником технического отдела. Обладая большими творческими способностями, А.В. Круссер неоднократно (более 30 раз) подает рационализаторские предложения, и в 1982 году ему присваивается звание «Лучший рационализатор речного флота».

В 1983 году Александр Васильевич назначается начальником службы судового хозяйства, в 1989 году – заместителем начальника управления. Работая в этих должностях, он вносит большой вклад в развитие судоремонтной базы в СРМ «Путеец», в строительство на стапелях СРМ «Путеец» обстановочных теплоходов, брандвахт и промерных катеров и модернизацию технического флота. Во многом благодаря его деятельности совершенствуются техническая эксплуатация и ремонт технического флота. По его инициативе земснаряд проекта 23-110 был оснащен стреловыми трубами для выброса пульпы, что позволило использовать его в период межени без рефулера и повысить оперативность разработки перекатов.

В 1995 году А.В. Круссер назначается первым заместителем начальника управления, а в феврале 2005 года – руководителем ФГУ «Печорское ГБУ». В условиях недостаточного финансирования содержания водных путей руководитель управления обосновывает необходимость улучшения условий судоходства на наиболее лимитирующем участке р. Печора – от г. Печоры до с. Усть-Уса и находит поддержку в Федеральном агентстве морского и речного транспорта. Им проводится большая организационная работа по комплектации флота и берегового хозяйства специалистами речного транспорта. Он активно участвует в подготовке кадров и оснащении предприятия оргтехникой.

В связи с ликвидацией Печорского бассейнового узла связи под руководством А.В. Круссера организуется бассейновая радиосвязь, проводится большая работа по установке антенного хозяйства, приобретению оборудования, обустройству помещений и т.д.

Александр Васильевич избирался в Печорский городской совет народных депутатов и успешно выполнял обязанности заместителя председателя постоянной комиссии по законности, работе с общественными организациями и средствами массовой информации, возглавлял административную комиссию.

Награжден медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», нагрудными знаками «Почетный работник речного флота», «Почетный работник транспорта России», ему присвоено звание «Заслуженный работник Республики Коми».

После окончания факультета «Водные пути и порты» Ленинградского института водного транспорта Владимир Константинович Николаев работал инженером отдела капитального строительства Северо-Западного речного пароходства, откуда после службы в армии был направлен на строительство порта Важины. Там он проработал четыре года главным гидротехником и главным инженером. Внес три крупных рационализаторских предложения.

Затем восемь лет Владимир Константинович был начальником Подпорожского порта. В период с 1994 по 1997 год участвовал в создании и руководил предприятием по агентированию и комплексному обслуживанию флота в Северо-Западном бассейне.

В 1997 г. В.К. Николаев – начальник Ленинградского порта, в 1998 г. – генеральный директор Северо-Западного пароходства. В ходе преобразований структуры пароходства защитил диссертацию кандидата экономических наук по специальности «Экономика и управление народным хозяйством».

В 2004 году назначен руководителем ГБУ «Волго-Балт», в составе которого девять филиалов, обеспечивающих судоходство на территориях семи субъектов Российской Федерации.

Деятельность В.К. Николаева как руководителя всегда носила целеустремленный характер. Владимир Константинович проявляет большую личную инициативу в решении производственных вопросов, высокую требовательность к себе и подчиненному персоналу, компетентность по всем вопросам.

Сегодня под руководством В.К. Николаева коллектив ГБУ «Волго-Балт» обеспечивает безаварийную работу судоходных гидротехнических сооружений, гарантированные габариты водных путей и диспетчерское регулирование движения флота. Ведутся работы по реконструкции шлюзов и уникальных классных маяков Ладожского озера.

Впервые на речном транспорте начаты работы по внедрению автоматизированной системы управления движением судов, осваивается ряд передовых технологий по диспетчерскому регулированию и мониторингу движения судов, созданы электронные карты водных путей.

Владимир Константинович принимал непосредственное участие в организации работ по ликвидации последствий аварий на водных путях, он автор изобретения по подъему затонувших судов.

Награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медалями «За строительство Байкало-Амурской магистрали», «За отличие в морской деятельности», «За содружество во имя спасения», «За усердие и доблесть» II степени, «За верность присяге». Имеет нагрудные знаки «Почетный работник речного флота» и «Почетный работник транспорта России».

НИКОЛАЕВ Владимир Константинович, руководитель ФГУ «Волго- Балтийское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства»



РУКОВОДИТЕЛИ ГБУВПИС

ОВЧИННИКОВ Сергей Александрович,

руководитель
ФГУ «Обь-Иртышское
государственное бассейновое
управление водных путей
и судоходства»



РУКОВОДИТЕЛИ ГБУВПИС

Вся трудовая деятельность Сергея Александровича тесно связана с речным транспортом. В 1974 году после окончания Горьковского института инженеров водного транспорта он был направлен в Омский речной порт – один из крупнейших речных портов Западной Сибири, с которым в последующие годы оказалась тесно связана его жизнь.

С 1974 по 1994 год С.А. Овчинников прошел путь от сменного помощника начальника грузового района до первого заместителя начальника Омского речного порта. Затем он был избран генеральным директором ОАО «Омский речной порт». В этой должности он оставался до 2004 года. Благодаря умелому управлению и твердой воле в тяжелые постперестроечные годы он сохранил кадровый и технический потенциал Омского порта и вывел предприятие на качественно новый путь развития с широким спектром услуг – от речных перевозок до строительства многоэтажных жилых домов.

В марте 2004 года Сергей Александрович был назначен руководителем федерального государственного учреждения «Обь-Иртышское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» (ФГУ «Обь-Иртышводпуть»). Одним из крупнейших в России по протяженности эксплуатируемых водных путей (14 627 км) и имеющих исключительное значение для развития производственного потенциала приречных районов Тюменской и Омской областей, Ханты-Мансийского автономного округа.

За короткий период С.А. Овчинников сумел организовать и нацелить коллектив на эффективную работу, на решение основных задач: выполнение программы категорий средств навигационного оборудования и сроков их работы, гарантированных габаритов судовых ходов и программы по предпринимательской деятельности.

На протяжении всей своей трудовой биографии Сергей Александрович целенаправленно занимается решением социальных вопросов, отстаивая необходимость содержания предприятием общежитий, здравпунктов, столовых.

Обладая широкой эрудицией, государственным мышлением, твердым волевым характером, Сергей Александрович пользуется заслуженным уважением у своих коллег и коллективов речных предприятий Министерства транспорта Российской Федерации.

Вклад С.А. Овчинникова в развитие отрасли и его общественная активность отмечены Почетными грамотами и правительственными наградами: медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, орденом Почета, медалями «За трудовую доблесть», «300 лет Российскому флоту», «100 лет Транссибирской магистрали»; нагрудными знаками Министерства транспорта РФ «Почетный работник речного флота» и «Почетный работник транспорта России»; Почетными грамотами Министерства транспорта РФ и Правительства Омской области.

С.А. Овчинников – действительный член Международной академии транспорта, депутат Омского городского Совета.

Вся трудовая деятельность Сергея Валентиновича связана с рекой, водными путями.

После окончания Новосибирского института инженеров водного транспорта он по распределению был направлен в Обь-Иртышское ГБУ, где проработал три года сначала инженером, затем начальником изыскательской русловой партии.

В 1996 году был приглашен в управление на должность инженера службы пути и гидросооружений, и уже в 1997 году его назначают заместителем начальника этой службы.

В 2002 году опытный специалист С.В. Павлушкин становится заместителем начальника, а с 2004 года – руководителем ФГУ «Обское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства», которое обеспечивает судоходные условия для транспортного флота на реках Алтайского края, Новосибирской, Томской, Кемеровской областей, Республики Алтай.

Сергей Валентинович проявляет постоянную заботу о поддержании надлежащих судоходных условий, обеспечивая безопасность судоходства на реке Оби и ее притоках. Под его руководством производятся дноуглубительные, берегоочистительные и изыскательские работы, а также работы по содержанию знаков навигационного ограждения, ведется реконструкция Новосибирского шлюза.

С.В. Павлушкин – инженер-гидротехник высокой квалификации, хороший организатор производства, успешно использующий современные методы хозяйствования и управления. Совмещая работу с преподавательской деятельностью в Новосибирской государственной академии водного транспорта, вносит личный вклад в подготовку и воспитание молодых специалистов Обского бассейна.

Большое внимание Сергей Валентинович уделяет решению проблем, связанных с внедрением передовых технологий, научных разработок, новой техники.

За достигнутые трудовые успехи и добросовестную работу награжден нагрудным значком «Отличник речного флота», юбилейной медалью «300 лет Российскому флоту», серебряной медалью «За трудовые заслуги». За большой личный вклад в обеспечение речных перевозок награжден Почетной грамотой губернатора Новосибирской области.

ПАВЛУШКИН Сергей Валентинович,

руководитель
ФГУ «Обское государственное
бассейновое управление водных
путей и судоходства»



САВИН Александр Анатольевич,

руководитель
ФГУ «Амурское государственное
бассейновое управление водных
путей и судоходства»



РУКОВОДИТЕЛИ ГБУВПиС

Трудовую деятельность Александр Анатольевич Савин начал в 1979 году на Хабаровском техническом участке Амурского БУП мотористом-рулевым теплохода «Чекан». Зарекомендовав себя высококвалифицированным работником, он работал механиком – сменным помощником капитана – мастером пути. Благодаря умелым действиям Александра Анатольевича не было допущено ни одной посадки на мель и других аварийных случаев.

В 1992 году А.А. Савин заочно окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта, получив специальность инженера-гидротехника с правом производства общестроительных работ.

Работая первым заместителем ФГУ «Амурводпуть», А.А. Савин показал себя принципиальным и исполнительным руководителем. Профессионально координировал вопросы по содержанию судоходной обстановки, проведению дноуглубительных, выправительных, тральных, дноочистительных, изыскательских и других путевых работ на транзитных путях рек Амурского бассейна. Кроме того, Александр Анатольевич являлся председателем аттестационной комиссии на Амурском бассейне, председателем комиссии по дипломированию командного состава экипажей судов. И сегодня он поддерживает тесную связь с высшими и средними специальными учебными заведениями. В период с 1996 по 2003 г. занимался преподавательской деятельностью в Новосибирском институте инженеров водного транспорта.

В настоящее время А.А. Савин – руководитель ФГУ «Амурводпуть». Пользуется заслуженным уважением и авторитетом в коллективе, принимает активное участие в общественной жизни. Являясь постоянным участником заседаний краевого штаба по организации завоза народнохозяйственных грузов в северные районы Хабаровского края, А.А. Савин координирует действия судоходных компаний по доставке социально значимых грузов, соотносясь с гидрологической обстановкой в районах, труднодоступных для других видов транспорта.

В 2009 г. А.А. Савин был назначен председателем российской части Смешанной российско-китайской комиссии по судоходству на пограничных реках Амурского бассейна. Контролируя проведение полевых работ по демаркации государственной границы между Россией и Китаем на ее восточной части, внес вклад в принятие решений в интересах России. Также участвует в работе заседаний Совместной российско-китайской комиссии по границе при Министерстве иностранных дел РФ.

По инициативе Александра Анатольевича внесено предложение в план работы государственной пограничной комиссии на 2010 год об организации гидролого-морфологического обследования водотоков пограничных участков с целью выявления возможных территориальных потерь в результате деформации русла рек и береговой полосы.

За вклад в развитие внутренних пограничных водных путей Амурского бассейна, безупречное выполнение служебных обязанностей и многолетнюю добросовестную работу А.А. Савин награжден нагрудными знаками: «Отличник речного флота», «Почетный работник речного флота», «Почетный работник транспорта России», медалью «300 лет Российскому флоту».

Валерий Иннокентьевич Савинов родился в небольшом сибирском поселке Усть-Уда. После окончания средней школы в г. Иркутске получил среднее профессиональное образование и начал трудовую деятельность судосборщиком 3-го разряда на Иркутском судоремонтно-судостроительном заводе. Уже через некоторое время молодой специалист, оказавшийся способным организатором, стал заместителем главного инженера по технике безопасности Иркутской ремонтно-эксплуатационной базы флота.

Профессия судостроителя увлекла Валерия, и он решил учиться дальше. В 1986 году без отрыва от производства окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта по специальности «судостроение и судоремонт», где ему была присвоена квалификация инженера-кораблестроителя. Годом раньше он переезжает в п. Жигалово и начинает работать на судостроительном заводе. Здесь Валерий Иннокентьевич прошел путь от начальника деревообрабатывающего участка до директора предприятия. В 2005 году на судостроительном заводе под его руководством для Байкало-Ангарского ГБУ был построен обстановочный теплоход «Перевал», который обслуживает водные пути озера Байкал и Иркутского водохранилища.

В 2007 году Валерий Иннокентьевич назначен руководителем ФГУ «Байкало-Ангарское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства». Общая протяженность водных путей Восточно-Сибирского бассейна составляет 5883 км, из них освещаемая – 2828 км. Особенностью бассейна является то, что 85% судовых ходов располагаются на глубоководных участках озера Байкал и трех водохранилищах.

Под руководством В.И. Савинова коллектив управления успешно выполняет задания по содержанию путевых условий для безопасности работы флота на водных путях Восточно-Сибирского бассейна, своевременно выплачивается заработная плата, сохранен костяк квалифицированных кадров путевого хозяйства, осуществляются меры по поддержанию материальной базы.

За долготелный плодотворный труд отмечен правительственными и ведомственными наградами: медалью «300 лет Российскому флоту», нагрудными знаками «Отличник речного флота», «Почетный работник речного флота». В 2007 году В.И. Савинову была объявлена благодарность Президента Республики Саха (Якутия).

САВИНОВ Валерий Иннокентьевич, руководитель ФГУ «Байкало-Ангарское » государственное бассейновое управление водных путей и судоходства»



РУКОВОДИТЕЛИ ГБУВПИС

СМИРНОВ Александр Леонидович,

руководитель ФГУ «Волжское
государственное бассейновое
управление водных путей
и судоходства»



РУКОВОДИТЕЛИ ГБУВПиС

Уже в школе Александр Леонидович Смирнов сделал выбор и сразу после ее окончания поступил в Горьковский институт инженеров водного транспорта на факультет «Судовождение на морских путях». Вуз окончил с отличием.

По распределению работал на судах заграничного судоходства компании «Волжское пароходство». Набирался опыта на практике, зарекомендовал себя инициативным, думающим, грамотным специалистом, высококлассным помощником капитана, о чем свидетельствует его динамичный карьерный рост. В течение четырех лет А.Л. Смирнов прошел путь от третьего помощника капитана до старшего помощника. С той поры его отличают уважительное отношение к судовому коллективу, корректное поведение, способность принимать взвешенные решения в сложных условиях плавания.

В составе группы ведущих специалистов Волжского пароходства был командирован в Испанию. В этой длительной командировке А.Л. Смирнов проявил себя как профессионал высокой квалификации, организатор, лидер.

В 1995 г. окончил Норвежскую королевскую морскую академию. В 1997-1998 гг. он советник генерального директора судоходной компании «Волжское пароходство». В 1999 г. был переведен в ФГУ «Волжское ГБУ» на должность начальника службы безопасности судоходства и радионавигации. При его активном участии прошли серьезные структурные изменения службы, в результате чего повысилась эффективность ее работы, что, несомненно, сказалось на обеспечении безопасности судоходства в Волжском бассейне.

В 2000 г. назначен начальником управления кадров Волжского пароходства. На ответственном посту показал себя принципиальным, ответственным руководителем, способным в непростых условиях дефицита кадров обеспечить суда компании грамотными специалистами. По его инициативе, при непосредственном участии в пароходстве была разработана долгосрочная целевая программа подготовки и роста специалистов для флота компании. В 2003 г. А.Л. Смирнов назначен на должность директора по персоналу – начальника управления кадров СК «Волжское пароходство». В этом же году он окончил Высшую школу экономики.

В конце 2003 г. А.Л. Смирнов назначен заместителем руководителя ФГУ «Волжское ГБУ», а спустя пять лет – руководителем учреждения. Деятельность Александра Леонидовича на этом посту нацелена на дальнейшее развитие судоходства в бассейне, обеспечение его безаварийности. Много внимания и времени А.Л. Смирнов уделяет общественной работе. Являясь секретарем Общественного совета Волжского бассейна, он осуществляет четкое взаимодействие многих организаций и предприятий, своей деятельностью способствующих развитию судоходства, решению актуальных проблем. Является членом президиума Волжского баскомфлота, членом ЦК профсоюза работников водного транспорта.

Примечательно, что сын Александра Леонидовича продолжил семейную династию, работал помощником капитана на морских судах, а в настоящее время – сотрудник ФГУ «Волжское ГБУ».

Анатолий Анатольевич Сокуренок окончил Ленинградское высшее ордена Ленина Краснознаменное командное училище железнодорожных войск и военных сообщений им. М.В. Фрунзе и был назначен на должность помощника военного коменданта водного участка и порта Владивосток.

В 1981 году А.А. Сокуренок вновь получает диплом родного училища – на этот раз об окончании с отличием инженерного факультета по специальности «эксплуатация железных дорог». Ему присвоена квалификация военного инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог. Анатолий Анатольевич назначается на должность военного коменданта водного участка и порта Саратов, а затем на должность заместителя военного коменданта водного участка и порта Волгоград.

В 1985 году А.А. Сокуренок поступил в Военную академию тыла и транспорта и успешно окончил ее в 1988 году. В том же году был назначен заместителем начальника военных сообщений, а затем начальником военных сообщений на Волжском речном бассейне.

Завершив службу в Вооруженных силах РФ в 2005 г., Анатолий Анатольевич был назначен приказом министра транспорта РФ на должность советника Министерства транспорта, в 2006 г. – референта Министерства транспорта. С декабря 2006 года он переведен на должность заместителя генерального директора ФГУП «Канал имени Москвы». С февраля 2007 г. по настоящее время А.А. Сокуренок – генеральный директор ФГУП «Канал имени Москвы».

Федеральное государственное унитарное предприятие, руководимое А.А. Сокуренко, обеспечивает выполнение планов капитального и текущего ремонтов, освоение капитальных вложений, программу категорий средств навигационного оборудования и сроков их работы, гарантированных габаритов судовых ходов. Выполняются большие объемы работ по декларированию безопасности гидротехнических сооружений. Судходные гидротехнические сооружения работают без аварий, отсутствуют срывы перекачки волжской воды.

За безупречный труд Анатолий Анатольевич многократно поощрен государственными и ведомственными наградами, среди которых медали «60 лет Вооруженных Сил СССР», «За безупречную службу в Вооруженных Силах СССР» III степени, «За безупречную службу в Вооруженных Силах СССР» II степени, «70 лет Вооруженных Сил СССР», «За безупречную службу в Вооруженных Силах СССР» I степени, «За отличие в воинской службе» I степени, «300 лет Российскому флоту», «За укрепление боевого содружества», «За усердие и доблесть» II степени, «За усердие и доблесть» I степени, орден «За военные заслуги».

СОКУРЕНКО Анатолий Анатольевич,

генеральный директор
ФГУП «Канал имени Москвы»



РУКОВОДИТЕЛИ ГБУВПС

СТАШ Юрий Шамсудинович,

руководитель
ФГУ «Кубанское» государственное
бассейновое управление водных
путей и судоходства»



Юрий Шамсудинович Сташ родился в Адыгейской республике в ауле Теучежхабль. Там же окончил среднюю школу и через год ушел в армию – служил в ВМФ. Морские просторы захватили до глубины души, и будущую жизнь Юрий Сташ решил связать с водным транспортом.

Трудовую деятельность начал товароведом отдела материально-технического снабжения порта Краснодар Кубанского речного пароходства. Служба во флоте закалила характер, сделала дисциплинированным и обязательным. Все это пригодилось на гражданке. За время работы в пароходстве Ю.Ш. Сташ проявил себя исполнительным, ответственным работником, грамотным специалистом, способным решать сложные вопросы снабжения плавсостава. Карьера складывалась удачно: Ю.Ш. Сташ был назначен инженером, затем начальником ОМТС пароходства.

На протяжении всей трудовой деятельности Юрий Шамсудинович повышает деловую квалификацию и образовательный уровень: в 2000 г. окончил Кубанский технологический университет по специальности «финансы и кредит», в 2004 г. – Южно-Российский государственный технический университет по специальности «механизация перегрузочных работ».

Сочетание деловой квалификации, инженерные знания, уважительное отношение к людям позволили завоевать авторитет и уважение в коллективе. В апреле 2004 г. Юрий Сташ стал директором ФГУП «Кубаньводтрансвязь» и в этом качестве проявил себя способным организатором, много сделавшим для управления связью Кубанского водного бассейна.

В 2008 г. Ю.Ш. Сташ назначен руководителем ФГУ «Кубанское ГБУВПиС». Он умеет организовать коллектив на выполнение производственных задач, под его руководством осуществляется реконструкция гидросооружений, судоходных путей Кубанского водного бассейна, необходимая для безаварийной и продолжительной навигации.

За долготелний и добросовестный труд на водном транспорте имеет Почетные грамоты, благодарности от руководства Министерства транспорта Российской Федерации, в 2006 г. награжден нагрудным знаком «Почетный работник речного флота».



РУКОВОДИТЕЛИ ГБУВПиС

Владимир Геннадьевич родился в г. Котласе Архангельской области и связал свою судьбу с родным краем. После окончания школы в 1982 году он поступил в местное Лимендское речное училище. Затем отслужил в Вооруженных Силах и снова вернулся на родину. С июня 1988 г. по май 1992 г. он техник изыскательской русловой партии Котласского технического участка Северного БУП.

Молодой специалист быстро завоевал авторитет и уважение в коллективе. Он отличался грамотным и творческим подходом к делу, ответственностью и упорством в достижении цели. Владимир Геннадьевич нашел себя в системе речного транспорта, полюбил свою профессию и решил учиться дальше. В 1992 году он поступил, а в 1995 году окончил Санкт-Петербургский университет водных коммуникаций. В год окончания вуза он занял должность производителя путевых работ Северо-Двинского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства.

С 2002 по 2003 г. Владимир Геннадьевич – заместитель начальника службы пути ФГУ «Севводпуть», с 2003 по 2005 г. – начальник службы пути ФГУ «Севводпуть», с 2005 по 2009 г. – заместитель руководителя – начальник службы пути. В мае 2009 года В.Г. Шмыков назначен руководителем ФГУ «Севводпуть».

За небольшой период времени на новом посту он проявил себя способным организатором и руководителем. Возглавляемый им коллектив стремится к достижению наивысших показателей в труде, ощущая заботу и постоянное внимание своего руководителя.

ШМЫКОВ Владимир Геннадьевич, руководитель ФГУ «Севводпуть»



МИХАЙЛОВ
Юрий
Александрович,
 председатель Совета ветеранов морского флота



Родился в 1937 году. Окончил судомеханическое отделение Ленинградского строительного техникума (1956 г.) и Ленинградское высшее инженерное морское училище им. адмирала С.О. Макарова (1965 г.). С 1956 по 1960 год служил в Военно-морском флоте. В 1993 году прошел курс повышения квалификации в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программе «Актуальные вопросы становления и развития рыночной экономики».

Вся трудовая деятельность Ю.А. Михайлова связана с морским транспортом. По окончании учебы работал на судах заграничного плавания, где прошел путь от моториста до старшего механика. Работал секретарем парткома Балтийского морского пароходства, инструктором, затем заведующим сектором водного транспорта отдела транспорта и связи ЦК КПСС. В 1989 году был назначен заместителем министра морского флота СССР, а после Минморфлота – заместителем, первым заместителем директора Департамента морского транспорта Минтранса РФ, первым заместителем директора Федеральной службы морского флота России. С 1996 года Ю.А. Михайлов – руководитель Департамента судоходной политики, член Коллегии Минтранса РФ. С 1999 по 2007 год находился на дипломатической работе в международной межправительственной организации «Дунайская комиссия» (г. Будапешт). В 2008 году избран председателем Совета ветеранов морского флота.

Ю.А. Михайлов внес большой вклад в развитие морского транспорта, в обеспечение его устойчивости и надежной работы в период формирования рыночных отношений в России. В сложных условиях он успешно отстаивал интересы России в международном судоходном предприятии «Интерлихтер» (г. Будапешт), Дунайской комиссии, Черноморском экономическом сотрудничестве, Международной организации труда. Являясь членом коллегии Морского центра и руководителем отраслевой комиссии, провел значительную работу по подготовке и празднованию 300-летия флота России. Под руководством Ю.А. Михайлова была разработана и утверждена Советом безопасности России «Концепция России на Дунае», которая способствовала укреплению положения страны в этом регионе.

Награжден орденами «За заслуги перед Отечеством» IV степени, Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, «Знак Почета» и медалями, а также отраслевыми нагрудными знаками «Почетный работник морского флота», «Почетный работник речного флота», «Почетный работник транспорта России», медалями «За заслуги в развитии транспортного комплекса России», «За вклад в развитие дунайского судоходства».



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ

Сергей Олегович Барышников родился в г. Ленинграде в семье служащих, здесь же окончил среднюю школу и поступил в Ленинградский институт водного транспорта (ныне – СПГУВК) на кораблестроительное отделение судомеханического факультета. С тех пор его судьба связана с этим учебным заведением

В 1978 г. после окончания вуза он получил распределение на кафедру «Технология судостроения и судоремонта» стажёром-исследователем к профессору Ю.В. Сумеркину. После службы в рядах Советской Армии он вновь зачислен на ту же кафедру инженером. Здесь же начал серьезно заниматься наукой.

В 1980 г. Сергей Олегович был зачислен в очную аспирантуру ЛИВТа, но одновременно продолжал работать младшим научным сотрудником кафедры. Через четыре года защитил кандидатскую диссертацию и был направлен на преподавательскую работу ассистентом кафедры «Теория машин, механизмов и деталей машин» (ТММиДМ), где в 1989 году стал доцентом.

В 1997 г. назначен деканом по работе с иностранными студентами, в 1998 г. – директором Центра по работе с иностранными учащимися (ЦОУИУ), в 2004 г. – и.о. проректора, а с 2005 г. по 28 октября 2009 г. – проректор по международным связям и региональному обучению (по совместительству зав. кафедрой «Основы инженерного проектирования»). Пользуется большим уважением у студентов и коллег, всегда охотно помогает им в решении любых проблем.

2 ноября 2009 года избран на должность ректора ФГОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций».

С.О. Барышников занимался общественной деятельностью: был членом профсоюзного комитета, заместителем председателя, председателем профсоюзного комитета СПГУВК. Свободно владеет двумя иностранными языками.

За добросовестный труд награжден знаками «Отличник речного флота» и «Почётный работник речного флота».

БАРЫШНИКОВ

Сергей Олегович,

ректор ФГОУ ВПО
«Санкт-Петербургский
государственный университет
водных коммуникаций»



**РУКОВОДИТЕЛИ
УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ**

КОНДРАТЬЕВ

Сергей Иванович,

начальник ФГОУ ВПО
«Морская государственная
академия имени адмирала
Ф.Ф. Ушакова»»



**РУКОВОДИТЕЛИ
УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ**

После окончания средней школы Сергей Иванович Кондратьев поступил на факультет судовождения Новороссийского высшего инженерного морского училища, который окончил с отличием.

Трудовую деятельность в родном училище начал с должности лаборанта, затем старшего лаборанта, ассистента, далее продолжил работу начальником факультета судовождения и радиоэлектроники, первым заместителем начальника Новороссийской государственной морской академии. С 2000 года Сергей Иванович Кондратьев начальник Новороссийской государственной морской академии.

В 1995 году защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук. В 1996 году ему присвоено ученое звание доцента. В 2004 году С.И. Кондратьев защитил докторскую диссертацию, ему присуждена учёная степень доктора технических наук. Еще спустя четыре года Сергею Ивановичу присвоено учёное звание профессора. С.И. Кондратьев автор более 55 научных и учебно-методических трудов, в которых предлагает пути решения важнейших проблем морской отрасли.

Благодаря его дальновидности, умению принимать правильные решения в сложных условиях рынка образовательных услуг, настойчивости и целеустремленности увеличилось количество реализуемых в академии программ высшего и среднего профессионального образования, что позволило обеспечить потребности региона в востребованных специалистах морской отрасли. С.И. Кондратьев умело проводит кадровую политику, уделяет большое внимание подготовке научно-педагогических сотрудников высшей квалификации. Под руководством профессора Кондратьева были созданы и успешно работают два докторских диссертационных совета.

Развитие и совершенствование материально-технической базы академии является одним из приоритетных направлений деятельности Сергея Ивановича. В результате планомерной и эффективной работы за последние годы модернизированы лаборатории и учебные классы академии, создан морской тренажерный центр с современными компьютеризированными тренажерами.

Научно-педагогическую и административную работу в академии Сергей Иванович успешно сочетает с общественно-политической деятельностью. Он является членом Совета Федерального агентства морского и речного транспорта, неоднократно избирался депутатом городской Думы г. Новороссийска. В настоящее время успешно возглавляет Комитет по финансово-бюджетной и экономической политике городской Думы. Член экспертного совета Комитета Государственной Думы по транспорту.

С.И. Кондратьев награжден медалями «300 лет Российскому флоту», «За спасение погибавших», нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России», ему присвоено звание «Заслуженный работник транспорта Кубани».

Валерий Иванович родился на великой русской реке Волге, и для него не было особых сомнений, когда наступила пора выбора жизненного пути. После окончания школы В.И. Минеев поступил на факультет судовождения и эксплуатации водного транспорта ГИИВТа. Окончив его, работал в Волгоградском речном порту диспетчером по транзитному флоту. После службы в армии снова вернулся в транспортную отрасль: работал в ГИИВТе инженером кафедры организации движения. По окончании аспирантуры – старший научный сотрудник кафедры экономики и эксплуатации объектов водного транспорта. В 1982 г. начал педагогическую деятельность в должности ассистента этой же кафедры. Через год стал кандидатом технических наук.

В 1986 г. назначен на должность декана экономического факультета, а вскоре получил ученое звание доцента. В 1998 г. избран на должность профессора кафедры экономики и менеджмента, затем назначен на должность первого проректора ВГАВТ. В качестве первого проректора работал в направлении оптимизации филиальной сети и формирования академического комплекса ВГАВТ. Ученое звание профессора по кафедре экономики и менеджмента присвоено в мае 2006 г. 21 марта 2007 г. был избран на должность ректора и тогда же утвержден в этой должности приказом Федерального агентства морского и речного транспорта.

Интерес и любовь к своему делу В.И. Минеев передает молодому поколению – он буквально заражает студентов своим собственным отношением к профессии. Не случайно в бытность его деканом экономического факультета численность обучающихся на факультете возросла в 6 раз!

Валерий Иванович – автор более 60 научных работ. Подготовил трех кандидатов экономических наук. Награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медалью «300 лет Российскому флоту», а также нагрудными знаками «Отличник речного флота» и «Почетный работник речного флота».

МИНЕЕВ Валерий Иванович,

ректор ФГОУ ВПО «Волжская
государственная академия
водного транспорта»



**РУКОВОДИТЕЛИ
УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ**

МИХЕЕВ Валерий Леонидович,

начальник ФГОУ ВПО
«Государственная
морская академия имени
адмирала С.О. Макарова»



Валерий Леонидович Михеев родился 6 октября 1957 года в Ленинграде. С отличием окончил Ленинградское Арктическое училище и работал на учебно-производственных судах ЛВИМУ им. адм. С.О. Макарова, принимая активное участие в учебном процессе.

В 1984 году окончил электромеханический факультет ЛВИМУ им. адм. С.О. Макарова по специальности «эксплуатация судового электрооборудования», трудился электромехаником на судах Балтийского морского пароходства, проявил себя опытным наставником молодых специалистов. Общий стаж работы на предприятиях министерств морского и речного флота – более 25 лет.

Основными научными интересами Валерия Леонидовича являются юридические вопросы обеспечения судоходства и морской безопасности, а также борьбы с терроризмом. В 2004 году Валерию Леонидовичу присуждена степень кандидата юридических наук. В.Л. Михеев – член-корреспондент Академии проблем безопасности, обороны и правопорядка.

В 2007 г. Валерий Леонидович был избран на должность начальника Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова.

В.Л. Михеев уделяет большое внимание методическому и материальному обеспечению учебного процесса. Являясь руководителем учебно-методического объединения в области эксплуатации водного транспорта, принимает активное участие в разработке стандартов высшего профессионального образования третьего поколения по плавательным специальностям и новым направлениям бакалаврской и магистерской подготовки.



**РУКОВОДИТЕЛИ
УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ**

В 1975 году Борис Федотович Новосельцев окончил Ленинградский кораблестроительный институт. После службы в Вооруженных Силах начал трудовую деятельность инженером-конструктором на Московском судостроительном и судоремонтном заводе. Участвовал в разработке документации и в строительстве серии пассажирских судов проектов Р-51Э и Р-83 для речного флота России.

Возглавляя Главное управление капитального строительства Министерства речного флота РСФСР, непосредственно организовывал строительство портов Сергино, Надым, Уренгой, Лабытнанги в период освоения нефтегазового комплекса Западной Сибири, III и IV очередей Осетровского речного порта, а также порта Важины. В этот же период с его участием были начаты работы по замене насосных агрегатов на канале имени Москвы, строилась вторая нитка Шекснинского шлюза Волго-Балтийского водного пути, возводился новый учебно-лабораторный корпус МГАВТ.

В 1990-1995 годах Борис Федотович работал в Российском государственном концерне речного флота, Департаменте речного флота Минтранса России, Федеральной службе речного флота.

С 1996 года он руководитель департамента, а с 1999 года – заместитель министра транспорта Российской Федерации. Отвечал за разработку и реализацию федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России на 2002-2010 годы». Возглавлял работу по подготовке решений по организации строительства морских портов Приморск, Усть-Луга и второй нитки шлюза Кочетовского гидроузла на реке Дон. Принимал участие в разработке Концепции судоходной политики Российской Федерации, одобренной Правительством Российской Федерации в июне 2002 года.

В 2004 году назначен заместителем руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта, затем директором Департамента управления кадрами и сопровождения специальных программ Минтранса России. Работая на этом посту, участвовал в подготовке Федерального закона «О транспортной безопасности», принятого в январе 2007 года. Под его руководством формировалась нормативная база по категорированию и оценке уязвимости объектов транспортного комплекса.

В 2006 году отвечал за разработку транспортных разделов и выполнение мероприятий Государственной программы по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом. Под его руководством разработаны проекты федеральных законов «Устав о дисциплине работников морского транспорта» и «Устав о дисциплине работников внутреннего водного транспорта».

Б.Ф. Новосельцев – кандидат экономических наук. Более 10 лет ведет преподавательскую работу в Московской государственной академии водного транспорта. Автор многочисленных публикаций по вопросам управления и экономики транспорта.

За многолетний труд отмечен высшей наградой Министерства транспорта РФ – медалью «За заслуги в развитии транспортного комплекса России». Награжден также медалями «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы», медалью Павла Мельникова, Почетной грамотой Правительства Российской Федерации и нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России», а 14 июля 2007 года ему присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

НОВОСЕЛЬЦЕВ

Борис Федотович,

ректор ФГОУ ВПО «Московская
государственная академия
водного транспорта»



**РУКОВОДИТЕЛИ
УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ**

ОГАЙ Сергей Алексеевич,

ректор ФГОУ ВПО
«Морской государственный
университет имени адмирала
Г.И. Невельского»



**РУКОВОДИТЕЛИ
УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ**

Вся жизнь Сергея Алексеевича связана с Дальним Востоком и Дальневосточным высшим инженерным морским училищем имени адмирала Г.И. Невельского.

Он родился в 1954 году в городе Советская Гавань Хабаровского края. В 1976 году с отличием окончил Дальневосточное высшее инженерное морское училище имени адмирала Г.И. Невельского по специальности «судовые машины и механизмы», затем аспирантуру этого же вуза по специальности «теория корабля». С 1979 года начал преподавательскую деятельность ассистентом на кафедре теории и устройства судов.

Диссертационные исследования и последующие научные разработки в период с 1979 по 1995 год связаны с решением проблем судоремонта. С.А. Огай – учёный с разносторонними интересами. Им впервые в России разработаны и изготовлены укрытия, защищающие судно в плавучем доке от неблагоприятных климатических условий. Он автор теории и методов расчёта пневмопанельных конструкций – композитных конструкций с уникальными свойствами мягких оболочек. Ветрозащитное устройство с повышенными аэродинамическими качествами, изобретённое С.А. Огаем, позволило решить проблему эффективной защиты внутрибашенного пространства доков от ветра.

Ряд научных работ Сергея Алексеевича посвящён применению информационных технологий для обеспечения безопасности мореплавания и проверки знаний моряков. Программа «Компас», разработанная под руководством С.А. Огая, рекомендована Минтрансом России для проведения комплексных проверок знаний моряков. Сергей Алексеевич – кандидат технических наук, доцент, автор более 120 научных и учебно-методических работ, включая задачник по теории и устройству судов, а также 15 изобретений и патентов. В 2008 году он избран в Российскую академию транспорта.

С 1995 по 1996 год он начальник научно-исследовательского сектора Дальневосточной государственной морской академии имени адмирала Г.И. Невельского. В течение этого периода прошел стажировку в Голландии, Германии и Франции по программе TESIS Евросоюза по организации учебной деятельности и научных исследований в транспортном комплексе.

В 1996 году назначен на должность проректора по научной работе. Им были организованы беспрецедентные исследования характеристик морской воды и атмосферы с борта парусного учебного судна «Надежда». Впоследствии этот проект был поддержан ЮНЕСКО и получил международное признание как Дальневосточный плавучий университет.

В 2008 г. избран ректором МГУ им. адм. Г.И. Невельского. В настоящее время под его руководством идёт реорганизация крупнейшего морского вуза страны в морской научно-образовательный комплекс. Воплощается в жизнь проектное управление вузом, поддержанное Министерством транспорта России. Приоритетное место в нём занимают фундаментальные и прикладные научные исследования, масштабная инновационная деятельность по внедрению в учебный процесс и в производство современных уникальных технологий.

Награждён медалями «300 лет Российскому флоту», «200 лет Министерству обороны» и «Адмирал Горшков», знаками «Почётный работник высшего профессионального образования РФ» и «Почётный работник морского флота».

Нынешний ректор Новосибирской государственной академии водного транспорта Игорь Анатольевич Рагулин родился 13 ноября 1948 года. Окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта, а затем Академию народного хозяйства при Совете Министров СССР по курсу современных методов управления, организации производства и планирования. Имеет богатый стаж производственной деятельности, работал сменным помощником начальника грузового района Новосибирского речного порта, заместителем начальника и начальником грузового района этого порта, начальником Сургутского речного порта, первым заместителем начальника Западно-Сибирского речного пароходства (ЗСРП), генеральным директором ОАО «ЗСРП», а с 1999 года – ректор академии.

За время работы И.А. Рагулина в должности ректора существенно улучшились все сферы деятельности академии как высшего учебного заведения: полностью модернизирована и обновлена учебно-лабораторная база, возрос объем научных хозяйственных работ, сдан жилой дом, где более 90 семей сотрудников улучшили жилищные условия.

Игорь Анатольевич – председатель президиума Новосибирского научного центра «Ноосферные знания и технологии» РАЕН, доктор технических наук, профессор, действительный член Академии транспорта РФ, Российской академии естественных наук. Основными направлениями его научной деятельности являются проблемы совершенствования системы управления работой речного транспорта. Им опубликовано более 60 научных работ.

И.А. Рагулину присвоено звание «Заслуженный работник транспорта РФ». Он награжден нагрудными знаками «Почетный работник транспорта России», «Почетный работник речного флота», орденом «Знак Почета», медалью «300 лет Российскому флоту», знаком «Отличник речного флота», грамотами министра транспорта РФ, областной, городской и районной администраций.

РАГУЛИН Игорь Анатольевич, ректор ФГОУ ВПО «Новосибирская государственная академия водного транспорта»



**РУКОВОДИТЕЛИ
УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ**

**АТУРИН
Михаил
Константинович,**
заместитель начальника отдела
ледокольного обеспечения
и гидрографии (администрации
Северного морского пути)
Управления обеспечения
судоходства Росморречфлота



Общий трудовой стаж Михаила Константиновича Атурина 40 лет, в том числе стаж государственной службы – 34 года. Он окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала Макарова по специальности «эксплуатация судовых силовых установок», получив квалификацию инженера-механика.

На морском транспорте работает с 1969 года. Сначала инженером-механиком на судах Северного морского пароходства, затем в Министерстве морского флота СССР, а с 1991 по 2004 год – в Министерстве транспорта Российской Федерации, с мая 2004 года – в Федеральном агентстве морского и речного транспорта.

В разные периоды своей трудовой деятельности он занимался различными научными, техническими и производственными проблемами. Так, в 1996-2008 гг. к компетенции М.К. Атурина были отнесены вопросы, связанные с использованием атомной энергии в сфере морского транспорта: обеспечение ядерной, радиационной, технической безопасности при эксплуатации судов с ядерными энергетическими установками и судов атомно-технологического обслуживания, обращение с ядерными материалами, радиоактивными веществами и радиоактивными отходами, эксплуатация объектов инфраструктуры, обеспечивающей атомные суда

В 2001 году при активном участии М.К. Атурина была разработана, а теперь реализуется Межведомственная программа увеличения ресурса действующих судовых ядерных энергетических установок атомных ледоколов. С 2005 года в действии целевая программа совершенствования физической защиты и противодействия ядерному и радиологическому терроризму на объектах и в организациях морского транспорта. В 2001-2007 гг. М.К. Атурин работает над международными проектами строительства накопительной площадки для временного хранения контейнеров с отработавшим ядерным топливом ВМФ, установки кондиционирования радиоактивных отходов, интегрированной системы физической защиты «судно-берег» на ФГУП «Атомфлот». Реализация этих проектов позволила обеспечить безаварийную эксплуатацию атомного ледокольного флота, обеспечить ядерную и радиационную безопасность при обращении с ядерными материалами и радиоактивными отходами.

Сегодня М.К. Атурин активно занимается обеспечением безопасности мореплавания на трассах Северного морского пути, а также вопросами вывоза и замены радиоизотопных термоэлектрических генераторов, выведенных из эксплуатации, на альтернативные источники электропитания для средств навигационной обстановки.

За многолетний труд М.К. Атурин награжден знаками «Почетный работник морского флота», «Почетный работник транспорта», медалью «300 лет Российскому флоту», Почетными грамотами Росморречфлота и Минтранса России.



Виктор Егорович вырос в глубинке, но жизнь посвятил службе на море. После окончания в 1970 году Тихоокеанского высшего военно-морского училища им. С.О. Макарова В.Е. Кузнецов 26 лет нес нелегкую службу на боевых кораблях, в штабах соединений и объединений Военно-морского флота.

Однако и после службы в ВМФ капитан 1-го ранга Виктор Егорович Кузнецов продолжает выполнять задачи по обеспечению обороноспособности и безопасности государства, решая вопросы мобилизационной подготовки морского и речного транспорта.

В 1998 году он поступил на должность ведущего специалиста отдела мобилизационной подготовки морского флота Министерства транспорта РФ. Благодаря добросовестному отношению к выполнению обязанностей, высокому профессионализму он в короткий срок становится начальником этого отдела. В 2004 году, с образованием отдела мобилизационной подготовки, гражданской обороны и режима в Федеральном агентстве морского и речного транспорта, он назначается начальником этого отдела.

Сегодня В.Е. Кузнецов выполняет обязанности по планированию, организации и методическому обеспечению мобилизационной подготовки судового состава, объектов и сооружений в морских и речных портах и на водных путях. Он готовит руководящий состав судовладельческих организаций и экипажей судов к обеспечению безопасности судоходства в случае возникновения военной угрозы. Одновременно Виктор Егорович организует выполнение мероприятий на гражданских судах, в портах и на других объектах по гражданской обороне и защите экипажей судов и работников организаций от последствий военных действий.

При решении задач мобилизационной подготовки и гражданской обороны В.Е. Кузнецов организует проведение в агентстве и организациях отрасли мероприятий по защите государственной тайны и решению других специфических вопросов.

За добросовестную государственную военную и гражданскую службу, выполнение важных заданий и достижение высоких результатов в труде Виктору Егоровичу присвоены почетные звания «Ветеран Вооруженных Сил», «Ветеран боевых действий». Он был награжден орденами «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени и «За военные заслуги», шестнадцатью медалями СССР и Российской Федерации.

За успешную работу по мобилизационной подготовке организаций отрасли он неоднократно поощрялся Почетными грамотами и благодарностями министра транспорта и руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта.

КУЗНЕЦОВ

Виктор Егорович,

начальник отдела
мобилизационной подготовки,
гражданской обороны и режима
Организационно-правового
управления Росморречфлота



КРАСИВИЧЕВА Надежда Евгеньевна,

заместитель начальника
Управления финансирования
и бухгалтерского учета
Росморречфлота



После окончания в 1976 году Калининского государственного университета Надежда Евгеньевна Красивичева тесно связала свою жизнь с решением непростых проблем на транспорте: сначала на автомобильном, потом, работая в Минтрансе России, всех видов транспорта, а с 2004 года – морского и речного.

По роду деятельности контролирует и регулирует процессы реализации финансово-бюджетной политики в сфере морского и речного транспорта. Организует и совершенствует бухгалтерский учет и отчетность Росморречфлота, а также организаций, подведомственных Росморречфлоту, в целях обеспечения сохранности федеральной собственности, соблюдения финансовой и расчетной дисциплины, целевого и эффективного использования материальных и финансовых ресурсов. Проводит большую работу по повышению квалификации работников финансовых служб подведомственных учреждений.

Пользуется заслуженным авторитетом в коллективе Росморречфлота, центральном аппарате Министерства транспорта России и во всех организациях отрасли.

За многолетний добросовестный труд на государственной службе и большой личный вклад в развитие транспорта Надежда Евгеньевна поощрена нагрудными знаками «Почетный автотранспортник» и «Почетный работник транспорта России»; медалями «300 лет Российскому флоту» и «В память 850-летия Москвы»; знаком «Почетный экономист России»; Благодарностью министра транспорта Российской Федерации.



Александр Николаевич Ольшевский в 1974 году окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище имени С.О. Макарова по специальности «судовождение на морских путях», получив квалификацию инженера-судоводителя и сразу пришел работать в Мурманское морское пароходство на ледокольный флот. Длительное время занимал должность капитана атомного ледокола. Общий трудовой стаж работы в отрасли 36 лет.

Учитывая богатый опыт работы на морском транспорте, А.Н. Ольшевского выдвинули для работы в Министерстве транспорта Российской Федерации, а затем и Федеральном агентстве морского и речного транспорта.

Обладая опытом капитана атомного ледокола, он грамотно решает вопросы, связанные с обеспечением безопасности мореплавания на Северном морском пути, способствует совершенствованию управления этой транспортной магистралью.

А.Н. Ольшевский организует обеспечение безопасности мореплавания в рамках осуществления проектов по развитию БТС-2 в Усть-Луге и отгрузке нефти в п. Козьмино в рамках строительства нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан. Активно участвует в реализации федеральных целевых программ «Модернизация транспортной системы России» и «Обеспечение ядерной и радиационной безопасности на 2008 год и на период до 2015 года».

За последние пять лет при непосредственном участии начальника Управления обеспечения судоходства была проведена работа, направленная на выполнение международных обязательств Российской Федерации по контролю судов со стороны государства порта и государства флага.

Эти, а также другие меры по совершенствованию организации портового контроля, над реализацией которых непосредственно работал

А.Н. Ольшевский, позволили Российской Федерации войти в «белые» списки Парижского, Черноморского и Токийского меморандумов.

Под руководством А.Н. Ольшевского произошло увеличение объемов выполняемых мероприятий по федеральной целевой программе «Глобальная навигационная система». На Единой глубоководной системе европейской части внутренних водных путей (ВВП) России создано единое поле за счет внедрения контрольно-корректирующих станций глобальных навигационных систем ГЛОНАСС/GPS, станций автоматической идентификационной системы, созданы электронные навигационные карты более чем на 5 тыс. км. Технический флот бассейновых управлений восточных и северо-восточных регионов оснащается новейшими системами мониторинга с использованием спутниковых систем навигации и связи.

За трудовые заслуги в области морского и речного транспорта Александр Николаевич Ольшевский отмечен государственными и ведомственными наградами. Он – заслуженный работник транспорта Российской Федерации.

ОЛЬШЕВСКИЙ Александр Николаевич, начальник Управления обеспечения судоходства Росморречфлота



РУСИН Юрий Алексеевич,

начальник отдела управления
транспортной безопасности
Росморречфлота



В 1970 году Юрий Алексеевич Русин окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова по специальности «инженер-механик». Работал на судах Балтийского и Новороссийского морских пароходств, занимался научной деятельностью, учился в аспирантуре ЦНИИ морского флота.

С 1975 по 1985 год работал в Министерстве морского флота СССР. Занимался созданием службы ликвидации аварийных разливов нефти в море, подготовкой регламентирующих документов, участвовал во многих международных форумах, касающихся данной тематики, а также в учениях и в реальных операциях по ликвидации разливов нефти в море.

В 1982 году окончил Всесоюзную академию внешней торговли по специальности «экономист внешней торговли». В 1985-1989 годах был направлен по линии МИД СССР на работу в секретариат Международной морской организации (ИМО) в Лондон. С 1989 по 1991 год работал в Управлении внешних связей Минморфлота СССР, где занимался вопросами двусторонних отношений в области морского судоходства, участвовал в подготовке и принятии международных соглашений, обеспечивающих благоприятный режим для советских судов.

В 1991-1996 годах Юрий Алексеевич – сотрудник судоходной компании, компании «Морсервис», Ассоциации ПЭПИ. Здесь он осуществлял судоходную политику, решал вопросы найма моряков, внедрял электронизацию документооборота в российских портах.

В 1996-2000 годах Ю.А. Русин – начальник отдела Департамента судоходной политике Минтранса России, в его ведении разработка международных соглашений по морскому судоходству.

В 2000-2002 годах Юрий Алексеевич работал в Госморспасслужбе России, а в 2002-2005 годах – первый секретарь постпредства Российской Федерации при Международной морской организации в Лондоне, где в составе делегаций российских специалистов принимал участие в работе различных органов ИМО, готовил документы, укрепляющие позицию российских судовладельцев. В 2005-2009 годах Юрий Алексеевич поступил на службу в Российский фонд федерального имущества при Правительстве Российской Федерации, затем в ОАО «ВНИПинефть». Ныне он начальник отдела управления транспортной безопасности Росморречфлота.

Неоднократно награждался Почетными грамотами Минморфлота СССР, ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота, медалями, памятным знаками.



Весь жизненный путь Ирины Владимировны связан с реками – родилась на Иртыше, детские, школьные и первые студенческие годы прошли на Лене, дальнейшие студенческие годы – на Неве, трудовой путь начала на Оке, несколько лет успешно трудилась на канале имени Москвы.

Она окончила в 1978 году Ленинградский институт водного транспорта по специальности «гидротехническое строительство водных путей и портов», а в 2006 году – Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации по программе «Правовое обеспечение рыночной экономики».

Трудовую деятельность начала в 1977 году техником русловой изыскательской партии Серпуховского технического участка Управления канала имени Москвы.

Серьезные теоретические знания, приобретенный практический опыт и профессионализм были замечены, и уже вся дальнейшая работа Ирины Владимировны связана с государственной службой в штабе отрасли – Министерстве речного флота РСФСР, куда она пришла в 1981 году из Управления канала имени Москвы.

В отделе при ее непосредственном участии осуществляется проведение государственной политики в области эксплуатации, ремонта и реконструкции судоходных гидротехнических сооружений, ведется разработка мероприятий по обеспечению безопасности СГТС, технического контроля за их состоянием.

Она принимала активное участие в организации строительства второй нитки шлюза Кочетовского гидроузла на р. Дон, проект которого реализован в 2008 году.

Ирина Владимировна хорошо знает структуру управления отраслью, имеет большой практический опыт работы в госучреждениях, навыки аналитической работы и подготовки управленческих решений.

Ирина Владимировна награждена медалями «300 лет Российскому флоту» и «В память 850-летия Москвы», знаком «Почетный работник транспорта России» и знаком «Отличник речного флота», памятным знаком «5 лет Федеральному агентству морского и речного транспорта», благодарностью и Почетной грамотой Росморречфлота.

СОЙКО

Ирина

Владимировна,

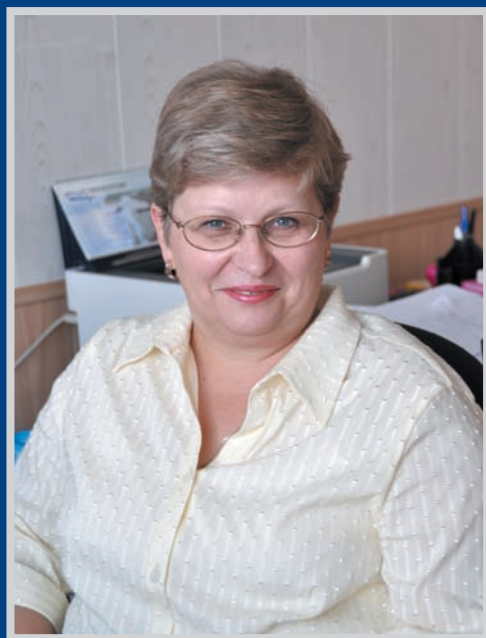
заместитель начальника отдела гидротехнических сооружений Управления внутреннего водного транспорта Росморречфлота



ТОЛПЕГИНА

Ольга Васильевна,

начальник отдела тарифного регулирования Управления экономики и государственного имущества Росморречфлота



Продолжая семейные традиции, Ольга Васильевна Толпегина после окончания средней школы в г. Москве решила связать свою жизнь с речным транспортом и поступила в Московский институт инженеров водного транспорта.

Молодой дипломированный специалист в области экономики и организации водного транспорта, О.В. Толпегина начала свой трудовой путь в Министерстве речного флота РСФСР. Вся последующая трудовая жизнь Ольги Васильевны неразрывно связана с речным и морским транспортом. Ее общий трудовой стаж более 27 лет.

Хорошее знание дела, высокий профессионализм позволяют Ольге Васильевне обеспечивать эффективную работу возглавляемого отдела и грамотно решать вопросы формирования и применения регулируемых сборов и тарифов за работы и услуги, оказываемые предприятиями и учреждениями, подведомственными Росморречфлоту, а также готовить предложения по основным направлениям тарифной политики морского и речного транспорта.

Ольга Васильевна – высококвалифицированный и инициативный специалист, принимала непосредственное участие в подготовке значительного количества нормативных правовых документов в области внутреннего водного и морского транспорта. В 2005-2007 гг. в составе рабочей группы Минтранса России успешно участвовала в разработке новой системы портовых сборов в морских портах Российской Федерации, которая была утверждена ФСТ России и начала действовать с 2008 года.

За многолетний добросовестный труд на государственной службе и большой личный вклад в развитие морского и речного транспорта О.В. Толпегина отмечена наградами: нагрудным знаком «Отличник речного флота», медалью «300 лет Российскому флоту», медалью «В память 850-летия Москвы», нагрудными знаками «Почетный работник речного флота» и «Почетный работник транспорта России».



Юлия Юрьевна Царёва родилась в семье потомственных военных. В 1997 году после окончания Московского станкоинструментального техникума пришла работать в Министерство транспорта Российской Федерации.

С 2000 года ее судьба тесно связана с морским образованием, она организует финансирование деятельности учреждений образования морского транспорта, а с 2004 года – и речного транспорта.

Работая в отрасли, окончила Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского. В настоящее время является студенткой Московской государственной академии водного транспорта и соискателем ученой степени кандидата экономических наук.

Юлия Царева – молодой, но опытный и перспективный специалист, любит свое дело, прикладывает большие усилия для развития материально-технической базы отраслевого образования и эффективного использования средств федерального бюджета и внебюджетных источников. Она награждена Почетной грамотой руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта и памятным знаком «5 лет Федеральному агентству морского и речного транспорта».

ЦАРЁВА

**Юлия
Юрьевна,**

**консультант отдела сводного
финансового планирования
и исполнения бюджета
Управления финансирования
и бухгалтерского учета
Росморречфлота**



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АППАРАТ ФАМРТ

АЛЯБЬЕВ Артем Борисович,

начальник отдела
обеспечения безопасности
судов ФГУ «Служба морской
безопасности»



Артем Борисович Алябьев родился в Москве и в 1988 году поступил в Московский речной техникум. Получив диплом по специальности «техник-судоводитель» с присвоением квалификации 3-й штурман – 3-й помощник механика всех групп судов, стал работать на судах речного и морского флота в штатных должностях рядового и командного состава.

В 1997 году окончил Московскую государственную академию водного транспорта по специальности «судовождение на морских путях» с присвоением квалификации «инженер-судоводитель».

А.Б. Алябьев занимал должность начальника учебно-тренажерного центра систем автоматической радиолокационной прокладки и электронно-картографических систем (САРП и ЭКС) кафедры «Судовождение» Московской государственной академии водного транспорта, принимал участие в переподготовке лиц рядового и командного состава судов по программам «Радиолокационное наблюдение и прокладка», «Системы автоматической радиолокационной прокладки», «Электронная картография». Преподавал на кафедре «Судовождение».

С 2004 года работает в федеральном государственном учреждении «Служба морской безопасности» в должности начальника отдела обеспечения безопасности судов. Отдел осуществляет деятельность по проведению освидетельствования судов под Государственным флагом Российской Федерации на предмет их соответствия требованиям МК ОСПС, анализу и экспертизе документации по охране судов, координации действий по сопровождению торговых судов кораблями ВМФ России в Аденском заливе. К своей работе Артем Борисович относится ответственно и творчески, инициативен, работоспособен, постоянно пополняет знания и повышает квалификацию.

Награжден нагрудным знаком «Отличник речного флота», медалью «300 лет Российскому флоту», Почетной грамотой министра транспорта, памятным знаком «5 лет Федеральному агентству морского и речного транспорта».



МОРСКОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение «Служба морской безопасности»

Федеральное государственное учреждение «Служба морской безопасности» создано в 2001 году и является организацией, ответственной за реализацию в Российской Федерации требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС.

За период работы службы и при ее непосредственном участии в Российской Федерации создана и действует оптимальная система проведения экспертных оценок уязвимости и разработки планов охраны судов, участвующих в международных морских перевозках, и портовых средств. Налажен процесс их рассмотрения и одобрения. Освидетельствование судов и портовых средств на предмет соответствия требованиям Кодекса ОСПС проводится согласно официально одобренным процедурам.

По состоянию на август 2009 года:

- 283 портовых средства получили одобрение планов своей охраны.
- 1658 судов успешно прошли освидетельствование и получили Международное свидетельство об охране судна.
- В 16 учебно-тренажерных центрах высших морских учебных заведений подготовлено свыше 7 тыс. специалистов в области охраны.

Кроме этого, службой был выполнен ряд мероприятий, направленных на создание целостной системы антитеррористи-

ческой защиты судов и портовых средств, предусмотренной положениями Кодекса ОСПС, а именно:

- 1) налажено методическое обеспечение процесса подготовки экипажей на борту судна;
- 2) определены требования по оборудованию судов системами тревожного оповещения об опасности;
- 3) утвержден механизм приема и передачи сигналов тревожного оповещения;
- 4) в значительной степени реализованы планы охраны портовых средств, включающие вопросы оснащения портовых средств инженерно-техническими средствами охраны (ИТСО).

Вся проводимая службой работа координируется с ИМО, другими международными и национальными организациями, занимающимися вопросами морской безопасности.

Комплекс подготовительных мероприятий по антитеррористической защите проводится на объектах речного транспорта, включая судоводные гидротехнические сооружения (СГТС), в рамках требований Федерального закона «О транспортной безопасности».

В настоящее время продолжается работа по подготовке проектов нормативно-правовых актов Минтранса по реализации положений закона «О транспортной безопасности» и постановления Правительства РФ от 3 ноября № 746.



АФОНИН
Анатолий
Александрович,
 заместитель генерального
 директора по эксплуатации
 ООО «Кандалакшский морской
 торговый порт»



44 года трудится в порту Анатолий Александрович Афонин. Сначала это был Поронайский морской торговый порт (Сахалинское морское пароходство), в который Афонин был направлен после окончания Сахалинского мореходного училища в 1966 году, а потом Кандалакшский, куда он был переведен на должность стивидора.

Долгий и интересный жизненный путь, насыщенный событиями, прошел этот поистине уникальный человек, начав с должности портового рабочего (докера-механизатора). Сегодня А.А. Афонин – заместитель генерального директора по эксплуатации.

Анатолий Александрович хорошо знает производство. В свое время он досконально изучил работу не только стивидора, но и диспетчера грузового района, диспетчера ТЭСЧ, замначальника грузового района по складскому хозяйству, начальника грузового района, начальника производственно-перегрузочного комплекса, заместителя управляющего по эксплуатации, начальника отдела договорной коммерческой и грузовой работы. В качестве заместителя генерального директора по эксплуатации он проявляет себя принципиальным и требовательным специалистом, отличным организатором, опытным наставником. Его уважают коллеги, для которых он всегда был и остается примером – человеком, готовым к самоотверженной работе в самых трудных условиях.

В 1993 и 1994 гг. Афонин награжден нагрудным знаком «Почетный работник морского флота», в 2000 г. – юбилейной медалью «300-лет Российскому флоту». Неоднократно поощрялся Почетными грамотами за заслуги в развитии морского транспорта и многолетний добросовестный труд.





ООО «Кандалакшский морской торговый порт»

Кандалакша – порт России на Белом море, расположенный в северо-западной его части в Кандалакшском заливе, основан 6 июля 1915 г. Несмотря на то что он замерзающий, навигация возможна круглосуточно и круглогодично. В период с 1 января по 20 мая ледокольное сопровождение транспортных судов осуществляется силами ледоколов ФГУП «Росморпорт» и ФГУП «Атомфлот»: в горле Белого моря – атомными, на подходах к порту и в Кандалакшском заливе – дизельными.

Основное развитие порт получил во времена СССР. Потоки грузов (как генеральных, так и навалочных) предназначались для перевозки внутренними водными путями и Северным морским путем. В 2004 году российское правительство приняло решение передать порт из государственного управления частным инвесторам.

В 2007 году порт вошел в состав ИК «ЮКАС ХОЛДИНГ», началась модернизация с постепенным наращиванием грузооборота. Если в 2007 году порт перерабатывал 671,6 тыс. тонн, то в 2008 г. – 981,9 тыс. тонн, а в 2009 г. ожидаемый грузооборот составляет около 1200 тыс. тонн, что позволит вывести порт в лидеры по обработке насыпных грузов в Белом море. В перспективе порт способен перерабатывать от 6 млн. до 11 млн. тонн.

В настоящий момент порт располагает пятью причалами. Для обработки судов дедевейтом 20 000-30 000 тонн стивидорная компания использует практику установки понтонов между причалом и корпусом судна, что позволяет производить погрузку судов у причалов № 1, 2 до осадки 8 метров, у причалов № 3, 4 – до 9,8 метра. Габаритные размеры используемых понтонов – 8х12 метров.

Таким образом, порт имеет возможность обрабатывать суда длиной до 190 метров и шириной до 25 метров без привлечения дополнительных технических средств.

Грузовые операции по перевалке генеральных/навалочных грузов проводятся с помощью порталных кранов. Всего порт располагает 16 кранами грузоподъемностью от 6 до 20 тонн.

При обработке угля, основного груза на данный момент, используется очистное оборудование.



Помимо перевалки угля на экспорт порт готов к рассмотрению любых предложений грузовладельцев по перегрузке грузов, отгружаемых на экспорт, поступающих по импорту, грузов внутреннего рынка массой одного места до 20 тонн, длиной до 25 метров, не требующих при хранении соблюдения определенного температурного режима.

Длина подходного канала (фарватера) составляет 8 морских миль. На сегодняшний день существуют ограничения для прохода морских судов каналом на акваторию порта. Максимальная длина судна не должна превышать 200 м, ширина 30 м и осадка не больше 9,8 м на полную воду (полный прилив).

Кандалакшский порт имеет статус международного.

На период 2010–2015 гг. планируется рост объемов отгрузки угля на экспорт с ежегодным увеличением на 20%. Намечено приобретение новой перегрузочной техники, прежде всего порталных кранов, капитальный ремонт гидротехнических сооружений, дноуглубительные работы, покупка буксиров портового флота.



АХТЫРСКИЙ Иван Михайлович,

старший государственный инспектор группы контроля и регулирования движения судов инспекции государственного портового контроля ФГУ «АМП Большой порт Санкт-Петербург»



МОРСКОЙ ФЛОТ

Трудовую деятельность Иван Михайлович Ахтырский начал в 16-летнем возрасте в 1951 году на Северо-Донецкой железной дороге слесарем-автоматчиком сборочного цеха, но потом решил сменить специальность. В 1953 году окончил Бакинскую мореходную школу Министерства морского флота и был направлен на работу в пароходство «Касптанкер» матросом 1-го класса.

Несмотря на трудности, работа так увлекла, что Ахтырский не захотел расставаться с морем. Он поступил в Бакинское мореходное училище, по окончании которого с 1958 по 1993 год работал в Каспийском морском пароходстве «Каспар», где прошел трудовой путь на судах пароходства от третьего штурмана до капитана судна, а затем работал капитаном-наставником службы мореплавания Управления Каспийского морского пароходства.

В 1968 году Иван Михайлович Ахтырский совершенствовал свое образование, окончив Одесское высшее инженерное морское училище по специальности «судовождение на морских путях». Свою трудовую деятельность в Санкт-Петербурге он начал с 1994 года, с момента создания федерального государственного учреждения «Администрация морского порта Большой порт Санкт-Петербург» (ФГУ «АМП БПСПб»), поступив на службу в инспекцию государственного портового контроля.

Сегодня в обязанности И.М. Ахтырского входят анализ информации о подходе судов, их характеристик, систематизация и включение в суточный график движения судов, прием заявок от агентов и судовладельцев на включение их в суточный график движения судов, ведение установленной документации и отчетности. При непосредственном участии старшего государственного инспектора Ахтырского проводится контроль за выполнением задач по обеспечению безопасности судоходства на акватории Большого порта Санкт-Петербург, а также контроль входов и выходов судов в порт и из порта. Свои трудовые обязанности Иван Михайлович выполняет добросовестно, оперативно и на высоком профессиональном уровне, что способствует, в частности, росту пассажирского судопотока, развитию туристического и круизного направления в Санкт-Петербурге, а в целом является существенным вкладом в развитие морской отрасли в городе на Неве.

За отличную работу, достижение высоких показателей и выполнение особо важных заданий И.М. Ахтырский неоднократно поощрялся. Он награжден медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», «В память 300-летия Санкт-Петербурга», нагрудным значком «Почетному работнику морского флота». За многолетнюю и безупречную работу ему присвоены почетные звания «Ветеран Каспия» и «Ветеран труда».



Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Большой порт Санкт-Петербург»

Морская администрация порта Санкт-Петербург создана по приказу № 40 от 31 мая 1994 г. В работе ФГУ «АМП БПСПб» за этот период можно выделить следующие этапы:

1994-1995 гг. – оформление имущества в собственность государства, сдача его в аренду стивидорным компаниям;

1994 г. – создание филиала в Ломоносове;

1994 г. – начало осуществления подготовки и оформления документов на выдачу лицензий на все виды морской деятельности;

1995 г. – создание филиала в Кронштадте;

1996 г. – оборудование пассажирских причалов в историческом центре города;

1997 г. – открытие спасательно-координационного центра;

1999 г. – создание штаба ледокольных операций;

1995-1998 гг. – модернизация и внедрение береговых радиотехнических систем безопасности мореплавания;

2000 г. – создание Государственной лоцманской службы;

2000 г. – начало строительства Региональной системы безопасности мореплавания в восточной части Финского залива;

2001 г. – открытие порта Приморск и создание филиала в порту Приморск;

2001 г. – введение в эксплуатацию локальной СУДС порта Приморск;

2002 г. – приобретение т/х «Георг Отс» и открытие паромной линии Санкт-Петербург – Калининград.

В 1994-2002 гг. производились работы по реконструкции и ремонту причалов порта, осуществлялось дноуглубление подходов каналов.

В 2002 г. с образованием ФГУП «Росморпорт», на которое были возложены хозяйственные и административные функции по управлению государственным имуществом в портах, хозяйственная и коммерческая составляющие деятельности АМП СПб были переданы Санкт-Петербургскому филиалу ФГУП «Росморпорт».

В связи с открытием нового пассажирского порта в сентябре 2008 года распоряжением был образован филиал ФГУ «АМП



БПСПб» в пассажирском порту Санкт-Петербург. Тем же распоряжением был образован филиал ФГУ «АМП БПСПб» в г. Усть-Луге.

В декабре 2006 года вышло постановление Правительства РФ, согласно которому административно-властные полномочия в сфере государственного управления морскими рыбными портами возлагались на администрации морских портов.

Распоряжением от 12.05.2009 г. были внесены изменения в Устав ФГУ «АМП БПСПб», согласно которым был образован филиал ФГУ в г. Выборге.

Таким образом, с созданием филиалов ФГУ «АМП БПСПб» в городах Приморске, Усть-Луге, Выборге и филиала в пассажирском порту Санкт-Петербург, присоединением морского рыбного порта сфера полномочий ФГУ «АМП БПСПб» была значительно расширена.

Грузооборот в Большом порту Санкт-Петербург за 2004-2008 гг. вырос с 51,2 млн. тонн до 59,9, в порту Приморск – с 44,6 до 75,6, в порту Усть-Луга – с 0,8 до 6,9, в порту Выборг – с 0,9 до 1,37 млн. тонн.



БЕЛЯКОВ

Валерий Николаевич,

заместитель капитана морского порта Темрюк по морской безопасности – руководитель службы морской безопасности ФГУ «Администрация морских портов Тамани»



Общий трудовой стаж Валерия Николаевича составляет почти 30 лет.

Офицером он служил на боевых кораблях Северного и Тихоокеанского флота. Образцовая служба в Вооруженных силах отмечена многочисленными правительственными наградами.

По окончании действительной военной службы в воинском звании капитана первого ранга В.Н. Беляков пришел в ФГУ «Администрация морских портов Темрюк и Кавказ», где стал работать инспектором государственного портового контроля морского порта Темрюк. Постоянно повышая квалификацию, зарекомендовал себя грамотным, инициативным специалистом, обладающим незаурядными организаторскими способностями. В 2004 году, как один из наиболее перспективных, высококвалифицированных специалистов с большим опытом руководящей работы, Валерий Николаевич был утвержден в должности заместителя начальника ФГУ «Администрация морских портов Тамани» по морской безопасности.

За годы работы в отрасли В.Н. Беляков в совершенстве овладел профессией. Он отличается умением работать с людьми, максимально использовать в интересах обеспечения морской безопасности их положительные качества. Обладая волевым характером и способностью принимать ответственные решения, В.Н. Беляков обеспечил отсутствие противоправных действий в отношении безопасности судов и портовых сооружений в зоне ответственности АМП. По результатам проверок контролирующими органами в порту отмечается хороший уровень обеспечения морской безопасности и отлаженная система взаимодействия с силовыми и контролирующими структурами.

Большую работу провел В.Н. Беляков и по организации введения железнодорожного паромного комплекса Кавказ – Варна в пределы пункта пропуска через государственную границу порта Кавказ.

Высокий профессионализм Валерия Николаевича, его преданность делу, успехи в службе и выполнении производственных заданий отмечены ведомственными и правительственными наградами. Валерий Николаевич пользуется заслуженным авторитетом и уважением руководства и коллег.



МОРСКОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение «Администрация морских портов Тамани»

Основная цель деятельности администрации – организация торгового мореплавания в морских портах Темрюк, Кавказ и Тамань и за их пределами в установленных зонах ответственности Российской Федерации. Администрация предоставляет государственные услуги на морском транспорте в сфере обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морских портах Темрюк, Кавказ и Тамань; организации морского судоходства в морских портах и на подходах к ним; обеспечения эффективной технической эксплуатации закрепленных за администрацией портовых сооружений и объектов, их ремонта, развития и строительства.



Морские порты Тамани имеют не только экономическое, но и важнейшее стратегическое значение. Для обеспечения безопасности мореплавания ФГУ «Администрация морских портов Тамани» проводит такие работы, как реконструкция сооружений региональной СУДС портов Темрюк, Кавказ и Тамань совместно с Таманским филиалом ФГУП «Росморпорт», проектирование и обследование новых подходных путей движения судов к причалам морского порта Тамань; подготовка к строительству в 2010-2011 годах защитного оградительного мола в порту Темрюк.

В целях повышения эффективности, координации и улучшения взаимодействия поисково-спасательных служб (как российских, так и иностранных) при поиске и спасении людей, терпящих бедствие в Керченском проливе и на Азовском море, в ФГУ «Администрация морских портов Тамани» создается морской спасательно-координационный подцентр, который развернет свою работу в ближайшее время.

Что касается перспектив морских портов Тамани, то они отражены в федеральной целевой программе на 2002-2019 годы. В рамках этой программы на Таманском полуострове предусматривается развитие трех морских портов: двух существующих – Кавказ и Темрюк, а также вновь создаваемого на Черном море в районе мыса Железный Рог морского порта Тамань.

Сегодня конкурентоспособность портов Тамани обеспечивается предоставлением сервиса (сокращение продолжительности погрузо-разгрузочных операций, сокращение времени на оформление документов на вход в порты и выход из портов, обеспечение безопасности плавания судов на акватории и их стоянки у причалов, ценовая политика услуг). Так, на новом современном комплексе по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ) в порту Темрюк нахождение судов-газовозов у погрузочного причала исчисляется часами (до 6-8 часов), что позволяет в течение суток обрабатывать в полном объеме судно, что само по себе увеличивает количество судозаходов и грузооборот терминала в целом.

Грузооборот в морских портах постоянно растет. В морском порту Темрюк он составил в 2008 году 2299 тыс. тонн (для сравнения: в 2006-м – 1155). Ежегодно идет плановое увеличение перевалки грузов, особенно угля навалом компаний ООО «Порт Мечел-Темрюк». В морском порту Кавказ грузооборот составил в 2008 году 7028 тыс. тонн. За 5 месяцев 2009 года по сравнению с аналогичным периодом 2008 года объемы перевалки грузов выросли на 18% и составляют по порту Темрюк – 978,04 тыс. тонн (в 2008 году – 828,24 тыс. тонн), по порту Кавказ – 2727,51 тыс. тонн (в 2008 году – 2307,0 тыс. тонн).



БОРЩЕВСКИЙ

Вячеслав

Викентьевич,

начальник Центральной инспекции государственного портового контроля ФГУ «АМП Калининград»



МОРСКОЙ ФЛОТ

Свой трудовой путь Вячеслав Викентьевич начал на судах Калининградской базы рыболовного рефрижераторного флота, куда пришел после окончания Калининградского среднего мореходного училища. Он занимал должности 4-го, а затем 3-го помощника капитана. В 1965 году был переведен в Атлантическую научно-промысловую перспективную разведку. В 1967 году поступил в Калининградское высшее инженерное морское училище, которое окончил в 1971 году.

Следующей ступенькой трудовой биографии В.В. Борщевского стало Управление Запрыбпромразведки, где он работал на судах в должности 2-го, старшего помощника капитана, капитана-директора. В 1980 году был переведен во Всесоюзное рыбопромышленное объединение «Запрыба» на должность заместителя начальника рыбопромыслового района по безопасности и режиму плавания. Через четыре года – новое назначение. Теперь Борщевский стал начальником промыслового района юго-восточной части Тихого океана, а затем – представителем министерства на этом же промысле.

В сложное для отрасли время, когда она практически развалилась, Борщевский перешел на работу в Калининградскую базу «Рефтрансфлот», а затем в 1994 году был принят на работу в ГУ «Морская администрация порта Калининград», где прошел путь от капитана инспекции государственного надзора порта до начальника инспекции.

Сегодня Вячеслав Викентьевич – руководитель основной службы администрации морского порта. Он обеспечивает действенный государственный контроль в порту по предупреждению аварийности и готовности судов к выходу в море, оперативно реагирует на изменение и введение новых международных и национальных требований по безопасности мореплавания, настойчиво и своевременно доводит их до сведения судовладельцев и капитанов судов. С большой ответственностью подходит к принятию ответственных, нестандартных решений в сложных ситуациях. Умело руководит подчиненными, пользуется уважением в коллективе АМП.

В.В. Борщевский является членом Морской квалификационной комиссии по проверке знаний моряков, председателем специальной квалификационной комиссии при тренажерном центре Балтийской государственной академии.

Имеет хорошие деловые связи с руководителями судоходных компаний, морских учебных заведений, ведущих предприятий области. Принимает активное участие в развитии профессиональных контактов с морскими администрациями стран Балтийского моря.

В 2005 году Вячеслав Викентьевич награжден знаком «Почетный работник морского флота», в 2006 году за значительный вклад в развитие Калининградской области памятной медалью «В честь 60-летия Калининградской области», в 2009 году – благодарственным письмом губернатора Калининградской области.



Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Калининград»

ФГУ «Администрация морского порта Калининград» было создано путем реорганизации ГУ «Морская администрация порта Калининград» в 2003 г.

На протяжении всей своей деятельности администрация достойно исполняет поставленные перед ней цели и задачи. Благодаря этому:

- созданы и надежно функционируют все звенья государственного контроля за безопасностью судоходства в границах порта Калининград;
- проведена работа по подготовке пакета документов, определяющих границы территории и акватории порта;
- в полном объеме реализуются в порту мероприятия по Кодексу охраны судов и портовых средств;
- постоянно проводится работа по созданию и координации деятельности пунктов пропуска через государственную границу.

В целях увеличения конкурентоспособности порта путем сокращения издержек судовладельцев в ожидании захода (выхода) в порт в 2007 году было организовано двустороннее движение судов по Калининградскому морскому каналу с установлением мест расхождения, что позволило сократить средневзвешенное время пребывания судов в порту Калининград к 2008 году минимум на 35%.

Учитывая особое, анклавное, положение Калининградской области по отношению к остальной территории Российской Федерации, администрация морского порта Калининград является постоянным участником и организатором

мероприятий, связанных с проведением международных учений по поиску и спасению на Балтийском море и ЛРН. В частности, в соответствии с решениями 25-го заседания глав делегаций Комиссии по защите морской среды района Балтийского моря в 2008 году организовано международное учение «БАЛЕКС-ДЕЛЬТА-2008» по ликвидации последствий техногенной аварии на стационарной морской платформе и разлива нефти. Представителями иностранных государств отмечен высокий уровень проведения данного мероприятия.

Администрация постоянно участвует в создании и развитии новых логистических направлений Калининградского региона.

Установлены и поддерживаются хорошие рабочие отношения с представителями федеральных и региональных органов власти в вопросах портовой деятельности, требующих государственного подхода.

Вся деятельность администрации морского порта Калининград направлена на повышение авторитета Российской Федерации среди стран СНГ и Европейского союза.

Коллектив учреждения имеет высокий профессиональный уровень, и это подтверждено при ликвидации последствий экологической катастрофы при взрыве и пожаре в портовых водах нефтеналивного танкера «Джованна» в 2006 г., а также при проведении спасательной операции в Балтийском море по поиску и спасению 10 польских яхтсменов.



БЫЧКОВ Александр Петрович,

специалист
по гидрометеорологической
и ледовой обстановке
ФГУ «АМП Ванино»



Вся жизнь Александра Петровича Бычкова неразрывно связана с Дальним Востоком. Он родился в селе Барабаш Приморского края. После окончания средней школы поступил в Дальневосточный государственный университет во Владивостоке и в 1971 году окончил его по специальности «океанология».

В этом же году молодой специалист пришел в гидрометеобюро порта Ванино и занял должность океанолога-гидролога ледовой разведки. Более 37 лет он занимался очень ответственной работой – производил ледовую разведку на подходах к порту Ванино, готовил информацию для судов с рекомендованными путями следования во льдах в порты Ванино и Советская Гавань. Сложность этой работы заключалась в том, что подходы к порту Ванино всегда считались очень динамичными в ледовом отношении.

С ноября 2001 года А.П. Бычков работает в федеральном государственном учреждении «Администрация морского порта Ванино» в должности специалиста по гидрометеорологической и ледовой обстановке. Безусловно, уникальный и неповторимый опыт этого человека помогает коллективу предприятия. Знания ледовых особенностей на подходах к порту позволяют Бычкову и сегодня грамотно и квалифицированно давать рекомендации судоводителям, своевременно предупреждать об опасности угрозы тяжелых ледовых условий на подходах, ограничивать проход судов с недостаточной мощностью и ледовыми усилениями корпуса во избежание аварийных случаев.

Александр Петрович прекрасно ориентируется в обслуживаемой акватории и умеет достоверно обрабатывать спутниковые ледовые снимки, составлять грамотные рекомендации, что в свою очередь способствует сокращению простоев судов из-за ледовых условий, позволяет своевременно использовать появляющиеся зоны разрежений во льдах, прибрежные полыньи для прохода судов в порт. По сути, А.П. Бычков вносит весомый вклад в решение главной задачи администрации морского порта – обеспечение безопасности плавания судов в акватории морского порта Ванино и на подходах к нему, а также стабильной работы Ванинского и Совгаванского транспортных узлов.

Коллеги уважают и ценят Бычкова, а в 2009 году, оценив деловые качества, глубокие профессиональные знания А.П. Бычкова и в связи с 15-летием образования ФГУ «АМП Ванино», министр транспорта РФ объявил ему благодарность.



МОРСКОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Ванино»

Интересы государства, контроль за техническим состоянием объектов портовых и гидротехнических сооружений, гарантию безопасности судоходства в акваториях морских портов Ванино, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Де-Кастри, Охотск, мыс Лазарева, а также их развитие обеспечивает федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Ванино», созданное в феврале 1994 года.

Крупнейшим в регионе является порт Ванино с круглогодичной навигацией, который имеет выход на крупнейшие железнодорожные магистрали: Байкало-Амурскую, проходящую по территории с богатейшими природными ресурсами, и Транссибирскую. Это определяет его стратегическое значение для государства и перспективу на будущее развитие в качестве важнейшего транзитного центра на Тихоокеанском побережье России.

Порт Ванино является самым крупным по грузообороту в Хабаровском крае и осуществляет переработку угля, леса, цветных и черных металлов, контейнеров, нефтепродуктов, глинозема, перевалку грузов в рамках северного завоза.

Анализ грузооборота ФГУ «АМП Ванино» показывает устойчивую тенденцию роста. Грузооборот по сравнению с 2002 годом возрос в 2 раза и в 2008 году составил 20 660 тыс. тонн. В 2009 году планируется довести грузооборот до 23 000 тыс./тонн.

Планы развития портовых мощностей неразрывно связаны с увеличением пропускной способности железной дороги. Разработана программа модернизации Северного широтного хода по БАМу, восточное крыло которого входит в состав Дальневосточной железной дороги.

Стратегией развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года предусматривается завершение строительства автомобильной дороги Чита – Хабаровск с выходом на Ванино, которая обеспечит создание самой протяженной в мире национальной автомагистрали Москва – Владивосток (10 тыс. километров), свяжет дорожную сеть Дальневосточного региона с опорной сетью дорог страны и даст мощные стимулы для социально-экономического развития восточных территорий и развития транзитного потенциала России.

Не стоит также забывать, что побережье Хабаровского края является уникальным природным богатством региона, наличие которого дает большие возможности для развития международной торговли, морского рыболовства, переработки морских ресурсов и перегрузки полезных ископаемых. По сравнению с другими портами Дальнего Востока Ванинский порт находится на самом коротком расстоянии от уникальных угольных месторождений: Ургальского в Хабаровском крае, Нерюнгринского и Эльгинского в Республике Саха.

В 2009 году введен в действие Ванинский балкерный терминал ЗАО «Дальтрансуголь», оснащенный высокопродуктивной техникой для переработки угля. Производительность нового угольного терминала позволит ежегодно перегружать более 12 млн. тонн угля.

В развитии и освоении территорий Ванинского района заинтересованы такие компании-инвесторы, как ООО «САХА» (Якутия), ОАО «Дальневосточный морской порт», ОАО «Мечел», благодаря которым грузооборот порта Ванино к 2015 году достигнет 50 млн. тонн.



ВАНЮКОВ

**Виктор
Юрьевич,**

**генеральный директор
ОАО «НОРФЕС»**



Виктор Юрьевич Ванюков работает в системе морского флота Российской Федерации более 32 лет. Он родился на Дальнем Востоке и судьбу свою связал с этим краем, начав с должности четвертого помощника капитана на судах Дальневосточного морского пароходства.

В 2004 году распоряжением Министерства имущественных отношений РФ В.Ю. Ванюков был назначен на должность генерального директора открытого акционерного общества «НОРФЕС». Получив к тому времени высокую профессиональную подготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации, Виктор Юрьевич сумел вывести предприятие в передовые.

Благодаря инициативе Ванюкова и его огромной работоспособности в 2006 году была создана Региональная система управления движением судов (РСУДС) залива Петра Великого, предназначенная для комплексного решения задач эффективности и безопасности судоходства, обеспечения государственного контроля за судоходством в Дальневосточном регионе.

Заслуга Виктора Юрьевича и в круглосуточном бесперебойном обеспечении безопасности мореплавания в акваториях портов Владивосток, Находка, Восточный, Посыет, Зарубино, Славянка и на подходах к ним, а также во внутренних водах и территориальном море Российской Федерации в пределах района действия РСУДС залива Петра Великого.

В.Ю. Ванюков награжден юбилейной медалью «300 лет Российскому флоту», медалью ФСТЭК России «За укрепление государственной системы защиты информации» II степени, нагрудными знаками «Почетный работник транспорта России», «Почетный работник морского флота», многими Почетными грамотами.



МОРСКОЙ ФЛОТ



ОАО «НОРФЕС»

ОАО «НОРФЕС» основано как совместное предприятие в июле 1992 года Дальневосточным морским пароходством – FESCO и норвежским концерном NORCONTROL в целях развития и эксплуатации систем управления движением судов (СУДС) в заливе Петра Великого. В 2001 году предприятие стало полностью российским, единственным акционером которого является Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом Минэкономки России. В 2006 году Указом Президента Российской Федерации ОАО «НОРФЕС» внесено в Перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ.

Главным направлением деятельности ОАО «НОРФЕС» на протяжении его 15-летней истории было и остается эксплуатация и развитие СУДС и других береговых систем безопасности мореплавания в Дальневосточном бассейне России.

Основные достижения ОАО «НОРФЕС» на этом пути:

1993–1994 гг. – модернизация технологического оборудования СУДС залива Находка.

1995–1998 гг. – реконструкция СУДС порта Владивосток, строительство нового Центра СУДС на мысе Назимова.

1997–1999 гг. – проектирование, строительство и ввод в эксплуатацию морских районов А1 и А2 ГМССБ в заливе Петра Великого и прилегающей части Японского моря.

1999 г. – ввод СУДС порта Владивосток в эксплуатацию после реконструкции, её сертификация на высшую категорию.

2000 гг. – строительство и ввод в эксплуатацию нового радиотехнического поста СУДС на мысе Поворотный. Информационная интеграция СУДС порта Владивосток и залива Находка.

2001 г. – ввод в эксплуатацию нового радиолокационного поста СУДС на мысе Брюса.

2002 г. – внедрение в ОАО «НОРФЕС» системы менеджмента качества, соответствующей требованиям международных стандартов серии 9000 в отношении деятельности СУДС.

2003 г. – ввод в эксплуатацию берегового сегмента Автоматической идентификационной системы (АИС) в заливе Петра Великого.

2005 г. – строительство и ввод в эксплуатацию новых радиотехнических постов СУДС на мысе Сысова, в портах Зарубино и Посыет.

2006 г. – ввод в эксплуатацию Региональной СУДС залива Петра Великого, её сертификация на высшую категорию.

2006–2007 гг. – строительство и ввод в эксплуатацию дифференциальной станции глобальных навигационных спутниковых систем (ГНСС) на мысе Поворотный.

Деятельность ОАО «НОРФЕС» по обеспечению безопасности мореплавания направляется и координируется Федеральным агентством морского и речного транспорта (ФАМРТ) Минтранса России. Деятельность СУДС в портах залива Петра Великого и на подходах к ним осуществляется под контролем служб капитанов портов. ОАО «НОРФЕС» предоставляет для организаций морского транспорта информационные услуги по дислокации и перемещению судов в портах залива Петра Великого.

На ОАО «НОРФЕС» возложена техническая эксплуатация объектов и оборудования морских районов А1 и А2 ГМССБ в заливе Петра Великого и в прилегающей части Японского моря.

ОАО «НОРФЕС» по заданию ФАМРТ и ФГУП «Росморспорт» выполняет проектно-изыскательские работы и рабочее проектирование по созданию СУДС и других береговых систем безопасности мореплавания в заливе Анива, в порту Де-Кастри, в Анадырском заливе и в порту Петропавловск-Камчатский.



**ВАСИЛЕНИН
Александр
Владимирович,**
водолазный специалист
ФГУП «Балтийское БАСУ»



После окончания ПТУ № 14 г. Ленинграда Александр Владимирович Василенин устроился такелажником на Балтийский завод им. Орджоникидзе. Затем стал курсантом Новороссийской мореходной школы. Вернувшись в родной город, с 1985 года начал работать водолазом. Предан своей профессии и по сей день.

За период работы в экспедиционном отряде АСПТР БМП, АП БАСУ «Балтийские буксиры», ФГУП «Балтийское БАСУ» вырос профессионально от водолаза 3-го класса до водолазного специалиста.

Он зарекомендовал себя исключительно грамотным специалистом, постоянно повышает профессиональный уровень, владеет смежными профессиями подводного резчика, газозэлектросварщика, взрывника, является аттестованным спасателем.

С начала работы в должности водолаза имеет более 8 тысяч часов подводных спусков.

У него большой практический опыт работы в экстремальных условиях, поскольку он принимал непосредственное участие во многих аварийно-спасательных операциях, подводно-техническом обследовании и ремонте причалов на акватории порта Санкт-Петербург, прокладке подводных кабелей, подъеме затонувших предметов, в том числе и боеприпасов времен Великой Отечественной войны.

За последние два года он активный участник 7 аварийно-спасательных операций по подъему затонувших и севших на мель судов и одновременно командир аварийной партии. В большинстве случаев его личный вклад как водолаза высочайшей квалификации являлся решающим в достижении положительного результата. В текущем году Александр Владимирович много работал на комплексе защитных сооружений города от наводнения.

А.В. Василенин умеет сочетать высокий профессионализм, личное мужество и разумную степень риска при проведении подводных работ. Он один из лучших водолазов-спасателей БАСУ.

В 2008 году Александр Владимирович был награжден Почетной грамотой Минтранса РФ, а в 2009 г. удостоен звания «Лучший по профессии».





Федеральное государственное унитарное предприятие «Балтийское бассейновое аварийно-спасательное управление»

Днем рождения Балтийского отряда морской спасательной службы России считается 1 июня 1959 года.

В связи со структурными изменениями в системе морского флота России отряд несколько раз переименовывался, а в 2005 году получил статус федерального государственного унитарного предприятия и именуется ФГУП «Балтийское БАСУ».

Численность состава Балтийского БАСУ составляет около 250 человек. Еще 70 человек работают в Калининградском филиале БАСУ.

Флот ББАСУ – это океанские спасательные буксиры «Ясный», «Эпрон» и «Топаз», два морских и два рейдовых водолазных бота, буксиры-спасатели ограниченного плавания «Выборг» и «Портовый-1», базовое судно для судоподъема и АСР «Спрут-2», 4 малых судна ЛРН, три спасательных катера – бонопостановщики типа «Хардинг 1500». В Калининградском филиале есть судно для ликвидации разливов нефти (ЛРН) «Кит», два рейдовых водолазных бота и три нефтемусоросборщика.

Балтийское БАСУ – основное предприятие морской спасательной службы России на бассейне, способное к решению самых сложных задач в области спасания, судоподъема и ликвидации разливов нефтепродуктов. Оно также обеспечивает международные обязательства РФ на Балтийском бассейне. Высокий профессионализм и международное признание БАСУ подтверждено многократным успешным участием в международных учениях по спасанию на море и ликвидации разливов нефтепродуктов.

За 50 лет существования отряда спасатели ББАСУ успешно провели 628 аварийно-спасательных и судоподъемных операций и 89 операций по ликвидации разливов нефти, из них 6 крупных. Спасено более 600 судов, многие сотни человеческих жизней, сотни тысяч тонн ценных грузов. Предотвращены десятки экологических бедствий. Объектами спасания были суда под флагами 22 стран. Целый ряд спасательных операций был выполнен за пределами бассейна – в северных и дальневосточных морях, в Атлантическом и Индийском океанах.

За последние три года материальное положение и финансовые показатели деятельности управления неуклонно повышаются. Благодаря этому удалось существенно улучшить условия труда работников и материально-техническую базу предприятия, особенно в части оборудования для ликвидации разливов нефти.

В планах ББАСУ – расширение географии деятельности за счет обслуживания новых нефтеперевалочных терминалов на Балтийском бассейне (п. Приморск, п. Усть-Луга, порты Калининградской области), увеличение объемов водолазных и подводно-технических работ в портах и на рейдах, дооборудование морской сервисной станции предприятия комплексами для освидетельствования и обслуживания судового медицинского оборудования и электроизмерительных приборов, осуществления коммерческих морских и океанских буксировок судов и других плавучих объектов.



**ВИТЮК
Михаил
Михайлович,**
главный диспетчер
ОАО «Туапсинский морской
торговый порт»



МОРСКОЙ ФЛОТ

Михаил Михайлович Витюк родом с Кубани, из сельской глубинки, но с детства мечтал стать моряком.

«Сразу после школы в 1967 году я переехал в Туапсе, поближе к морю, – рассказывает о себе Михаил Михайлович. – Здесь на судоремонтном заводе имени Дзержинского освоил свою первую морскую специальность судового слесаря-трубопроводчика, а через год, как только появилась возможность выучиться «плавающей» профессии, тут же ею воспользовался – поступил в Одесское высшее инженерное морское училище».

Быстро пролетели курсантские годы, и вот уже молодой специалист Михаил Витюк предъявил свой диплом с отличием в отдел кадров Новороссийского морского пароходства, а затем почти десять лет бороздил морские просторы на судах заграничного плавания. В те годы о начинающем инженере-механике можно было сказать так: «У него хорошая профессиональная подготовка и горячее сердце романтика, влюбленного в море».

По морям-океанам на нефтяном танкере Михаил обошел полмира – от Европы до Африки и Южной Америки. Правда, со временем стал задумываться: очень уж однообразной получалась жизнь – вышел из порта «А», пришел в порт «Б». Не жизнь, а сплошное рейсовое задание...

В 1980 году, вернувшись из очередного рейса, который длился почти год, Михаил решил, что пора «бросать якорь» и попробовать себя за пределами судна. Ему хотелось управлять не одним, а десятками транспортных средств – судами, вагонами, машинами, координировать труд сотен людей, учитывать, контролировать, анализировать и регулировать тысячи факторов непрерывно меняющейся обстановки. 16 июня 1980 года он приступил к работе инженера диспетчерской Туапсинского порта.

С тех пор прошло тридцать лет.

Сегодня главный диспетчер ОАО «ТМТП» Михаил Михайлович Витюк, пройдя все ступени роста в деле управления портом, по-прежнему уверенно держит руку на пульсе предприятия. Возглавляет его оперативный штаб.

Профессия любого диспетчера, а уж тем более главного, требует выдержки, дисциплинированности, немедленной реакции, сообразительности, твердой памяти. «А еще уважения к своей работе, – говорит Михаил Михайлович под несмолкающие звонки четырех «штабных» телефонов. – Наша работа, конечно, не сахар, ведь не только днем, но и ночью, и в выходные, и в праздники при любой погоде диспетчер всегда на своем посту. Поэтому кроме профессионального мастерства требуется напряжение душевных и физических сил. Но если ты сам выбрал эту редкую профессию, то и за свой выбор несешь полную ответственность».

Опытнейший специалист, М.М. Витюк может не только мгновенно реагировать на малейшие изменения в слаженной работе судов, вагонов, причалов, но способен просчитать любую ситуацию на несколько ходов вперед – цена ошибки в специфических условиях работы порта слишком велика.

Он ни о чем не жалеет в своей жизни, любит свою работу, считая ее самой что ни на есть морской. А море ждет внуков, подрастут – глядишь, пойдут по его стопам.



ОАО «Туапсинский морской торговый порт»

Датой рождения этого предприятия можно считать 26 декабря 1898 г., а как акционерное общество «Туапсинский морской торговый порт» оно появилось на свет 28 декабря 1992 г.

Порт традиционно специализируется на перевалке нефтеналивных (сырая нефть, дизтопливо, бензин, мазут) и сухих (уголь, черные и цветные металлы в пачках, рулонах и заготовках, чугун в чушках, трубы разного диаметра, руды и рудные концентраты, железорудные окатыши, строительные материалы, машины и оборудование, зерно, сахар-сырец, пакетированные и минеральные удобрения) грузов.

Туапсинский порт – главные морские ворота для экспорта многих российских грузов. К нему тяготеют грузопотоки центральных и южных регионов европейской части России, Урала и южной части Западной Сибири. Свои грузы отправляют через этот порт и бывшие союзные республики. Основными экспортерами и импортерами грузов, проходящих через ОАО «ТМТП», являются практически все страны Средиземноморского бассейна, Западной и Северной Европы, страны Ближнего и Среднего Востока, Индия, страны Южной Америки и Скандинавии, Юго-Восточной Азии, США и Канады.

Технологическая оснащенность ОАО «ТМТП» признана одной из самых высоких в отрасли. Это современные портальные краны, автопогрузчики, мощные и высокоманевренные буксиры портового флота. Наличие современного высокопроизводительного оборудования на причалах нефтеналивного района позволяет принимать и качественно обслуживать морские суда грузоподъемностью до 100 тыс. тонн, а также опера-



тивно перегружать на причалах сухогрузного района практически любые грузы, поступающие в порт, производить обработку транспортных судов грузоподъемностью до 50 тыс. тонн.

Объемы перевалки грузов по номенклатуре 2004-2008 гг.
(в тыс. тонн)

	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Всего грузооборот	20 077	21 338	21 260	19 584	19 408
В т.ч.: сухие грузы	5524	6612	6918	5463	4873
нефтеналив	14 553	14 726	14 342	14 121	14 535



ГРИГОРЬЕВ

Виктор Михайлович,

главный инженер-инспектор
Мурманского филиала
ФГУ «Российский морской
регистр судоходства»



В 1975 г. Виктор Михайлович Григорьев окончил Калининградский технический институт по специальности «судостроение и судоремонт». С 1980 года работает в Мурманском филиале ФГУ «Российский морской регистр судоходства» (РС), в 1987-1990 годах работал в представительстве РС в Румынии. С 2008 года является главным инженером-инспектором Мурманского филиала РС.

Высокая квалификация, опыт, ответственность, приверженность целям безопасности и охраны окружающей среды позволяют В.М. Григорьеву с успехом осуществлять сложные проекты по техническому наблюдению за различными морскими объектами. Виктор Михайлович владеет смежными специальностями корпусника и механика. Он выполняет работу по техническому наблюдению за постройкой, ремонтом и эксплуатацией навалочных, нефтеналивных, пассажирских судов, а также самоподъемных буровых установок. Виктор Михайлович – эксперт системы качества, принимает активное участие в сотрудничестве с иностранными классификационными обществами.

За профессионализм и добросовестную работу имеет благодарности руководства РС, награжден Почетными грамотами, нагрудным знаком РС «За заслуги» III степени. В 2003 году получил звание «Лучший инженер-инспектор Российского морского регистра судоходства».



МОРСКОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение «Российский морской регистр судоходства»

ФГУ «Российский морской регистр судоходства» – международное классификационное общество, основной целью которого является обеспечение безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, сохранности перевозимых грузов и защиты окружающей среды. РС является членом Международной ассоциации классификационных обществ, ИНТЕРТАНКО, ИНТЕРКАРГО, БИМКО, участвует в работе ИМО, ИСО, МОТ. РС осуществляет классификацию, техническое наблюдение и обмер судов и плавучих сооружений, а по поручениям морских администраций – наблюдение за выполнением требований международных конвенций.

Высокая эффективность деятельности РС во многом обусловлена широким спектром научных исследований. Располагая серьезной научной базой, РС занимается исследованиями для снижения аварийности на флоте. Результаты научно-исследовательских работ находят свое отражение в правилах и руководствах РС, обеспечивая их надежность и повышая стандарты безопасности. Эта деятельность координируется Научно-техническим советом РС (НТС), в состав которого входят около 300 ученых и специалистов РС, научно-исследовательских институтов, конструкторских бюро и высших учебных заведений. Председателем Президиума НТС является генеральный директор Н.А. Решетов.

С 1969 года ФГУ «Российский морской регистр судоходства» – член Международной ассоциации классификационных обществ. В 1996 году признан Европейским союзом.

ФГУ «Российский морской регистр судоходства» состоит в Международной ассоциации классификационных обществ, Техническом комитете Международной организации по стандартизации, Европейском фонде управления качеством, Объединенном форуме по конструкции танкеров, Международной организации по контейнерам-цистернам, Российском союзе промышленников и предпринимателей, Торгово-промышленной палате Российской Федерации.



В РС внедрена система менеджмента качества, которая имеет сертификаты Международной ассоциации классификационных обществ, Ростехрегулирования, независимого сертификационного органа SAI Global. Высокий профессионализм и опыт сурвейеров, преемственность традиций стали залогом того, что сегодня РС имеет признания от морских администраций 62 государств (из них 14 государств – члены Европейского союза).

География строительства судов на класс РС – Санкт-Петербург, Выборг, Нижний Новгород, Петрозаводск, Волгоград, Северодвинск, Астрахань, судоверфи Украины, Турции, Китая, Сингапура, Вьетнама, Германии, Южной Кореи, Италии, Казахстана. Расширение географии строительства свидетельствует о надежности стандартов РС и доверии клиентов.



ЗАВЬЯЛОВ

Владимир Гаврилович,

заместитель капитана
морского порта Астрахань
по МСКЦ



МОРСКОЙ ФЛОТ

Именно этому человеку обязаны своим спасением люди, в разные годы потерпевшие бедствия на воде в Каспийском регионе. Владимир Гаврилович Завьялов всегда действует оперативно и грамотно, что позволяет своевременно оказать помощь в море и сохранить человеческие жизни.

25 февраля 1996 года в зимних штормовых условиях оторвало со швартовых и унесло в море брондвахту с людьми на борту. Все восемь человек были спасены.

16 мая 2000 года в МСКЦ поступила информация о невозвращении катера типа «Амур» с двумя членами экипажа на борту. Суда, находящиеся вблизи, начали поиски, но безрезультатно. И тогда по распоряжению В.Г. Завьялова был расширен квадрат поиска. На седьмые сутки катер был обнаружен, людям на борту оказана медицинская помощь.

18 июля 2001 года на теплоходе «ВИСТ» в результате обрыва шатуна в главном двигателе был повреждён кингстонный ящик и произошло затопление машинного отделения. Возникла угроза для жизни экипажа судна. Грамотные квалифицированные действия В.Г. Завьялова по организации спасательной операции и взаимодействию с другими службами спасения Каспийского морского пароходства Республики Азербайджан способствовали тому, что теплоход был спасен, сохранены не только экипаж и судно, но и груз.

22 января 2004 года в море тяжёлую травму получил моторист теплохода «Котлас». Учитывая ледовые условия, к судну был направлен ледокол, с борта которого пострадавший был переведён на прибывший вертолёт. Благодаря своевременно принятым мерам моторист был доставлен в больницу, где ему оказали квалифицированную помощь.

В 2006 году в условиях наступившего ледостава в северной части Каспийского моря были затёрты льдами и остались без движения плавсредства дагестанских рыбаков. Организацией по вызволению судов и людей из ледового плена руководил В.Г. Завьялов. В период с 4 по 7 января все 54 рыбака были спасены и доставлены в медицинские учреждения.

Безусловно, во всех этих случаях заместителю капитана морского порта по МСКЦ Завьялову помогал его опыт, а также личные качества: ответственность, высокое чувство гражданского долга, патриотизм, любовь к своей работе. Валерий Гаврилович прошел практически все ступени службы на море: был матросом, боцманом, вторым, а затем старшим помощником капитана, капитаном-наставником, капитаном теплохода «Агдам», начальником отдела кадров Астраханского управления «Каспар», начальником спасательно-координационного центра Северо-Каспийского морского пароходства. Окончил Горьковский ордена Трудового Красного Знамени институт инженеров водного транспорта. С 1994 года, с самого момента образования, он руководит МСКЦ в ФГУ «АМП Астрахань».

Под руководством В.Г. Завьялова в августе 2004 года и в июне 2006 года проведены инициированные Минтрансом РФ международные учения по оказанию помощи людям, терпящим бедствие на море. За многолетний добросовестный труд в системе морского транспорта В.Г. Завьялов награждён многочисленными медалями и Почетными грамотами.



Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Астрахань»

Морская администрация порта Астрахань образована 16 декабря 1994 года. В 1995 году Распоряжением Правительства РФ от 5 июля 1994 года №1040-р Астраханский порт получил статус международного.

Морская администрация порта Астрахань в 1994 году выступила инициатором строительства порта Оля, в 1995 году были начаты работы, а уже в декабре 1997 года с построенного Пионерного причала первого грузового района порта Оля совершил первый рейс автомобильный паром «Кристина». Таким образом, было положено начало регулярному автопаромному сообщению порта Оля с портами Ирана и Туркмении. Именно в этот период осуществлены первые морские контейнерные перевозки через Астраханский транспортный комплекс.

В 2000 году порт Оля получил статус международного торгового порта, поднявший его значимость и привлекательность для российских и иностранных грузоперевозчиков. В 2002 году осуществлено строительство контейнерного причала. В 2003 году продолжено его обустройство, завершено оснащение образованного ООО «Каспийский контейнерный терминал», стартовало строительство подъездного железнодорожного пути ст. Яндыки – порт Оля. Еще год спустя международный торговый порт Оля соединён с магистральным железнодорожным сообщением, что создало предпосылки для реализации генеральной схемы развития порта с выходом к 2010 году на проектную мощность 8 млн. тонн в год и обеспечило конкурентоспособность МТК «Север – Юг» по сравнению с альтернативными транспортными проектами.

Администрацией морского порта Астрахань выполнена также существенная работа по созданию и развитию систем, обеспечивающих безопасность мореплавания: ГМССБ морских районов А1, А2, спутниковая навигационная система GPS/ГЛО-НАС, НАВТЕКС, АИС.

Проведена корректировка маршрутов плавания судов на Астраханском морском рейде, где начала действовать система разделения движения судов. Данная система позволяет упорядочить прохождение судов, идущих с моря к Волго-Каспийскому каналу, на котором введены в действие Международные правила предупреждения столкновения судов в море.

Административно-властные полномочия в сфере государственного управления морскими торговыми и специализированными портами, предусмотренные федеральными



законами и иными нормативными правовыми актами РФ, возложены на АМП.

В 2006 году были разработаны и введены в действие новые «Обязательные постановления по морским торговым портам Астрахань и Оля».

В этом же году акватории порта Астрахань были снабжены видекамерами наблюдения, что позволило контролировать в непрерывном режиме передвижение судов и в целом ситуацию в порту.

Администрацией морского порта проведена большая работа по созданию береговых систем морской связи в целях выполнения обязательств России в части поправок к главе IV Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74/88). Выполняя задачи по координации деятельности спасательных подразделений, обеспечению безопасности мореплавания, контролю за движением судов в зоне ответственности, передачи на суда навигационной, метеорологической и другой информации, ФГУ «АМП Астрахань» уделяет большое внимание поддержанию в надлежащем состоянии систем и средств связи.

Особо заметна роль и значение Астраханского морского спасательно-координационного центра (МСКЦ) ФГУ «АМП Астрахань», которому 21 ноября исполняется 15 лет.

Исторически бассейн Каспийского моря является важным транзитным центром товарообмена между Европой и странами Юго-Азиатского региона. 135 лет назад силами Российской купеческой гильдии был построен уникальный судоходный канал, как один из транспортных участков Великого шёлкового пути. Сегодня он является одним из ключевых звеньев российского участка международного транспортного коридора «Север – Юг». Роль координатора в вопросах развития МТК «Север – Юг» по линии Минтранса России в Астрахани выполняет администрация морского порта Астрахань.

В перспективе развития предприятия – решение вопроса о придании Астраханскому транспортному узлу статуса морского порта и создании единой администрации морского порта Астрахань.



ЗУЙКОВ Олег Тихонович,

начальник службы транспорта,
связи и программного
обеспечения
ФГУ «АМП Новороссийск»



МОРСКОЙ ФЛОТ

После окончания с отличием Новороссийской государственной морской академии Олег Тихонович Зуйков начал трудовую деятельность в НГМА, где в 2002 году защитил кандидатскую диссертацию. С 2003 года – член Государственной экзаменационной комиссии, а с 2005-го – председатель ГАК (факультет судовождения и радиоэлектроники).

Занимается научной работой, кандидат технических наук, доцент кафедры «Управление судном». Имеет 35 научных работ в области безопасности мореплавания, эксплуатации судна, охраны судов и объектов морского транспортного комплекса, портового контроля. Автор двух учебных и 18 учебно-методических пособий и учебных программ. Имеет более 15 технических проектов в сфере обеспечения безопасности мореплавания при морских технических работах, реализованных в рамках строительства Каспийского трубопроводного консорциума (1999-2001 гг.). Автор ряда научно-исследовательских работ, которые используются службой капитана порта Новороссийск, лоцманскими организациями, стивидорными компаниями порта Новороссийск.

В ФГУ «Администрация морского порта Новороссийск» работает с 2004 года в должности заместителя начальника по организационно-правовой работе, организационной работе, начальника службы транспорта, связи и программного обеспечения. В ФГУ «АМП Новороссийск» О.Т. Зуйков осуществляет курирование и руководство отделом транспорта, отделом связи и программного обеспечения, Черноморским региональным информационным центром Черноморского меморандума (2004-2007 гг.).

С 2005 года Олег Тихонович принимает активное участие и курирует работу ФГУ «АМП Новороссийск» по взаимодействию с проектными учреждениями Министерства обороны РФ в рамках строительства пункта базирования ВМФ в порту Новороссийск. Благодаря его участию в совещаниях и большому научному опыту в области обеспечения безопасности мореплавания, организации стоянки и движения кораблей и судов в стесненных акваториях в проектные решения вносились своевременные изменения, способствовавшие более эффективному расположению и компоновке гидротехнических сооружений пункта базирования ВМФ, в том числе с учетом экстремальных погодных и гидрологических условий Новороссийской бухты.

В 2004-2006 гг. О.Т. Зуйков занимался внедрением на территории Российской Федерации мероприятий по охране судов и портов в рамках Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) и Международного кодекса по охране судов и портовых средств (МК ОСПС-2002), неоднократно являлся представителем Росморречфлота и Министерства транспорта РФ при проведении консультаций и учений за рубежом.

За свою трудовую деятельность награжден: юбилейной медалью «300 лет Российскому флоту», памятным знаком Главнокомандующего Военно-Морским Флотом Российской Федерации «100 лет адмиралу флота Советского Союза Н.Г. Кузнецову», знаком отличия «За службу на Кавказе», медалью «Защитнику Отечества», благодарностями руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта, министра транспорта Российской Федерации, капитана морского порта Новороссийск.

Олег Тихонович – лауреат Золотой медали Французского общества содействия промышленности и науке.

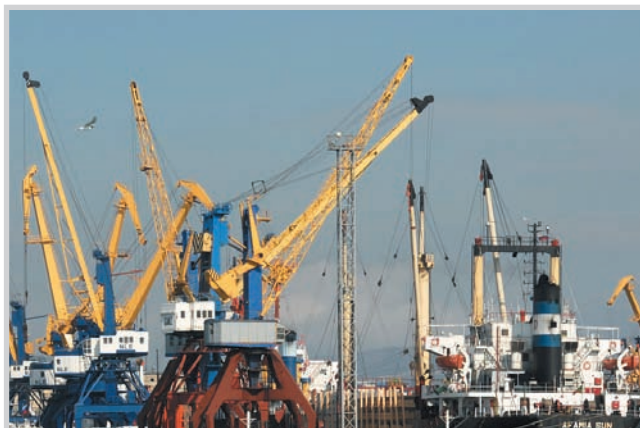


Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Новороссийск»

ФГУ «Администрация морского порта Новороссийск» организовано 23.03.1994 г. За последние годы усилиями Минтранса России, Росморфлота и ныне – Федерального агентства морского и речного транспорта в ходе совместной работы с администрациями морских портов Российской Федерации, несмотря на ряд сложных реформ, сформирована стройная система обеспечения безопасности мореплавания, где ключевым звеном выступает институт капитана морского порта, служба которого является основным структурным подразделением Администрации морского порта.

Функция обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту, возложенная на ФГУ «АМП Новороссийск», является комплексной, так как только из соображений ее выполнения вытекает вся система организации торгового мореплавания в морских портах и на подходах к ним, строится система регулирования движения судов, предъявляются требования к техническим возможностям средств и объектов обеспечения безопасности мореплавания в портах (СУДС, ГМССБ, СНО, АИС и др.), рассчитывается необходимое количество единиц спецтехники, оборудования и персонала, обеспечивающих аварийно-спасательную готовность и ликвидацию последствий чрезвычайных ситуаций, включая защиту морского судоходства и портов от незаконных актов, в том числе – антитеррористическая защищенность.

В современных условиях задача обеспечения безопасности мореплавания, стоянки судов в портовых водах, объектов портового комплекса решается ФГУ «АМП Новороссийск» с применением методов научного анализа проблем развития портового хозяйства, всестороннего изучения факторов, участвующих в построении безопасно функционирующих элементов транспортных систем портов, а также критериев оценки для отдельных технологических процессов, присущих работе порта. Комплексность самой цели обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морских портах Новороссийск, Сочи, Геленджик и Анапа определяется многообразием государствен-



ных задач, решение которых возложено на АМП и осуществляется ею в соответствии с целым рядом национальных и международных нормативно-правовых актов.

Коллектив АМП Новороссийск на сегодняшний день – это 312 квалифицированных специалистов, включая работников филиалов АМП в портах Сочи, Геленджик и Анапа. Среди коллектива АМП 7 человек удостоены звания «Почетный работник морского флота», 2 – «Почетный работник рыбного хозяйства России», 1 – «Отличник речного флота», 35 человек отмечены Почетными грамотами Министерства транспорта РФ и благодарностями министра транспорта РФ, 4 работника имеют ученую степень кандидата наук.

Суммарный годовой грузооборот портов Новороссийск, Сочи, Геленджик, Анапа с 2002 по 2008 год вырос на 42%, превысив по итогам 2008 года 113,37 миллиона тонн. Порт развивается в соответствии с федеральными целевыми программами РФ и планами развития портов, утвержденными Министерством транспорта РФ и Федеральным агентством морского и речного транспорта.



ИВАКИН
Сергей
Александрович,
 технический директор
 ОАО «Балтийский Балкерный
 Терминал»



Сергей Александрович Ивакин начал свою трудовую деятельность в 1981 году электромонтером по ремонту и обслуживанию электрооборудования в Ленинградском морском порту. С багажом знаний и опыта, приобретенных в должности группового электромеханика ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», в 2000 году Сергей Александрович перешел на работу на вновь создаваемое предприятие ОАО «Балтийский балкерный терминал». Здесь он занял должность главного энергетика, а в 2005 году возглавил техническую службу предприятия и в качестве технического директора этой службы трудится по сей день.

За время работы проявил себя как высококвалифицированный и ответственный специалист. Неоценимый вклад Сергей Александрович внес в период строительства и пуска в эксплуатацию предприятия. Его целеустремленность и самоотдача при разработке проектной документации, внедрении и реальном запуске сложнейшей системы энергетического обеспечения (одного из наиболее современных и крупных комплексов по перевалке минеральных удобрений) позволили в кратчайшие сроки осуществить запуск терминала.

Сегодня С.А. Ивакин проводит большую работу по оптимизации процессов технического обслуживания и ремонтов, снижению непроизводственных затрат, обеспечению бесперебойной работы оборудования, а также модернизации автоматизированной системы управления технологическим процессом с целью расширения параметров и функций системы диагностики. Благодаря своей работоспособности, профессиональным знаниям, организаторским способностям, высокой требовательности к себе и подчиненным, оптимизму и пониманию людей он вполне заслуженно пользуется авторитетом и глубоким уважением на предприятии.





ОАО «Балтийский Балкерный Терминал»

ОАО «Балтийский Балкерный Терминал» создано в марте 2000 года для строительства универсального перегрузочного комплекса минеральных удобрений в морском порту Санкт-Петербург в целях развития российских специализированных портовых мощностей и удовлетворения потребностей отечественных производителей минеральных удобрений в услугах по перевалке. Эксплуатация первой очереди комплекса начата уже в декабре 2001 года, строительство комплекса в составе трех очередей завершено в 2005 году.

Предприятие представляет собой перегрузочный комплекс, который предназначен для перегрузки навалом минеральных удобрений различных марок из железнодорожных вагонов на морские суда с возможностью кратковременного хранения до 240 тыс. тонн грузов на складах. Перевалка осуществляется как по прямому варианту из вагона в судно, так и через склад. Пропускная способность – до 5 млн. тонн минеральных удобрений различных марок в год.

В настоящее время комплекс является одним из наиболее современных среди подобных терминалов по мно-



гим показателям: транспортной схеме, емкости складского хозяйства, интенсивности выгрузки вагонов и погрузки судов, системе экологической безопасности. Технологические процессы полностью автоматизированы и управляются автоматизированными системами управления.



ИГРИЦКИЙ Руслан Борисович,

капитан-наставник
ОАО «Мурманское морское
пароходство»



Руслан Борисович Игрицкий родился в Новороссийске 11 февраля 1930 года.

Окончил Херсонское мореходное училище и получил профессию судоводителя. Сразу был зачислен в штат Мурманского морского пароходства матросом 1-го класса. Затем работал помощником капитана на пароходах «Вологда», «Репин», «Александр Суворов», «Леваневский», старшим помощником капитана на пароходах «Державин», «Кашира», «Мста». С 1961 г. – капитан судов «Мста», «Донской», «Леонид Леонидов». В 1963 году окончил заочное отделение судоводительского факультета Ленинградского высшего инженерного морского училища им. адм. С.О. Макарова по специальности «судовождение на морских путях».

В январе 1968 года при плавании на Канадской линии экипаж теплохода «Леонид Леонидов», возглавляемый Р.Б. Игрицким, завоевал приз «Золотая трость», присуждаемый городскими властями города Монреаль экипажу судна, первым пришедшему в порт в новом году.

В начале семидесятых передовой капитан был откомандирован в Чехословацкую Социалистическую Республику для работы на судах чехословацкого морского пароходства. В 1976 году выдвинут на должность линейного капитана ледовой проводки штаба морских операций. Операцию «Полюс-77» успешно обеспечивал с борта самолета, проводя ледовую разведку по выбору пути следования атомного ледокола «Арктика» к Северному полюсу. С 1978 по 2007 г. – капитан теплоходов «Юрий Долгорукий», «Архангельск», «Кола», «Юрий Аршеневский».

В год 300-летия Российского флота по инициативе Руслана Борисовича Мурманская ассоциация капитанов выступила одним из организаторов арктической экспедиции на полуостров Таймыр для перезахоронения останков моряков знаменитой гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1913-1915).

Сегодня Игрицкий – капитан-наставник ОАО «Мурманское морское пароходство». Уважаемый коллегами и руководством, он был неоднократно поощрен. Нагрудный знак «Почетный работник морского флота», юбилейная медаль «За доблестный труд. В ознаменовании 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», медаль «За трудовую доблесть», орден Почета – далеко не весь перечень его наград.



МОРСКОЙ ФЛОТ



ОАО «Мурманское морское пароходство»

Мурманское государственное морское сухогрузное и пассажирское пароходство (с 1967 года – Мурманское морское пароходство) было организовано в 1939 году как предприятие, специализированное на морских арктических перевозках.

Сегодня ОАО «Мурманское морское пароходство» – высокоинтегрированная корпоративная структура, обеспечивающая основную долю грузоперевозок под российским флагом и включающая в себя флот трех российских судоходных компаний: ОАО «Мурманское морское пароходство», ОАО «Северное морское пароходство» и ОАО «Северное речное пароходство». Общее количество судов трех судоходных компаний различного направления составляет 303 единицы совокупным дедвейтом около 1,2 млн. тонн. Пароходство занимает лидирующие позиции в арктических морских перевозках, осваивает новые направления деятельности, связанные с перевалкой и транспортировкой нефти, проведением геологоразведочных работ, строительством гидрокомплексов.



Стратегией ОАО «ММП» является постоянное повышение эффективности деятельности, улучшение качества и безопасности морских перевозок, обеспечение охраны окружающей среды и профессиональной безопасности на основе высоких международных стандартов и технологий, лучших традиций российского судоходства и собственного опыта с целью укрепления авторитета и увеличения конкурентоспособности компании на мировом судоходном рынке.



КАПРАЛОВ

Иван

Арсентьевич,

ведущий инженер-технолог

ОАО «Петропавловск-

Камчатский морской торговый порт»



Иван Арсентьевич Капралов родился в 1943 году. В Петропавловск-Камчатском морском торговом порту работает с 1968 года, сразу после окончания Сахалинского мореходного училища.

Занимал должности заместителя начальника склада, стивидора, старшего инженера-технолога, заместителя начальника грузового района по эксплуатации, а с 1975 года в течение 17 лет работал начальником производственно-перегрузочного комплекса и грузового района с числом работающих более тысячи человек. Руководить таким большим коллективом непросто, но Иван Арсентьевич проявил недюжинный талант организатора. Ответственность, инициатива, любовь к своему делу и преданное служение выбранной профессии всегда вызывали уважение у его коллег.

Высококвалифицированный специалист, он в совершенстве знает и грамотно решает все сложные вопросы, связанные с эксплуатацией морского флота в интересах порта. Много внимания уделяет внедрению передовой технологии на производстве и улучшению бытовых условий своих подчиненных. Свои знания и опыт щедро передает десяткам молодых специалистов, многие из которых успешно продвигаются по служебной лестнице.

Заслуженный ветеран порта, в его послужном списке свыше 50 поощрений, в том числе Почетная грамота морского флота, нагрудный знак «Почетный работник транспорта России». Он награжден медалями «300 лет Российскому флоту» и «Ветеран труда».

С 2004 года И.А. Капралов по его просьбе переведен на должность ведущего инженера-технолога.



МОРСКОЙ ФЛОТ



ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт»

Сегодня Петропавловск-Камчатский морской торговый порт – это многоотраслевое транспортное предприятие. Он располагает многотысячным парком универсальных грузовых площадок. Здесь производится переработка грузов в пакетах и контейнерах. Большой парк средств малой механизации – автопогрузчиков, электрокаров, трюмных механизмов, разнообразных грузозахватных приспособлений – применяется для специализированной переработки различных грузов.

Порт расположен на восточном побережье полуострова Камчатка в центральной части города Петропавловска-Камчатского. Он открыт для захода судов круглый год и способен принимать суда длиной до 200 м, шириной до 25 м и с осадкой до 9 м. Грузооборот – 900 тыс. тонн, число причалов – 12.

Как ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт» учреждено в соответствии с Указом Президента Российской Федерации «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий в акционерные общества» от 1 июля 1992 года № 721 и зарегистрировано постановлением градоначальника г. Петропавловска-Камчатского 21 июля 1994 года.

Концепция развития ОАО «ПКМТП» направлена на решение задач по совершенствованию структуры управления, сохранению грузооборота, повышению качества переработки грузов,



совершенствованию системы внутренней логистики, максимальному использованию существующих производственных мощностей по перевалке грузов, снижению себестоимости оказываемых услуг.

Среди первоочередных задач, направленных на обеспечение эффективности работы порта и повышение конкурентоспособности на рынке портовых услуг, – развитие производственных мощностей, модернизация портового оборудования, внедрение новых технологий, а также обеспечение ритмичности грузопотока, снижение непроизводительных простоев, совершенствование внутренней кадровой политики по привлечению высококлассных специалистов, знающих специфику работы на морском транспорте. Реализация этих мер, а также потенциал порта позволят занять ОАО «ПКМТП» достойное место на рынке портовых услуг Дальнего Востока.

Основные показатели деятельности ОАО «ПКМТП» за период 2004-2008 гг.

	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год
Грузооборот всего (тыс. т)	736,0	877,1	918,8	945,6	1009,6
в т.ч.: экспорт	46,5	54,5	62,7	41,1	119,0
импорт	15,5	14,1	28,2	47,7	74,0
каботаж	674,0	808,5	827,9	856,8	816,6
Количество обработанных судов (сд.)	236	242	206	184	222
в т.ч.: в срок	106	94	44	33	23
досрочно	130	148	162	151	199
Чистая прибыль (тыс. руб.)	39 814	41 312	54 942	38 279	6 645

КИРИЛИЧЕВ

Александр

Дмитриевич,

председатель совета
директоров компании PRISCO



В 1971 г. по окончании судомеханического отделения Астраханского мореходного училища Александр Дмитриевич поступил на работу в управление нефтеналивного флота ДВМП. Начинал мотористом, а уже в 1977 г. стал старшим механиком судов Приморского морского пароходства.

В 1983 г. заочно окончил ДВВИМУ им. адм. Г.И. Невельского по специальности «эксплуатация судовых силовых установок». Два года работал механиком-наставником технической службы ПМП. С 1987 по 1990 г. – главный инженер Приморского пароходства. 1990–1991 гг. – слушатель Академии народного хозяйства при Совете Министров СССР, прошел стажировку в Национальном хозяйственном институте Японии. В 1992 г. назначен начальником Приморского морского пароходства.

В 1993 г. А.Д. Кириличев избран генеральным директором ОАО «ПМП». С 2004 г. по настоящее время возглавляет совет директоров компании PRISCO. Под руководством А.Д. Кириличева прошло акционирование Приморского морского пароходства. Благодаря этому в непростые годы перестройки судоходная компания сумела сохранить имеющийся флот и квалифицированные кадры. По инициативе и при непосредственном и активном участии Александра Дмитриевича в компании реализуются различные программы: обновления флота, повышения квалификации морских специалистов в соответствии со стандартами компании, подготовки кадров со школьной скамьи, социальной поддержки ветеранов предприятия.

Звания «Почетный работник морского флота» (1996), «Почетный работник транспорта России» (2000), «Лучший российский менеджер XXI века» (2004), лауреат национальной премии имени Петра Великого (2001) и премии «Российский Национальный Олимп» (2003), «Заслуженный работник ОАО «ПМП» (2005), медали «300 лет Российскому флоту» (1998), «25 лет ПМП» (1996), грамота Государственной Думы РФ (2000), золотая медаль и диплом Российско-швейцарского бизнес-клуба «За безупречную деловую репутацию» (2002), медаль Европейской общественной комиссии «За полезные обществу труды» (2003), орден «За честь и доблесть» (2003), международная награда «Европейский класс качества в номинации «Руководитель XXI века» – высокие поощрения, которых был удостоен этот заслуженный человек.



МОРСКОЙ ФЛОТ



ОАО «Приморское морское пароходство»

1 октября 1969 года танкерная группа Дальневосточного морского пароходства (ДВМП) была выделена в Управление нефтеналивного флота, базирующегося в порту Находка. Возглавил его заместитель начальника ДВМП по ледокольному флоту и арктическим операциям Николай Михайлович Немчинов. 1 января 1972 года Управление нефтеналивного флота было реорганизовано в Приморское морское пароходство.

Располагая 43 судами общим дедвейтом 315 тысяч тонн (самый большой танкер компании имел дедвейт 17 000 тонн), пароходство должно было обеспечивать нефтегрузами населенные пункты российского Дальнего Востока и Севера.

Сегодня компания оперирует 21 танкером суммарным дедвейтом около 2 миллионов тонн. Все они построены в период с 1998 по 2009 год. Средний возраст судов менее трех лет. Флагман пароходства – танкер «Приско Мицар» дедвейтом 166 тыс. тонн.

За последние пять лет флот пароходства пополнился не только 18 современными танкерами. Несколько судов, принадлежащих совместным предприятиям с участием PRISCO, работают в сахалинских шельфовых проектах. Это судно для перевозки сжиженного природного газа, буксир ледового класса, суда-снабженцы ледокольного типа и высокоскоростные пассажирские суда. В нефтегазовых проектах «Сахалин-1» и «Сахалин-2» заняты и крупнотоннажные танкеры компании, работающие в долгосрочных тайм-чартерах у «Эксон Нефтегаз Лимитед» и «Сахалин Энерджи». Все танкеры PRISCO работают в тайм-чартерах у различных компаний, транспортируя наливные грузы по всему миру.

ПМП давно и успешно зарекомендовал себя на международном транспортном рынке, который предъявляет вы-

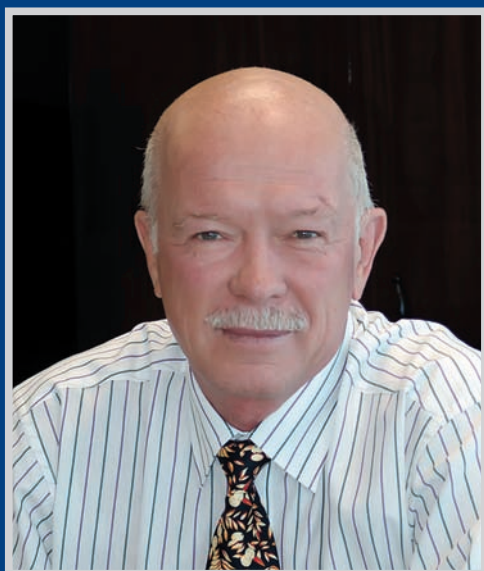


сокие требования к персоналу. Поэтому PRISCO делает всё возможное для того, чтобы уровень квалификации моряков позволял компании быть конкурентоспособной. Специалисты флота постоянно повышают уровень своей квалификации в учебно-тренажерном центре предприятия – одном из лучших на Дальнем Востоке России.

В предстоящее пятилетие PRISCO планирует не только сохранить имеющиеся активы, но и пополнить их. Предполагается, что в 2010-2011 гг. в состав флота компании войдут два танкера-суэцмакса дедвейтом по 166 тыс. тонн и два танкера дедвейтом по 51 тыс. тонн. Приморское пароходство намерено расширять своё участие в уже существующих проектах и искать новые сферы применения своих возможностей.



КИСЕЛЕВ
Александр
Анатольевич,
 директор Восточного филиала
 ФГУП «Росморпорт»



МОРСКОЙ ФЛОТ

Александр Анатольевич Киселев после окончания Дальневосточного высшего инженерного морского училища посвятил всю свою трудовую деятельность морскому флоту.

18 лет он был механиком на судах, а с 1977-го принимал активное участие в строительстве и освоении Восточного порта на различных командных должностях. Под его непосредственным руководством шло освоение крупнейшего в России комплекса по переработке угля на экспорт.

С 1995 по 2004 год, возглавляя морскую администрацию порта Восточный, он создал сильную организацию, представляющую интересы России в бухте Врангеля. В целях повышения безопасности морского судоходства под руководством А.А. Киселева были введены такие программные комплексы и системы, как Navigator и «Портнадзор», системы радиолокационного и визуального контроля движения судов. Он упорядочил организацию аварийно-спасательных служб, лоцманского обеспечения, работы флота, экологического контроля.

С августа 2004 года А.А. Киселев назначен директором Восточного филиала федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт». Большой жизненный и профессиональный опыт, прекрасное знание нормативных, технических, международных и иных документов по обеспечению безопасности мореплавания, владение иностранным языком в сочетании с принципиальностью позволяют Александру Анатольевичу грамотно и оперативно решать любые вопросы, возникающие в работе с российскими и иностранными судовладельцами.

За время работы руководителем филиала А.А. Киселев сумел значительно повысить эффективность использования федерального государственного имущества морских портов, в результате чего обеспечивается ежегодный рост доходов в Восточном филиале ФГУП «Росморпорт». Филиал не имеет задолженности по выплате работникам заработной платы. С целью содержания и развития объектов портовой инфраструктуры, обеспечивающих безопасность мореплавания в портах Восточный и Находка, в филиале были построены и введены в эксплуатацию буксир-кантовщик «Олимп», сборщик льяльных вод «Аргус», лоцманский катер «Лидер».

В июле 2006 года под руководством А.А. Киселева был создан отдел разработки и проектирования программных средств, который в короткие сроки разработал и внедрил программное обеспечение (финансы, кадры, бухгалтерия и зарплата).

А.А. Киселев постоянно повышает свой профессиональный уровень и особое внимание оказывает работе по повышению квалификации, подготовке и переподготовке работников лоцманской службы и членов экипажей судов портового флота. Он пользуется заслуженным авторитетом в коллективе Восточного филиала как честный, доброжелательный, тактичный человек.

За свой труд он награжден нагрудными знаками «Почетный работник морского флота», «Почетный работник транспорта России», медалями «300 лет Российскому флоту» и «100 лет Транссибирской магистрали».



Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» Восточный филиал

Филиал организует эффективное использование федерального имущества, расположенного в двух крупных портах Дальнего Востока – Восточный и Находка.

На балансе филиала находятся 42 причала, из которых 38 переданы в аренду стивидорным компаниям (17 причалов в п. Восточный и 21 причал в п. Находка). Два причала (11 и 12-й) в порту Находка выведены из эксплуатации, один причал – экологический – в порту Восточный используется для собственных нужд.

Восточным филиалом ФГУП «Росморпорт» в 2008 году были выполнены работы по строительству и ремонту причалов и причальных сооружений в портах «Восточный порт» и «Находкинский морской торговый порт».

Так, в порту Находка на причалах № 1-10, 25-27, 30-32 для соответствия причальных сооружений требованиям безопасной эксплуатации были смонтированы лестницы безопасности и геодезические марки. В портах Восточный и Находка выполнены ремонтные работы по замене отбойных устройств, укреплению и восстановлению грунтонепроницаемости причалов и причальных сооружений.

На акваториях причалов № 5, 6, 9 и 10 в портах Восточный и Находка выполнены дноуглубительные работы по

восстановлению проектных глубин для безопасного судоходства.

Кроме этого, в 2008 году в Восточном филиале были выполнены работы по ремонту объектов административно-производственного назначения и комплексные технические освидетельствования причалов на их соответствие эксплуатационным и техническим показателям.

Во исполнение федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» с учетом перспективного развития портовой инфраструктуры порта Восточный на сумму 100,0 млн. рублей в Восточном филиале были выполнены проектно-изыскательские работы по созданию новых перегрузочных комплексов (зерновой, угольный и контейнерный) и на строительство оградительного сооружения (мола) на мысе Каменского в бухте Врангеля.

Согласно федеральной целевой программе «Государственная граница России» в порту Восточный ведутся строительные работы по ИДК (инспекционно-досмотровый комплекс) контроля крупногабаритных грузов. Общая сумма государственного контракта на строительство ИДК составляет 333,3 млн. рублей. В IV квартале 2009 года объект будет сдан в эксплуатацию.



КИСЕЛЕВ

**Сергей
Викторович,**

**заместитель исполнительного
директора по производству
ОАО «РПК – Высоцк «ЛУКОЙЛ-П»**



Вся трудовая деятельность Сергея Викторовича Киселёва связана с морским и речным транспортом. 20 лет, начиная с марта 1982 года и по январь 2002 года, он работал в Мурманском морском пароходстве и прошел путь от матроса 1-го класса до генерального директора пароходства.

Имея среднее профессиональное образование по специальности «морское судоходство», С.В. Киселёв за период работы в Мурманске без отрыва от производства получил два высших образования. Он окончил Мурманский государственный технический университет по специальности «правоведение» и Государственную морскую академию им. адмирала С.О. Макарова по специальности «организация перевозок и управление на морском транспорте». С 2003 года по настоящее время Сергей Викторович работает в ОАО «РПК – Высоцк «ЛУКОЙЛ П» в должности заместителя исполнительного директора по производству. Он обеспечивает коммерческую деятельность терминала, выстраиваемую на основе нормативных документов, которые еще в период строительства разрабатывались под его руководством специалистами вверенных ему подразделений. В результате РПК сегодня – единственный в стране терминал, который имеет абсолютно все документы как по сухопутной, так и по морской части.

На протяжении всей трудовой биографии Сергей Викторович зарекомендовал себя как профессионально грамотный работник, обладающий большими организаторскими способностями. Имея необходимые знания о теории и методах управления, он с первых дней создания предприятия умело организовал работу подчиненных ему отделов, создал четкую систему контроля за деятельностью подрядных организаций.

Благодаря высокому уровню работоспособности, профессионализму и принципиальности, а также умению принимать продуманные, квалифицированные управленческие решения и хорошо планировать работу, С.В. Киселёв внёс существенный вклад в дело экономики средств общества, привлекаемых для строительства и эксплуатации терминала.

Работа Сергея Викторовича Киселёва была отмечена Министерством промышленности и энергетики РФ, ОАО «Нефтяная компания «ЛУКОЙЛ», правительством Ленинградской области.



МОРСКОЙ ФЛОТ



ОАО «Распределительный перевалочный комплекс – Высоцк «ЛУКОЙЛ-II»

Распределительный перевалочный комплекс нефтепродуктов «ЛУКОЙЛ-II» введен в строй 16 июня 2004 года.

Он находится примерно в 130 км к северо-западу от Санкт-Петербурга и предназначен для перевалки нефти и нефтепродуктов на экспорт в Европу и США. Проектная мощность терминала 10,75 млн. тонн нефти и нефтепродуктов в год, в перспективе её можно увеличить до 15 млн. тонн в год. Это крупнейший объект подобного рода на северо-западе России.

Терминал вносит существенный вклад в развитие транспортной инфраструктуры региона. Прием нефти и нефтепродуктов осуществляется на собственных подъездных путях РПК. Общая протяженность подъездных путей на сегодня составляет более 26 км. Фронт единовременного слива – 216 вагоноцистерн. Терминал позволяет экономить до \$40 на каждой тонне экспортной продукции (по сравнению с расходами на других экспортных направлениях). Фактически речь идет о вкладе терминала в экономическую безопасность России. В 2004 году проведены дноуглубительные работы на акватории, что позволило на данный момент принимать под обработку танкеры дедевейтом до 100 000 тонн.

Терминал оборудован современными очистными сооружениями для очистки всех образующихся сточных вод. Часть воды после очистки вновь используется для производственных нужд, часть очищается до параметров, разрешенных для сброса в водоемы высшей рыбохозяйственной категории, и возвращается в Выборгский залив через глубоководный рассеивающий выпуск.



Резервуары для хранения нефтепродуктов построены по принципу «стакан в стакане»: имеют двойные стены, исключающие протечку продукта. Все ёмкости размещены в бетонных каре, предохраняющих почву и грунтовые воды. РПК максимально защищен от опасности возгорания нефтепродуктов. Противопожарная система включает в себя систему орошения резервуаров, пенотушение, в том числе подслоное (т.е. пена обволакивает нефтяную пленку), водяную завесу на причальных сооружениях.



КСИОНЖЕР

Евгений Николаевич,

первый заместитель
генерального директора
ОАО «ДНИИМФ»



В далеком 1957 году Евгений Николаевич работал токарем на Одесском заводе прессов и только мечтал быть причастным к сфере морского транспорта. Но уже через два года он стал студентом Одесского института инженеров морского флота, а после его окончания отбыл на Дальний Восток.

Владивостокский морской торговый порт приветливо встретил молодого специалиста. Евгений Николаевич быстро поднимался по служебной лестнице: сменный механик, инженер, старший инженер, начальник центральной механической мастерской... Командировка в Японию в качестве инженера-приемщика портового оборудования только обогатила его опыт.

В 1988 году Евгений Николаевич пришел в ОАО «ДНИИМФ», а в 1997-м стал первым заместителем генерального директора этого института. Все эти годы он развивал новые направления в проектировании портов и других объектов морского транспорта, участвовал в подготовке на международном уровне тендерной документации, способствовал переходу на новые технологии проектирования с использованием компьютерной техники и новейших программных средств. В результате принятых по его инициативе мер институт отстоял рынок для своей продукции на Дальнем Востоке, прежде всего от иностранных конкурентов, и увеличил объем выполняемых работ.

В настоящее время благодаря настойчивости и целеустремленности Евгения Николаевича институт выиграл на конкурсах право выполнения крупных федеральных проектов. В их числе проекты развития и реконструкции портов различного направления, судоремонтных предприятий и объектов их инфраструктуры, общественных зданий, зданий и объектов культурного назначения, производственных предприятий, зданий и сооружений широкого профиля, гидротехнических сооружений.

Е.Н. Ксионжер поощрен многочисленными Почетными грамотами и медалями, среди которых медаль «За доблестный труд», а также орденом «Знак Почета».



МОРСКОЙ ФЛОТ



Дальневосточный научно-исследовательский, проектно-изыскательский и конструкторско- технологический институт морского флота

Датой образования Дальневосточного научно-исследовательского, проектно-изыскательского и конструкторско-технологического института морского флота (ОАО «ДНИИМФ») следует считать 12 мая 1926 года, когда приказом народного комиссара путей сообщения на Дальнем Востоке создаётся Управление портовых изысканий на Тихом океане (УПИТО). С тех пор это учреждение многократно преобразовывалось.

В 1931 году УПИТО вошло в состав строительного треста «Дальводстрой» Наркомвода и получило наименование «Проектно-изыскательское бюро Дальводстроя»; в 1940 году бюро преобразовано в Дальморпроект (Дальневосточное отделение Центроморпроекта), в 1960-м отделение переименовывается в Дальневосточный филиал Государственного проектно-изыскательского и научно-исследовательского института морского транспорта «Союзморниипроект» – Дальморниипроект. Наконец, приказом министра морского флота № 40-пр от 19.03.1987 г. на базе Дальморниипроекта, Дальневосточного ЦПКБ и Дальневосточного филиала ЦНИИМФа создан ДНИИМФ.

В 1993 году в результате акционирования ДНИИМФ получил статус акционерного общества открытого типа.

Успехи института – заслуга коллектива, среди которого первый заместитель генерального директора Е.Н. Ксионжер. В его непосредственном подчинении находится все проектное



подразделение института, включающее помимо проектных отделов отдел изысканий с флотом и автотехникой, отдел автоматизации производства, призванный обеспечивать все подразделения института надежной работой компьютерной техники и программами, и другие отделы, способствующие выпуску продукции высокого, конкурентоспособного качества.

За период с 2004 по 2008 год доход предприятия вырос с 157 млн. до 419 млн. руб., прибыль – с 31,2 млн. до 196 млн. руб., рентабельность – с 19,9 до 39,9%.



КУДЛАЕНКО

Владимир

Васильевич,

старший государственный инспектор по контролю за российскими судами отдела инспектирования судов Службы государственного портового контроля ФГУ «АМП Владивосток»



Владивосток – родной город Владимира Васильевича Кудлаенко. Ему он посвятил всю свою трудовую жизнь.

После окончания судоводительского факультета во Владивостокском высшем инженерном морском училище в 1963 году по специальности «судовождение на морских путях» Владимир Васильевич Кудлаенко работал в Дальневосточном морском пароходстве. Здесь он вырос от 4-го штурмана теплохода «Максим Горький» до капитана судна.

Свое первое назначение на капитанский мостик т/х «Николай Чернышевский» В.В. Кудлаенко получил в 1976 г. С тех пор неразрывно связан с морем. Лишь ненадолго покидал родные края Владимир Васильевич, когда был командирован за границу. В период работы в Дальневосточном морском пароходстве В.В. Кудлаенко три года находился в служебной командировке в Народной Республике Мозамбик в качестве лоцмана, где обеспечивал проводку российских и иностранных судов, кораблей ВМФ.

В ФГУ «Администрация морского порта Владивосток» Кудлаенко пришел в октябре 1998 года на должность старшего государственного инспектора по контролю за российскими судами. В его успехе на новом месте никто не сомневался: Владимир Васильевич имеет большой опыт работы с людьми, является грамотным специалистом и отзывчивым товарищем, четко исполняющим свои должностные обязанности, постоянно изучает нормативные документы и строго руководствуется ими в своей повседневной работе.

За период трудовой деятельности В.В. Кудлаенко неоднократно поощрялся руководством организаций, в которых работал: награждён знаком «Почётный работник морского флота» в 1997 г., медалью «300 лет Российскому флоту» в 1996 г., имеет благодарность министра транспорта Российской Федерации, объявленную в 2007 г.



МОРСКОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Владивосток»

Морской порт Владивосток – старейший в России, основан в 1897 году и расположен в незамерзающей бухте Золотой Рог. Сегодня порт имеет соответствующую мировым стандартам сервисную структуру, которая включает стивидорные, агентские, экспедиторские, буксирные, сюрвейерские, лоцманские, тальманские и другие компании.

Администрация морского порта Владивосток создана в 1994 г., а в 2004 г. образовано федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Владивосток», на которое возложено выполнение административно-властных полномочий в сфере государственного управления морскими торговыми и специализированными портами.

В 2009 г. в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2006 г. № 773 «О совершенствовании системы государственного управления морскими рыбными портами» ФГУ «АМП Владивосток» было реорганизовано. К нему присоединились федеральные государственные учреждения «Государственная администрация Владивостокского морского рыбного порта» и «Государственная администрация Хасанского морского коммерческого порта».

Сегодня администрация осуществляет административно-властные полномочия портовых властей в морских портах Владивосток, Посьет, Ольга, Зарубино; терминалах Славянка, Рудная Пристань, Пластун, Светлая, Нерпа, Рыбак, Большой Камень и Чажма.

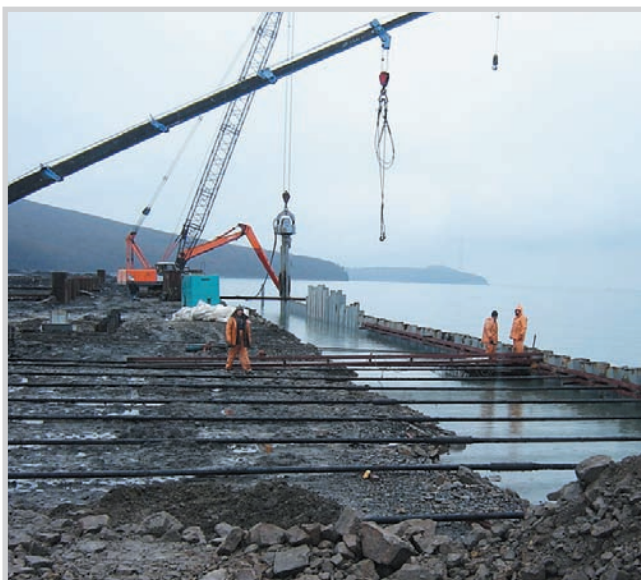
В перспективах развития морского порта предусмотрены проекты по увеличению объемов грузопереработки с увеличением доли высокодоходных грузов (грузы в контейнерах, автотехника, тяжеловесные и проектные грузы) в общей структуре грузопереработки порта, строительство и оборудование пассажирского терминала для приема круизных судов.

Особого внимания заслуживает проект «Южный Приморский терминал», предполагающий создание современной



транспортно-логистической системы на базе сети интермодальных терминалов. Реализация этого проекта кроме привлечения дополнительной грузовой базы и наполнения транспортных коридоров грузами инициирует развитие в Приморском крае новых отраслей, связанных с выполнением широкого спектра логистических услуг. Это придаст мощный импульс развитию информационных технологий и созданию современной телекоммуникационной системы по обслуживанию логистических цепочек, обеспечит устойчивое социально-экономическое развитие территорий и дополнительные рабочие места.

Развитию транспортной инфраструктуры и привлекательности города Владивостока как делового и туристического центра Дальнего Востока послужит подготовка объектов к саммиту АТЭС 2012 г.



КУРБАТОВ

Игорь

Александрович,

технический директор
ООО «Дальтрансуголь»



МОРСКОЙ ФЛОТ

Игорь Александрович Курбатов родился в 1952 году в городе Сулюкта Ошской области Киргизской республики.

В 1969 году, после окончания школы, поступил в Одесский институт инженеров морского флота на факультет механизации портовых работ, который окончил в 1974 году.

После учебы молодой специалист был направлен на работу в строящийся Восточный порт. В это время там работал всего один лесной причал, в стадии монтажа находился щеповой перегрузочный комплекс. Именно на этот комплекс и был принят Игорь Александрович, где работал сменным механиком сначала на монтаже оборудования, затем на эксплуатации. В 1976 году был переведен на только что построенный контейнерный терминал групповым механиком, где проработал три года. Трудолюбивого, работоспособного, добросовестного работника, Курбатова быстро заметили и оценили, предложив занять должность старшего инженера 1-го района порта, который включал лесной причал, щеповой комплекс и контейнерный терминал.

В сентябре 1980 года Игорь Александрович как опытный специалист был командирован в Народную Республику Кампучия, где проработал инженером-консультантом до 1982 года. Принимал участие в восстановлении инфраструктуры порта Пномпень. За эту работу был награжден орденом Дружбы НРК. По окончании командировки вернулся на работу в Восточный порт старшим инженером отдела механизации. В 1984 году был назначен заместителем начальника по механизации 2-го грузового района (угольного комплекса). Следующей ступенькой стала работа техническим инспектором ЦК профсоюза при Тихоокеанском Баскомфлоте, где он курировал службу по охране труда морского торгового порта Находка, Восточного порта, Совгаванского судоремонтного завода. Принимал участие в приемке строящихся для Дальневосточного пароходства судов, в том числе на судовой верфи города Галац в Румынии.

В 1993 году вернулся на работу в Восточный порт старшим инженером угольного комплекса, в 2005 году был назначен главным инженером угольного комплекса. За успехи, достигнутые в этот период, И.А. Курбатов награжден медалью «300 лет Российскому флоту».

В ноябре 2007 года его пригласили работать на Ванинский балкерный терминал ООО «Дальтрансуголь» главным механиком, а затем техническим директором. Строительство этого терминала началось в 2005 году в бухте Мучка Ванинского района Хабаровского края. После окончания строительных работ и полного ввода в эксплуатацию проектная мощность грузооборота терминала составит 12 млн. тонн угля в год с возможностью обработки судов дедвейтом до 170 тыс. тонн. На этом предприятии Игорь Александрович в полной мере сумел проявить способности организатора и руководителя. И.А. Курбатов пользуется заслуженным авторитетом и уважением коллег.



ООО «Дальтрансуголь»

Несмотря на мировой экономический кризис, Сибирская угольная энергетическая компания «СУЭК» – единственная российская компания, входящая в десятку лидеров мирового угольного рынка, – решила построить свой угольный терминал в бухте Мучка близ Ванинского морского порта. Всего три года потребовалось строителям, чтобы возвести на Тихоокеанском побережье высокомеханизированный комплекс мощностью 12 млн. тонн угля в год. Уникальность его не только в применении принципиально новых технологических решений при организации переработки грузов, но и в использовании самых современных перегрузочных механизмов, благодаря чему мощности комплекса могут быть увеличены.

Ванинский балкерный терминал способен обрабатывать суда водоизмещением до 170 тыс. т. Ввод в эксплуатацию Ванинского балкерного терминала позволил существенно увеличить экспортный потенциал компании, кардинально расширив возможности по поставкам на самый быстрорастущий рынок Азиатско-Тихоокеанского региона. Строительство и пуск в эксплуатацию Ванинского балкерного терминала подтолкнуло к реконструкции и расширению инфраструктуры ОАО «РЖД» с реализацией нового масштабного проекта – строительства Кузнецовского тоннеля ОАО «РЖД» длиной 4 км.



КУРБАТОВА

Екатерина Ивановна,

руководитель отдела
перспективного развития
портовой деятельности
и коммуникаций
ФГУ «АМП Восточный»



Впервые Екатерина Ивановна Курбатова перешагнула порог дирекции строящегося Восточного порта в 1977 году. Она только что окончила Фрунзенский политехнический институт и получила должность старшего инженера отдела капитального строительства. Уже через год талантливый молодой специалист была переведена на должность заместителя начальника отдела капитального строительства, где снова проявила себя грамотным и инициативным человеком.

С образованием морской администрации порта Восточный в 1994 году Екатерина Ивановна поступила на работу главным инженером службы развития и строительства. И снова быстро поднялась по служебной лестнице: спустя четыре месяца была назначена начальником службы развития и строительства МАП Восточный. В 2004 году во время реорганизации морских администраций Е.И. Курбатова назначена начальником инженерно-технического отдела (ныне – отдел перспективного развития портовой деятельности и коммуникаций).

Сегодня Екатерина Ивановна – одна из тех, кто создал и продолжает создавать прочную базу предприятия. Ее опыт, энергичность, ответственность не остаются незамеченными, а для молодых специалистов она пример добросовестной труженицы, с любовью начинающей каждый трудовой день.

За время своей деятельности Екатерина Ивановна Курбатова была отмечена многими наградами. Среди них нагрудный значок «Почетный работник морского флота», Почетная грамота администрации Приморского края к Дню работников морского и речного флота, медаль «300 лет Российскому флоту», благодарность начальника администрации морского порта Восточный за добросовестную и плодотворную работу по итогам 2006 года, благодарность начальника администрации морского порта Восточный к Дню работников морского и речного флота за безупречный труд и добросовестное отношение к работе.



МОРСКОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Восточный»

ФГУ «Администрация морского порта Восточный» поддерживает систему обеспечения безопасности мореплавания, что позволяет вот уже много лет осуществлять работу порта в безаварийном режиме. Успешно работает система управления движением судов (СУДС) и сеть средств навигационного обеспечения (СНО). Положительно оценивается деятельность ФГУ «АМП Восточный» и по организации и обеспечению экологической безопасности в зоне ответственности. В 2008 году фактов загрязнения акватории морского порта не было.

Активно совершенствуется система контроля транспортировки опасных грузов, антитеррористической защиты, порядка в производственной деятельности порта. Администрация морского порта, являясь портовой властью, помимо своих основных функций решает насущные проблемы по поддержанию в работоспособном состоянии портовых сооружений, самостоятельно и совместно со стивидорными компаниями и отраслевыми институтами рассматривает и реализует перспективные проекты развития порта Восточный, что способствует увеличению привлекательности порта как для российских, так и иностранных инвесторов. Шесть проектов порта признаны особенно перспективными:

- создание филиала администрации морского порта Восточный в Северном бассейне;
- развитие третьей очереди строительства порта;
- строительство причалов экологического флота в бухте Хмыловка;
- переоснащение границ зоны ответственности современными средствами навигационного оборудования;
- развитие железнодорожных подъездных путей, создание независимого второго вагонного парка для наращивания мощностей контейнерного терминала;
- реконструкция и установление пунктов пропуска в соответствии с действующим законодательством.

В мае 2008 г. началось строительство нефтеперегрузочного терминала в бухте Козьмино – уникальнейшего объекта, открывающего дорогу новым грузовым потокам в страны АТР. Проект предусматривает строительство морского нефтеперегрузочного комплекса, включающего наливной терминал, нефтебазу с

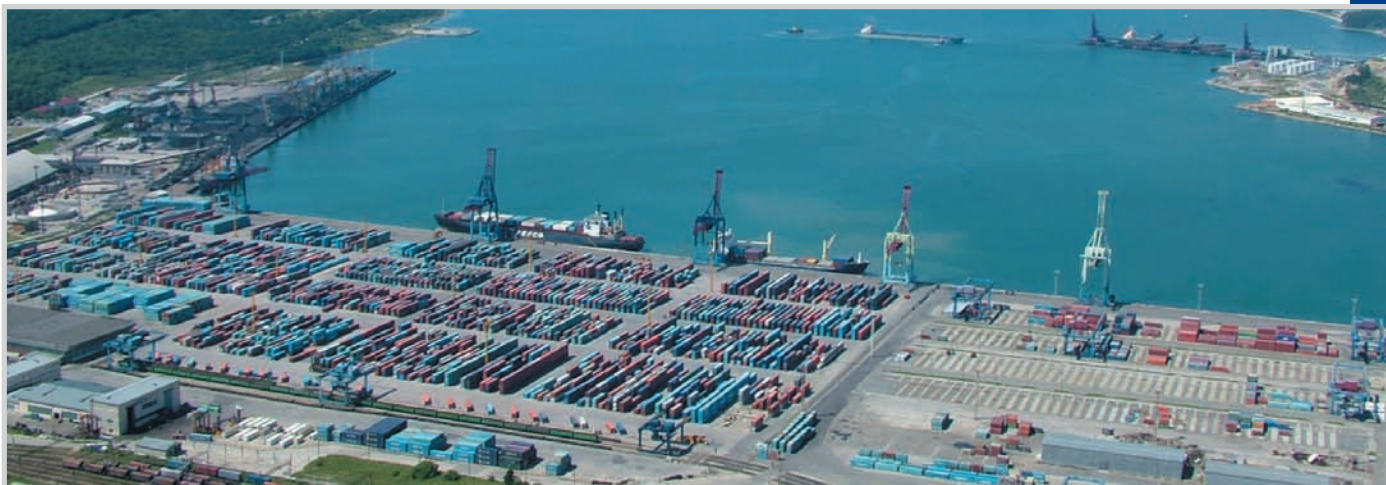
резервуарным парком, железнодорожные сливные эстакады, а также систему соединяющих их трубопроводов.

Перегрузочный комплекс в бухте Козьмино станет конечной точкой нефтепроводной системы Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО). Терминал станет первым в России портом, рассчитанным на прием глубоководных судов водоизмещением до 300 тыс. т. Проектная мощность первой очереди порта составит 15 млн. т нефти в год. В перспективе предполагается подача нефти по нефтепроводу с увеличением объемов до 50 млн. т. Ввод комплекса в эксплуатацию планируется в декабре 2009 года.

Администрация принимает активное участие и оказывает помощь и поддержку в разработке и реализации проекта по строительству на территории Восточного порта оснований для нефтегазодобывающих платформ. Первые две платформы были построены и выведены еще в 2005 году. Проект предусматривает капитальный ремонт сухого дока, на базе которого в дальнейшем планируется изготовление основания гравитационного типа нефтегазодобывающей платформы для Аркутун-Даги месторождения. На данный момент заканчивается исследование состояния Сухого дока в порту Восточный. Инвесторы строительства – «Эксон-Нефтегаз Лимитид» – планируют начать строительство железобетонных оснований гравитационного типа в сентябре-октябре 2009 г.

Еще одним серьезным проектом, осуществляемым под контролем ФГУ «АМПВ», станет модернизация угольного комплекса ОАО «Восточный порт», которая позволит достичь увеличения грузооборота.

При реализации перспективного развития бухт Врангеля и Козьмино первоначальная мощность составляет 35 млн. т в год. При расширении строительства специализированных комплексов для угля, минеральных удобрений, наливных грузов, универсальных комплексов для грузов открытого хранения, а также решения проблем внутриобъектовых железнодорожных путей, развития железнодорожных устройств, парков, расширения станции Находка – Восточный, прогнозируемое увеличение объемов по отправлению и прибытию внешнеторговых и транзитных грузов достигнет от 70 млн. до 120 млн. т в год.



КУШНАРЕВ
Сергей
Николаевич,
 генеральный директор
 ОАО «Восточный порт»



МОРСКОЙ ФЛОТ

После института Сергей Николаевич Кушнарв пришел работать в ОАО «Восточный порт». За время трудовой деятельности был начальником смены, старшим диспетчером, главным диспетчером порта, первым заместителем генерального директора, а с января 2005 года – генеральный директор.

Благодаря инициативам генерального директора ОАО «Восточный порт» постоянно совершенствуется техническая и технологическая база, что направлено на увеличение объема грузооборота. Понимая, что высокие результаты работы – это в первую очередь заслуга портовиков, Сергей Николаевич никогда не забывает о коллективе и уровне его социальной защищенности. Именно поэтому руководство компании всегда уделяет большое внимание вопросам социальной ответственности.

ОАО «Восточный порт» – градообразующее предприятие, оно обеспечивает работой около двух тысяч жителей припортового поселка, своевременно и регулярно выплачивая заработную плату. Причем она постоянно индексируется с учетом инфляции, ежемесячно портовики получают премиальное вознаграждение. Большое внимание С.Н. Кушнарв уделяет охране труда. Только в 2008 году на мероприятия по улучшению условий труда было потрачено около 15 миллионов рублей. По итогам 2007 года ОАО «Восточный порт» было награждено дипломом администрации Находкинского городского округа за организацию системы управления охраной труда и создание здоровых, безопасных условий.

Коллективный договор компании, так называемый социальный кодекс предприятия, признан одним из лучших в Приморье. Он предусматривает множество социальных гарантий портовикам и членам их семей. В 2008 году согласно коллективному договору на социальные нужды работников предприятия было выплачено более 30 млн. рублей.

Уровень социального партнерства в ОАО благодаря стараниям генерального директора достаточно высок, тем не менее ведется постоянная работа по совершенствованию социальной базы. Оказывается посильная поддержка муниципальным организациям, детским садам и школам, выделяются солидные суммы на развитие спорта и припортового поселка. Ежегодно на спонсорство и благотворительность ОАО «Восточный порт» выделяет около 10 млн. рублей. За вклад в развитие социальной жизни региона в 2007 году ОАО «Восточный порт» стал лауреатом престижной III краевой премии в номинации «Социальноответственный бизнес-2006».

ОАО «Восточный порт» – стабильное и рентабельное предприятие. За последние четыре года в бюджеты различных уровней было перечислено более 1099 млн. рублей налогов.

За добросовестный труд, высокий профессионализм, образцовое исполнение служебных обязанностей и достижения в работе Сергей Николаевич Кушнарв отмечен благодарностью министра транспорта РФ, Почетными грамотами губернатора Приморского края и администрации Находкинского городского округа. Награжден орденом «Слава России», почетным знаком «70 лет Приморскому краю», медалями Министерства транспорта «За усердие и доблесть» II степени и «100 лет Транссибирской магистрали».



ОАО «Восточный порт»

Восточный порт ведет свою историю с 27 декабря 1973 года – момента погрузки первого теплохода на еще строящемся Первом производственно-перегрузочном комплексе (ППК-1). Порт в то время работает как 4-й район Находкинского торгового порта, а спустя два месяца, 28 февраля 1974 г., он становится морским торговым портом «Восточный порт». Он включен в «Перечень важнейших морских портов, перерабатывающих экспортно-импортные грузы» как порт 1-й категории.

С изменением экономических реалий в стране в 1992 году порт первым в системе ММФ преобразован в акционерное общество. На сегодняшний день в активах ОАО «Восточный порт»: универсальный производственно-перегрузочный комплекс (ППК-1), специализированный угольный комплекс (ППК-3), портовый флот, служебные и вспомогательные подразделения, которые ориентированы на обеспечение основной деятельности порта. Основные виды деятельности ОАО «Восточный порт» – перевалка и хранение грузов, услуги буксиров при швартовых операциях. Миссия порта – быть эффективной и прибыльной стивидорной компанией, действуя как в интересах акционеров, так и в интересах местного населения.

ОАО «Восточный порт» – крупнейшая стивидорная компания на Дальнем Востоке России со специализацией по перевалке каменного угля с использованием конвейерного оборудования. Основной грузооборот приходится на угольный комплекс (более 14 млн. т угольной продукции). Общая площадь угольного комплекса составляет более 40 га. Четыре открытых склада, оборудованных двумя стакерами и четырьмя реклаймерами, одновременно вмещают до 600 тыс. тонн грузов. Автоматизированная система управления перегрузочным процессом обеспечивает качественную и быструю работу.

ОАО «Восточный порт» всегда отличало динамичное развитие. Ежегодно в компании наблюдается положительная динамика грузооборота. Благоприятная ситуация складывается и по количеству судозаходов. В 2005 году в порт зашло 474 судна, в 2006-м – 487, а в 2007-м – 574, в 2008-м – 503.

В 2007 году порт достиг самых высоких результатов по переработке каменного угля – 15 978 тыс. т, из них 15 611 тыс. т было отправлено на экспорт. Основной поставщик угольной продукции, следующей через ОАО «Восточный порт», – Кузбасс и Якутия. Среди импортеров первое место занимает Япония.

Во многом рост грузооборота зависит и от состояния техники. В ОАО «Восточный порт» постоянно проводится модернизация существующих мощностей, применяются новые технологии грузовых работ, обновляется технический парк. Благодаря именно систематической модернизации улучшилась как производительность, так и сроки эксплуатации техники. Вся механизация порта отвечает самым современным требованиям.

В порту постоянно повышают качество предоставляемых услуг. Проводится входной контроль грузов. Комплексы оснащены устройствами для очищения грузов от кантомината.

В будущем ОАО «Восточный порт» планирует и дальше динамично развиваться и расширять номенклатуру грузов за счет оптимизации производства, модернизации и обновления оборудования. К 2010 году планируется увеличить грузооборот до 17 млн. тонн грузов. А самый крупный проект в 2009 году – замена вагоноопрокидывателей на угольном комплексе. Проект ведет американская фирма «Хейл энд Паттерсон, Инк», выигравшая тендер.

Остается актуальным и строительство третьей очереди ППК-3. Под будущее строительство выделена земля рядом с действующим комплексом. Третья очередь предполагает два дополнительных склада вместимостью по 200 тыс. тонн, оборудованных одним стакером, двумя реклаймерами и конвейерными линиями. С вводом ее в эксплуатацию пропускная способность комплекса значительно увеличится.



ЛАЛОВ
Василий
Александрович,
 главный государственный
 инспектор по Парижскому
 меморандуму
 ФГУ «АМП Высоцк»



Куда только не забрасывала судьба Василия Александровича Лалова! Он родился в Белоруссии, а первую специальность – рулевой-электросварщик – получил в поселке Пиндуши Мурманской области. После службы в армии работал электросварщиком на Медвежьегорском ССЗ БОП.

А потом решил получить высшее образование и окончил полный курс Мурманского высшего инженерного морского училища им. Ленинского комсомола по специальности «судовождение на морских путях». Первым местом работы молодого специалиста стал Мурманский траловый флот, где Лалов трудился девять лет в должности 4, 3, 1-го помощника капитана.

В августе 1996 года В.А. Лалов был принят в ФГУ «Морская администрация порта Выборг» на должность сменного капитана портнадзора, а с июня 2000 года по настоящее время работает в должности главного государственного инспектора по Парижскому меморандуму.

24 года отдал этот человек служению в сфере морского транспорта. И все эти годы Василия Александровича знали как грамотного, ответственного специалиста. Сегодня он – образцовый главный государственный инспектор по Парижскому меморандуму. Постоянно повышает профессиональную квалификацию по осуществлению контроля в рамках Парижского меморандума, совершенствуется в изучении английского языка, активно участвует в работе семинаров и, конечно, передает накопленный опыт молодым коллегам. В.А. Лалова любят и уважают в коллективе.

За трудовые заслуги Василий Александрович неоднократно поощрялся приказами руководства учреждения. В 2004 году за многолетний добросовестный труд на морском транспорте он награжден Почетной грамотой Государственной службы морского флота.





Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Высоцк»

История учреждения началась с истории морской администрации порта Выборг. Только в 1998 году распоряжением Минтранса РФ в связи с выделением АОЗТ «Высоцкий морской торговый порт» в самостоятельное предприятие в наименовании морской администрации появилось слово Высоцк: «Морская администрация портов Выборг и Высоцк».

В период строительства порта Усть-Луга в 1997 году был создан Усть-Лужский филиал с лесным терминалом, и началось строительство угольного терминала, который был введен в мае 2003 года. Морская администрация выполняла функции по обеспечению безопасности мореплавания и работы по созданию инфраструктуры порта Усть-Луга, а именно выполняла углубление акватории порта и подходного канала к нему. В мае 2004 года в порту Высоцк начал работу нефтеналивной терминал РПК «Высоцк-Лукойл-II».

С 1994 по 2005 год морская администрация кроме обеспечения безопасности мореплавания занималась ремонтом и строительством портовой инфраструктуры. В 2005 году морская администрация портов Выборг и Высоцк переименована в ФГУ «Администрация морских портов Выборг и Высоцк», в 2008 году – в ФГУ «Администрация морского порта Высоцк».



В настоящее время ФГУ «Администрация морского порта Высоцк» обеспечивает безопасность мореплавания и организует судоходство в морском порту Высоцк и на подходах к нему.



**МЕЛЬНИКОВ
Александр
Валерьевич,**
директор по развитию
ОАО «Морской торговый
порт Оля»



Деятельность Александра Валерьевича Мельникова в должности генерального директора ОАО «Морской торговый порт Оля» началась в феврале 2006 года после завершения процедуры банкротства прежнего оператора порта. За первый год работы ему удалось сформировать энергичную команду управленцев предприятия, восстановить все производственные объекты порта, организовать профессиональную подготовку докеров-механизаторов из числа жителей Лиманского района. По итогам первого года работы объемы грузооборота порта выросли в 3 раза и с той поры имеют тенденцию постоянного роста. Усилиями Мельникова были привлечены крупные грузовладельцы: ОАО «Мечел», Нижнесергинский и Магнитогорский металлургические комбинаты.

Большая работа проведена по перспективному развитию порта в плане архитектурно-планировочных решений, технических заданий и сопровождению проектных работ.

Новаторские внедрения генерального директора по организации технологии работ дали самую высокую суточную норму погрузо-разгрузочных работ среди всех портов Астраханской области. Под руководством Александра Валерьевича произошло масштабное техническое оснащение порта.

С 2007 г. порт Оля стал лидером среди портов г. Астрахани по объему грузооборота.

В настоящее время, являясь директором по развитию, Мельников разрабатывает и воплощает в жизнь программу развития специализированных перегрузочных комплексов, объектов инфраструктуры, сервисных предприятий, объединяя все это в единый транспортный механизм.

Александр Валерьевич Мельников проявляет себя как талантливый руководитель, способный взять ответственность за принятие решений. Инициатор во многих начинаниях, он сам растит достойную смену, преподавая на кафедре «Эксплуатация водного транспорта» ФГОУ «ВПО «Астраханский государственный технический университет». Активно занимается самообразованием и повышением квалификации.

За трудовую деятельность был награжден медалью «300 лет Российскому флоту», знаком «Почетный работник морского флота», почетным знаком губернатора Астраханской области «За профессиональные заслуги».



МОРСКОЙ ФЛОТ



ОАО «Порт Оля»

Порт Оля расположен в дельте реки Волги в непосредственной близости от Каспийского моря. Выгодное географическое положение создает условия для круглогодичных перевозок грузов, обеспечивает выход на речные, морские, автомобильные и железнодорожные магистрали. Порт Оля открыт для международного судоходства, имеет статус пункта пропуска через государственную границу. Через него в круглогодичном режиме переваливаются внешнеторговые грузы, следующие по Каспию в направлении Ирана, Туркмении, Казахстана, Индии.

Правительство РФ, Министерство транспорта, администрация области, портовые власти рассматривают вопрос развития международного морского торгового порта Оля как один из первоочередных проектов модернизации транспортной инфраструктуры на Каспии. Принимая во внимание высокую стратегическую и экономическую значимость, порт Оля отнесен к категории важных федеральных объектов и включен в 2001 году в федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России».

Концепция развития порта Оля предусматривает два этапа: возведение первого грузового района, расположенного в непосредственной близости от села Оля, и строительство второго грузового района, расположенного в 4 км южнее первого. В настоящее время активно развивается первый грузовой район порта, генеральной схемой которого предусмотрено строительство контейнерных комплексов, терминалов для грузов крытого и открытого хранения, причалов для зерновых, тяжеловесных, навалочных и накатных грузов. Проектная пропускная способность этого района 7,0 млн. тонн грузов в год.

Строительство новых причальных комплексов, железнодорожного подхода к порту Оля дало новый толчок для его развития. Благодаря применению новой техники на существующих сегодня трех причалах порт достиг годовых объемов грузооборота: в 2006 г. – 263 тыс. тонн, в 2007 г. – 661 тыс. тонн,



в 2008 г. – 870 тыс. тонн. В 2009 году есть намерение достичь показателя в 1 млн. тонн.

Несмотря на круглосуточную работу, порт сегодня продолжает строиться: завершено строительство 4-го причала, более чем в два раза расширяются тыловые зоны существующих площадей, построена новая автомобильная дорога и вторая внутрипортовая железнодорожная ветка, два новых крытых склада общей площадью 8000 м².

В планах развития порта на 2009 г.: строительство причала № 5 и комплекса локальных объектов пункта пропуска; модернизация причала № 6; установка оборудования для перевалки растительного масла. В стадии проектирования сегодня находятся нефтехимический терминал; терминал навалочных грузов, зерновой терминал. Срок начала их строительства – 2010 год.

- Среди инфраструктурных объектов морского порта Оля:
- база технического обслуживания и снабжения флота;
 - база приема судовых отходов и мусора;
 - провизионные склады;
 - приобретение судов флота.



МИШИН
Виталий
Васильевич,
 управляющий директор
 ОАО «Морской порт
 Санкт-Петербург»



Виталий Васильевич Мишин родился 17 октября 1958 года в Липецкой области. В 1979 году он окончил Ленинградское мореходное училище по специальности «эксплуатация водного транспорта», а в 1993 году – Государственную морскую академию им. адмирала С.О. Макарова по специальности «инженер по организации и управлению морским транспортом».

Прошел путь от стивидора до заместителя главного диспетчера в Ленинградском морском торговом порту (впоследствии – ОАО «Морской порт Санкт-Петербург»). Особенно заметным был его профессиональный и карьерный рост в 90-х годах: в 1994 г. Виталий Васильевич назначен генеральным директором АОЗТ «Первая стивидорная компания», в 1999 г. – начальником 4-го грузового района порта ОАО «Морпорт СПб», а через полгода – генеральным директором ЗАО «Четвертая стивидорная компания», где проработал 7 лет. В течение последующих двух с половиной лет Виталий Васильевич трудился в должности директора по эксплуатации ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», а в феврале 2009 года назначен первым заместителем генерального директора предприятия. С июля 2009 года Виталий Васильевич Мишин переведен в ООО «Управление транспортными активами» на должность управляющего директора ОАО «Морпорт СПб».

За время работы Мишин зарекомендовал себя исключительно с положительной стороны – высококвалифицированным, грамотным и ответственным руководителем, способным принимать важнейшие решения и управлять крупными компаниями и масштабным производством. Под руководством Виталия Васильевича построены и введены в эксплуатацию новые производственные объекты группы компаний «Морской порт Санкт-Петербург»: автомобильный и ро-ро терминалы; ведутся работы по строительству терминалов для перевалки контейнерных и рефрижераторных грузов.

За профессионализм и высокие показатели в работе Виталий Васильевич награжден нагрудными знаками «Почетный работник морского флота» и «Почетный работник транспорта России», золотым знаком «Морской порт Санкт-Петербург», а также медалями «300 лет Российскому флоту» и «В память 300-летия Санкт-Петербурга», орденом Санкт-Петербургского морского собрания «За заслуги в морской деятельности» III степени.



МОРСКОЙ ФЛОТ



ОАО «Морской порт Санкт-Петербург»

Группа компаний «Морской порт Санкт-Петербург» входит в состав UNIVERSAL CARGO LOGISTICS HOLDING BV, включающего также Туапсинский и Таганрогский морские торговые порты, Волжское и Северо-Западное пароходства, а также ряд судостроительных и судоходных компаний. Стратегией развития холдинга предусмотрена консолидация транспортных активов, в том числе связанных с морскими, речными, железнодорожными перевозками, а также стивидорным бизнесом.

Созданное на базе Ленинградского морского торгового порта в 1992 году, ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» успешно развивается в условиях рыночной экономики. Сегодня морской порт Санкт-Петербург – крупнейшая группа стивидорных компаний в Большом порту Санкт-Петербург и на северо-западе России. Удельный вес группы в грузообороте Большого порта СПб составляет около 20% – в 2008 году стивидорные компании обработали 11 млн. тонн грузов.

Программа развития портовой инфраструктуры группы компаний «Морской порт Санкт-Петербург» на 2007-2011 гг., утвержденная правительством Санкт-Петербурга, предполагает переход на обработку более рентабельных видов грузов и увеличение перегрузочных мощностей компании до 20 млн. тонн в год путем строительства специализированных терминалов по перевалке различных видов грузов, а также развития уже реализованных проектов.

К настоящему моменту группой компаний успешно реализовано 3 масштабных проекта. В мае 2008 года в «Третьей стивидорной компании» введена в эксплуатацию первая очередь автомобильного терминала производственной мощно-

стью 80 тыс. автомобилей в год; в январе 2009 г. приступил к работе универсальный перегрузочный комплекс в порту Усть-Луга производственной мощностью до 3 млн. тонн в год; в начале 2009 г. в «Первой стивидорной компании» завершено строительство первой очереди ро-ро терминала производственной мощностью 855 тыс. тонн в год. На территории «Четвертой стивидорной компании» продолжается строительство первой очереди контейнерного терминала производственной мощностью 350 000 TEUs в год; начато проектирование рефрижераторного терминала в «Первой стивидорной компании», мощности которого позволят обрабатывать до 1,5 млн. тонн грузов.

Группа компаний «Морпорт СПб» сохраняет и укрепляет позиции надежной и стабильной компании в первую очередь благодаря высокопрофессиональному коллективу. Для сотрудников компаний группы – более трех с половиной тысяч человек – помимо конкурентоспособной заработной платы предусмотрен комплекс корпоративных программ, направленных на обучение, социальную поддержку, организацию оздоровительного отдыха работников и их детей, адаптацию новых сотрудников, поддержку ветеранов порта. Для отличившихся в труде портовиков учреждена награда – золотой и серебряный знаки «Морской порт Санкт-Петербург».

Профессиональная компетентность сотрудников группы компаний «Морской порт Санкт-Петербург» – один из ключевых факторов ее успеха, благодаря чему более 2000 предприятий из России, стран СНГ, ближнего и дальнего зарубежья выбирают компании группы «Морпорт СПб».



МОРОЗОВ

Виктор Васильевич,

генеральный директор
ОАО «Мурманский морской
торговый порт»,
вице-президент Ассоциации
морских портов



МОРСКОЙ ФЛОТ

Виктор Васильевич Морозов родился в Таганроге в 1957 году. В 1980 году окончил Одесское высшее инженерное морское училище, получив квалификацию «инженер-судоводитель» по специальности «судовождение на морских путях», и был направлен на работу в Новороссийское морское пароходство помощником капитана на судах-нефтерудовозах водоизмещением 100 тыс. тонн.

В 1984 году перешел в Таганрогский морской торговый порт, где работал начальником склада, начальником транспортно-экспедиторской конторы, заместителем начальника порта по эксплуатации, начальником порта. В феврале 1997 г. был назначен генеральным директором ОАО «Таганрогский морской торговый порт». С 2002 года занимался проектами внедрения информационно-аналитических систем в портах Новороссийск, Ейск, Таганрог и Махачкала. В 1997 году окончил Академию народного хозяйства при Правительстве РФ. Кандидат экономических наук. С 2004 года и по настоящее время – генеральный директор ОАО «Мурманский морской торговый порт».

За время работы в порту был разработан и успешно реализован ряд инновационных проектов: проведена оптимизация структуры предприятия, построена система эффективного использования производственных мощностей, внедрена новая система оплаты и стимулирования труда, создан ряд объектов капитального строительства, поэтапно ведется модернизация и обновление парка основного перегрузочного оборудования. Кроме того, на качественно новый уровень переведены вопросы социальных, культурных и бытовых условий в компании: создана крепкая и влиятельная первичная профсоюзная организация работников водного транспорта (ПРВТ), установлена система добровольного медицинского страхования работников. ОАО «ММТП» является участником и инициатором ряда конкурсов и спортивных мероприятий, пропагандирующих здоровый образ жизни. Компания постоянно оказывает помощь детским домам, ветеранам порта, обществу воинов-афганцев. С 2008 года разработана программа помощи в приобретении жилья молодым специалистам, возобновлена работа по программе «школа – вуз – предприятие».

Результатом проводимых мероприятий стал рост основных производственных показателей. Грузооборот за период 2004-2009 гг. увеличился на 60% – с 9 до 14,5 млн. тонн грузов в год. Значительно сократились сроки обработки транспортных средств. Заработная плата – одна из самых высоких в городе и области, сохранена и действует система социальных льгот и гарантий, закрепленная коллективным договором.

За достигнутые успехи ОАО неоднократно признавалось победителем на таких конкурсах, как V Всероссийский конкурс «Российские организации высокой социальной эффективности», «Лучшая стивидорная компания Ассоциации морских торговых портов», «Партнер ОАО «РЖД».

Результаты работы В.В. Морозова отмечены наградами правительства и общественных организаций.



ОАО «Мурманский морской торговый порт»

Мурманский морской торговый порт был основан в 1915 году. С первых дней существования этот незамерзающий и глубоководный порт на севере России приобрел важнейшее значение для экономики и обороноспособности страны.

В 1994 году в результате приватизации было создано акционерное общество «Мурманский морской торговый порт». В период реформирования акционерное общество сохранило производственную и социальную стабильность и сегодня является одной из крупнейших стивидорных компаний на северо-западе России.

Все последние годы порт переживает новое рождение – расширяется, модернизируется. Особые показатели были достигнуты в 2006 году, когда грузооборот составил 14,55 млн. тонн. Увеличение по сравнению с 2003 г. составило 60%. В 2008 году грузооборот порта вырос до 14,32 млн. тонн. По итогам работы за 8 месяцев 2009 года грузооборот составил 10 млн. 457 тыс. тонн, что на 12% выше аналогичного периода 2008 года. Одновременно с обновлением оборудования идет строительство и модернизация перегрузочных комплексов. Вкладываются средства в ремонт и дноуглубление причалов. Для более эффективного использования существующих производственных мощностей проведена реконструкция и строительство железнодорожных и подкрановых путей.

На сегодняшний день численность работников общества оптимальна и насчитывает 1830 человек. Коллектив работает слаженно и высокопрофессионально. Порт имеет собственный учебно-курсовой комбинат, который готовит специалистов более чем по 50 специальностям. Ежегодно в порту создаются новые рабочие места, в 2008 году введено 65 мест, с начала этого года – еще 12.

Стремясь к привлечению молодых специалистов, ОАО «Мурманский морской торговый порт» предоставляет широкие возможности для совершенствования способностей и разви-

тия управленческих и профессиональных навыков. Оказывается финансовая поддержка.

Мурманский морской торговый порт давно и прочно занимает лидирующие позиции среди портов Северного бассейна, подтверждая статус самого крупного в мире порта за Полярным кругом. Но и у него назрела необходимость дальнейшего развития, в первую очередь для увеличения объемов перевалки угля, контейнерных грузов и создания специализированных комплексов. Распоряжением Правительства РФ было принято решение по реализации комплексного инвестиционного проекта «Развитие Мурманского транспортного узла» (МТУ) и выделены значительные бюджетные средства. Проект развития МТУ входит в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». Суммарный объем инвестиций в проект составит 160,34 млрд. рублей.

Предполагается, что в 2010 году суммарный грузооборот составит 36 млн. тонн, а к 2020 году – 84 млн. тонн. Развитие МТУ будет проходить по двум берегам Кольского залива. Предполагается строительство угольного терминала мощностью до 20 млн. тонн в год и нефтеналивного терминала с грузооборотом до 35 млн. тонн в год на ещё неосвоенном западном берегу. Угольный терминал будет обеспечиваться сырьем из Кузбасса, нефтяной – со Штокмановского месторождения. На восточном берегу планируется строительство контейнерного терминала и создание логистического центра (сухой порт).

Строительство первой очереди контейнерного терминала планируется на базе первого грузового района ОАО «Мурманский морской торговый порт» мощностью до 350 TEU в год.

Развитие Мурманского транспортного узла определяет перспективы Арктической зоны Российской Федерации и устанавливает новые взаимоотношения с американскими, европейскими и азиатскими торговыми партнерами.



НОВИКОВ

Александр Николаевич,

начальник смены
государственного портового
контроля инспекции
государственного портового
контроля ФГУ «АМП Мурманск»



Александр Николаевич Новиков родился в глубинке – Тульской области, где до моря сотни и сотни километров. Но так сложилась судьба, что большую часть жизни этот человек связал с Мурманском и северными морями. Он окончил Мурманское мореходное училище им. И.И. Месяцева и после службы в армии устроился мотористом в управление Севрыбхолодфлота.

Про него можно с уверенностью сказать: прошел все ступени роста по выбранной специальности. Работал четвертым, третьим, вторым механиком на судах управления Мурманрыбпрома, сменным и старшим механиком, сменным помощником капитана, капитаном – старшим механиком портового флота, капитаном портового надзора инспекции портового надзора Мурманского морского торгового порта.

15 лет назад А.Н. Новиков пришел в морскую администрацию порта Мурманск и здесь работал в должностях капитана портнадзора, старшего инспектора по контролю судов, старшего государственного инспектора по контролю инспекции государственного портового контроля. Ныне он начальник смены государственного портового контроля инспекции государственного портового контроля.

Александр Николаевич любит свое дело и преданно служит ему, честно выполняя трудовые обязанности. Он неоднократно поощрялся руководством отрасли, имеет немало почетных наград: Почетную грамоту Министерства морского флота СССР, значок «Почетному полярнику», медаль «300 лет Российскому флоту», медаль «90 лет Мурманскому морскому торговому порту».



МОРСКОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Мурманск»

ФГУ «Администрация морского порта Мурманск» создано в 1994 г. В феврале 2004 года создан Кандалакшский филиал ФГУ «АМП Мурманск», а в декабре 2007 года – Дудинский филиал. В 2008 году федеральное государственное учреждение «Государственная администрация Мурманского морского рыбного порта» реорганизовано в форме присоединения к ФГУ «АМП Мурманск».

Порт Мурманск – крупнейший незамерзающий морской порт на северо-западе России. Среди других российских портов он имеет преимущество как самый глубоководный, способный принимать суда дедвейтом до 300 тыс. т. Основа для развития порта – уникальное географическое положение Мурманска. Порт имеет свободный выход в открытый океан и располагается вблизи от международных морских трасс. Порт экономически независим от других стран ввиду отсутствия необходимости прохождения через их территориальные воды.

С момента основания Мурманский морской торговый порт специализировался в основном на перевозке насыпных и генеральных грузов, однако с 2002 года началась реализация планов перевалки через порт нефтепродуктов. В 2003 году на рейде Мурманского морского торгового порта оборудованы два рейдовых перегрузочных комплекса, в марте 2004 года введен в эксплуатацию третий РПК «Белокаменка». В течение последних лет отмечается положительная динамика роста грузооборота через Мурманский порт.

Неоднократно Мурманский морской порт становился участником международных и российских учений. В октябре 1995 г. было подписано соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Норвегия «О сотрудничестве при поиске пропавших без вести и спасании терпящих бедствие людей в Баренцевом море». Согласно соглашению ежегодно проводятся учения, ответственность по организации, подготовке и проведению стороны несут поочередно. Цель данных учений – отработка взаимодействия поисково-

спасательных служб сопредельных государств, получение разрешения на пересечение государственных границ спасательными единицами Российской Федерации и Королевства Норвегия в соответствии со статьей 5 соглашения от 04.10.1995 года при поиске и спасании людей, терпящих бедствие на море.

В 2002 году начата разработка Генеральной схемы развития порта Мурманск. С учетом поручения председателя Правительства Российской Федерации в 2003 году задание было расширено до уровня разработки Генеральной схемы развития Мурманского портового транспортного узла. Непосредственное участие в разработке Генеральной схемы и придании ей законного статуса приняли сотрудники ФГУ «Администрация морского порта Мурманск».

Разработанная и представленная на утверждение Генеральная схема развития Мурманского портового транспортного узла предусматривает:

- модернизацию и реконструкцию существующих мощностей торгового порта;
- создание новых перегрузочных мощностей в Мурманском порту, а также на побережье Баренцева и Белого морей в новых защищенных губах и заливах.

На берегах Кольского залива, в границах нынешнего порта, планируется модернизировать и расширить технологические перегрузочные комплексы, а также построить новые. Используемые в Кольском заливе в настоящее время рейдовые перегрузочные комплексы (РПК) нефти являются временным решением и в соответствии с Генеральной схемой развития Мурманского портового транспортного узла их должны заменить береговые нефтеперегрузочные комплексы. Таким образом, на сегодняшний день ФГУ «Администрация морского порта Мурманск» является одним из ключевых звеньев транспортной системы РФ и обеспечивает соблюдение интересов государства по зоне ответственности в портах Мурманск, Кандалакша и Дудинка.



ПАЛЕХОВ Сергей Владимирович,

заместитель начальника
управления обеспечения
мореплавания
ФГУП «Росморпорт»



МОРСКОЙ ФЛОТ

Вся профессиональная деятельность Сергея Владимировича Палехова неразрывно связана с морским транспортом. Окончив Архангельское мореходное училище, а затем судоводительский факультет Ленинградского высшего инженерного морского училища им. адмирала С.О. Макарова, он прошел путь от помощника капитана, капитана судов дальнего плавания Северного морского пароходства до руководителя Департамента судоходной политики и регулирования производственной деятельности морского флота Министерства транспорта РФ.

В марте 2004 года С.В. Палехов поступил на работу в ФГУП «Росморпорт» советником генерального директора предприятия, а в июле 2005 года был назначен заместителем начальника управления обеспечения мореплавания.

За время работы в Министерстве транспорта РФ, а затем во ФГУП «Росморпорт» С.В. Палехов внес значительный вклад в развитие и совершенствование нормативной правовой базы морской отрасли, обеспечение устойчивой и безаварийной работы морского флота. При его непосредственном участии на морском флоте внедрялись требования Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ), создавались региональные системы обеспечения безопасности мореплавания и автоматизированные идентификационные системы, разрабатывались организационно-распорядительные документы по использованию этих систем и подготовке специалистов для их эксплуатации и многое другое.

Хорошо владея положениями международных конвенций и национального законодательства по вопросам безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море, Сергей Владимирович и сегодня продолжает принимать активное участие в работе Международной морской организации (ИМО), эффективно защищая и отстаивая интересы отечественного судоходства в международном морском сообществе.

В качестве заместителя начальника управления обеспечения мореплавания ФГУП «Росморпорт» С.В. Палехов формирует и реализует политику предприятия в области безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения окружающей среды с судов. Созданная при его участии система мер в области обеспечения безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения окружающей среды позволяет не допускать аварийных случаев, связанных с гибелью людей и загрязнением окружающей среды.

С.В. Палехов успешно передает богатый профессиональный и жизненный опыт подчиненным, умело руководит по вопросам организации, использования, модернизации и развития систем обеспечения безопасности мореплавания (СУДС, АИС, ГМССБ, ККС МДПС ГЛОНАСС/GPS и др.), находящихся в хозяйственном ведении ФГУП «Росморпорт». При его активном участии получили дальнейшее развитие системы навигационного оборудования морских портов и подходов к ним, улучшились организация и качество услуг по лоцманской проводке судов, оказываемых лоцманами предприятия.

С.В. Палехов пользуется авторитетом и уважением коллег, является академиком Российской академии транспорта и автором ряда научно-практических трудов.

Сергей Владимирович неоднократно поощрялся медалями, почетными грамотами и благодарностями.



Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт»

Образованное в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25.09.2002 «О совершенствовании системы государственного управления морскими торговыми и специализированными портами», за прошедшие пять лет ФГУП «Росморпорт» доказало свою эффективность в управлении федеральным имуществом морских портов, в поддержке, развитии и модернизации российской портовой инфраструктуры в целом. Предприятие по праву заслужило положительную деловую репутацию одного из крупнейших российских участников портового бизнеса.

Сегодня среди крупнейших проектов, успешно реализуемых ФГУП «Росморпорт» в сфере развития портовой инфраструктуры России, – строительство автомобильно-железнодорожных паромных комплексов в портах Усть-Луга и Балтийск. Между этими портами уже функционирует в опытный порядок паромная линия, на которой курсирует паром усиленного ледового класса «Балтийск», приобретенный предприятием в лизинг и модернизированный. Окончательный ввод строящихся объектов в эксплуатацию в 2009 году позволит в полном объеме выполнить поставленную перед ФГУП «Росморпорт» государственную задачу – организовать устойчивое транспортное сообщение между Калининградской и Ленинградской областями, а в перспективе продлить данную паромную линию до немецкого порта Засниц.

Другой важный проект, реализуемый предприятием в Северо-Западном регионе, – строительство современного пассажирского терминала «Морской фасад» на Васильевском острове в г. Санкт-Петербурге с созданием и реконструкцией ряда ключевых объектов прибрежно-портовой инфраструктуры.

В преддверии зимней Олимпиады в г. Сочи в 2014 году ФГУП «Росморпорт» выступает заказчиком-застройщиком строительства и реконструкции ряда объектов инфраструктуры Сочинского морского порта.

В рамках программы обновления российского ледокольного флота на верфях Балтийского завода по заказу ФГУП «Росморпорт» было построено два новых многофункциональных ледокола – «Москва» и «Санкт-Петербург». Первое судно введено в эксплуатацию в конце прошлого года, а в течение 2009 года планируется ввод в эксплуатацию и второго ледокола. Дальнейшее развитие ледокольного флота предприятия связано со строительством нового многофункционального дизельного ледокола большой мощности.

ФГУП «Росморпорт» является крупнейшим в России оператором систем управления движением судов (СУДС), обеспечивая безопасность судоходства на подходах и в акваториях большинства морских портов страны. Предприятием проводится планомерная работа по модернизации действующих и строительству новых объектов систем безопасности мореплавания.



ПАЛИЙ Валерий Иванович,

старший государственный инспектор отдела по проверке российских и иностранных судов и расследованию аварий ФГУ «АМП Таганрог»



После окончания средней школы в Таганроге Валерий Иванович Палий поступил в Ленинградское высшее инженерное морское училище им. адм. Макарова на специальность «судовождение на морских путях». Получив квалификацию инженера-судоводителя, он пришел в Северное морское пароходство. Работал третьим помощником капитана т/х «Г. Хрустальный», вторым помощником капитана т/х «Пустозерск», т/х Маймакса», т/х «Пертоминск», старшим помощником капитана т/х «Пертоминск», капитаном т/х «Пертоминск», т/х «Пермь», т/х «Мироныч», т/х «Тулома».

В 2000 г. уволился из Северного морского пароходства и был принят на работу в ГУ «МАП Таганрог» на должность государственного инспектора по проверке российских и иностранных судов, затем переведен на должность старшего государственного инспектора. С 2005 года, когда ГУ «Морская администрация порта Таганрог» переименована в ФГУ «Администрация морского порта Таганрог», В.И. Палий продолжает работать в должности старшего государственного инспектора отдела по проверке российских и иностранных судов и расследованию аварий.

За время работы зарекомендовал себя грамотным, профессиональным специалистом. При его непосредственном участии осуществляется проверка мореходного состояния судов перед выходом в море из порта Таганрог.

Многолетняя работа В.И. Палий на судах морского флота, хорошие организаторские способности играют большую роль в выполнении поставленных задач по обеспечению безопасности мореплавания в Таганрогском морском порту.

Валерий Иванович награжден знаком «Почетный работник морского флота», Почетной грамотой Министерства транспорта РФ, медалью «300 лет Российскому флоту».



МОРСКОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение «Администрации морского порта Таганрог»

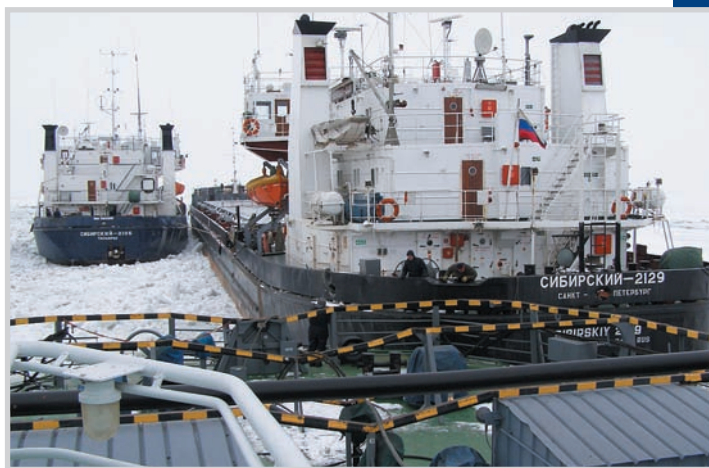
ФГУ «АМП Таганрог» создано в ноябре 1996 года. За это время четко определились главные задачи – обеспечение безопасности мореплавания, контроль за экологическим состоянием акватории порта и подходного канала. Кроме того, администрация создает равные и благоприятные условия для всех участников транспортного процесса в Таганрогском транспортном узле.

Администрация проводит активную работу по совершенствованию всех сфер жизнедеятельности транспортного узла Таганрог, развитию его инфраструктуры, повышению конкурентоспособности предоставляемых услуг, обеспечению порядка в порту и созданию безопасных условий мореплавания.

Эффективное выполнение возложенных на администрацию государственных задач обеспечивает динамичный рост экономических показателей порта Таганрог на протяжении вот уже 13 лет, способствует привлекательности порта для отечественных и иностранных компаний, осуществляющих перевозки грузов морским транспортом.

Высокая степень ответственности ФГУ «АМП Таганрог» в отстаивании интересов государства в сфере контроля безопасности мореплавания и оказания государственных услуг морскому судоходству в порту Таганрог обеспечила порту заслуженную репутацию на мировом уровне.

Трудовой коллектив состоит из высококвалифицированных кадров и вносит достойный вклад в возрождение мощи российского флота. Специалисты ФГУ «АМП Таганрог» принимали участие в подготовке нормативно-правовых актов: проектов постановления правительства, касающихся охраны объектов инфраструктуры в морском порту и границ морских портов в соответствии со статьей 15 Закона о морских портах, новых правил расследования аварий судов, Общих правил плавания и стоянки судов в портах РФ и на подходах к ним.



Несмотря на негативные процессы, происходящие в мировой экономике, в порту Таганрог произошло лишь незначительное падение грузопотока. Итоговые цифры работы стивидорных компаний за 9 месяцев текущего года снизились всего на 5% относительно объема грузопереработки за соответствующий период 2007 года, а ожидаемый результат по 2009 году в целом превысит показатели докризисного года. Таким образом, та динамика, которая существует сегодня, показывает, что Таганрогский транспортный узел работает не в «кризисном режиме».

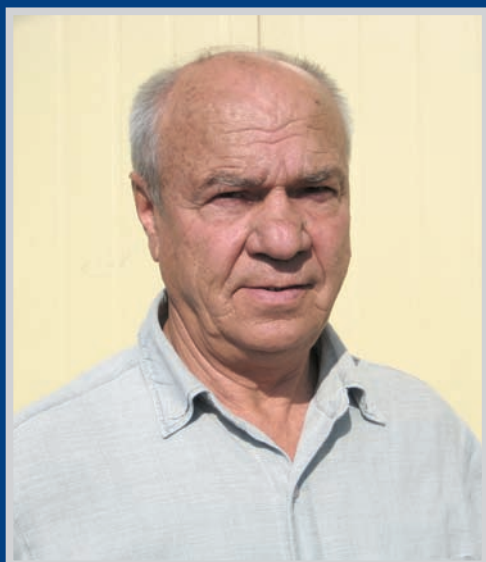
Основные планы развития ФГУ «АМП Таганрог» на ближайшие годы – повышение уровня безопасности мореплавания, завершение работ по установлению границ территории и акватории порта, а также увеличение грузооборота и повышение пропускной способности порта.



ПЕЛЕПЕЙ

Иван Иванович,

старший водолазный
специалист ФГУП
«Дальневосточное БАСУ»



Свою трудовую деятельность Иван Иванович начал после окончания средней школы в 1957 году. В течение двух лет работал в колхозе разнорабочим, в 1961 году по окончании школы ФЗО – кузнецом-слесарем.

Во время воинской службы Ивана Пелепея направили в водолазную школу ВМФ. Новая профессия пришлась по душе. После увольнения с 1966 по 1984 год Иван Иванович работал водолазом в ЭО АСПТР ДВМП. Он выполнял обязанности старшины водолазной станции, всегда грамотно организовывая работу.

С 1984 года Иван Иванович – главный водолазный специалист, затем старший водолазный специалист. За время работы зарекомендовал себя знающим и любящим свое дело. Один из лучших наставников, он охотно передает свой богатый опыт молодым водолазам. Инициативен, свое оборудование содержит в хорошем техническом состоянии. Повышает свои технические знания, неоднократно поощрялся руководством за освоение и внедрение новой техники. Много раз участвовал в аварийно-спасательных и судоподъемных работах, океанских буксировках, водолажном обеспечении навигации в восточном секторе Арктики, в высадке экспедиций «Северный полюс-22» и «Северный полюс-23».

И.И. Пелепею не раз присуждалось звание «Лучший по профессии». Ударник коммунистического труда. За безупречный труд в отряде АСПТР награжден знаками «Победитель IX пятилетки», «Победитель X пятилетки», «10, 15, 20 лет в ДВМП», «Ветеран труда ДВМП», медалью «Ветеран труда», Почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации, многочисленными грамотами, денежными премиями и благодарностями.



МОРСКОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное унитарное предприятие «Дальневосточное бассейновое аварийно-спасательное управление»

31 июля 1957 года был издан приказ начальника Владивостокского морского торгового порта об организации в порту отряда судоподъемных и подводно-технических работ с утвержденным штатом работающих в количестве 40 единиц. Таким образом, 1 августа 1957 года начал образовываться будущий экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ.

С 1 мая 1958 года ЭО АСПТР из Владивостокского морского торгового порта был переведен в подчинение управления Дальневосточного морского пароходства.

30 июня 1993 года решением конференции трудового коллектива ЭО АСПТР отделился от структуры ОАО «ДВМП», стал самостоятельной организацией в структуре Госморспасслужбы. 28 февраля 1994 года ЭО АСПТР преобразован в Дальневосточное бассейновое аварийно-спасательное специализированное управление Госморспасслужбы. ДВ БАСУ с 1 января 2001 года переименовано в федеральное государственное унитарное предприятие «Дальневосточное бассейновое аварийно-спасательное управление» (ФГУП «ДВ БАСУ»).

Общая численность работающих в разное время колебалась от 40 до 850 человек. На данный момент число работников составляет 186 человек.

Сотрудники управления выполняли интернациональный долг во Вьетнаме по обеспечению безопасности судов СССР, блокированных минными полями, а также в Бангладеш, где осуществляло буксировку тральщиков в район боевых действий, участвовало в подъеме затонувших судов порта и рейда Читтагонг, снимало с мели российские теплоходы, занималось поисково-спасательными работами, тушением пожаров, сопровождало аварийные суда и выполняло многие другие операции, направленные на обеспечение безопасности на море.

В составе АСФ ДВ БАСУ несут службу по обеспечению аварийно-спасательной готовности в зоне ответственности предприятия:

- специализированное аварийно-спасательное судно для борьбы с аварийными разливами нефти проекта В-92 «Нефтегаз» – 1 ед.;
 - буксир – спасатель проекта 1454-1 ед.;
 - рейдовые водолазные катера проекта РВК-376 – 3 ед.;
 - спасательный катер-бонопостановщик проекта РП-178 – 1 ед.
- Программой развития управления на ближайшие 5 лет предусмотрено:

- техническое оснащение АСФ современными аварийно-спасательными судами, водолазным, спасательным и ЛРН-оборудованием;
- совершенствование организации несения АСФ в зоне ответственности управления;
- совершенствование и развитие профессиональной подготовки спасателей;
- подбор молодых кадров.

Руководствуясь политикой предприятия, ФГУП «ДВ БАСУ» на предстоящие пять лет ставит основными своими задачами:

- обеспечение аварийно-спасательной готовности в зоне ответственности ДВ БАСУ
- ликвидацию аварийных разливов нефти и нефтепродуктов в зоне своей ответственности;
- обновление технической базы и пополнение флота;
- освоение новых технологий ликвидации разливов нефти с учетом экологической обстановки;
- проведение учений, в том числе и совместных, в акватории Амурского залива;
- постоянное повышение профессионального уровня личного состава за счет ротации, в том числе из молодых специалистов, и обучения.



ПОПАДИЧ Анатолий Николаевич,

главный технолог
порта Ванино



В 1963 году Анатолий Николаевич Попадич окончил Одесский институт инженеров морского флота по специальности «инженер механизации портов».

В 1964–1992 гг. работал старшим инженером механизации, групповым механиком порта Ванино. На творческом счету Анатолия Николаевича свыше сотни рационализаторских предложений. Благодаря его разработкам в порту появилась универсальная технологическая рама и несколько модификаций захватов для колесной и гусеничной техники, которые надежно обеспечили сохранность грузов при перегрузке. За разработку комплекса приспособлений по захвату труб большого диаметра А.Н. Попадич получил серебряную медаль ВДНХ. По его чертежам создали грузозахват, которым можно было взять сразу несколько контейнеров весом 3–5 тонн.

Много сделано им по внедрению сквозных перевозок грузов в мешках пакетами в синтетических строплентах, по механизации вспомогательных операций, разработке и оптимизации технологии перевалки широкой номенклатуры грузов. Анатолия Николаевича можно с уверенностью назвать выдающимся новатором порта Ванино.

В 1986 году А.Н. Попадичу было присвоено звание «Лучший рационализатор порта». Он отмечен медалью «Ветеран труда», знаками «Ветеран порта» и «Ветеран Сахалинского морского пароходства».

С 1992 года и по настоящее время Анатолий Николаевич – главный технолог порта.

В 2007 году имя А.Н. Попадича занесено в книгу «Лучшие люди России».



МОРСКОЙ ФЛОТ



ОАО «Порт Ванино»

ОАО «Порт Ванино» – крупнейшая универсальная стивидорная компания транспортного узла с грузооборотом 6,5 млн. тонн. Предприятие входит в первую десятку стивидорных компаний России по объемам грузопереработки.

За 2004–2008 гг. прирост грузооборота ОАО «Порт Ванино» составил 16,5%. Увеличение объемов переработки грузов стало возможным во многом благодаря планомерному техническому перевооружению и модернизации основных производственных фондов: за последние годы технический парк пополнился десятками единиц погрузчиков различной грузоподъемности и назначения, в составе портового флота появился новый мощный буксир. В порту уже установлено 5 кранов нового поколения, недавно введен в эксплуатацию экспериментальный порталый кран грузоподъемностью 104 тонны. На предприятии внедрена единая информационная система на базе программных продуктов ORACLE, объединяющая все информационные потоки и позволяющая вывести на современный уровень планирование и учет ресурсов, управление коммерческой и производственной деятельностью предприятия.

Разработка стратегии развития ОАО «Ванинский морской торговый порт» на 2009–2018 гг. была завершена летом 2008 года. Прогнозы и перспективы развития акционерного общества тесно увязаны с общим состоянием и проблематикой развития Ванино-Совгаванского транспортного узла (ВСГТУ). Мировой экономический кризис внес существенные коррективы в намеченные планы инвестиционного развития как акционерного общества, так и ВСГТУ в целом. Тем не менее основные проекты, предусмотренные стратегией, остаются актуальными и будут реализованы по мере стабилизации мировых товарных и финансовых рынков. На южной стороне бух-



ты Ванино запланировано возведение нового терминала для перевалки глинозема мощностью 3 млн. тонн в год; на базе высвободившихся причалов – оснащение комплекса для перевалки угля на 2,5 млн. тонн. Намечено также оборудовать специализированный комплекс для перевалки лесных грузов, в том числе пиломатериалов, расширить контейнерный терминал. Реализация стратегии позволит довести грузооборот ОАО «Порт Ванино» до 12 млн. тонн.

Год	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Переработано, тыс. тонн	5682,7	6156,0	6428,6	6478,4	6621,3



ПЯТНИЦКИЙ

Андрей Рэмович,

главный инженер
Петербургского нефтяного
терминала



Коренной ленинградец, Андрей Рэмович Пятницкий окончил Нахимовское училище, а затем Ленинградское высшее военно-морское инженерное училище им. Ленина по специальности «военный инженер-механик дизельных энергетических установок».

Первым местом работы А.Р. Пятницкого стала нефтебаза IV района Ленинградского морского торгового порта, основной задачей которой была бункеровка судов Балтийского морского пароходства. Здесь он и прошел путь от старшего мастера до главного инженера.

Как главный инженер Петербургского нефтяного терминала принимал активное участие в реконструкции старой нефтебазы и строительстве нового терминала, которое проводилось на вновь намытой территории. О том времени Андрей Рэмович вспоминает так: «Многие и представить не могли, что на месте старой нефтебазы будет создано современное предприятие по западному образцу. Но, наверное, не зря говорят, что мысль материальна. Когда-то мы только мечтали о том, что можно было бы сделать на том клочке суши, который был в нашем распоряжении. А теперь приятно видеть плоды собственного труда, когда проект реализовывается и претворяется в жизнь. Мне нравится рабочий процесс, нравится, чтобы все крутилось, вертелось, работало и желательно без сбоев».

Пятницкий ценит в людях порядочность, интеллигентность, тактичность, компетентность. Все, что характеризует человека как профессионала высокого уровня и личность, – достойно уважения. Именно эти качества есть и в самом Андрее Рэмовиче, который пользуется большим авторитетом и любовью у своих коллег.



МОРСКОЙ ФЛОТ



СП «ЗАО «Петербургский нефтяной терминал»

Сегодня СП «ЗАО «Петербургский нефтяной терминал» – крупнейший в России по перевалке нефтепродуктов. Его история начинается с июня 1995 года, когда на основе бункеровочной базы морского порта была создана новая компания. Программа поэтапного строительства терминала и ввода в эксплуатацию новых мощностей при одновременном осуществлении производственной деятельности доказала свою эффективность. Значительно увеличился резервуарный парк, построены новые причалы, железнодорожные эстакады и другие объекты портовой инфраструктуры.

Терминал расположен в юго-восточной части Финского залива на площади 37 га. Пропускная способность – 12 млн. тонн нефтепродуктов в год.

Мощности:

- резервуарный парк – 354 тыс. тонн;

- железнодорожные эстакады для приема нефтепродуктов: 6 эстакад на 108 цистерн;

- 7 причалов, в том числе 2 причала для приема морских танкеров, 2 причала для приема речных танкеров, 2 универсальных причала, 1 бункеровочный причал;

- продуктопровод от Киришского нефтеперерабатывающего завода производительностью 350 куб. м в час.

СП «ЗАО «Петербургский нефтяной терминал» оказывает следующие услуги: перегрузка нефтепродуктов (мазут, дизельное топливо) на экспорт и внутренний рынок, прием и очистка льяльных и нефтесодержащих вод, контроль качества нефтепродуктов, документальное сопровождение грузов.

За время работы терминала грузооборот вырос в двенадцать раз: с 1 млн. тонн в 1995 г. до 12 млн. тонн нефтепродуктов в 2008 г.



РОБКАНОВ

Михаил Федорович,

почетный президент
ОАО «ВМТП»,
вице-президент Ассоциации
морских портов



МОРСКОЙ ФЛОТ

Михаил Федорович Робканов посвятил морскому транспорту почти 40 лет. После окончания Владивостокского мореходного училища он начал трудовую деятельность помощником капитана т/х «Казань» Дальневосточного морского пароходства. Позже работал во Владивостокском морском торговом порту сменным заместителем начальника складской части 2-го грузового района, стивидором, начальником складской части, начальником контейнерного отдела, исполнял обязанности заместителя начальника службы портового хозяйства, заместителя начальника по эксплуатации. С 1983 по 1985 г. был секретарём парткома порта.

В 1985 г. М.Ф. Робканов возглавил Владивостокский морской торговый порт, проработав на этом месте 21 год. Взяв на себя ответственность за перестройку всего производственного механизма Владивостокского морского торгового порта, всей системы управления его хозяйством, Михаил Федорович определил приемлемую форму приватизации, проходившей в условиях расширения прав трудовых коллективов в распределении результатов труда, и сохранил управляемость порта как производственной структуры, состоящей из 59 самостоятельных юридических лиц.

Курс на реорганизацию коммерческой и транспортно-экспедиторской работы, взятый в свое время Робкановым, позволил коллективу порта не только побеждать в конкурентной борьбе за клиентов, но и увеличить объемы привлекаемых в порт грузов. В 2004 году коллектив предприятия занял 6-е место по объему грузооборота среди российских портов, достигнув рекордной 7-миллионной отметки грузопереработки. Владивостокский морской торговый порт первым среди дальневосточных портов приступил к переработке экспортного зерна.

Постепенно реализуется программа «Семь лет – семь миллионов», инициированная Робкановым. Это показатель прочных связей порта Владивосток со средней общеобразовательной школой № 6. Завершен евроремонт здания школы, установлены мультимедийные системы и компьютеры в каждом классе, открыт лингафонный кабинет для изучения английского языка, информационный центр, телестудия.

За труд в деле восстановления храма Казанской иконы Божией Матери почетный президент ОАО «ВМТП» М.Ф. Робканов награжден орденом Русской православной церкви Преподобного Серафима Саровского III степени.

В настоящее время Михаил Федорович является почетным президентом ОАО «ВМТП» и координирует работу Ассоциации порта, включающей в себя 57 компаний, направленную на развитие сотрудничества и связей между организациями.

Многолетний плодотворный труд М.Ф. Робканова в системе морского транспорта отмечен государственными и ведомственными наградами. В их числе орден Дружбы народов, орден Почета, медали «300 лет Российскому флоту», «За заслуги в развитии транспортного комплекса России», «За усердие и доблесть» II степени, нагрудные знаки «Почетный работник транспорта России» и «Почетный работник ВМТП».



ОАО «Владивостокский морской торговый порт»

Один из старейших в России Владивостокский морской торговый порт был основан 10 октября 1897 года. С тех пор он не раз заявлял о себе как о надежном и перспективном предприятии.

Большое внимание коллектива к качеству услуг из года в год позволяет привлекать туда дополнительные грузопотоки и открывать новые линии. Модернизация портового оборудования, совершенствование технологических процессов, существенный вклад в социальную сферу позволяют ОАО «ВМТП» оказывать ощутимое влияние на экономику Приморского края. Свидетельством прочности торгового порта на рынке транспортных услуг является причисление его к предприятиям «1-й группы инвестиционной привлекательности» (по оценке Института управления и экономики рынка), а также награждение «Золотым слитком», учрежденным Высшим Женевским институтом бизнеса и управления.

Традиции торгового порта Владивосток относят его к тем немногим предприятиям, которые обладают высокой степенью активности в сфере социальных преобразований. В 2006 году ОАО «ВМТП» стал лауреатом краевого конкурса «Социально ответственный бизнес». Владивостокский морской торговый порт единственный среди предприятий Дальнего Востока включен в список компаний – участниц «Индекса социальных инвестиций российского бизнеса». Ежемесячно порт оказывает финансовую помощь совету ветеранов, выделяет средства для выплаты негосударственной пенсии всем участникам Великой Отечественной войны и трудового фронта.

В 2007 году завершена работа по формированию стратегии развития порта Владивосток до 2015 года, в которой высокая социальная активность предприятия обозначена как одна из основных ценностей.

Среди планов развития организации на предстоящие пять лет создание единого контейнерного терминала на базе 12-16-го причалов, строительство транспортно-логистического комплекса «Южный приморский терминал», реконструкция бункеровочной нефтебазы, строительство зернового терминала (с возможностью использования для других грузов в случае отсутствия зерновых), развитие пассажирского терминала и терминала местных пассажирских линий, модернизация и обновление перегрузочного оборудования.



Основные финансово-экономические показатели ОАО «ВМТП» за 2004-2008 гг.

№	Наименование показателя	Ед. изм.	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год
1. Производственные							
1.1	Объем грузопереработки	тыс. тонн	7240,9	6488,2	4035,1	4865,3	5862,8
2. Финансовые							
2.1	Выручка от реализации	тыс. руб.	1 078 638	1 156 237	949 770	1 270 720	2 018 902
2.2	Прибыль от реализации	тыс. руб.	244 196	194 005	190 256	248 160	377 457
2.3	Прибыль от реализации на 1 т	руб./т	33,72	29,90	47,15	51,01	64,71
2.4	Чистая прибыль	тыс. руб.	139 377	127 648	110 234	227 855	622 876
3. Социальные							
3.1	Общая численность	чел.	491	505	479	457	455
3.2	Средняя заработная плата	руб./мес.	14 778	18 096	19 698	22 881	28 135
3.3	Социальные выплаты	тыс. руб.	42 484	50 915	63 317	5 850	39 899

СЕМЕНЧЕНКО

Николай Николаевич,

главный инженер ФГУП
«Новороссийское управление
АСПТР»



МОРСКОЙ ФЛОТ

Непростая судьба выпала на долю Николая Николаевича Семенченко. В годы Великой Отечественной войны он разделил участь большинства жителей г. Новороссийска, оказавшись малолетним узником фашистских лагерей. Ему повезло – выжил, а в конце войны пошел в школу.

После службы в армии без отрыва от производства окончил судомеханический факультет Одесского института инженеров морского флота, получил специальность инженера-механика. А родным производством был для него в то время Новороссийский судоремонтный завод, где он начинал слесарем механического цеха, а затем работал диспетчером, прорабом, старшим инженером производственно-диспетчерского отдела. Его отличали постоянное стремление к новому, передовому в технологии судоремонта, в организации производственного процесса, а также высокая ответственность за порученный участок работы и безусловное выполнение заданий в установленные сроки.

С группой инженеров разрабатывал и внедрял на заводе научную организацию труда. Решая задачу сокращения сроков ремонта судов, возглавлял группу инженеров по разработке и внедрению нулевого этапа и агрегатного метода ремонта флота.

Уникальные, сложные, срочные, ответственные объекты поручались прорабу Семенченко. Руководство завода знало: он не подведет.

С 1969 по 1978 год Николай Николаевич работал в Новороссийской группе АСПТР экспедиционного отряда АСПТР Черноморского морского пароходства старшим инженером-механиком группы, а затем старшим механиком судоподъемного судна «Судоподъем-1». За этот период под непосредственным руководством и участии Семенченко были капитально отремонтированы 7 водолазных катеров проекта РВН-376, полностью перепланирован водолазный бот «Скафандр-2», капитально отремонтирован с заменой главного двигателя морской водолазный бот «Водолаз-2» и другая техника. В составе экипажа СПС «Судоподъем-1» Николай Николаевич участвовал во многих уникальных по своему характеру судоподъемных операциях в портах Новороссийск, Туапсе, Феодосия, Керченском проливе, Азовском море, в строительстве глубоководного причала нефтегавани Шехарис в г. Новороссийске, в монтаже опытной ледостойкой опоры для буровых в Азовском море в районе Стрелки. Он всегда стремился находить и находил лучший, наиболее простой и наименее затратный вариант решения технических и организационных вопросов. Например, предложенный им способ остропки затонувших в районе морвокзала трех судов позволил исключить очень трудоемкую операцию по рытью тоннелей под корпусами судов. Все суда были подняты с помощью СПС «Судоподъем-1» за три рабочих дня.

В 1997 году руководством ФГУП «НУ АСПТР» Н.Н. Семенченко был приглашен на работу в качестве главного инженера НУ АСПТР и находится на этой должности в настоящее время.

За высокие показатели в труде, активное участие в рационализаторской работе и содействии рационализаторам, внедрение новой техники, новой технологии, досрочный выход судов из ремонта, выполнение ответственных заданий Н.Н. Семенченко многократно награждался денежными премиями, благодарностями, грамотами, медалями, занесен в Книгу трудовой славы ОАО «НСПЗ».



Федеральное государственное унитарное предприятие «Новороссийское управление аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ»

Федеральное государственное унитарное предприятие «Новороссийское управление аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ» (ФГУП «НУ АСПТР») создано в 1992 году на базе Новороссийской группы АСПТР экспедиционного отряда АСПТР Черноморского морского пароходства и стало преемником славных традиций ЭПРОНа и аварийно-спасательных отрядов Черноморского флота, известных своими подвигами в Великую Отечественную войну и послевоенные годы.

Сегодня ФГУП «НУ АСПТР» – это единственное в своем роде предприятие, выполняющее помимо государственной задачи – несение аварийно-спасательной готовности в экономической зоне РФ на Азово-Черноморском бассейне – широкий спектр гидротехнических, подводно-технических, судоремонтных работ на судах любого назначения.

ФГУП «НУ АСПТР» имеет признание четырех морских регистров судоходства: Российского, Норвежского, Английского и Американского, а так же Российского речного регистра.

За последние годы произведена полная модернизация всего парка водолазной техники и снаряжения. Водолазная служба оснащена современным оборудованием от ведущих мировых производителей. Есть три мобильных водолазных контейнера, оборудованных современной барокамерой и средствами реабилитации работающих под водой специалистов. Активно используются мобильные водолазные станции быстрого развертывания, оснащенные профессиональным шланговым оборудованием, обеспечивающие работу двух водолазов одновременно.

За последние пять лет значительно улучшилось техническое состояние и качественный состав флота: отремонтированы и введены в эксплуатацию старые суда, приобретены новые. На 90% обновился и значительно увеличился автопарк (наличие автомашин позволяет обеспечить суда пресной водой и снимать льяльные воды, использовать сухопутные спо-



собы оперативной доставки оборудования и личного состава к месту аварии).

В распоряжении ФГУП «НУ АСПТР» имеется самое современное, эффективное и надежное оборудование и средства ликвидации разливов нефти – это океанские, морские и портовые боны, скиммеры, вакуумные системы сбора нефтепродуктов, а также средства их базирования, оперативной доставки и развертывания в районе аварии.

На принципиально новый уровень поднято судоремонтное производство. Помимо всех видов ремонта собственного флота на базе ФГУП «НУ АСПТР» активно ведутся работы по ремонту флота сторонних организаций. Освоен ремонт топливных насосов высокого давления дизелей любых марок, сварка конструкций из алюминия и нержавеющей сталей в среде аргона.

Концепция развития ФГУП «НУ АСПТР» на 2009-2014 гг. предполагает расширение номенклатуры и зоны действия оказываемых услуг в области аварийно-спасательных, судоподъемных, подводно-технических и судоремонтных работ.

Планируется приобретение нового мощного буксираспасателя ледокольного типа, плавучих кранов, переоборудование буксира «Дерзкий», расширение судоремонтного производства, замена станочного оборудования, строительство слипа, что даст возможность доковать суда весом до 300–350 тонн. Будет также расширена площадь помещений административного назначения на 320 м².

Намечено расширить и укрепить техническую базу филиалов ФГУП «НУ АСПТР» в портах Темрюк и Туапсе за счет оснащения их новой техникой.

Сотни компаний сотрудничают с предприятием, и в дальнейшем партнерские отношения будут развиваться.



**СЕРГЕЕВ
Николай
Михайлович,**
заместитель начальника
ПРР «Бакарица»
по грузовой
и коммерческой работе
ОАО «АМТП»



Николай Михайлович Сергеев родился и вырос в Архангельской области. Здесь же, в Архангельске, окончил рыбопромышленный техникум, получив специальность «промышленное рыболовство». Еще до учебы он попробовал себя в качестве матроса 2-го класса, а после окончания техникума отправился в Мурманск, устроившись в управление «Мурмансельдь» сначала матросом, а затем стал мастером лова.

С 1975 по 1997 год он стивидор, старший стивидор, начальник 2-й складской группы, заместитель начальника района «Бакарица» по грузовой и коммерческой работе, начальник грузового района «Бакарица», начальник ПРР «Экономия», заместитель главного диспетчера главной диспетчерской порта.

Николая Михайловича всегда отличал творческий подход в решении любых вопросов, деловой настрой, умение общаться и налаживать связи в интересах предприятия. Не случайно с 1997 года он занимается коммерческими вопросами, а в настоящее время является заместителем начальника ПРР «Бакарица» по грузовой и коммерческой работе.

Н.М. Сергеев имеет нагрудный знак «Почетный работник морского флота», награжден Почетной грамотой Департамента транспорта и связи администрации Архангельской области, Почетной грамотой компании «Норильский никель».





ОАО «Архангельский морской торговый порт»

История Архангельского порта уходит в глубину веков, в 1584 год. За сотни лет порт претерпевал множество изменений. Сегодня это современное, хорошо оснащенное предприятие.

Грузопереработка за период с 2004 по 2008 г. возросла на 38,91%. Доля импортных грузов в общей структуре грузопереработки также выросла в 3,5 раза и составила 17,82%. Импорт увеличился в основном за счет привлечения нового грузопотока металлопродукции компании ООО «ОМК-Сталь». Экспорт динамично нарастал за счет привлечения



грузов экспортных углей. Доля экспорта в общем грузопотоке составила в 2008 году 42,24%. Объемы грузопереработки целлюлозно-бумажной продукции стабильны.



Доля каботажных грузов составляет 31,5%. Основными в структуре являются грузы ГК «Норильский никель» Дудинского направления, объемы которых выросли и составили 19,74%.

Увеличение грузопереработки грузов, не связанных с морским грузооборотом, произошло в 2008 г. в основном за счет внутреннего рынка. В среднем, по отчетным данным, наблюдается ежегодный прирост общей грузопереработки по ОАО «Архангельский морской торговый порт» на 10%.

В ближайшие пять лет предприятие надеется сохранить традиционно сложившиеся грузопотоки и клиентскую базу в экспорте-импорте, развивать контейнерный бизнес, увеличить объемы перевалки грузов на Арктическом направлении при активизации разработок нефтегазовых месторождений. Сегодня ОАО «Архангельский морской торговый порт» в поиске новых видов работ и услуг.



СИДЕЛЬНИК

Иван

Алексеевич,

заместитель генерального
директора – начальник
перегрузочного комплекса
ОАО «АМП»



Иван Алексеевич Сидельник родился 4 ноября 1949 года в селе Новобатайск Азовского района Ростовской области в семье рабочих. В 1957 году поступил учиться в восьмилетнюю школу, а после ее окончания в Ростовское речное училище.

В 1969 году окончил училище, получив специальность «судоводитель-механик», и с 28 апреля 1969 года работает в ОАО «Азовский морской порт» диспетчером грузового участка.

После службы в рядах Советской Армии вновь вернулся в Азовский морской порт, где занял должность диспетчера грузового участка. Здесь он трудился до 1996 года. Проявил себя принципиальным, честным, ответственным и инициативным сотрудником.

В 1996 году Иван Алексеевич назначен заместителем начальника ППК по эксплуатации. В 2004 году переведен на должность заместителя генерального директора – начальника перегрузочного комплекса, где и работает в настоящее время.

Грамотный, дисциплинированный специалист, Иван Алексеевич всегда охотно передает свой богатый опыт молодым сотрудникам коллектива. Он постоянно вносит большой личный вклад в развитие ОАО «Азовский морской порт». Так, сегодня компания стала наглядным примером формирования эффективной системы частно-государственного партнерства, направленного на реализацию транспортной стратегии Правительства Российской Федерации. Порт динамично развивается, а его пропускная способность за постприватизационный период многократно возросла.

Эксплуатируемые в настоящее время причальная набережная и складские площади увеличены в 4 раза и составляют соответственно 2,2 км и 24 га. В порту установлено 37 кранов грузоподъемностью до 80 тонн. Построены и введены в эксплуатацию крытые склады, а также специализированные зерновой и контейнерный терминалы. Проложено более 9 км подъездных и выставочных железнодорожных путей, сформировано собственное железнодорожное хозяйство, включающее 4 локомотива. Есть собственный буксирный и вспомогательный флот. Основные фонды имеют сравнительно низкую степень износа. Сегодня порт в состоянии переваливать 6-8 млн. тонн грузов в год.

За многолетнюю плодотворную работу Иван Алексеевич неоднократно поощрялся руководством предприятия.



МОРСКОЙ ФЛОТ



ОАО «Азовский морской порт»

Азовский морской порт – динамично развивающееся предприятие транспортной инфраструктуры юга России. С 1994 года порт приобрел статус международного и имеет пункт пропуска через государственную границу.

Динамичное развитие Азовского порта в последнее десятилетие вывело предприятие в число лидеров среди средних и малых портов бассейна. Именно поэтому Министерство транспорта и Министерство экономического развития и торговли в рамках решения вопроса транспортно-логистического обеспечения г. Сочи в период подготовки проведения XXII зимних Олимпийских игр и XI Паралимпийских игр приняли решение организовать на базе порта Азов комплекс консолидации и перевалки инертных строительных грузов в объеме не менее 10 млн. тонн в год. И также создать единую систему управления движением судов от Азова до Сочи, обеспечивающую безопасные перевозки строительных материалов судами типа «река-море».

Освоение дополнительного грузопотока предполагается осуществить без нанесения урона внешнеэкономическим интересам и экономической безопасности государства, поэтому экспортно-импортные грузы по-прежнему будут перерабатываться в порту. Их объем в настоящее время достиг 1,5-2 млн. тонн. В 2010-2014 гг. планируется кардинальное увеличение объемов (до 3-4 млн. тонн) и расширение номенклатуры экспортно-импортных грузов.

Реализация указанных решений означает интенсивное развитие как самого порта, его пропускной способности, так и сопряженной транспортной и социальной инфраструктуры.

С целью реализации поставленных Правительством РФ задач стратегический инвестор порта – ЗАО по производству строительных материалов «С» готово в ближайшее время осуществить необходимый объем инвестиций в развитие двух дополнительных грузовых участков порта. Это будет иметь позитивное социально-экономическое значение: появятся дополнительные рабочие места. В перспективе общее число рабочих мест составит 750-1000. Значительно возрастут поступления налоговых сборов в бюджетную систему.

Основным лимитирующим фактором, сдерживающим развитие Азовского порта и транспортного комплекса региона,

выступает глубина судового хода на участках Азово-Донского подходного канала и р. Дон. Поэтому стратегический инвестор порта совместно с заинтересованными федеральными государственными структурами инициировал реконструкцию Азово-Донского подходного канала (АДК). Реконструкция АДК предусмотрена проектом «Строительство специализированных портовых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов», одобренным Правительством РФ и включенным в федеральную целевую программу. Инвестиции на реализацию проекта составят 5,8 млрд. рублей, в том числе 10 млн. рублей за счет федерального бюджета. Основные капитальные вложения будут осуществлены за счет внебюджетных средств при определяющем участии стратегического инвестора.

Расширению грузовой базы и повышению загрузки производственных мощностей Азовского порта будет содействовать и открытие новых судоходных линий. В частности, на уровне межправительственного Совета по сотрудничеству в области транспорта России и Сербии положительно решен вопрос об открытии постоянной линии с формированием двух специализированных логистических центров (в Белграде и на базе контейнерного терминала порта Азов) с использованием действующих судов пароконства Сербии.

Реализация возросшего производственного потенциала Азовского порта, формирование условий для устойчивого грузооборота на уровне 10-15 млн. тонн в год (включая экспорт и импорт) предполагает повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта за счет его масштабной модернизации. Формирование устойчивой грузовой базы и необходимость реализации в полном объеме конкурентных преимуществ Азовского порта определили стратегию, направленную на вертикальную диверсификацию в направлении создания собственного флота. За последние три года ЗАО «С» приобрел ряд судов типа «река-море» и образовал собственную судоходную компанию. Компания планирует осуществить масштабные инвестиции в ближайшие 2-3 года в строительство новых судов грузоподъемностью 5 тыс. тонн. Данный проект также включен в федеральную целевую программу и будет пользоваться государственной поддержкой.



СТЕПАНЬЯН

Карен

Альбертович,

руководитель дирекции

«Шиппинг» ОАО «Совфрахт»



Карен Альбертович Степаньян окончил судоводительский факультет Дальневосточной государственной морской академии им. адм. Г.И. Невельского по специальности «судовождение на морских путях». Трудовую деятельность начал в 1999 году в ОАО «Приморское пароходство» 3-м помощником капитана.

С 1999 по 2005 год работал в российских и иностранных судоходных компаниях на танкерах различных типов дедевейтом от 46 до 108 тыс. тонн. Прошел путь от 3-го до старшего помощника капитана.

В годы работы на флоте Степаньян непосредственно участвовал в реализации проекта строительства нового нефтяного танкера дедевейтом 108 тыс. тонн на верфи в г. Сплит, Хорватия. В обязанности старшего помощника капитана К.А. Степаньяна входил надзор за строительством по своему заведованию, поиск несоответствий, разработка и подготовка необходимых документов.

Карен Альбертович владеет рабочим дипломом старшего помощника капитана (выдан Морской администрацией РФ), лицензией Chief Officer (выдана морской администрацией Кипра), сертификатом ISM Code (МКУБ), сертификатом ISPS Code (Международный кодекс ОСПС), выданным Great Britain MCA, сертификатом ГМССБ и другими международными документами для работы senior officer на любых типах судов.

Высокий профессионализм К.А. Степаньяна связан с уникальным опытом, который передал ему капитан Приморского морского пароходства Вячеслав Федорович Булавин. Именно этому человеку, по словам Карена Альбертовича, он во многом обязан своими знаниями по коммерческой эксплуатации судов, руководству коллективом, судовождению.

Практический опыт работы на морском флоте в области грузоперевозок, знание основ коммерческой эксплуатации судов, опыт в ведении сделок по их купле-продаже, знание устройства судов и международных требований к их конструкции и оборудованию позволили морскому офицеру Карену Степаньяну продолжить свою деловую карьеру на берегу. В 2005 году он был принят в ОАО «Совфрахт» – транспортно-экспедиционную компанию с 80-летней историей, широкая деятельность которой позволила Карену Альбертовичу применить свой профессионализм в области управления речными и морскими судами, агентировании, реализации Генерального агентского соглашения с ВМФ России. Сегодня К.А. Степаньян возглавляет в ОАО «Совфрахт» дирекцию «Шиппинг».

Кандидат в мастера спорта по плаванию. Увлекается парусным спортом, футболом.



МОРСКОЙ ФЛОТ



Группа компаний «Совфрахт-Совмортранс»

Акционерное общество «Совфрахт» было образовано 8 марта 1929 года по решению Совета труда и обороны СССР. На протяжении десятков лет «Советский фрахт» являлся крупнейшим внешнеторговым объединением страны. Сегодня ОАО «Совфрахт» бережно хранит лучшие традиции своего могучего предшественника и продолжает его историю.

В настоящее время «Совфрахт» представляет собой крупный транспортный холдинг – группу компаний «Совфрахт-Совмортранс», которая осуществляет доставку и обработку грузов в России и за ее пределами морским, железнодорожным и автотранспортом.

Развитая сеть филиалов и региональных представительств на всех железных дорогах, во всех значимых портах России и СНГ, а также в дальнем зарубежье позволяет группе компаний «Совфрахт-Совмортранс» разрабатывать самые рациональные схемы движения грузов. Компании группы осуществляют интермодальные и мультимодальные перевозки, включая доставку грузов на условиях «от двери до двери» с полным контролем над всеми этапами транспортировки на суше, в порту и в море. Наличие собственных терминалов, подвижного состава, флота, складских комплексов, диспетчерского центра, многочисленных представительств и филиалов позволяет «Совфрахту» и его дочерним компаниям оказывать высококачественные 3PL-услуги на уровне международных стандартов.

Железнодорожное экспедирование наливных, навалочных и генеральных грузов включает обеспечение подвижным составом любого типа, в том числе специализированным; разработку и согласование планов внутренних и внешних перевозок; диспетчеризацию перевозок на всем пути следования, координирование времени подхода вагонов на станцию выгрузки, что особенно важно в случае отправки груза на экспорт через российские порты; обеспечение взаимодействия с Федеральной службой по тарифам ОАО «РЖД» в вопросах обоснования и получения специальных ставок при экспортных перевозках, а также с железнодорожными администрациями СНГ и Балтии при транзитных перевозках.

Международные морские и речные перевозки всей номенклатуры грузов, перевозимых водным транспортом, включая негабаритные, тяжеловесные, наливные грузы, осуществляются по международным стандартам качества.

Фрахтованием судов занимается фрахтовое бюро ОАО «Совфрахт» – одно из старейших в Европе. Оно осуществляет свою деятельность через головной офис в Москве, филиал ОАО «Совфрахт» во Владивостоке и представительство Sovchart в Гамбурге.

ОАО «Совфрахт» организует перевозки грузов автомобильным грузовым транспортом. Номенклатура грузов разнообразна: промышленное оборудование, легковые и грузовые автомобили, контейнеры, потребительская электроника, мебель, стекло, продукты питания, опасные, негабаритные и тяжеловесные грузы.

В 2008 году перевезено приблизительно 41,5 млн. тонн грузов – на 19% больше в сравнении с прошлым годом. Основная доля грузооборота приходится на нефть и нефтеналивные грузы – 29 млн. тонн (рост +22%). Этот вид деятельности в структуре грузооборота составил 65% от общего объема. По предварительным итогам, объем перевозок металлов и продукции черной металлургии возрос на 19% и составил 5,4 млн. тонн. В 2008 году перевезено 428 тыс. тонн лесных грузов (+99%), 1,4 млн. тонн продукции химических производств (+5%). Самый большой процент роста продемонстрирован в секторе перевозок угля, кокса и руды (+357%) – 2,9 млн. тонн (631 тыс. тонн – 2007 г.). Объем контейнерных перевозок в 2008 г. увеличился на 101%.

Головная компания группы «Совфрахт-Совмортранс» – ОАО «Совфрахт» имеет индивидуальное членство и участвует в работе влиятельных международных и российских транспортных организаций, таких как Балтийская и Международная морская конференция BIMCO в Копенгагене (The Baltic and International Maritime Council), Союз российских судовладельцев (СОРОСС), Ассоциация российских экспедиторов (АРЭ), Лондонская фрахтовая биржа (The Baltic Exchange), Международная федерация ассоциаций экспедиторских организаций (FIATA, Швейцария), Координационный совет по транссибирским перевозкам. Компания сертифицирована по МКУБ (Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов).

В 2007 году «Совфрахт» награжден дипломом «Лучший партнер ЦФТО ОАО «РЖД». По итогам рейтинга «Логистический оператор России-2008» группа компаний «Совфрахт-Совмортранс» вошла в TOP-15 лидеров рынка логистических услуг и заняла почетное 3-е место.



**ТРОФИМОВ
Евгений
Владимирович,**
первый заместитель
генерального директора
ЗАО «Транзас»



Евгений Владимирович Трофимов окончил радиотехнический факультет Омского политехнического института по специальности «конструирование и технология производства радиоаппаратуры». Трудовую деятельность начал в Сургутском речном порту Иртышского речного пароходства в должности начальника связи.

В период с 1967 по 1973 год при его непосредственном участии был построен Сургутский речной порт, передающий и приемный радиоцентры, радиобюро. Созданная связь обеспечивала безопасность плавания и диспетчерское руководство всеми операциями флота. С 1973 по 1980 год – главный инженер, начальник производственно-технического управления связи и радионавигации Иртышского речного пароходства. С 1980 по 1990 год – заместитель начальника – главный инженер Управления связи и радионавигации Министерства речного флота РФ. В это время он руководил разработками судовых средств радиосвязи и радионавигации для оснащения судов речного флота. Было создано несколько модификаций УКВ, ПВ-КВ радиостанций, радиолокационных станций, производимых в России, на Украине, в Болгарии, а также разработана и поставлена на производство в РФ речная судовая навигационная радиолокационная станция «Иртыш», модификация которой выпускается и сегодня.

При непосредственном участии Евгения Владимировича речной флот был перевооружен с устаревших УКВ радиостанций на современные. Было построено множество радиорелейных и кабельных линий связи для использования в звеньях: центральный аппарат Министерства речного флота – пароходства – порты – флот.

С 1993 года Евгений Владимирович работает в группе компаний «Транзас», где занимается оснащением речных и «река-море» судов современными средствами связи и радионавигации, созданием систем мониторинга для диспетчерского руководства движением флота по ВВП, снабжением различными тренажерами учебных заведений, готовящих специалистов речного флота. Активный участник в создании электронных навигационных карт внутренних водных путей, Е.В. Трофимов уверен, что внедрение электронных карт на ВВП создаст предпосылку к использованию новых технологий в судовождении, руководстве движением флота и содержании внутренних водных путей.

Е.В. Трофимов принимает активное участие в работе международных рабочих групп Дунайской комиссии и Комитета по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН по совершенствованию нормативной базы, обеспечивающей безопасность плавания и эксплуатации флота на внутренних водных путях.

За заслуги в развитии внутреннего водного транспорта, повышение эффективности его работы награжден нагрудным знаком «Почетный работник речного флота», а за достижения в области разработки, производства и эксплуатации радиотехнических средств для применения на речном транспорте РФ и многолетний добросовестный труд – нагрудным знаком «Почетный радист СССР».



МОРСКОЙ ФЛОТ



Группа компаний «Транзас»

Российская группа компаний «Транзас» – производитель и поставщик береговых систем безопасности судоходства; морского и авиационного бортового оборудования; интегрированных навигационных комплексов; широкого спектра морских и авиационных тренажеров; аэронавигационного обеспечения.

«Транзас» также осуществляет проектные работы для строительства, реконструкции и капитального ремонта зданий и сооружений. Одним из новых для компании направлений являются высокотехнологичные разработки в области инновационных форм образовательных программ и организации досуга населения (образовательные и развлекательные комплексы Транс-Форс). «Транзас» – один из ведущих производителей высокотехнологичной продукции, пользующейся спросом во всем мире.

Ядром группы компаний является основанное в 1990 году в Санкт-Петербурге ЗАО «Транзас». Общий штат сотрудников предприятий, входящих в группу компаний «Транзас», превышает 1800 человек. Дистрибьюторская сеть компании развернута в 110 странах мира. Производство сертифицировано на соответствие международному стандарту качества ISO 9001. Годовой оборот группы компаний «Транзас» к 2009 году достиг \$250 млн.

Группа компаний «Транзас» предоставляет полный спектр услуг по монтажу и проведению пусконаладочных работ поставляемого оборудования, а также по его гарантийному и послегарантийному обслуживанию. Для качественного технического обслуживания заказчиков создана, поддерживается и планомерно расширяется сеть сервисных представительств по всему миру.

Заказчиками продукции «Транзас» являются судоходные и рыбопромышленные компании, владельцы маломерных судов и яхт, организации ВМФ и предприятия ОПК, администрации портов и береговые службы, учебные заведения и тренажерные центры, административные учреждения различного уров-

ня, экологические организации, спасательные службы, нефтедобывающие компании.

Составляющие успеха компании – высокое качество продукции, применение прогрессивных компьютерных технологий, гибкая ценовая политика, богатый практический опыт. Но, конечно, прежде всего своими достижениями на мировом рынке «Транзас» обязан сплоченному коллективу профессионалов, его талантливой и эффективной работе.

- Морское бортовое оборудование «Транзас» успешно используется более чем на 7000 коммерческих судах по всему миру, что составляет около 20% мирового рынка.

- Свыше 3 млн. электронных карт продано пользователям по всему миру. Коллекция «Транзас» насчитывает более 15 000 карт, что составляет более трети мирового рынка.

- «Транзас» поставил около 10 000 электронно-картографических систем и несколько миллионов электронных карт. Компания уверенно удерживает 40% мирового рынка ЭКС.

- Более 5000 тренажерных систем «Транзас» установлены в учебно-тренажерных центрах 73 стран мира. «Транзас» удерживает 45% мирового рынка морских коммерческих тренажеров.

- 150 береговых систем СУДС «Транзас» успешно поставлены и функционируют более чем в 90 портах 50 стран мира.

- Бортовое оборудование для воздушных судов поставляется российским и зарубежным компаниям-перевозчикам. Специалисты компании установили свыше 100 интегрированных бортовых систем АБРИС, работающих по СНС ГЛОНАСС/GPS.

- Более 400 самолетов и вертолетов оснащены системой раннего предупреждения приближения к земле.

- Вертолетные тренажеры группы компаний «Транзас» являются основным техническим средством подготовки летного состава в Российской Федерации.



ЧЕРЕМНЫХ

Сталь

Арсеньевич,

начальник системы управления движением судов морского порта Кавказ Таманского филиала ФГУП «Росморпорт»



МОРСКОЙ ФЛОТ

Общий трудовой стаж Сталя Арсеньевича Черемных составляет в отрасли 58 лет!

Свою трудовую деятельность на судах транспортного флота Сталь Арсеньевич начал после окончания Херсонского мореходного училища с должности помощника капитана Сахалинского морского пароходства. Уже спустя несколько лет как один из самых квалифицированных судоводителей С.А. Черемных был направлен на преподавательскую работу в Сахалинское мореходное училище.

С 1960 года и по сей день Сталь Арсеньевич находится на передовых направлениях по обеспечению безопасности морского судоходства. В 1996 году он, как один из наиболее перспективных, высококвалифицированных специалистов с большим опытом работы на судах, был утвержден в должности капитана порта Кавказ федерального государственного учреждения «Морская администрация портов Темрюк и Кавказ», которую достойно исполнял до 2006 года. С 2006 года и по настоящее время Сталь Арсеньевич возглавляет одно из наиболее важных и ответственных направлений деятельности Таманского филиала ФГУП «Росморпорт», являясь начальником системы управления движением судов морского порта Кавказ.

За 58 лет работы в отрасли он зарекомендовал себя трудолюбивым, дисциплинированным, ответственным специалистом. В совершенстве владеет профессией и обладает всей полнотой знаний современных требований международного судоходства. Отличается умением работать с людьми, максимально использовать в интересах обеспечения безопасности судоходства их положительные качества. Обладает волевым характером, быстрой реакцией и способностью принимать ответственные решения, возникающие в нестандартных ситуациях. Его грамотное руководство и личные качества способствовали установлению долговременных деловых отношений с портовыми структурами и формированию партнерских отношений на международном рынке морской индустрии. Отмечается постоянный рост грузооборота порта Кавказ.

Высокий профессионализм С.А. Черемных, его преданность делу, успехи в выполнении производственных заданий не раз отмечались ведомственными и правительственными наградами. В 1996 году он награжден медалью «300 лет Российскому флоту», в 1998 году – нагрудным знаком «Почетный работник морского флота», в 2003 году – знаком «Почетный работник транспорта России», а в 2004 году ему присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Кубани».



Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» Таманский филиал

Уделяя большое внимание развитию южных портов Российской Федерации, государство и частные компании увеличили в 5 раз капиталовложения в развитие портов Тамани, вложив на 01.01.2009 года более 15,720 млн. руб.

Филиал за пять лет увеличил размер государственного имущества в 2,6 раза, размер таможенных платежей от ВЭД увеличился в 1,9 раза, отчисления налоговых платежей во все уровни выросли в 1,1 раза. За последние годы было построено и введено в эксплуатацию около 800 метров причальных сооружений. За пять лет в порту Темрюк грузооборот увеличился в 2,4 раза, в порту Кавказ – в 3,2 раза.

В качестве заказчика разработки генеральных схем трех портов Тамани филиал проводит активную работу по их реализации. Инвестиционная привлекательность портов, геополитическое расположение, заинтересованность государственных органов и частного капитала в развитии портов на всех уровнях позволяют оптимистично расценивать будущее портового комплекса Таманского полуострова.

Порт Темрюк. Разработана схема генерального плана развития морского порта Темрюк. Начато проектирование здания ЦУДС. Построена мачта АРТП. Выполнены предпроектные работы по пункту пропуска через Государственную границу РФ.

Порт Кавказ. Разработана схема развития порта Кавказ (1-й этап). Заканчивается строительство здания центра региональной системы управления движением судов. Ведётся проектирование пункта пропуска через государственную границу РФ. Идет восстановление железнодорожной паромной переправы.

Порт Тамань. Разработан план перспективного развития порта Тамань. Распоряжением Правительства РФ от 15.08.2008 г. № 1196-р открыт пункт пропуска через государственную границу в порту Тамань. Идёт обустройство пункта пропуска. Ведётся строительство гидротехнических сооружений в виде подходной технологической эстакады с расположением на ней стационарных причалов.



ЧЕРЕПАНОВ

Александр Иванович,

капитан л/к «Капитан Сорокин»
Санкт-Петербургского филиала
ФГУП «Росморпорт»



Вся трудовая деятельность Алексея Ивановича Черепанова неразрывно связана с морским транспортом России.

После окончания в 1979 году Мурманского высшего инженерного морского училища по специальности «судовождение на морских путях» Алексей Иванович прошел большой трудовой путь от матроса до капитана ледокола «Капитан Сорокин».

На всех этапах трудовой деятельности А.И. Черепанов зарекомендовал себя первоклассным специалистом, ответственным, требовательным к себе и подчиненным.

Работая капитаном на судах-ледоколах, Алексей Иванович внес большой личный вклад в развитие ледокольного флота России. При его непосредственном активном участии обеспечивается постоянная безопасная проводка судов, попавших в тяжелые ледовые условия в Финском заливе.

Под руководством и с помощью Алексея Ивановича на вверенном ему судне постоянно проводятся организационно-технические мероприятия по подготовке экипажа ледокола к работе в условиях зимней навигации, что позволяет круглогодично обрабатывать грузы в Большом порту Санкт-Петербург.

Алексей Иванович много времени уделяет воспитанию молодых специалистов, его ученики сегодня работают на многих предприятиях морской отрасли и являются высококвалифицированными специалистами современного ледокольного флота России.

Личные качества Алексея Ивановича Черепанова позволили ему снискать высокий авторитет и уважение в коллективе.

За достигнутые трудовые успехи Алексей Иванович награжден нагрудными знаками «Почетный полярник», «Почетный работник морского флота».



МОРСКОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» Санкт-Петербургский филиал

Наиболее значимые показатели, характеризующие финансово-хозяйственную деятельность ФГУП «Росморпорт», связаны с Санкт-Петербургским филиалом, который занимает особое место в структуре предприятия и играет ключевую роль в его функционировании и развитии. Деятельность филиала направлена на решение постоянно усложняющихся задач, связанных с динамичным развитием портовой инфраструктуры Санкт-Петербургского транспортного узла и сопутствующим ростом интенсивности судоходства в акватории восточной части Финского залива.

Санкт-Петербургский филиал осуществляет проектирование, строительство и реконструкцию ряда объектов. В 2004 году завершены работы по обеспечению подходов судов с осадкой 11 м к причалам № 3, 4 ЗАО «СП «ПНТ». Проведена реконструкция в Барочном бассейне акватории порта (дноуглубление) на подходах к причалам № 42, 43, 46 и 47 для обеспечения подходов судов с осадкой до 11 м.

В 2005 году в рамках совершенствования системы навигационного оборудования акватории порта и подходов к нему выполнены работы по модернизации системы с установкой на части береговых и плавучих средств навигационного оборудования (СНО) аппаратуры дистанционного контроля местоположения и режима работы СНО с применением новейших средств мобильной связи и позиционирования объектов (DGPS). Всего переоборудовано 30 объектов СНО.

В 2005 году выполнено проектирование федеральных объектов морского пассажирского терминала, а с 2005-го по 2008-й выполнен комплекс:

- реконструкция участка существующего Петровского фарватера;
- строительство подходного канала к морскому торговому порту «Пассажирский порт Санкт-Петербург»;
- строительство акватории морского торгового порта «Пассажирский порт Санкт-Петербург», включая 1-й пусковой комплекс и полное развитие;
- строительство и размещение на акватории объектов

системы навигационного оборудования строящихся и реконструируемых морских путей.

Общий объем выполненных дноуглубительных работ по обеспечению водных подходов к терминалу за период строительства составил свыше 21 млн. куб. м. Терминал по завершении строительства может принимать суда длиной до 311 метров и осадкой до 8,8 метра, пассажироместимостью до 4 тыс. чел. Первое 16-палубное итальянское судно Costa Mediterranea морской пассажирский порт принял 10 сентября 2008 года.

Разработана и в 2005 году одобрена Федеральным агентством морского и речного транспорта Концепция развития морских путей порта Санкт-Петербург. В 2007 году разработан проект строительства подходных путей к многофункциональному морскому перегрузочному комплексу «Бронка». Начало реализации данного проекта запланировано на 2009 год.

Завершена разработка обоснования инвестиций по реконструкции основных морских подходов к порту Санкт-Петербург (Главный фарватер, Ломоносовский канал, Корабельный канал и др. объекты). В соответствии с этой работой будет определена очередность строительства и реконструкции морских путей на акватории порта Санкт-Петербург.

В порту организован эффективный и постоянный технический контроль за навигационной обстановкой, в том числе при дноуглубительных работах. Средние объемы ежегодных гидрографических промерных работ составляют более 35 км².

В соответствии с функциями, возложенными на филиал по охране окружающей среды, службой морских путей ведется систематический контроль экологической обстановки на каналах, фарватерах и внутренних акваториях порта.

Основными результатами работы филиала стало увеличение прибыли предприятий морского транспорта и налоговых поступлений в бюджеты всех уровней за счет увеличения объемов грузовых перевозок, повышения качества транспортного обслуживания, роста конкурентоспособности стивидорных компаний Петербургского транспортного узла.



ЧЕРНЫШЕВ

Михаил Михайлович,

первый заместитель капитана
морского порта Туапсе
по безопасности мореплавания



Михаил Михайлович Чернышев работает в организации уже пятнадцать лет и зарекомендовал себя как специалист, блестяще ориентирующийся в различных вопросах деятельности администрации.

Родился Михаил Михайлович в г. Архангельске 24 июня 1943 г. В 1966 году успешно окончил Одесское высшее инженерное морское училище по специальности «судовождение на морских путях». Свой трудовой путь прошел от матроса в составе экипажей судов заграничного морского порта Туапсе.

В период с июня 2005 г. по февраль 2006 г. М.М. Чернышев был начальником администрации морского порта Туапсе. Используя передовые формы и методы организации труда, обеспечил безопасность судоходства в порту, что способствовало достижению значительных показателей в работе и обеспечению финансовой устойчивости предприятия.

На сегодняшний день под руководством первого заместителя капитана морского порта Туапсе по безопасности мореплавания находится самая ответственная и серьезная служба государственного портового контроля, которая координирует деятельность по многим направлениям: обеспечивает безопасность мореплавания и порядок в порту, ведет надзор и контроль за эксплуатацией причалов и сетью портовых сооружений. В процессе отгрузок на экспорт нефти и нефтепродуктов эта служба контролирует исполнение требований международных конвенций, договоров, правил по торговому судоходству.

Обладая высокими организаторскими способностями, направленными на улучшение и совершенствование портового контроля, Михаил Михайлович пользуется заслуженным авторитетом и уважением среди коллег.

За многолетний труд на морском транспорте М.М. Чернышев награжден нагрудными знаками «Почетный работник морского флота», «За безаварийную работу», медалью «300 лет Российскому флоту», Почетной грамотой Минтранса РФ, знаком «Почетный работник транспорта России», почетной медалью «85 лет ЭПРОН».



МОРСКОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Туапсе»

Порт Туапсе расположен на Черноморском побережье Кавказа и начал свою деятельность в 1898 г. Выгодное геополитическое положение, экономическая стабильность и вековой опыт работы обеспечили ему прочный авторитет как в России, так и за рубежом. В 1998 году, в свой 100-летний юбилей, порт занял третье место в России по объему грузооборота.

Приказом Департамента морского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации от 12.07.1994 г. в соответствии с постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 17.12.1993 г. «Об организации управления морскими портами» 12 июля 1994 г. была создана морская администрация порта, состоящая из профессионалов-практиков, ответственных за безопасность, жизнедеятельность и эффективное развитие своего учреждения.

За прошедшие годы администрация морского порта Туапсе реализовала ряд значимых проектов. К примеру, с 1996 г. – это программа восстановления и реконструкции портовых сооружений в связи с изношенностью ограждающих, берегоукрепительных и отдельных причальных сооружений. Для обеспечения безопасности судов в 1999 г. создана береговая Глобальная морская система связи при бедствии (ГМССБ), охватывающая восточную часть Черного моря. Эта система связана с аналогичными системами в г. Сочи и г. Новороссийске. В результате ни один участок не остается неохваченным.

В целях повышения безопасности мореплавания, снижения навигационной аварийности и предотвращения возможного загрязнения морской среды, а также усиления государственного контроля над судоходством и хозяйственной деятельностью в прибрежных водах и национальной экономической зоне велось строительство уникального комплекса



зданий системы управления движением судов с привлечением к сотрудничеству российских и иностранных партнеров. В апреле 2003 г. были успешно завершены рабочие приемосдаточные испытания СУДС порта Туапсе, а впоследствии СУДС была введена в эксплуатацию Туапсинским филиалом ФГУП «Росморпорт».

Основные планы развития организации заключаются в инициировании реконструкции и строительства новых погрузочных комплексов для увеличения объемов грузооборота. Это строительство объектов «Терминальный комплекс по перевалке зерновых культур» мощностью 2,0 млн. тонн в год, Туапсинский балкерный терминал мощностью 2,3 млн. тонн в год, глубоководный причал № 1А по перегрузке темных и светлых нефтепродуктов в порту Туапсе мощностью 7,0 млн. тонн в год.



ШАМИН

Виктор Иванович,

начальник отдела
аварийно-спасательных работ
ФГУП «СахБАСУ»



МОРСКОЙ ФЛОТ

Виктор Иванович Шамин окончил судоводительский факультет Дальневосточного высшего инженерного морского училища имени адмирала Г.И. Невельского по специальности «судовождение на морских путях» и был направлен в Сахалинское управление гидрометеослужбы.

10 лет он набирался опыта, пройдя путь от третьего помощника капитана до капитана на научно-исследовательском судне «Валериан Урываев». После увольнения по сокращению штата в сентябре 1983 года пришел работать в экспедиционный отряд аварийно-спасательных, подводно-технических работ Сахалинского морского пароходства на должность старшего инженера аварийно-спасательных работ.

За время работы в ФГУП «СахБАСУ» в качестве старшего инженера, а затем начальника отдела аварийно-спасательных работ и ликвидации аварийных разливов нефти зарекомендовал себя грамотным, хорошо знающим своё дело специалистом и руководителем.

Своим трудом вносит большой вклад в дело развития безаварийного мореплавания, аварийно-спасательной службы, предотвращения разливов нефти и поддержания подчиненных подразделений в готовности к действиям по предназначению. Осуществляет руководство всеми аварийно-спасательными операциями и операциями по ликвидации аварийных разливов нефти в зоне ответственности СахБАСУ. На аварийно-спасательных работах проявляет высокие знания и мастерство руководителя, разумную инициативу и смекалку.

Принимал непосредственное участие в крупных операциях: спасение танкера «Нерчинск» в заливе Анива в 1984 году; спасение ледокола «Федор Литке» в заливе Де-Кастри в 1985 году; снятие с мели японского рефрижератора «Шинва-Мару» в 1987 году; снятие с мели земснаряда «Лютога» в 1989 году; снятие с мели БМРТ «Туркуль» и ЗРС «Зыково» в 1990 году; спасение с мели т/х «Пионер Южно-Сахалинска» в 1992 году; снятие с мели в порту Вакканай (Япония) теплохода «Искатель-4» в 1994 году; снятие с мели танкера «Усинск» в порту Ванино в 1998 году; снятие с мели у порта Шахтерск т/х «Асахи Хоуп» в 2001 году; снятие с мели в порту Александровск-Сахалинский т/х «Сантори Лак» в 2002 году, судоподъемные работы СДС «Одиссей-4» в порту Холмск в 2003 году.

Неоднократно руководил работами по ликвидации разливов нефти в море, предотвращая тем самым экологические катастрофы.

Грамотно и результативно планирует и организует проведение учений и тренировок по спасению человеческих жизней на море и ликвидации аварийных разливов нефти. В 2002 году осуществлял подготовку и являлся руководителем российских судов в международных учениях по ликвидации аварийных разливов нефти на территории Японии. Принимал активное участие в подготовке и проведении командно-штабного учения в августе 2003 года, где данное мероприятие Министерством транспорта РФ было оценено высшим баллом.

За успехи в труде, за успешное выполнение поставленной задачи неоднократно был награжден грамотами и благодарностями.

В 1998 году награжден знаком «Почетный работник морского флота», в 2003 году – в честь празднования 80-летнего юбилея Экспедиции подводных работ особого назначения – нагрудным юбилейным знаком. В связи с 50-летием Госморспасслужбы России Виктору Ивановичу Шамину объявлена благодарность с вручением ценного подарка.



Федеральное государственное унитарное предприятие «Сахалинское бассейновое аварийно-спасательное управление»

Экспедиционный отряд АСПТР Сахалинского морского пароходства (в настоящее время – ФГУП «Сахалинское бассейновое аварийно-спасательное управление») начал свою историю с сентября 1960 года.

Первоначально технические средства и минимум аварийно-спасательного имущества были переданы отряду портами Корсаков и Холмск. Плавсредств для выполнения подводно-технических, судоподъемных и спасательных работ не было. Использовали подручные. Например, приспособили 20-тонную несамоходную баржу «Светлана», в трюме которой были установлены водолазный компрессор, гидромонитор и автономный сварочный агрегат. Аналогичным образом был переоборудован несамоходный катер «Космос». Для работы водолазов с берега была изготовлена деревянная будка на колесах, в которой находился минимум необходимого водолазного оснащения и комплект баллонов для сжатого воздуха. Заполнение баллонов осуществлялось от компрессора с баржи «Светлана». Воздуха из этих баллонов хватало на один рабочий день.

Первые производственные и служебные помещения отряда располагались в небольшой части здания бывшего японского морского вокзала, расположенного на оконечности южного пирса порта Корсаков. Отряд состоял всего из 15 человек. Несмотря на низкую техническую оснащенность, слабую материальную базу, коллектив выполнял необходимый объем подводно-технических работ как для нужд Сахалинского морского пароходства, так и по строительству и ремонту гидротехнических сооружений Сахалинской области.

Сегодня численность работников ФГУП «СахБАСУ» составляет около 300 человек. В структуру управления входят два филиала – Ванинский и Петропавловск-Камчатский. ФГУП «СахБАСУ» имеет на балансе три судна-спасателя – «Агат», «Атлас», «Рубин», судно «Игорь Максимов», самоходный плашкоут «СПА-004», переоборудованный для проведения спасательных работ и работ по ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов, бонопостановщик «Мизар», портовый буксир «КЖ-371», оборудование для ликвидации аварийных разливов нефти и аварийно-спасательную технику.



За время существования ЭО АСПТР и ФГУП «СахБАСУ» проведено более 100 спасательных операций по ликвидации аварийных разливов нефти на море.

Специалисты ФГУП «СахБАСУ» ежегодно проводят комплексные учения по спасанию человеческих жизней на море, оказанию помощи аварийным судам и ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов.

Морспецподразделение ФГУП «СахБАСУ», суда-спасатели участвовали в международных учениях. В 1998 году впервые прошли международные учения по оказанию помощи судам, терпящим бедствие в море, и ликвидации разлива нефти с участием сил и средств береговых охран США, Японии, России. В 2002 году специалисты СахБАСУ участвовали в международных учениях по ликвидации разливов нефти в Японии (порт Момбецу), а в 2003 году – в комплексных учениях в Охотском море. В 2006 году ФГУП «СахБАСУ» организовало и провело подобное учение в рамках NOWPAR, в котором участвовали силы Береговой охраны Японии, а в 2007–2008 гг. приняло участие в комплексном учении в районе о. Сахалин, проводимом МЧС России.

Суда-спасатели ФГУП «СахБАСУ» круглый год несут аварийно-спасательную готовность в зоне ответственности СахБАСУ. В 2004 году оказана помощь 23 судам, в 2005 году – 11, в 2006 году – 9, в 2007 году – 17, в 2008 году – 16.

С 1997 года специализированное судно «Агат» с оборудованием для ликвидации разливов нефти несет постоянную готовность в районе шельфовых работ, суда-спасатели «Рубин» и «Атлас» обеспечивают безопасность работ на рейдовом наливе танкеров на месторождении «Окружное» в Охотском море.

Работники ФГУП «СахБАСУ» принимали участие в работе экспедиции подводных работ в Республике Бангладеш. Многие работники управления награждены правительственными и ведомственными наградами.

**ШИМРИН
Евгений
Александрович,**
старший капитан ИГПК
ФГУ «АМП Архангельск»



Евгений Александрович родился в Архангельске и связал с родным городом свою жизнь. После окончания школы Евгений Шимрин поступил в Архангельское мореходное училище и окончил полный курс по специальности «морское судовождение». Молодой техник-судоводитель в июле 1962 года начал трудовую деятельность в Северном морском пароходстве 3-м помощником капитана.

В 34 года Евгений Александрович стал капитаном судна и в течение долгих 30 лет нес на своих плечах нелегкий груз капитанских забот. За годы работы на флоте было многое: дальние страны, жестокие штормы, ураганы, но это не сломило моряка. Более того, закаленный морскими трудностями, он сумел воспитать и подготовить плеяду молодых ребят, которые так же, как Евгений Александрович, полюбили нелегкую морскую профессию.

Моряки, которым посчастливилось работать в экипаже Е.А. Шимрина, с гордостью вспоминают былые рейсы. В годы социалистических соревнований экипаж судна под командованием Евгения Александровича неоднократно являлся победителем. Вот награды, которых удостоен заслуженный капитан: звания «Ветеран труда Северного морского пароходства», «Почетный работник ММФ», «Лучший по профессии СМП», медали «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту»...

В 2004 году, имея за плечами 30-летний опыт работы капитаном на морских судах, Евгений Александрович Шимрин пришел работать в инспекцию государственного портового контроля ФГУ «Администрация морского порта Архангельск» на должность старшего капитана ИГПК. Евгений Александрович органично влился в коллектив. Всегда подвижный и целеустремленный, он занимает активную жизненную позицию, своей позитивной энергией заряжает окружающих. В вопросах обеспечения безопасности мореплавания и применения международных конвенций Евгений Александрович всегда находит правильные решения. Пользуется заслуженным авторитетом среди коллег.

Работа старшего капитана ИГПК постоянно связана с посещением судов. Наверное, поэтому работает Евгений Александрович с удовольствием и желанием, ведь практически на многих российских морских судах, заходящих в порт Архангельск, есть его ученики.

Коллективом предприятия по итогам 2008 года Евгений Александрович Шимрин признан лучшим работником ФГУ «АМП Архангельск».





Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Архангельск»

Основной целью деятельности учреждения является организация торгового мореплавания в морских портах Архангельск, Игарка, Онега, Амдерма, Мезень, Нарьян-Мар, Витино, Варандей, терминале Соловки.

Администрация морского порта Архангельск предоставляет государственные услуги на морском транспорте в сфере:

- обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морских портах;
- организации морского судоходства в морских портах и на подходах к нему;
- обеспечения эффективной технической эксплуатации закрепленных за администрацией портовых сооружений и объектов, их ремонта, развития и строительства.

В настоящее время основные направления деятельности подконтрольных ФГУ «АМП Архангельск» морских портов – это:

- Архангельск – перевалка всех видов грузов, пассажирские операции;
- Онега и Игарка – перевалка лесных грузов;
- Соловки – пассажирские операции;
- Мезень – обеспечение перевалки грузов северного завоза, перевалка лесных грузов;
- Нарьян-Мар – обеспечение перевалки грузов северного завоза;
- Варандей – перевалка нефти;
- Амдерма – отгрузка металлического лома;
- Витино – перевалка нефтепродуктов.

Особенно плодотворным для учреждения стал 2008 год. Продолжалось развитие инфраструктуры морского порта Архангельск. Подготовлена научно-исследовательская работа по обоснованию безопасного захода в порт Архангельск судов-сухогрузов длиной до 190 м. Создано Варандейское подразделение администрации морского порта, зарегистрирован и начал функционировать стационарный морской ледостойкий отгрузочный причал (СМЛОП).

Сегодня предприятию приходится решать многочисленные проблемы, и наиболее острая связана с осадкой судов, принимаемых портом. С 2008 года в порту введена практика назначения осадок для крупнотоннажных судов с целью улучшения конкурентоспособности порта. Практика показывает, что в зависимости от уровней полных вод суда из порта могут выходить с осадкой до 9,6 м. В настоящее время по выходам судов с назначенной осадкой формируется статистика, а позже на основе полученных данных планируется заказать научно-исследовательскую работу «Обоснование увеличения объявленных осадок в морском порту Архангельск».

В 2008 г. Архангельским филиалом ФГУП «Росморпорт» проведена научно-исследовательская работа по анализу средств навигационного оборудования на участке Приемный буй – ПРР «Экономия». Определено, что часть створных знаков не соответствует действующим нормативам и нуждается в реконструкции, предложены возможные варианты реконструкции. В связи с этим на 2009 г. планируется определить наиболее проблемные знаки и начать подготовку проекта по их реконструкции.

В ближайшей перспективе также проектирование восстановления комплекса причальных сооружений и строительства здания инспекции государственного портового контроля на отведённом в 2008 г. земельном участке.

В порту Варандей намечается углубление подходного канала и причальной зоны для подхода судов с осадкой до 4 м на полную воду; в морском порту Нарьян-Мар – восстановление створных знаков на подходах к морскому порту, приобретение плавучего навигационного оборудования в соответствии с разработанной в 2008 г. схемой установки (в т.ч. ледовых буйёв). В морском порту Онега среди планируемых мер, направленных на развитие морского транспорта, – контроль проекта строительства нефтяного терминала с перегрузочным комплексом у островов Осинки.



ЯРЫШЕВ
Сергей
Николаевич,
 генеральный директор
 ОАО «ИПП»



МОРСКОЙ ФЛОТ

Сергей Николаевич родился 12 августа 1959 года в пос. Новогрозненский Гудермесского района Чечено-Ингушской АССР.

В 1981 году окончил Новороссийское высшее инженерное морское училище и сразу начал трудиться в море. В течение пяти лет работал механиком на судах заграничного плавания Новороссийского морского пароходства.

В 1987 году окончил Высшую школу КГБ и семь лет находился на военной службе. В конце 1994 года – вице-президент ОАО «Новошип». И снова потребовались знания. Сергей Николаевич опять пошел учиться – поступил на юридический факультет Кубанского госуниверситета. Желание совершенствоваться привело его в аспирантуру, Ярышев стал кандидатом юридических наук.

В 2002 году Сергей Николаевич – генеральный директор ОАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов». Опыт руководителя и организатора помог ему в дальнейшем, когда в 2003-2005 годах он начал свою деятельность в ОАО «Новороссийский морской торговый порт». Занимал сначала должность директора по безопасности, а затем первого заместителя генерального директора ОАО «НМТП». С апреля 2007 года и по настоящее время – генеральный директор ОАО «ИПП». А также занимает должность начальника кафедры международного и морского права Института морского права при Морской государственной академии им. Ф.Ф. Ушакова, профессор.

С.Н. Ярышев всегда имел активную жизненную и гражданскую позицию. Депутат Законодательного собрания Краснодарского края III и IV созывов, где занимался вопросами топливно-энергетического комплекса, транспорта и связи. Член партии «Единая Россия», в Новороссийском городском отделении партии является членом политсовета, в Законодательном собрании края – членом фракции партии «Единая Россия». В 2002 году создал и возглавил общественную организацию Краснодарского края «Родители против наркомании».

Но и это еще не все! Сергею Николаевичу удается сочетать работу со спортом, причем и в спорте он тоже успешен. Мастер спорта (черный пояс) по карате и таэквондо, в 1988 году – чемпион Северного Кавказа по рукопашному бою среди сборных команд спецслужб, капитан сборной Краснодарского края, бронзовый призер чемпионата юга России в 2003 г. Имеет 1-й разряд по футболу. Вице-президент Федерации футбола Новороссийска.

Сергей Николаевич пользуется заслуженным авторитетом и отмечен наградами: медалями «За безупречную службу в органах ФСБ РФ», «300 лет Российскому флоту», знаком участника энциклопедии «Лучшие люди России», благодарностью министра транспорта РФ, почетным знаком «Золотой фонд Академии им. адмирала Ф.Ф. Ушакова».



ОАО «ИПП»

ОАО «ИПП» (ранее – ОАО «Импорטיפищепром») было создано в 1969 году как база по перевалке виноматериалов. В конце 90-х годов был реализован проект перепрофилирования комбината под перевалку жидких минеральных удобрений и дизельного топлива на экспорт. На сегодняшний день основными видами деятельности предприятия являются экспортные операции с жидкими грузами (удобрениями и нефтепродуктами): прием грузов с железнодорожных цистерн с накоплением судовых партий в резервуарах и отгрузка их на морские суда, лабораторное исследование грузов по химическому составу, бункеровка топлива, а также транспортно-экспедиторские работы и услуги.

С 2002 года перевалка нефтепродуктов возросла почти в 6,5 раза – до 5 млн. тонн, а жидких минеральных удобрений – на 84% – до 850 тыс. тонн. В августе 2007 г., завершив строительство нового бункеровочного комплекса с прямым железнодорожным подъездом, общество приступило к оказанию услуг по бункеровке. В октябре 2008 года ОАО «ИПП» осуществило ввод в эксплуатацию новых мощностей по перевалке светлых нефтепродуктов, что позволило увеличить мощность терминала еще на 1 млн. тонн в год.



Очередной этап развития ОАО «ИПП», запланированный на ближайшие годы, включает в себя строительство мазутного терминала мощностью до 4 млн. тонн, который в настоящее время находится в стадии проектирования.

ОАО «ИПП» имеет звание «Лидер экономики Кубани», является лауреатом Всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности» (2008 г.).

Показатели грузооборота за 2004-2008 гг.

2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
4 216 164	4 431 341	4 887 005	4 896 000	6 270 500



АНДРЕЕВ

**Андрей
Викторович,**

капитан на судах
нефтеналивного флота
северной группы судов
ОАО «Иртышское пароходство»



РЕЧНОЙ ФЛОТ

С тех пор как Андрей Викторович помнит себя, вся его жизнь связана с рекой и теплоходами. Его родители, посвятившие реке всю жизнь, были примером, и к моменту, когда нужно было определяться с профессией, для Андрея Викторовича не было альтернативы флоту. Поступление в Новосибирский институт инженеров водного транспорта было вполне логичным. Профессиональную подготовку проходил на теплоходе у отца, одного из лучших капитанов Иртышского пароходства, Виктора Семеновича Андреева. Почти девять лет проработал Андрей Викторович с отцом – от матроса до старшего помощника капитана. Когда Виктор Семенович передал штурвал танкера ТН-73 сыну, Андрею Андрееву было всего 22 года. И вот уже более 17 лет он работает в должности капитана на судах нефтеналивного флота северной группы судов в условиях суровых и подчас экстремальных. И сегодня благодаря его колоссальной энергии, умению работать с людьми, профессионализму, настойчивости, целеустремленности экипаж теплохода «Н. Животкевич» успешно решает все поставленные задачи, в том числе успешно выполняет государственные заказы по доставке грузов на Крайний Север.

Под руководством Андрея Викторовича в навигацию 1998 года его экипаж одним из первых среди капитанов Обь-Иртышского бассейна осуществлял экспериментальный рейс по перевозке сырой нефти из приобских месторождений с перевалкой в морские танкеры. В дальнейшем объёмы перевозок на этом направлении постоянно наращивались. Экипажи судов, возглавляемые капитаном Андреевым, всегда выполняли плановые задания по доставке нефтепродуктов по магистральным рекам Иртышу и Оби в пункты Обской Губы и порт Дудинка. Только за навигацию 2008 года танкером «Н. Животкевич» перевезено 11 тысяч тонн различных нефтеналивных грузов, тем самым внесён значительный вклад в успешное завершение завоза грузов в районы Крайнего Севера и Заполярья.

Благодаря высокому профессионализму Андреева и возглавляемому им экипажу техническое состояние танкера «Н. Животкевич» находится в образцовом состоянии, грамотная техническая эксплуатация судна позволяет продлевать межремонтные сроки.

Андрей Викторович обладает организаторскими способностями, энергичен и оперативен в работе, постоянно повышает свой профессиональный уровень. Свои знания и многолетний трудовой опыт передаёт молодым специалистам, помогая их становлению. Принимал активное участие в организации мониторинга диспетчерской службы, модернизации судов современными системами связи.

За заслуги в области транспорта и многолетний добросовестный труд А.В. Андрееву в апреле 2006 года присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации». Кроме того, Андрей Викторович награждён знаком «Отличник речного флота», медалью «300 лет Российскому флоту», Почетными грамотами администрации области и руководства пароходства.



ОАО «Иртышское пароходство»

ОАО «Иртышское пароходство» – крупнейшее из предприятий водного транспорта в Сибирском регионе России, осуществляет транспортную деятельность по перевозке грузов и пассажиров на огромной территории, растянувшейся от границ Казахстана до Северного Ледовитого океана.



Иртышское пароходство располагает флотом для транспортировки нефти и нефтепродуктов суммарной мощностью более 100 тыс. т, в том числе танкерами смешанного «река-море» плавания, способными без перевалки завозить различные виды нефтегрузов в прибрежно-морские районы, недоступные из-за небольших глубин крупным морским судам.



Имеющийся сухогрузный флот предназначен для транспортировки грузов открытого (песок, уголь, ЖБИ) и закрытого хранения (цемент, продовольствие). Сухогрузные самоходные суда оснащены кранами и способны выгружать грузы на необорудованных причалах.

С 2004 года наблюдается положительная динамика развития предприятия. Количество перевезенных грузов и пассажиров увеличилось на 67% (2004 г. – 822 тыс. т, 2008 г. – 1374,3 тыс. т) и 19% (2004 г. – 33,8 тыс. чел., 2008 г. – 40,3 тыс. чел.) соответственно. Средняя заработная плата работников возросла в 2,2 раза. С каждым годом наблюдается увеличение грузооборота, в 2008 году он составил 1218,4 млн. т-км.

И в будущем ОАО «Иртышское пароходство» не намерено снижать объем перевозимых грузов, его задачи – модернизировать и реконструировать рабочее ядро флота, повышать качество предоставляемых услуг, завоевывать все большую долю на рынке транспортных услуг.



АНДРОНОВ

Александр Николаевич,

капитан – сменный механик
теплохода «Николай Игнатюк»
филиала ОАО «Енисейское
речное пароходство»
Красноярский судоремонтный
центр



РЕЧНОЙ ФЛОТ

За 37 лет работы в пароходстве Александр Николаевич внес большой вклад в развитие перевозок грузов в большегрузных толкаемых составах на р. Енисей и его притоках.

Грамотный специалист речного флота, опытный судоводитель А.Н. Андронов проявляет инициативу по внедрению и освоению передовых методов судовождения и технической эксплуатации вверенного ему судна. Он уделяет особое внимание подготовке молодых судоводителей, передавая им накопленные навыки.

А.Н. Андронов – пионер во всем. Одним из первых Александр Николаевич перешел на прямое совмещение профессий на мощных буксирах-толкачах «ОТ-2000». Первым поддержал инициативу работать по паспорту эффективности и качества, а также стал инициатором увеличения количества круговых рейсов за навигацию и работы групповым методом.

Он 32 года возглавляет экипажи теплоходов «ОТ-2000», из них 24 года – коллектив теплохода «Николай Игнатюк» (до 1994 года – «ОТ-2418»). Экипаж под руководством Александра Николаевича работает стабильно, без аварий и брака, ежегодно перевыполняет производственные задания, совершая экспедиционные рейсы на притоки Подкаменная и Нижняя Тунгуска, не допуская утери и порчи перевозимых грузов, не имея коммерческого брака. Теплоход содержится в отличном техническом состоянии.

«Работать без аварий и брака, использовать все имеющиеся резервы, экономить топливо, смазку и материалы, крепить дисциплину труда, готовить и воспитывать достойное молодое поколение речников» – под таким девизом трудится сегодня экипаж т/х «Николай Игнатюк».

В навигацию 2007 года навигационный план выполнен на 111,3%, сделано 132 555 тысяч тонно-километров. В навигацию 2008 года навигационный план выполнен на 112,3%, сделано 101 612 тысяч тонно-километров. В 2009 году навигационный план за 6 месяцев выполнен на 110,0%, сделано 28 099 тысяч тонно-километров.

За многолетний добросовестный труд и заслуги в области развития речного транспорта Андронов награжден многими государственными и ведомственными наградами: орденом Трудовой Славы III степени, орденом Трудовой Славы II степени, орденом Почета, юбилейной медалью «300 лет Российскому флоту», бронзовой медалью ВДНХ, нагрудными знаками «Отличник речного флота» и «Почетный работник речного флота», Почетным знаком Енисейского пароходства II степени.

В коллективе енисейских речников Александр Николаевич пользуется заслуженным авторитетом и уважением.

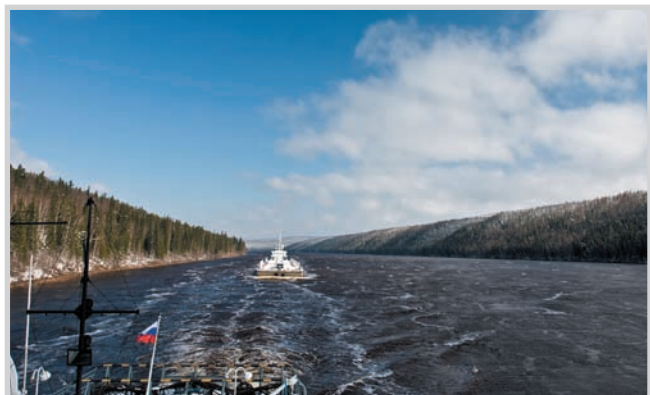


ОАО «Енисейское речное пароходство»

Как государственное предприятие пароходство было создано 5 февраля 1931 г. на базе Западно-Сибирского пароходства, как акционерная компания – 14 апреля 1994 г.

Сегодня ОАО «Енисейское речное пароходство» – одна из крупнейших компаний Красноярского края, лидер речных перевозок в Енисейском речном бассейне. Направления деятельности: перевозка грузов речным транспортом, погрузочно-разгрузочные работы, судостроение, судоремонт.

Среднегодовая численность работников ОАО «Енисейское речное пароходство» без дочерних предприятий составляет около 3000 человек. Основная часть сотрудников ОАО «ЕРП» – это плавающий (экипажи судов) и береговой состав (специалисты, занятые на судоремонте).



География перевозок ОАО «ЕРП» обширна: от Абакана до Диксона. Деятельность Енисейского пароходства простирается на огромной территории в несколько тысяч километров и связана с функционированием таких регионов Российской Федерации, как Красноярский край, Эвенкийский и Таймырский автономные округа, Хакасия.

Предприятие обладает самым мощным в регионе сухогрузным и танкерным флотом – это около 800 судов: буксиры-

толкачи, грузовые суда, танкеры, несамоходный флот (баржи). Рабочее ядро флота пароходства составляет 452 единицы общей грузоподъемностью более 520 тыс. тонн.

Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ОАО «ГМК «Норильский никель».

ОАО «Енисейское речное пароходство» располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании.

В 2004 г. утверждена Концепция развития предприятия до 2015 г. Основные направления развития пароходства в ближайшем будущем – это увеличение грузовой базы, а также модернизация имеющегося и активное строительство нового флота, внедрение современных логистических и информационных технологий. До 2015 г. планируется построить 67 судов, модернизировать 57, произвести капитальный ремонт 78 судов. В планах освоение и развитие Ванкорского нефтяного месторождения, возобновление строительства Богучанской ГЭС, развитие предприятий Нижнего Приангарья.

Пароходство планирует сохранить лидирующую позицию на рынке грузоперевозок на Енисее. При этом показатели последних трех лет задают ориентиры устойчивого функционирования на среднесрочную перспективу.



АНТОНОВ

Виктор Михайлович,

главный специалист службы
пути ФГУ «Печорское ГБУ»



РЕЧНОЙ ФЛОТ

Виктор Михайлович Антонов родился в 1937 году в г. Ленинграде. Трудовую деятельность начал в 1955 году слесарем-монтажником судостроительного завода им. А.А. Жданова, где работал до 1956 г.

В 1956 году призван на службу в ВМФ. По окончании службы поступил в Ленинградский институт инженеров водного транспорта на факультет водных путей и портов, который окончил с отличием и был направлен на работу в Печорское БУП.

В 1965-1968 гг. работал прорабом, старшим прорабом и главным инженером Нижнепечорского техучастка. Затем назначен главным инженером Верхнепечорского техучастка, начальником службы пути, а в 1970 году – главным инженером Печорского БУП. Уже через два года Виктор Михайлович направлен на работу главным специалистом по дноуглубительным работам Главводпути МРФ, откуда в 1974 году переведен заместителем начальника Салехардского техучастка Иртышского БУП.

С 1975 года – начальник службы пути, главный инженер, начальник Печорского БУП. В своей работе большое внимание уделял анализу русловых процессов, что помогало принимать правильные решения при производстве путевых работ.

До 1991 года управление пути успешно решало поставленные производственные и социальные задачи. Так, на лимитирующем судоходстве участке р. Печора (г. Печора – с. Усть-Уса) на 5 см была повышена гарантированная глубина, в СРМ «Путеец» был введен блок бытовых помещений со столовой, велось строительство жильяхозспособом. В период перехода на рыночную экономику после 1991 года при резком сокращении объемов бюджетного финансирования водных путей пришлось решать задачу сокращения кадров и объемов путевых работ до минимально необходимых, чтобы обеспечить судоходство. В условиях дефицита средств для сохранения технического флота за одной командой закрепляются по два земснаряда, которые вводятся в эксплуатацию поочередно. Земснаряды проекта 324, объединенные по предложению В.М. Антонова попарно в один земснаряд-катамаран, обслуживаемый сокращенной командой, оборудуются гидромониторными приставками, позволяющими вести выброс пульпы как на один, так и на оба борта и разработать прорези шириной до 60 м без рефулера, что значительно повысило оперативность работы земснарядов в период межени.

Для обеспечения сохранности флота в 2000-2003 годах произведена реконструкция ледозащитной дамбы в затоне Путеец с удлинением её на 400 м. Благодаря целенаправленной работе в сложных условиях переходного периода был сохранен работоспособный коллектив путейцев и обеспечено поддержание заданных габаритов пути в пределах выделяемого финансирования.

С 2005 года по настоящее время Виктор Михайлович работает в должности главного специалиста службы пути в ФГУ «Печорское ГБУ».

Виктор Михайлович награжден медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», нагрудными знаками «Почетный работник речного флота», «Почетный работник транспорта России». Ему присвоено звание «Заслуженный работник Республики Коми».



Федеральное государственное учреждение «Печорское государственное бассейновое управление»

ФГУ «Печорское ГБУ» образовано 22 мая 1938 года. Основной задачей предприятия на предстоящие пять лет является обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях Печорского бассейна. Эта задача предполагает осуществление комплексных мероприятий по укреплению материально-технической базы путевого хозяйства

с оснащением высокотехнологическим оборудованием, продление срока службы эксплуатации существующего технического флота и обновление его, реконструкцию и развитие сетей технологической связи, внедрение и обеспечение функционирования систем электронных навигационных карт на внутренних водных путях Печорского бассейна.

Производственные показатели деятельности ФГУ «Печорское ГБУ» за 2004-2008 годы

Наименование показателя	Ед. изм.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Протяженность внутренних водных путей всего:	км	2603	2603	2594	2594	2594
в том числе:						
с обслуживаемой судоходной обстановкой	км	2603	2603	1457	1478	1463
согласно программе с гарантированными габаритами	км	1013	1013	1013	1013	1013
обслуживаемых светоотражающей обстановкой	км	779	779	779	779	779
Объем дноуглубительных работ на транзите	тыс. куб. м	221,1	304,6	381,7	381,7	689,3
Транспортные происшествия по вине пути	ед.	1	1			
Выполнение программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)»	тыс. руб.	535	847	1676,8	2300	2500



**АРКУША
Валерий
Анатольевич,**
генеральный директор
ОАО «Северный порт»



В ОАО «Северный порт» Валерий Анатольевич Аркуша работает генеральным директором с 2001 года. Он проявил себя опытным организатором эксплуатационной и коммерческой деятельности, высокопрофессиональным руководителем.

Благодаря активной, грамотной производственной деятельности генерального директора и дружной работе всего коллектива обеспечивается стабильная работа порта в новых условиях хозяйствования, наращиваются темпы производства.

Одним из факторов роста производства является развитие социальной сферы в порту. На территории порта работает буфет с горячим питанием, магазин, здравпункт, сауна. Ежегодно на 100% удовлетворяются заявки работников порта на путевки для отдыха детей, по медицинским рекомендациям, а сотрудники, работающие с вредными производственными факторами, обеспечиваются санаторными путевками. Во всех подразделениях порта отремонтированы комнаты отдыха, санитарно-технические помещения.

Особое внимание В.А. Аркуша придает модернизации производства, техническому совершенствованию предприятия, повышению устойчивости его технического оборудования, организации и проведению ремонта портового хозяйства, приписного флота и механизации. В поле зрения генерального директора вопросы снижения неблагоприятного воздействия производственной деятельности порта на окружающую среду и население города. Ведутся работы по ремонту и реконструкции системы ливневой канализации, в навигационный период работает очистительная установка «Волна», реконструируется промежуточная перекачивающая станция сточных вод, разработана «Санитарно-защитная зона», имеются все необходимые лицензии и разрешения на водопользование, размещение отходов и их утилизацию.

В.А. Аркуша постоянно сотрудничает с Московской академией водного транспорта, сфера его интересов – научная и изобретательская деятельность, производственная практика будущих специалистов в сфере водного транспорта. Специалисты порта оказывают всестороннюю помощь в организации процесса обучения. Ежегодно в порту проходят практику до 60 студентов МГАВТ. 45 выпускников академии работают в порту в настоящее время.

Составной частью реконструкции и плана развития прибрежной зоны Химкинского водохранилища в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 25 февраля 2003 г. является проект реконструкции порта. Освоены новые технологии по производству качественных строительных материалов. На базе собственных нерудных материалов открыто производство бетона различных марок.





ОАО «Северный порт»

Одновременно со строительством канала Москва – Волга было начато сооружение в нашей столице трех речных портов: Северного на Химкинском водохранилище, Западного в районе Шелепихи и Южного в Нагатине. Первым в июле 1937 г. вступил в строй Северный порт, значение которого было особенно важно, так как трасса канала рассчитана на прохождение крупных судов.

ОАО «Северный порт» сегодня – это одно из ведущих предприятий в системе внутреннего водного транспорта столицы и связующая артерия между северо-западом и югом России и всеми портами Волжско-Окского бассейна.

Северный порт имеет 4 трансформаторные подстанции, водопроводный ввод, 2 тепловых пункта, 2 перекачивающие станции сточных вод, что позволяет силами технических служб порта передавать электроэнергию семи организациям, отпускать воду восьми потребителям, поставлять силовую энергию восьми субабонентам, принимать сточные воды.

Большое внимание уделяется проведению в навигационный период работ по комплексному обслуживанию пассажирского и транзитного флота.

Основу технического парка Северного порта составляют порталные краны грузоподъемностью от 10 до 40 тонн, что позволяет принимать суда и перегружать грузы, прибываемые в Москву из различных регионов России и Западной Европы. Сегодня ведутся переговоры с Московской государственной академией водного транспорта по своевременному освидетельствованию и продлению сроков эксплуатации грузоподъемных механизмов.

Северный порт проводит комплекс мероприятий по модернизации производства, техническому совершенствованию предприятия, повышению устойчивости технического оборудования, организации и ремонту портового хозяйства, приписного флота и механизации. Перед открытием навигации на причалах с минерально-строительными материалами установлены новые электронные весы, на приобретение спецтехники и средств механизации затрачено около 9 млн. рублей.

Большое внимание уделяется вопросу снижения неблагоприятного воздействия производственной деятельности порта на окружающую среду и население города. Ведутся работы по ремонту и реконструкции системы ливневой канализации, работает (в навигационный период) очистительная установка «Волна», реконструируется промежуточная перекачивающая станция сточных вод, разработана «Санитарно-защитная зона», имеются все необходимые лицензии и разрешения на водопользование, размещение отходов и их утилизацию.



Весь производственный процесс проходит в соответствии с «Программой производственного контроля», согласованной в 2006 году с Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по г. Москве.

Составной частью проекта реконструкции и плана развития прибрежной зоны Химкинского водохранилища в соответствии с постановлением Правительства Москвы № 102-ПП от 25 февраля 2003 г. является проект реконструкции порта. Уже сегодня генеральный директор порта оказывает помощь району в организации детского и взрослого досуга, отдыха и спорта.

Бетоносмесительная установка, смонтированная в 2002 году, под руководством генерального директора подготовлена и оснащена всем необходимым для решения задач как внутри портовой зоны, так и для участия в реализации городских программ по реконструкции Ленинградского района и транспортных развязок.

Северный порт активно работает с Московской академией водного транспорта, уделяет особое внимание ведению эффективной научной и изобретательской деятельности, а также производственной практике будущих специалистов в сфере водного транспорта.

Наименование показателей	Ед. измер.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Переработка грузов	тыс. т	1699,7	2164,6	2352,2	2704,1	3290,8	3591,4	3650,2
В том числе: нерудно-строительных (песок, щебень)	тыс. т	732,6	1042,50	1153,6	1305,8	1597,4	1860,3	2101,5
Выручка от реализации товаров, работ, услуг	тыс. руб.	104 296	226 072	255 386	378 364	622 697	678 613	714 047

БАГРАКОВ
Владислав
Александрович,
 капитан – сменный механик
 теплохода ООО «Рыбинское
 речное пароходство»



Трудовая деятельность Владислава Александровича Багракова началась в 1965 году с должности матроса теплохода «Красноярск» Рыбинского порта МРП. Это было трудное время для молодого человека, но и ответственное: именно тогда он принял твердое решение связать свою жизнь с рекой.

После службы в Советской Армии он вернулся на то же предприятие и проработал в отрасли речного транспорта 41 год.

В ООО «Рыбинское речное пароходство» он был принят на должность капитана – сменного механика теплохода «Шлюзовой-76» в 2002 году, с момента образования предприятия. Его привлекла кадровая политика пароходства, высокопрофессиональный штат сотрудников: от командного состава до молодых кадров, которые перенимают накопленный опыт и имеют все возможности для повышения своей профессиональной квалификации. Владислав Александрович легко вошел в этот коллектив.

Грамотный специалист, опытный судоводитель. Обладает высокими организаторскими способностями, создал сплоченный, технически грамотный экипаж, который быстро и качественно выполняет производственные задания. Профессиональный подход к делу, ответственное исполнение трудовых обязанностей, улучшение условий труда и техники безопасности на его теплоходе способствуют тому, что судно работает без аварий. Свой богатый технический опыт Баграков охотно передает молодым специалистам.

В коллективе пользуется заслуженным авторитетом и уважением. За многолетний и добросовестный труд награжден Почетными грамотами, ценными подарками и денежными премиями. Победитель социалистического соревнования МРП.





ООО «Рыбинское речное пароходство»

ООО «Рыбинское речное пароходство» организовано на базе ОАО «Рыбинский речной порт», созданного в 1994 г. Сегодня молодое предприятие финансово стабильно и успешно работает на рынке транспортных услуг.

Основными видами деятельности пароходства являются: перевозка грузов, переработка (погрузка, выгрузка, перевалка) грузов, перевозка пассажиров, оказание услуг по комплексному обслуживанию транзитного флота, предоставление плавсредств и средств плавмеханизации в аренду. Всего на балансе предприятия находится 57 единиц флота. Парк судов компании составляют теплоходы типа «Волго-Дон», «Окский», толкаемые составы: буксиры типа «Шлюзовой» с баржами грузоподъемностью 2500-3000 тонн.

Являясь ответственным партнером, добросовестно и качественно выполняющим свои обязательства, ООО «Рыбинское речное пароходство» за четыре года своего существования завоевало авторитет у клиентов. Сейчас с компанией сотрудничает более сорока партнеров из Москвы, Санкт-Петербурга, Карелии, Ярославля, Костромы и других городов, предприятие осуществляет грузовые перевозки и погрузо-разгрузочную деятельность в водных бассейнах европейской части России. Основные перевозимые грузы: нерудные строительные материалы (песок речной, щебень различных фракций), известняк флюсовый, шлак, металл.

Важнейшим моментом для положительной динамики развития предприятия является эффективное руководство работой компании. Выбранное направление в ведении бизнеса, включающее выполнение заказов с условиями взаимозачета и бартера, гибкая система тарифов, проведение маркетинговых исследований – все это дает свои позитивные результаты.

Высокая степень квалификации кадров позволяет обеспечить безопасность пассажирских и грузовых перевозок. Безопасность судовождения и безаварийная работа флота

обусловлена четкой организацией действий диспетчерского аппарата, службы безопасности судоходства, технической службы, производящей своевременное техническое обслуживание и ремонт флота. В 2006 г. практически все сухогрузы и буксиры снабжены современными радиолокационными системами и радиостанциями.

С 2002 года в Республике Карелия (г. Петрозаводск) открыт филиал Рыбинского речного пароходства, решающий задачу оперативного диспетчерского регулирования движения судов в бассейне Онежского озера и контроля отгрузок нерудных материалов с карьеров этого региона.

Пароходство большое внимание уделяет пополнению флота и росту материальной базы предприятия. За 4 года приобретены нефтеналивная и сухогрузная баржи, плавкран грузоподъемностью 16 т, буксир-толкатель мощностью 740 л.с., пассажирские суда. Производится капитальный и текущий ремонт судов и средств плавмеханизации, модернизация судов, ремонт офисных и производственных помещений. Ежегодно на проведение судоремонтных работ в межнавигационный период компания расходует до 30 млн. руб.

Планируя свою дальнейшую работу и развитие, Рыбинское речное пароходство рассчитывает на свои собственные силы, но надеется и на реализацию мероприятий, определенных подпрограммой «Внутренние водные пути» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», и на претворение в жизнь рекомендаций Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике от 28 июня 2006 г. «Состояние инфраструктуры внутренних водных путей, гидротехнических сооружений и законодательного обеспечения их функционирования», особенно в части облегчения налоговой нагрузки по транспортному налогу для организаций внутреннего водного транспорта и мерах по развитию национального судостроения.



БЕРДНИК

Михаил Леонтьевич,

заместитель начальника
службы пути ФГУ «Амурводпуть»



РЕЧНОЙ ФЛОТ

Амур – одна из величайших рек России. По протяженности судоходного пути она занимает второе, а по площади бассейна – четвертое место среди рек Российской Федерации. На этой реке вот уже тридцать лет занимается любимым делом Михаил Леонтьевич Бердник.

Он начал свою трудовую деятельность как машинист земснаряда в 1956 году на Хабаровском техническом участке. Спустя три года поступил в Благовещенское речное училище. Научился владеть геодезическими инструментами, изучил производство промерных работ, овладел навыками составления планов перекатов. Вооруженный новыми знаниями, снова вернулся на Хабаровский технический участок. Но когда почувствовал, что знаний опять не хватает, без отрыва от производства окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта, получив специальность инженера-гидротехника.

В 1979 году М.Л. Бердник назначен на должность главного инженера управления. Это был период бурного освоения рек бассейна крупнотоннажным транспортным флотом, начало строительства первых дальневосточных гидростанций. В период проектирования, а затем строительства и эксплуатации гидроузлов он совместно с проектно-изыскательским институтом «Ленгипроречтранс» организовывал проведение проектно-изыскательских и научно-исследовательских работ. В период с 1978 по 1987 г. Михаил Леонтьевич руководит проведением работ по увеличению габаритов пути на Среднем Амуре. В итоге транспортный флот получил канал длиной около 4000 м при ширине 90 м с глубинами, увеличенными в сравнении с бытовыми на 90 см в скалистом ложе реки. На перекатах было раздроблено более 80 тыс. м³ скальной породы и убрано в отвал более 120 тыс. м³ дробленой породы. Такого объема работ никто на Амурском бассейне не выполнял. Развивалось предприятие, рос профессионализм Михаила Леонтьевича. В 1995 г. он уже первый заместитель руководителя управления. Инициативный, грамотный специалист, обладающий волевым характером, настойчивостью, высокой требовательностью к себе и подчиненным – таким его знают коллеги.

Профессионально координировал вопросы по содержанию судоходной обстановки, проведению дноуглубительных, выправительных, тральных, дноочистительных, изыскательских и других путевых работ на транзитных путях рек Амурского бассейна. Кроме того, Михаил Леонтьевич был назначен председателем аттестационной комиссии на Амурском бассейне, председателем комиссии по дипломированию командного состава экипажей судов. Поддерживал тесную связь с высшими и средними специальными учебными отраслевыми заведениями, вовремя подбирая кадры для своего учреждения. Занимался преподавательской деятельностью, обучая студентов Новосибирского института инженеров водного транспорта спецдисциплинам.

В настоящее время Михаил Леонтьевич работает заместителем начальника службы пути ФГУ «Амурводпуть». Пользуется заслуженным уважением и авторитетом в коллективе.

За вклад в развитие внутренних пограничных водных путей Амурского бассейна, безупречное выполнение служебных обязанностей и многолетнюю добросовестную работу М.Л. Бердник был поощрен знаком «Почетный работник речного флота».



Федеральное государственное учреждение «Амурводпуть»

Более ста лет назад, 3 января 1900 года, был издан Государственный указ «Об утверждении управления водными путями Амурского бассейна и об учреждении штата сего управления». Эта дата и считается годом создания организации.

В своей типографии путейцы издавали руководства по улучшению судоходства, печатали информацию о состоянии пути, отчеты и другие материалы о деятельности управления. В 1904 году коллектив Амурского бассейнового управления выполнил оборонное задание по переоборудованию четырех путейских и коммерческих судов в канонерские лодки и шести барж в плавучие батареи, которые впоследствии выполняли задачи по охране рубежей российского Дальнего Востока.

В последующие годы, вплоть до 1928 года, путейцы Амура делали все возможное по улучшению судоходства на реках бассейна.

Сегодняшний день выдвигает перед ФГУ «Амурводпуть» новые задачи. На Амуре ведутся землечерпательные работы. Они необходимы для ликвидации негативного воздействия на реку Амур зарегулированного стока реки Бурея в условиях эксплуатации Бурейской ГЭС. Объем работ неуклонно растет, в результате значительно улучшились условия судоходства на 14 перекатах Среднего и Нижнего Амура.

Улучшение судоходных условий за счет выполнения мероприятий по обеспечению судоходства на р. Амур в условиях эксплуатации Бурейской ГЭС, пересмотр состава рек бассейна для включения их в программу обслуживания с гарантированными габаритами позволили управлению увеличить протяженность рек, эксплуатируемых с гарантированными габаритами. Так, в период с 2007 года по настоящее время протяженность рек с гарантированными габаритами возросла на 1246 км за счет перевода в разряд класса «А» рек Зея, Усури, Аргунь и др.



Время возлагает решение новых задач и на управление водными путями Амурского бассейна. Это и обеспечение диспетчерского регулирования флотом на реках бассейна, и организация устойчивой мобильной радиосвязи между флотом, и развитие взаимовыгодных перевозок на пограничных участках рек между портами России и Китая, и улучшение судоходных условий на пограничных реках бассейна.

Основные показатели

Годы	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Объем землечерпательных работ	тыс. м ³	-	-	273,4	1946,83	3395,9
Фактическая протяженность водных путей, обслуживаемых обстановкой	км	-	-	5617,0	4697,0	5347,0
Общая протяженность водных путей по ФГУ	км	-	-	-	7300,0	7300,0



ГЕРАСИМОВ

Евгений

Юрьевич,

генеральный директор
ООО «Порт Касимов»



Казалось бы, первые шаги в выбранной профессии приносили Евгению Юрьевичу удовлетворение. Работа в литейном цехе машиностроительного производства была престижной и высокооплачиваемой. Но после службы в армии Герасимов делает крутой поворот в биографии и устраивается в объединение «Мурманрыбпром» на суда заграничного плавания в качестве моториста.

С 1981 по 1993 год он связывает свою жизнь с портом Касимов, где занимает должность сменного электромеханика плавкрана № 27, затем моториста-рулевого теплохода «ПМ-402», капитана-дублера теплохода «ГНТ-449». Поступает учиться в Московский институт инженеров водного транспорта и получает специальность «инженер по эксплуатации водного транспорта».

В 1993 году он уже генеральный директор ООО «Порт Касимов». Безусловно, это не случайность в его трудовой биографии. Евгений Юрьевич всегда проявлял себя высококлассным специалистом, внедряющим современные методы в организацию перевозки грузов. Он энергичен, авторитетен, уважаем коллегами.

Принимает активное участие в политической жизни города, неоднократно избирался депутатом Касимовской городской думы, а ныне ее председатель.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ООО «Порт Касимов»

Касимовский судоремонтный завод расположен на правом берегу реки Оки в городе Касимове Рязанской области. Предприятие основано в 1882 году и принадлежало частному владельцу Качкову. В 1956 году оно реорганизовано в ремонтно-эксплуатационную базу. С января 1964 года произведены разделение с пристанью Касимов и реорганизация предприятия в судоремонтный завод. Кроме ремонта судов и их технического обслуживания в период навигации Касимовский судоремонтный завод занимался новым судостроением. В 1977-1978 годах был построен слип из двух ниток и оборудован стапельной площадкой для выполнения судоподъемных работ. С 1986 по 1993 год на предприятии выполнялась сборка плавкранов грузоподъемностью 5 тонн.

В 1975 году пристань Касимов переименована в порт Касимов. В 1995 году порт Касимов и Касимовский судоремонтный завод объединены в единый филиал с общим названием – филиал «Порт Касимов». Наконец, в 2001 году филиал «Порт Касимов» реорганизован в ООО «Порт Касимов».

У порта есть своя ремонтная база, включающая судокорпусной, механический и деревообрабатывающий цеха, участок по производству кислорода.

Основные виды деятельности порта – перевозка минерально-строительных грузов по внутренним водным путям, перегрузочные работы, добыча и поставка нерудных строительных материалов (речной песок), комплексное обслуживание и ремонт флота.

С целью расширения объема ремонтных работ и дальнейшего развития предприятия с 2007 года началась реконструк-



ция слипового хозяйства. Были построены и введены в эксплуатацию две дополнительные нитки наклонной части слипа, что позволило поднимать и ремонтировать на слипе суда доковым весом 250 тонн. Планируется дальнейшее расширение наклонной части слипа, чтобы обеспечить подъем судов доковым весом 400 тонн.

Экономические показатели	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Объем перевозок грузов в навигацию в т-км	85,7	77,1	555,3	517,4	477,8
Объем переработки грузов в навигацию, тыс. тонн	862,2	819,1	761,2	1072,1	1005,7
Доходы от эксплуатации флота, тыс. рублей	32 694,4	38 002,8	129 527,7	165 509,1	210 767,5



ГОЛАНОВ

Леонид Петрович,

главный специалист
Колпашевского района водных
путей и судоходства



РЕЧНОЙ ФЛОТ

Среди тех, кто навсегда связал свою жизнь с Колпашевским районом водных путей и судоходства, – главный специалист Леонид Петрович Голанов. Он родился в Колпашеве, небольшом сибирском городке, и вернулся сюда после службы в армии и учебы в Томском топографическом техникуме. Во время учебы в техникуме проходил производственную практику на Дальнем Востоке техником-геодезистом, где получил хорошую подготовку, связанную с полевой топографической работой.

Устроившись на работу в Колпашевский технический участок техником изыскательской русловой партии, он принимал участие в съемках для лоцманских карт на реках Обь, Васюган, Тым, Парабель, Чузик. Через четыре года его уже назначают начальником этой партии.

Леонид Петрович – трудолюбивый, любознательный и общительный работник, умело применяет полученные знания в работе, никогда не останавливается на достигнутом. Не случайно в 1974 году именно на него пал выбор, когда возникла необходимость в помощнике производителя путевых работ по реке Чая. С августа 1975 года по июнь 2002 года Леонид Петрович занимает должность старшего инженера, а затем инженера первой категории.

С открытием новых месторождений нефти и газа на севере Томской области объем перевозок по Оби и ее притокам постоянно возрастает, значительно увеличивается и объем землечерпательных работ. Организацию этих работ поручают Леониду Петровичу, а для этого необходимо снова учиться. По инициативе Голанова в 1976 г. была набрана группа специалистов-гидротехников для поступления в Новосибирский институт инженеров водного транспорта на заочное отделение.

В 1982 году Л.П. Голанов успешно оканчивает институт и получает специальность «гидротехническое строительство водных путей и портов» с присвоением квалификации инженера-гидротехника.

Технический участок быстро развивается, возникает необходимость создания организации по внедрению новой техники и рационализаторских предложений. Эту работу возглавляет Леонид Петрович, сам производит сложные расчеты, оценивает эффективность внедрения, привлекает специалистов.

В июне 2002 года его назначают главным специалистом района водных путей и судоходства по путевым работам. Основной задачей в настоящее время для него является своевременная подготовка отчетности по путевым работам, планов-проектов и годового отчета, заключение договоров со сторонними организациями на путевые работы.

Положительные трудовые успехи Леонида Петровича достигнуты в первую очередь благодаря богатейшему опыту работы. Он способный, грамотный специалист, умеющий работать с людьми. Находчивость, смекалка, неутомимое трудолюбие, знание всех тонкостей производства, умение принимать и брать на себя ответственность за свои решения характеризуют его и сейчас только с положительной стороны. К нему можно обратиться по любым производственным вопросам. Более пятидесяти лет Л.П. Голанов работает в Колпашевском районе водных путей и судоходства.

За многолетний добросовестный труд на водных путях Обского бассейна Л.П. Голанов неоднократно награждался правительственными и ведомственными наградами.



Федеральное государственное учреждение «Обское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства»

70 лет назад Совет Народных Комиссаров СССР принял решение о бассейновом принципе управления внутренними водными путями и о создании бассейновых управлений пути. Во исполнение этого решения Наркомводом был подписан приказ об образовании Обского бассейнового управления пути. И с 1 июня 1938 года Обское бассейновое управление пути начало функционировать как самостоятельное государственное предприятие.

Река Обь – одна из крупнейших воднотранспортных магистралей России – имеет большое народнохозяйственное значение, связывая Новосибирскую и Томскую области, а также Алтайский край и Кемеровскую область с районами добычи нефти и газа на Обском Севере. По боковым рекам обеспечивается доставка грузов в труднодоступные районы.

В соответствии с Перечнем внутренних водных путей, утвержденным постановлением Правительства РФ от 19.12.2002 года, в настоящее время протяженность внутренних водных путей Обского бассейна, пригодных для эксплуатации, составляет 7245 км. Из них 49% (3557км) с гарантированными габаритами судовых ходов.

В состав федерального государственного учреждения «Обское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» входит четыре обособленных подразделения (филиала): Барнаульский район водных путей и судоходства, Новосибирский район водных путей, гидросооружений и судоходства, Томский район водных путей и судоходства, Колпашевский район водных путей и судоходства.

Основная задача, которая поставлена перед бассейновым управлением пути, – повысить комплексную безопасность и устойчивость судоходных путей.

Главные направления в этой деятельности:

– улучшение условий судоходства на реках. Обеспечение гарантированных габаритов судовых ходов. Увеличение сро-



ков действия судоходной обстановки, обеспечение круглосуточного движения на основных магистральных путях;

– обеспечение безопасной эксплуатации и содержания Новосибирского шлюза, а также надежной его охраны;

– информационное обслуживание пользователей водными путями в рамках диспетчерского регулирования движения судов и системы отраслевого информационного мониторинга;

– взаимодействие с судовладельцами, органами государственного речного надзора, Речным регистром.

Конечный результат этой деятельности направлен как на обеспечение безопасности судоходства, так и на увеличение объема речных перевозок.

В последние годы в бассейне намечился рост хозяйственной деятельности, обусловленной в значительной мере благоприятной конъюнктурой.

В 2008 году судовладельцами бассейна было перевезено 9,4 млн. тонн народнохозяйственных грузов.



ГРИГОРЬЕВ

Валентин Леонидович,

и.о. начальника управления
качества ОАО «ЗВЕЗДА»



РЕЧНОЙ ФЛОТ

Трудовая деятельность Валентина Леонидовича на протяжении 40 лет связана с ОАО «ЗВЕЗДА». Он окончил Ленинградский механический техникум железнодорожного транспорта по специальности «локомотивы» с присвоением квалификации техника-механика и в 1968 году начал работать мотористом в отделе внешних монтажных работ. Затем Валентин Леонидович работал в должности старшего инженера отдела внешнемонтажных работ, инженера-дизелиста отдела внешнемонтажных работ, начальника сектора судовых дизель-генераторов, инженера по наладке и испытаниям 1-й категории отдела внешнемонтажных работ.

За 24 года работы в службе сервиса на разных должностях он освоил не только конструкцию изделий, оптимальную методику поиска причин отказов, способы предупреждения отказов и восстановления отказавшей продукции, но и технические, организационные, экономические, юридические, а также психологические вопросы взаимодействия с персоналом предприятия, заказчиков и потребителей продукции ОАО «ЗВЕЗДА». Учитывая это, руководство предприятия неоднократно командировало В.Л. Григорьева для работы на объектах иностранных заказчиков, где он достойно представлял ОАО «ЗВЕЗДА».

Работа В.Л. Григорьева в службе сервиса позволяла ему не только укреплять имидж предприятия и способствовать продвижению продукции на рынке, но и изнутри чувствовать требования и пожелания заказчиков к продукции.

Перейдя в 1992 году на работу в службу качества, он стал ведущим специалистом по внедрению на предприятии концептуальных положений системы менеджмента качества (СМК) ИСО 9001 и разработке на их основе стандартов предприятия, позволяющих и дальше повышать качество выпускаемой продукции. Результатом его совместной работы с другими специалистами явилось получение предприятием в 2008 году от ассоциации «ПЕТРОСЕРТ» сертификата соответствия СМК предприятия стандартам ГОСТ Р ИСО 9001-2001 и ГОСТ РВ 15.002-2001.

Руководствуясь в своей работе положением о том, что «качество закладывается конструктором, реализуется в производстве и поддерживается в эксплуатации», В.Л. Григорьев занимает активную позицию на всех этапах обеспечения и поддержания качества продукции. Его авторитет непререкаем на всех этапах изготовления и испытания продукции, к его предложениям прислушиваются конструкторы и технологи, его консультации и решения по вопросам, связанным с качеством продукции, оперативны, конкретны и позволяют в сжатые сроки с наименьшими затратами и с обеспечением необходимого качества решать возникшие проблемы.

За квалифицированное оперативное решение вопросов, творческий подход к решению возникающих проблем В.Л. Григорьев неоднократно поощрялся руководством предприятия, награждался правительственными и ведомственными наградами: медалями «300 лет Российскому флоту», «В память 300-летия Санкт-Петербурга» и другими.



ОАО «ЗВЕЗДА»

ОАО «ЗВЕЗДА» (Санкт-Петербург) – ведущий российский производитель высокооборотных дизельных двигателей для судостроения и железнодорожного транспорта, а также электростанций основного, резервного и аварийного энергоснабжения.

Легкими высокооборотными двигателями ОАО «ЗВЕЗДА» оснащены практически все построенные на верфях России пассажирские суда на подводных крыльях, значительная часть скоростных кораблей ВМФ и пограничных войск.



Современные патрульные катера «Мираж», «Сокжой», «Меркурий» на базе двигателей ОАО «ЗВЕЗДА» ЧН16/17 достигают скорости 50 и более узлов, а пассажирское судно на подводных крыльях «Ласточка-М», оснащенное новейшими двигателями ЧН18/20, развивает рекордную скорость до 90 км/час.

Основные заказчики: ФГУП «Рособоронэкспорт», предприятия судостроительной отрасли, Военно-морской флот РФ, Пограничная служба ФСБ РФ, Министерство обороны РФ, МЧС, ОАО «Газпром», ОАО «АК «Транснефть», ОАО «РЖД», железные дороги Белоруссии и Украины и др.

Предприятие обладает развитым производственным комплексом, включающим собственный инженерный центр, литейное, кузнечно-прессовое, механообрабатывающее, сборочное производство, испытательные стенды.

С 2004 года в ОАО «ЗВЕЗДА» началась реорганизация производственного комплекса с внедрением высокотехнологического оборудования, совершенствованием производственной логистики и улучшением условий труда персонала. Собственные инвестиции в развитие этого направления включают в себя как приобретение нового технологического оборудования, так и обустройство производственной инфраструктуры (капитальный ремонт объектов, оборудование цехов современными системами инфракрасного отопления). Каждый из ежегодно приобретаемых современных обрабатывающих центров заменяет десятки единиц устаревшего оборудования, некоторые не имеют аналогов в Северо-Западном регионе. Объем средств, ежегодно вкладываемых в развитие производства и инфраструктуры, оценивается примерно в 2 млн. евро.

Для повышения эффективности управленческого учета, планирования и производства была создана единая информационная система предприятия. Ее основу составляет система управления ресурсами предприятия SyteLine ERP, включающая

управление сбытом, закупками, планированием и учетом хода производства, и объединенная с действующими на предприятии конструкторской PDM-системой «Лощман» и бухгалтерской системой 1С. Завершается работа по внедрению программного BPM-комплекса Plan Designer с блоками бюджетного и стратегического планирования, управления проектами, экономического анализа и прогнозирования.

ОАО «ЗВЕЗДА» самостоятельно провело комплексный реинжиниринг бизнес-процессов, сформировав новую организационно-функциональную модель, направленную на повышение эффективности деятельности предприятия в целом.

Международным классификационным обществом Bureau Veritas Quality International подтверждено соответствие системы менеджмента качества ОАО «ЗВЕЗДА» стандарту ISO-9001:2000.

Последовательно из года в год увеличиваются объемы производства, осуществляются новые конструкторские разработки. Например, создание двухскоростной реверсивно-редукторной передачи РРД12000 для корабля класса «корвет» проекта 20380 стало началом нового направления производства высокомоментных редукторов, не имеющих аналогов в мире.

Активно развиваются отношения с профессиональным сообществом в рамках работы Ассоциации промышленных предприятий Санкт-Петербурга, Союза промышленников и предпринимателей Санкт-Петербурга, Санкт-Петербургской торгово-промышленной палаты, Инновационного технологического кластера машиностроения и металлообработки Санкт-Петербурга, органами власти в лице Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли Санкт-Петербурга.

В соответствии с утвержденной на среднесрочный период стратегией развития ОАО «ЗВЕЗДА» на период до 2015 года основными целями предприятия являются:

- увеличение объема услуг в области ключевых технологических компетенций предприятия – литья и металлообработки;
- развитие новых товарных компетенций в виде перспективных продуктов с использованием передовых технологий машиностроения.



ГРИЩЕНКО

Виктор Андреевич,

капитан ледокола «Капитан Харчиков» ФГУ «Азово-Донское ГБУВПиС»



Виктор Андреевич Грищенко родился на Сахалине 19 января 1950 года. Но судьба распорядилась так, что родными стали для него не столько восточные, сколько южные водные просторы России. После окончания Ростовского-на-Дону речного училища и службы в рядах Советской Армии Грищенко пришел на ремонтно-эксплуатационную базу «Красный флот» Волго-Донского речного пароходства.

Помощник капитана и капитан судов базы, капитан судов акционерного общества «Донречфлот», ООО «Кадры», старший помощник капитана ледокола «Капитан Демидов» Азово-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства.

С 1998 года В.А. Грищенко – капитан ледокола «Капитан Демидов» Азово-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства, а с 2006 года – капитан ледокола «Капитан Харчиков» того же управления.

Виктор Андреевич любит свою работу, болеет за нее душой. Он отличается большим трудолюбием и работоспособностью, ответственностью и дисциплинированностью. Того же требует от своих подчиненных. Коллеги уважают В.А. Грищенко, он пользуется у них авторитетом.

За многолетний добросовестный труд Виктор Андреевич Грищенко неоднократно награждался медалями и благодарностями. Он – отличник речного флота, заслуженный работник транспорта РФ.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение «Азово-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства»

Азово-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства (Азово-Донское ГБУВПиС) создано в 1996 году. В настоящее время управление является федеральным государственным учреждением, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг в сфере внутреннего водного транспорта на бассейновом уровне, и подведомственно Федеральному агентству морского и речного транспорта. Предприятие имеет филиал – Нижнедонской район гидросооружений.

Общая протяженность внутренних водных путей в закрепленных за ФГУ «Азово-Донское ГБУВПиС» границах составляет 800 км, они проходят по густонаселенной, экономически развитой территории Ростовской области, играя важную роль в транспортном обслуживании этого региона и одновременно являясь одним из наиболее сложных участков Единой глубоководной системы европейской части России.

За 13 лет производственной деятельности силами коллектива управления восстановлены и поддерживаются проектные габариты судовых ходов с минимальными гарантированными глубинами: на речном участке до порта Ростов-на-Дону – 3,4 м, а от Ростова-на-Дону до приёмного буя Азово-Донского морского канала – 4,0 м (на момент приёма канала на баланс управления глубины составляли всего 3,2 м). Путём осуществления ледовых проводок судов ледоколами предприятия обеспечивалась круглогодичная навигация на Нижнем Дону и в Азовском море. Успешно решаются стратегические вопросы, связанные с перспективой развития судоходства в бассейне и повышением пропускной способности водного пути.

Отлажена и постоянно совершенствуется система управления движением флота в бассейне, обеспечиваются лоцманские проводки судов, предоставление путевой информации судоводителям, организуется проведение работ по мобилизационной подготовке, гражданской обороне, предупреждению и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на водном транспорте.

В результате в Азово-Донском бассейне сложилась устойчивая номенклатура перевозимых грузов, интенсивно развивается инфраструктура причальных перегрузочных комплексов,

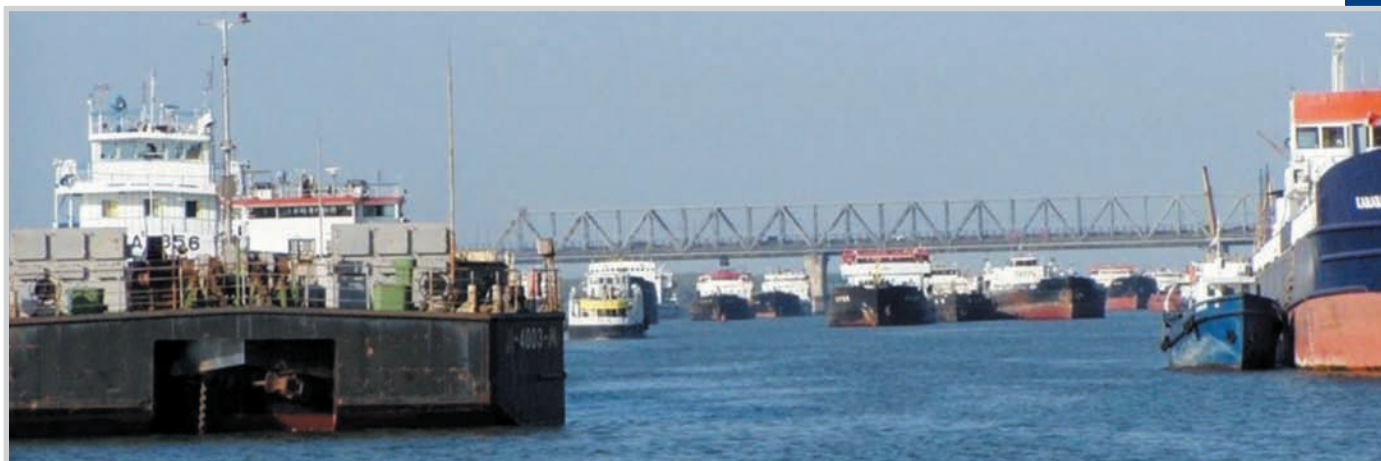
судоремонтных предприятий, повышается провозная способность грузового флота, создаются новые рабочие места.

За период с момента образования управления грузооборот в границах Азово-Донского бассейна увеличился более чем в 2,5 раза. В пиковый период (навигация 2007 г.) данный показатель достиг 21,3 млн. тонн, или 290% к уровню 1997 года.

В целом рост объёмов грузооборота за последние годы был достигнут за счет увеличения экспорта продукции сельского хозяйства, металлолома, черных металлов, транзита нефтегрузов, транзита и перевалки в порту Усть-Донецк гранулированной и комовой серы, отправления нерудно-строительных материалов с карьеров Северского Донца на строительные объекты Южного федерального округа и за его пределы, интенсивного развития производственных мощностей устьевых международных портов Ростов-на-Дону и Азов, обеспечения круглогодичных навигаций.

В рамках реализации федеральной программы «Модернизация транспортной системы России» (2002-2010 гг.) было принято решение о реконструкции Кочетовского гидроузла – строительстве второй нитки судоходного шлюза с полезными габаритами камеры 155х18 метров и глубиной воды на пороге нижней головы шлюза – 5,5 м, что превышает глубину на существующем пороге шлюза на 2,2 м. Строительство нового шлюза, начатое в августе 2004 года, завершилось в июне 2008 года, когда был подписан акт приемки в эксплуатацию второй нитки Кочетовского гидроузла. Специально для второй нитки была разработана первая в России компьютерная система управления шлюзованием.

Дальнейшие планы развития Азово-Донского ГБУВПиС в предстоящие пять лет напрямую связаны с развитием инфраструктуры внутренних водных путей бассейна и в первую очередь с увеличением гарантированных глубин до 4 метров. В июле 2009 года ЗАО «Ленгипроречтранс» приступило к выполнению темы НИОКР «Разработка научно обоснованных предложений для реализации решения по обеспечению гарантированной глубины 4,0 м на участке р. Дон от Волгодонска до устья». Как один из вариантов достижения этой глубины рассматривается строительство низконапорного гидроузла в районе станции Багаевской.



ГРЕХОВ

Владимир Михайлович,

председатель совета
директоров ОАО «СРП»



Более 30 лет трудится на предприятиях Северодвинского бассейна Владимир Михайлович Грехов. Прошел путь от сменного помощника начальника грузового района Архангельского речного порта до генерального директора ОАО «Северное речное пароходство».

В период работы заместителем начальника пароходства по эксплуатации флота принимал участие в организации плавания судов за границу. Его активная деятельность позволила добиться хорошей репутации предприятия на фрахтовом рынке, что способствовало установлению контактов с широким кругом брокеров Европы, Азии, Африки и высокой эффективности эксплуатации судов смешанного «река-море» плавания.

Руководил акционерным обществом «Северное речное пароходство» с апреля 1993 по октябрь 2008 года. В настоящее время В.М. Грехов является председателем совета директоров ОАО «СРП».

Владимира Михайловича отличают высокая работоспособность, энергичность, личная организованность, умение налаживать деловую и дружную работу коллектива, способность отстаивать интересы предприятия на всех уровнях. Благодаря генеральному директору Грехову ежегодно обеспечивалась перевозка всех предъявленных грузов в районы Крайнего Севера и экспедиционный завоз грузов в быстромелеющие боковые реки.

В это время осваивались новые районы плавания речных судов в Белом и Баренцевом морях, проводились модернизация и строительство судов для работы в морских условиях. Большое внимание уделялось обеспечению безопасности плавания, улучшению условий работы, охране труда и здоровья работников. Постоянно осуществлялась социальная поддержка членов трудового коллектива и ветеранов акционерного общества.

Целенаправленная работа по обновлению и поддержанию в надлежащем техническом состоянии основных фондов и кадровая политика, проводимая Греховым, сохранили акционерному обществу надежный флот и высокопрофессиональный коллектив.

За большой вклад в дело освоения новых районов плавания речных судов, модернизацию и строительство новых судов для работы в морских условиях в 2000 году В.М. Грехову присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации». Он награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, другими наградами.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Северное речное пароходство»

3 октября 1858 года российский император подписал Устав Северо-Двинского пароходного общества. Так была узаконена первая пароходная компания на Северной Двине. В 2008 году ОАО «Северное речное пароходство» отметило свой 150-летний юбилей.

Сегодня Северное речное пароходство – одно из крупнейших транспортных предприятий европейского севера России. Основными видами его деятельности являются перевозка грузов и пассажиров судами внутреннего плавания, каботажные и перевозки грузов судами смешанного «река-море» плавания.

Акционерное общество имеет более 200 судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания. Годовой объем перевозок составляет более 0,7 млн. тонн. Суда смешанного «река-море» плавания грузоподъемностью 2-3 тыс. тонн осуществляют перевозки грузов в порты Балтийского, Северного, Средиземного, Каспийского, Черного, Белого, Баренцева и Карского морей. Доля заграничных перевозок составляет более 30% от общего объема перевозок. Суда «река-море» плавания зарекомендовали себя в совместных с зарубежными партнерами предприятиях «Русский Север Шипинг Компани Лимитед» и «Галфрус Шипинг Компани Лимитед», зарегистрированных в Республике Кипр.

Пароходство и суда «река-море» плавания сертифицированы на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ) и Международного кодекса по охране судов и портовых средств. Суда внутреннего плавания эксплуатируются в бассейне реки Северная Двина с выходом на внутренние водные пути европейской части России, они осуществляют перевозки всех видов грузов, в том числе в труднодоступные районы Севера, перевозят основную массу лесных грузов в плотках и баржах на лесоперерабатывающие предприятия г. Архангельска. Буксирные суда прибрежного плавания осуществляют перевозки грузов в баржах в пункты побережья Белого, Баренцева и Карского морей.

В состав пароходства входит его филиал – Котласский порт, занимающийся переработкой и отправкой грузов из крупного железнодорожного узла г. Котласа, а также добычей



минерально-строительных грузов. Возможный объем переработки составляет более 1 млн. тонн.

Лимендская база обслуживания флота (ЛБОФ) – крупное представительство пароходства в г. Котласе, осуществляющее судоремонт силами экипажей и береговых специалистов и участвующее вместе с Лимендским ССРЗ в модернизации судов. База также организует безопасный отстой и охрану судов, комплектует экипажи судов. Зависимые от пароходства промышленные предприятия ОАО «Лимендский ССРЗ» и ОАО «Архангельская РЭБ флота» занимаются судостроением, в том числе для иностранных фирм.

На Лимендском ССРЗ для пароходства в 2002 году построен первый морской буксир прибрежного плавания, а в 2009 году закончено строительство второго морского буксира. В 2000-2004 годах акционерное общество и суда смешанного «река-море» плавания были сертифицированы по системе управления безопасностью согласно требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнений. На 11 судах смешанного «река-море» плавания и трех береговых подразделениях произведена аттестация рабочих мест по условиям охраны труда.

Основными акционерами ОАО «СРП» являются ОАО «Мурманское морское пароходство» и Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом.



ГУДКОВ

**Анатолий
Иванович,**

**начальник управления
по эксплуатации флота
ОАО «Ленское объединённое
речное пароходство»**



РЕЧНОЙ ФЛОТ

Анатолий Иванович Гудков родом из Сибири. Окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта. По распределению молодой специалист попал в Нижнеянский речной порт Ленского объединенного речного пароходства. Первая должность, которую он занял, – инженер-диспетчер. Вчерашний выпускник с первых дней проявил ответственное отношение к порученному делу и неординарные способности. Скоро организаторские качества начинающего инженера были замечены руководством предприятия, и Гудкову предложили работу в аппарате пароходства. Сегодня можно с уверенностью сказать, что на становлении А.И. Гудкова как руководителя положительно сказалась работа на Тиксинском диспетчерском участке: в те годы пароходство приступило к освоению трассы Северного морского пути.

С 1979 по 1989 год Анатолий Иванович руководит главной службой перевозок и движения флота, а с 1989 года по настоящее время возглавляет управление по эксплуатации флота ОАО «ЛОРП». За годы работы он показал себя специалистом, обладающим высоким профессионализмом, эрудицией, принципиальностью, умеющим анализировать ситуацию, четко и последовательно решать вопросы любой сложности, оперативно ориентироваться в непростых условиях, связанных с перевозкой грузов.

В 90-е годы (один из сложнейших периодов работы пароходства) наиболее ярко раскрылись профессиональные и организаторские качества Анатолия Ивановича. Резкое снижение объёмов перевозок, а в последующем дробление пароходства на несколько судоходных компаний, акционирование и переход на рыночные отношения способствовали проявлению в Гудкове таких качеств, как требовательность, чёткость и последовательность в решении сложных вопросов. Это позволило А.И. Гудкову в короткий срок достичь положительных результатов в деятельности пароходства.

Сегодня Анатолий Иванович – один из авторитетных профессионалов в организации транспортного процесса. Возглавляемый им коллектив управления по эксплуатации флота отличается высокой работоспособностью, трудовой и производственной дисциплиной, трудолюбием. Своими знаниями и опытом А.И. Гудков щедро делится с молодыми специалистами.

Его большой вклад в выполнение заданий по перевозке грузов в суровых условиях Крайнего Севера многократно отмечался правительственными и ведомственными наградами. В 1977 году он награжден золотой медалью ВДНХ за перевозки грузов в Арктику. За обеспечение перевозок военных грузов в 1979 году – Почетной грамотой министра обороны. Имеет орден Трудового Красного Знамени, звания «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации», «Отличник соцсоревнования», медаль «300 лет Российскому флоту», многочисленные Почетные грамоты Верховного Совета ЯАССР, обкома КПСС, руководства пароходства и президиума Баскомфлота. В 2009 году награжден знаком «Флотский крест».



ОАО «Ленское объединенное речное пароходство»

ООО «Ленское объединённое речное пароходство», образованное в 1994 году при акционировании одноимённого государственного предприятия, является сегодня ведущим предприятием водного транспорта северо-востока России. В его составе Жатайский и Пеледуйский судоремонтно-судостроительные заводы, Олёкминский и Белогорский речные порты, производственно-техническое управление связи и радионавигации, Осетровский филиал, санаторий-профилакторий «Бриз».

Основные виды деятельности предприятия – перевозка грузов и пассажиров, буксировка судов по внутренним водным и морским путям, включая международные, фрахтовые операции с речным, морским и иными видами транспорта, транспортно-экспедиционные услуги, погрузочно-разгрузочные работы, оказание услуг складского хозяйства, судоремонт, судостроение и машиностроение, добыча и реализация нерудных строительных материалов, услуги электро-радионавигации и связи и другие. ОАО «ЛОРП» – практически единственное судовладельческое предприятие в регионе, занимающееся судостроением и реновацией флота.

Более 200 единиц транспортного флота пароходства перевозят грузы в пяти субъектах Российской Федерации, занимающих 1/3 территории страны. Свыше 80% грузоперевозок предприятие осуществляет для получателей Республики Саха (Якутия), а также обслуживает клиентов в Иркутской области, Красноярском и Хабаровском краях, Чукотском автономном округе.

Объёмы перевозок и грузооборот, выполняемые флотом пароходства, составляют соответственно 50 и 72% от общего объёма услуг водного транспорта в регионе. В структуре грузовой базы 55% занимают топливно-энергетические ресурсы, 35% – грузы для государственных и региональных нужд, до 30% – грузы для получателей арктической зоны.

В перспективе ожидается увеличение объёмных показателей, обусловленное реализацией проектов освоения месторождений углеводородов и созданием перерабатывающих мощностей. В связи с приходом железной дороги в район г. Якутска грузопотоки смещаются с верховьев Лены на север и северо-восток обслуживаемой территории.

Основные показатели экономической деятельности в период 2004-2008 гг.

Показатели	Единица измерения	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Объём перевозок грузов, всего	тыс. тонн	1468,5	1406,3	1488,6	1816,6	2127,4
в том числе:						
нефтепродукты наливом	тыс. тонн	758,7	731,8	717,5	677,4	640,8
сухогрузы	тыс. тонн	709,8	674,5	771,1	1139,2	1486,6
продукция	млн. т-км	2491,8	2253,2	2437,5	2660,9	2545,5
Объём перевозок пассажиров	тыс. чел.	5,1	5,5	12,8	19	25,2



ДЁМОЧКИН

Виктор Иванович,

капитан – сменный механик
т/х «БТМ-478» ОАО «Порт
Серпухов»



Один из лучших работников порта – Виктор Иванович Дёмочкин, капитан – сменный механик т/х «БТМ-478».

Виктор Иванович родился в селе Ижевское Спасского района Рязанской области. Трудовую деятельность начал в 1966 году на судне «Наборщик» порта Серпухов в качестве судомашиниста-матроса.

С 1967 по 1968 год работал машинистом-рулевым того же парохода.

После службы в Вооруженных Силах был назначен 3-м штурманом – 3-м помощником теплохода «РТ-293», затем назначен на должность 1-го штурмана – 1-го помощника, механика – 1-го штурмана теплохода «РТ-291». В сентябре 1974 года был переведен на теплоход «Ока-7» на должность механика – 1-го штурмана, а с 1976 по 1990 г. работал капитаном этого же теплохода. В марте 1990 года В.И. Демочкин назначается на теплоход «БТМ-478» капитаном – сменным механиком, где и работает по настоящее время.

Более 33 лет коллективы судов «Ока-7» и «БТМ-478», возглавляемые В.И. Демочкиным, успешно справляются с плановыми заданиями. По итогам работы в IX, X, XI пятилетках экипаж теплохода «Ока-7», возглавляемый им, выходил победителем социалистического соревнования, а сам В.И. Демочкин награждался знаками «Ударник IX пятилетки», «Ударник X пятилетки», «Ударник XI пятилетки».

В качестве капитана теплохода в полной мере проявился талант организатора, руководителя и воспитателя молодых специалистов, членов экипажа. Именно поэтому его экипажи всегда выполняли производственные задания, работали без аварий, содержали судовые механизмы в хорошем техническом состоянии.

За годы работы В.И. Демочкин подготовил ряд специалистов – командиров флота. Являясь образцом добросовестного труда, помогает развитию чувства долга и у своих подчиненных. Проводимая на теплоходе работа дает определенный экономический эффект и создает улучшенные условия эксплуатации теплохода.

За достигнутые успехи в труде Виктор Иванович награжден орденом Трудовой Славы III степени, медалями «300 лет Российскому флоту» и «В память 850-летия Москвы», знаком «Отличник речного флота», нагрудным знаком «За безаварийную работу» II степени. Заносился на Доску почета 7 раз. А в 1972 году занесен в Книгу почета порта. В 1978 году ему присвоено звание «Лучший капитан-механик МРФ», в 1982 году – звание «Специалист высшего класса».



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Порт Серпухов»

Год создания порта относится к 1858 году, когда было учреждено Московское речное пароходство. ОАО «Порт Серпухов» – дочернее предприятие ОАО «Московское речное пароходство», одного из основных перевозчиков минерально-строительных грузов и пассажиров в Московской области.

Порт расположен на правом берегу р. Нары южнее г. Серпухова, в 2 км от её впадения в р. Оку, в 100 км от Москвы.

Наиболее приоритетным видом деятельности порта являются добыча, перевозка и переработка минерально-строительных грузов предприятиям Московской, Калужской и Тульской областей, а также пассажирские перевозки на линиях Серпухов – Сады и экскурсионные перевозки на линиях Серпухов – Поленово, Серпухов – Таруса и др.

Для осуществления производственной деятельности в управлении порта имеется флот и перегрузочная техника.

В последние годы порт динамично развивается. В 2007 году по сравнению с 2004 годом объемы перевозки грузов увеличились почти в 2 раза, доходы – в 3 раза, прибыль до налогообложения – в 45 раз.

В предстоящие три года предполагается сохранить объемы перевозок грузов на уровне плана 2009 года за счёт организации розничной продажи песка, увеличения доходов от пассажирских перевозок и организации речного туризма. Поскольку перевозка грузов носит сезонный характер, одним из основных видов деятельности порта, приносящих постоянный и стабильный доход, остаётся сдача в аренду зданий и сооружений, иных основных средств, отстой стороннего флота.

В перспективе, начиная с 2013 года, объемы перевозок и переработки увеличатся в два раза, прибыль возрастёт на 17% за счет ввода в эксплуатацию всего флота и механизации.

В порту работает 195 человек. Многие из них имеют государственные и отраслевые награды.

Основные показатели деятельности ОАО «Порт Серпухов» за период 2004-2008 гг.

Наименование показателей	Ед. изм.	факт 2004 г.	факт 2005 г.	факт 2006 г.	факт 2007 г.	факт 2008 г.
Перевозка грузов	тыс. т	1276,9	1216,1	1740,6	2027,6	1758,9
	млн. ткм	25,6	24,2	32,2	27,6	26,3
Перевозка пассажиров	тыс. пасс.	28,7	35,3	32,5	33,7	26,0
	млн. пкм	0,157	0,194	0,185	0,211	0,104
Переработка грузов, в т.ч. собст. добыча	тыс. т	2553,4	2432,2	3481,3	4055,2	3517,7
	тыс. т	1277,8	1216,1	1435,0	1626,8	1469,4
Доходы от основной деятельности	тыс. руб.	46 549	52 030	83 105	133 904	165 622
Расходы от основной деятельности	тыс. руб.	45 622	48 236	73 787	111 115	144 459
Прибыль до налогообложения	тыс. руб.	453	2581	7128	20 421	17 557
Прибыль от реализации	тыс. руб.	1537	3794	9318	22 789	21 163



ЕРМОЛАЕВ

**Михаил
Борисович,**

**генеральный директор
ОАО «Ярославский речной порт»**



В Ярославский речной порт Волжского объединенного речного пароходства Михаил Борисович Ермолаев был направлен в 1978 году после того, как с отличием окончил эксплуатационный факультет Горьковского института инженеров водного транспорта. С тех пор он неразрывно связан с этим предприятием, живет его жизнью, любит и ценит свою работу.

За время трудовой деятельности Михаил Борисович прошел все служебные ступени, занимая должности сменного помощника начальника Перевалочного грузового района, заместителя начальника, начальника Центрального грузового района, заместителя начальника порта по эксплуатации, первого заместителя генерального директора порта, генерального директора ЗАО «Торговый дом «Ярославский речной порт».

Работая в разных должностях, на различных объектах, М.Б. Ермолаев везде и всегда проявлял талант организатора, высокий профессионализм, умение мобилизовать коллектив на выполнение сложных производственных задач. Под его непосредственным руководством в порту осваивались новые виды деятельности, испытывались современные модели управления транспортным процессом, проходила перестройка экономики предприятия для работы в новых экономических условиях.

По личной инициативе М.Б. Ермолаева в начале 90-х годов стали активно развиваться транзитные перевозки. Флот порта начал работать на новых грузовых линиях Ярославль – Москва, Кстово – Ярославль, Нижние Мулы – Ярославль – Рыбинск и другие, что позволило в этот непростой период сохранить флот и кадры командного состава, повысить их профессиональный уровень.

С ноября 2003 года М.Б. Ермолаев работает в должности генерального директора ОАО «Ярославский речной порт». Высокая требовательность к подчиненным, сочетаемая с большим доверием, глубокое знание экономики речного транспорта, значительный опыт работы способствуют устойчивой работе порта.

За достижение высоких производственных показателей и большой личный вклад в развитие речного флота в 1996 году Михаил Борисович награжден медалью «300 лет Российскому флоту».



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Ярославский речной порт»

Ярославский речной порт был создан после Второй мировой войны на базе пристани Ярославль, основанной еще в XIII веке.

ОАО «Ярославский речной порт» расположен в черте г. Ярославля на берегах р. Волги. Единая глубоководная система европейской части России позволяет отправлять и получать грузы с Балтийского, Белого, Каспийского, Азовского, Черного, Средиземного морей. Порт располагает механизированными причалами протяженностью свыше 1,2 км, крытыми складскими помещениями и открытыми складскими площадками общей площадью 240 тыс. кв. метров, грузовым, пассажирским и техническим флотом.

В порту осуществляются такие услуги, как поставка минерально-строительных материалов, перегрузочная деятельность (погрузо-разгрузочные работы, складские операции), транспортно-экспедиционное обслуживание, перевозка грузов и пассажиров, буксировка объектов, услуги по фрахтованию судов и комплексному обслуживанию флота, размещение таможенных зон.

В планах развития организации на предстоящие пять лет проект создания контейнерного терминала круглогодичного действия с целью обслуживания евро-азиатских потоков, региональных и межрегиональных грузопотоков с объемом переработки грузов в контейнерах порядка 500 тыс. тонн в год; создание в порту Ярославль логистических центров, обслуживающих международные транспортные



коридоры и работающих с внешнеторговыми грузами, реконструкция имеющихся складов; строительство административного здания; строительство гавани (причала) для стоянки малотоннажных судов. Рассматривается возможность размещения на территории Перевалочного грузового района закрытых складов по хранению химических грузов.



**ЗУБАРЕВ
Евгений
Васильевич,**
советник управляющего
директора ОАО «Северо-
Западное пароходство»



РЕЧНОЙ ФЛОТ

Свыше полувека трудовая биография Евгения Васильевича Зубарева связана с водным транспортом.

Он родился 1 января 1939 года в Подмоскowie. В 1960 году, после окончания речного училища, работал на Ленинградской РЭБ флота Северо-Западного речного пароходства. Продолжив обучение на вечернем отделении электромеханического факультета Ленинградского института водного транспорта, трудился на ЛенРЭБе линейным мастером, электромехаником-наставником, начальником планового отдела, заместителем директора по флоту.

С 1973 по 1980 год возглавлял Ленинградский пассажирский порт, являющийся структурным подразделением пароходства. В этот период под его руководством были возведены основные производственные объекты предприятия: речной вокзал с гостиницей, ремонтная база пассажирского флота. Затем Зубарева переводят на должность главного инженера Северо-Западного пароходства, где он свыше 11 лет возглавлял технические службы вплоть до назначения в 1990 году начальником пароходства. В 1993 году после акционирования предприятия Е.В. Зубарев был избран генеральным директором ОАО «Северо-Западное пароходство». Евгений Васильевич принимал непосредственное участие в разработке программы приватизации предприятия, программы функционирования холдинга в условиях рыночных экономических отношений. Совместно с командой единомышленников в период перестройки ему удалось сохранить целостность предприятия и кадровый состав пароходства.

В 1993 году Северо-Западное пароходство, возглавляемое Е.В. Зубаревым, первым в числе российских судоходных компаний получило кредит у Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) на строительство серии судов проекта «Балтийский-201» на Волгоградском судостроительном заводе.

С 2001 года Е.В. Зубарев является советником генерального, затем управляющего директора Северо-Западного пароходства. В 2003 году избирается президентом Ассоциации владельцев пассажирских судов (АВПС) Санкт-Петербурга, где проводит большую работу по регулированию судоходства на реках и каналах города, участвует в значимых проектах развития морской столицы, в числе которых Морской фасад.

Он участвовал в подготовке пассажирского флота пароходства к мероприятиям в рамках празднования 300-летия Санкт-Петербурга, а в июле 2009 года – в проведении регаты учебных парусных судов The Tall Ship`s Races.

Е.В. Зубарев является членом президиума Союза промышленников и предпринимателей Санкт-Петербурга, академиком Российской академии транспорта, членом Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга. Награжден медалями «300 лет Российскому флоту», «300 лет Санкт-Петербургу», имеет звание «Заслуженный работник транспорта».



ОАО «Северо-Западное пароходство»

ОАО «Северо-Западное пароходство» – крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России – является преемником государственного предприятия «Северо-Западное речное пароходство», образованного в 1923 году и акционированного в 1992 году.

ОАО «СЗП» – производственно-транспортное предприятие холдингового типа, объединяющее 8 дочерних обществ. Среди них судоходная компания «Северо-Западный флот», пассажирский порт, судостроительно-судоремонтные предприятия. Объекты компании расположены в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Основные виды деятельности – перевозка грузов судами «река-море» плавания, буксировка объектов по внутренним российским водным путям и прибрежным морским путям, судостроение, судоремонт, перевозка пассажиров. В менеджменте у компании находится 133 грузовых транспортных судна, включая 118 судов класса «река-море» грузоподъемностью свыше 350 тыс. тонн, 3 баржи, 9 буксиров и 3 вспомогательных судна. Пароходство также владеет 16 экскурсионно-прогулочными судами и 3 теплоходами для многодневных круизов по рекам и озерам России.

Грузовые суда пароходства работают на внутренних водных путях европейской части Российской Федерации, в бассейнах Балтийского, Северного, Средиземного, Черного и Каспийского морей. На протяжении 45 лет компания выполняет транзитные перевозки грузов по Волго-Балтийскому водному пути и более 35 лет – по Сайменскому каналу.

Флот пароходства доставляет навалочные и генеральные грузы в Прибалтику, Скандинавию, Западную и Южную Европу, Англию, порты Северной Африки, оборудование и строительные материалы для возведения объектов добычи нефти и газа на побережье Баренцева моря, для строительства объектов



добычи нефти на Каспии. Ежегодно предприятие перевозит около 7 млн. тонн грузов.

Компания вносит существенный вклад в экономику Ленинградской области, Санкт-Петербурга и всего Северо-Западного региона в целом, осуществляя транспортировку грузов по России и за её пределы.

Приоритетным направлением развития предприятия является обновление флота. В 2002-2003 годах на ОАО «Северная верфь» были построены и введены в эксплуатацию 4 теплохода проекта «Валдай»: «Св. апостол Андрей», «Св. князь Владимир», «Св. Георгий Победоносец» и «Святитель Алексей». В 2005-2008 годах грузовой флот пароходства пополнился ещё тремя современными судами типа «Русич».

Являясь одним из крупнейших предприятий региона, пароходство обеспечивает рабочими местами свыше 3500 человек, из них более 2000 человек плавсостава.



ЗУБАТОВ

Игорь

Александрович,

председатель совета директоров, первый заместитель генерального директора ОАО «Саратовское речное транспортное предприятие»



Своими успехами ОАО «Саратовское речное транспортное предприятие» во многом обязано первому заместителю генерального директора, председателю совета директоров акционерного общества Игорю Александровичу Зубатову.

Специалист речного транспорта высокой квалификации, энергичный руководитель, вся деятельность которого связана с Саратовским портом, И.А. Зубатов начал трудовую биографию в порту с должности моториста-рулевого после окончания СПТУ № 39 г. Саратова.

Без отрыва от производства окончил Горьковский институт инженеров водного транспорта по специальности «эксплуатация водного транспорта». 25 лет работы в порту, и вот уже Игорь Александрович назначен первым заместителем генерального директора. Он хорошо знает эксплуатационную и экономическую сферу деятельности предприятия. За время работы внёс большой вклад в развитие порта. При его непосредственном участии внедряются новые методы организации производства, нацеленные на повышение эффективности использования флота и механизации.

Отлично понимая проблемы речного транспорта, И.А. Зубатов успешно решает задачи, направленные на снижение себестоимости перевозок, повышение качества транспортных услуг. Он уделяет много внимания сохранению и развитию производства и кадровому потенциалу порта.

За большой вклад в развитие предприятия Игорю Александровичу присвоены звания «Отличник речного флота» (1994 г.), «Почётный работник речного флота» (1997 г.), «Почётный работник транспорта Российской Федерации» (2006 г.). Он награждён медалью «300 лет Российскому флоту».



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Саратовское речное транспортное предприятие» (Саратовский речной порт)

Свою историю порт ведёт с 1886 года, когда в Саратове появилось пароходное общество «Купеческое пароходство по р. Волге».

Сегодня это ведущее предприятие речного транспорта на территории Саратовской области. Саратовский порт – динамично развивающаяся компания. Уже с первых лет третьего тысячелетия он вошёл в ряд стабильно работающих предприятий с хорошей динамикой производственных показателей.

ОАО «Саратовское речное транспортное предприятие» имеет большие возможности для роста количества и качества оказываемых услуг (сегодня годовая переработка составляет 2-3 млн. тонн, а возможно перерабатывать более 10 млн. тонн), что позволяет с оптимизмом смотреть в будущее.

Указом Президента РФ от 4 августа 2004 года ОАО «Саратовское речное транспортное предприятие» включено в стратегический перечень акционерных обществ. По итогам работы за 2005 год предприятие – единственное среди транспортных предприятий области – награждено переходящим штандартом губернатора Саратовской области.



КОНАКОВ Евгений Иванович,

заместитель начальника
службы пассажирских
перевозок ОАО «Судоходная
компания «Камское речное
пароходство»



РЕЧНОЙ ФЛОТ

На речном флоте Евгений Иванович Конаков работает с 1953 года, сразу после окончания школы ФЗО. Начав трудовую деятельность с должности плотника, он работал кочегаром, масленщиком, помощником механика парохода «Олег Кошевой».

После окончания Пермского речного училища Евгений Иванович трудился на грузовых судах Камского речного пароходства, а с появлением на Каме скоростных судов на подводных крыльях работал механиком – капитаном-дублером судов типа «Ракета» и «Метеор». В 1969 году без отрыва от производства окончил Горьковский институт инженеров водного транспорта. Большой опыт и знания, высокая квалификация и авторитет позволили выдвинуть его кандидатуру на должность механика-наставника, а затем главного механика, заместителя начальника службы судового хозяйства управления пароходства.

В 1978 году Е.И. Конаков был назначен главным инженером крупнейшего на Каме промышленного предприятия – судоремонтного завода памяти Дзержинского, где проработал 12 лет. После выхода на заслуженный отдых в 1990 году он продолжил работу в системе Камского речного пароходства.

Сегодня Евгений Иванович, как и всегда на любом участке, работает с полной отдачей сил, помогает молодым осваивать профессию. Он внес большой вклад в развитие судоремонтного завода памяти Дзержинского в области судостроения, краностроения, капитального ремонта двигателей внутреннего сгорания. Евгений Иванович – автор более 40 рационализаторских предложений, за что в 1991 году ему присвоили почетное звание «Заслуженный рационализатор РСФСР». Е.И. Конаков пользуется заслуженным уважением и большим авторитетом среди работников берега и экипажей судов.

В качестве заместителя начальника службы пассажирских перевозок Евгений Иванович большое внимание уделяет улучшению технического состояния пассажирского флота. Под его непосредственным руководством проведены модернизационные работы на судах проекта 588 по улучшению комфортабельности, что позволило улучшить условия для отдыхающих. В 2004-2005 годах принимал участие в переоборудовании трехпалубного теплохода проекта 588 «Ф.И. Панферов». На этом теплоходе были полностью переоборудованы каюты для пассажиров, установлены душевые кабины, система кондиционирования воздуха, дополнительно надстроена четвертая палуба. В настоящее время Е.И. Конаков руководит работами по модернизации теплоходов проекта 305 «Вишера» и проекта 588 «Хирург Разумовский», и есть полная уверенность, что с порученным делом он справится блестяще.

Общий стаж работы Конакова в отрасли составляет 55 лет, а в ОАО «Судоходная компания «Камское речное пароходство» – 40.

За большой вклад в дело развития предприятия Евгения Ивановича Конакова неоднократно награждали правительственными и отраслевыми наградами.



ОАО «Судоходная компания «Камское речное пароходство»

Камское речное пароходство – одно из старейших предприятий речного транспорта на Среднем Урале. История камских пароходчиков начинается с 1846 года, с закона, разрешающего создавать пароходные общества. Имена первых пароходчиков – братьев Каменских, Беклемышева, Мешкова – вошли в историю развития флота на реке Каме.

История советского пароходства начинается с 5 февраля 1918 года декретом о национализации флота на Каме. В 1931 году создано Камское речное пароходство. За выдающиеся заслуги в развитии отечественного речного судоходства и в связи с 100-летием судоходства на р. Каме 31.08.1947 г. Камское речное пароходство награждено орденом Ленина.

В соответствии с государственной программой приватизации 1992 года государственное предприятие «Камское речное пароходство» было преобразовано в акционерное общество и зарегистрировано в 1993 году.

Приоритетные направления деятельности предприятия:

- перевозки лесных грузов, каменного угля, металлов, строительных материалов, химических веществ и минеральных удобрений, прочих грузов общим объемом более 3 млн. тонн в навигацию;
- грузоперевозки в смешанном режиме «река-море» судами типа «Волго-Дон», «Волго-Балт», «Волжский», «СТ», «СТК» объемом свыше 1,5 млн. тонн грузов в год;
- перевозка пассажиров и туристическая деятельность (170 тысяч человек в навигацию);
- буксировка плотов;
- собственная добыча и поставка потребителям песчано-гравийной продукции: гравия несортировочного и фракци-

онного, природной и обогащенной песчано-гравийной смеси суммарным объемом до 2 млн. тонн в навигацию.

В состав пароходства входит ряд дочерних предприятий, осуществляющих эксплуатационную и агентскую деятельность; три промышленных предприятия – Пермский и Чайковский судоремонтные заводы, Заозерский ремонтно-механический завод, которые производят полный спектр ремонтных работ, имеют слипы и док для ремонта подводной части корпусов и двигатель-рулевых комплексов всех типов судов.

Основное ядро флота составляют грузовой и пассажирский, а также гравиедобывающий транспорт.

Грузовой – это теплоходы проекта «576» грузоподъемностью 2000 тонн; теплоходы типа «Волго-Дон» грузоподъемностью 5000 тонн; теплоходы «Волжский» грузоподъемностью 5000 тонн; несамоходный тоннаж – секции и баржи грузоподъемностью 2500, 3750, 4500 тонн; буксиры-толкачи типа «ОТ» мощностью 2000 и 2500 л.с., «Дунайский» мощностью 1340 л.с., «Озерный» мощностью 1200 л.с.

Пассажирский – это 2-, 3-, 4-палубные суда проектов «305», «785», «588», «301», «302». На внутриобластных и городских перевозках используются скоростные суда «Восход», «Метеор», пассажирские теплоходы «Москва».

Гравиедобывающий – это землесосные земснаряды проекта «1-520» производительностью 5000 тонн в сутки, проекта «Р-139» производительностью 7000 тонн в сутки; многочерпаковые земснаряды производительностью 6000 тонн в сутки.

Финансово-экономическое состояние ОАО «Судоходная компания «Камское речное пароходство» за период 2004-2009 гг.

(тыс. руб.)

Показатели	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год
Доходы от основной деятельности	26 818	15 807	35 737	31 929	27 734
Прочие доходы	9075	10 557	27 893	17 231	23 422
Расходы от основной деятельности	24 154	14 376	44 001	45 036	80 596
Прочие расходы	11 640	11 082	72 072	32 691	28 900
Финансовый результат	99	906	-52 443	-28 567	-58 340
Дебиторская задолженность	36 138	41 784	31 450	31 449	40 384
Кредиторская задолженность	102 892	164 468	76 856	88 474	151 345



ЛЯЛЬКОВ Николай Владимирович,

капитан-механик
ОАО «Донречфлот»



Еще в школе Николай Владимирович Ляльков сделал свой выбор. После 8-го класса поступил в речное училище в Ростове-на-Дону по специальности «судовождение на внутренних водных путях». После окончания учебы получил путевку на Калачевский судоремонтный-судостроительный завод вторым штурманом – вторым помощником механика т/х «Двина». Позже занимал должности второго штурмана – второго помощника механика т/х «ОТА-876», т/х «ОТ-841», т/х «Озерный-202». В 1992 году перешел в государственную судоходную компанию «Донречфлот» г. Ростова-на-Дону.

В 2003 году получил второе среднее профессиональное образование по специальности «морское судовождение» с присвоением квалификации техника-судоводителя. С 2001 года по настоящее время занимает должность капитана-механика т/х «ОТ-1506».

За время работы Николай Владимирович проявил себя высококвалифицированным и грамотным специалистом, дисциплинированным, трудолюбивым и инициативным работником. Постоянно совершенствует свой профессиональный уровень, любит свою профессию. За счет грамотного руководства командой ежемесячно выполняет производственные планы и совершает безаварийные рейсы. Экипаж буксира-толкача занимается транспортировкой различных грузов по маршрутам порт Ростов-на-Дону – порт Кавказ, порт Бузан. В основном буксируются различные баржи с серой, зерновыми и удобрениями.

На судне Лялькова – слаженный, дружный коллектив. Все члены команды – высококлассные моряки и речники, которые передают свой богатый опыт работы молодым. Николай Владимирович пользуется уважением и авторитетом. По характеру выдержан, требователен к себе и подчиненным, корректен.

За свой труд неоднократно поощрялся государственными и ведомственными наградами: знаком «Отличник речного флота», медалью «300 лет Российскому флоту». В связи с успешным завершением навигации 2006 и 2007 гг. Лялькову дважды присвоено звание «Лучший капитан», а по итогам навигации 2008 г. экипажу теплохода «ОТ-1506», который возглавляет капитан Ляльков, присвоено звание «Лучший экипаж».

В 2008 г. был поощрен благодарственным письмом Министерства автомобильных дорог, транспорта и связи Ростовской области, а также Почетными грамотами и денежными премиями.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Донречфлот»

ОАО «Донречфлот» – транспортное предприятие, которое занимается перевозкой грузов собственными судами и сдачей судов в аренду сторонним организациям.

Предприятие стабильно развивается. В последнее время успешно решается проблема «старения» флота. Приобретено 6 новых барж проекта 03020, 03040, пополнился буксирный флот, проводится модернизация и переоборудование судов «река-море» плавания и судов проекта 21-88, устанавливается современное радиооборудование на судах. Взято в долгосрочную аренду (на 10 лет) 4 баржебуксирных состава. Вложения в основной капитал компании за последние три года составили 327,4 млн. рублей. Одновременно с этим предприятие реализовало непрофильные активы и суда, которые морально и физически устарели, на сумму 62 млн. рублей. Проданные суда требовали больших капитальных вложений, которые не окупились бы на внутреннем рынке РФ.

Компания имеет на балансе 60 судов.

Вид флота	Кол-во	Грузоподъемность (тонн) / мощность (л.с.)
Грузовой самоходный	22	94 245 т
Буксирный флот	19	19 340 л.с.
Несамоходный флот сухогрузный	18	70 940 т
Самоходный вспомогательный флот	1	300 л.с.
Всего	60	

Из бюджета ОАО «Донречфлот» выделяет ежегодно более 100 млн. рублей на поддержание судов рабочей группы в технически исправном состоянии.

Основной деятельностью предприятия являются перевозки. Они дают более 90% доходов. Перевозки водным транспортом имеют сезонный характер. Средняя продолжительность навигации составляет примерно 210-230 суток, поэтому коэффициент использования производствен-



ных мощностей равен в среднем 62-75%. Основные грузы, предъявляемые к перевозке, – зерновые, сера, удобрения, черные металлы, глинозем, песок. Также на балансе предприятия имеются 12 судов «река-море» плавания, которые используются на перевозках между портами России и портами иностранных государств Черного и Средиземного морей.

В структуре акционерного общества существует служба коммерческой работы и договорных отношений, которая занимается реализацией транспортных услуг как на внутреннем, так и на внешнем рынке. При отсутствии полной загрузки тоннажа или для снижения коммерческих рисков привлекается сеть постоянных брокеров.

В перспективе советом директоров ОАО «Донречфлот» утвержден проект покупки 20 судов «река-море» плавания, открыта кредитная линия в Сбергательном банке Российской Федерации с лимитом \$60 миллионов под 12,5%. В рамках реализации Федерального закона № 168-ФЗ ОАО «Донречфлот» принято решение приобретенные суда регистрировать в государственном международном судовом реестре. При реализации проекта общество заводит под российский флаг 100 000 т суммарного дедвейта и участвует в возвращении России утраченных позиций в морской деятельности.

МАКАРОВ Владимир Иванович,

командир – второй помощник
механика земснаряда
«Профессор Лукин»
Нижегородского района водных
путей и судоходства – филиала
ФГУ «Волжское ГБУВПиС»



После окончания профтехучилища Владимир Иванович Макаров поступил на работу в Горьковский техучасток пути лебедчиком-мотористом на земснаряд «Волжский-220». Работал мотористом-рулевым на теплоходе БПВ-1. После службы в армии вернулся на земснаряд «Волжский-37». Понимая, что без совершенствования образования ему не обойтись и последовательно двигаясь к поставленной цели – стать дипломированным флотским специалистом, он окончил Горьковское речное училище им. Кулибина по специальности «эксплуатация судовых силовых установок». В 1984 г. прошел обучение в школе комсостава по специальности «командир – помощник механика земснаряда». С этого года постоянно работает на земснарядах в командных должностях.

Владимир Иванович в совершенстве знает механизмы и оборудование технического флота, является автором нескольких рационализаторских предложений, направленных на улучшение работы дноуглубительного флота и экономию средств.

Земснаряд «Профессор Лукин» выполняет дноуглубительные работы на одном из самых сложных на Волге участков для судоходства: Нижний Новгород – Городец. Поддержание глубин, необходимых для безопасного прохождения по этому 60-километровому участку транзитного крупнотоннажного флота, – задача важная и ответственная. Команда земмашин, возглавляемая В.И. Макаровым, из года в год с честью справляется с ней, не имеет нареканий со стороны контролирующих органов, работает с собственным знаком качества.

Владимир Иванович Макаров – опытный наставник. Не жалея личного свободного времени, на собственном примере верности и любви выбранному делу жизни, профессии он воспитал немало командиров технического флота.

Он вырастил двоих сыновей. Оба пошли по стопам отца, работают в командных должностях на техническом флоте ФГУ «Волжское ГБУ».

В.И. Макаров имеет ведомственные награды: Почетный диплом «Лучший командир – помощник механика земснаряда МРФ», благодарность и ценный подарок в связи с 200-летием образования государственной системы управления внутренними водными путями России, знаки «Отличник речного флота», «Почетный работник речного флота», юбилейная медаль «300 лет Российскому флоту», благодарность министра транспорта РФ.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение «Волжское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства»

Свою историю предприятие ведет с апреля 1923 года, когда было учреждено Управление внутренних водных путей Волжского бассейна. В его ведение входили все водные пути Волги, а также Камы и Оки с их притоками. В составе управления были технические участки, проводившие путевые работы, а также судоремонтные заводы с затонами для зимовки технического флота и заготовительные организации.

Волжское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства было организовано путем преобразований в январе 1995 г. В настоящее время в его состав входят следующие филиалы: Ветлужский, Вятский, Нижегородский, Казанский, Самарский, Саратовский, Волгоградский районы водных путей и судоходства, Городецкий, Чебоксарский, Самарский, Балаковский, Астраханский районы гидросооружений, информационно-технический центр.

Границы водных путей бассейна протяженностью 9231,3 км простираются от пос. Хопылево (Ярославская обл.) до пос. Стрелецкое (Астраханская обл.). Протяженность обслуживаемых водных путей – 4830,3 км, водных путей с освещаемой и светоотражаемой обстановкой – 3036,3 км, без навигационного отражения – 4401 км, с неосвещаемой обстановкой – 1794 км.

Волжское ГБУ осуществляет навигационно-гидрографическое обеспечение безопасных условий плавания судов, снабжает их путевой и гидрометеорологической информацией. В 2007 году Волжское ГБУ изготовило электронные карты внутренних водных путей, соответствующие бумажным атласам в границах 5, 6, 7-го томов. Впервые вся Единая глубоководная система в границах Волжского бассейна «закрыта» электронными картами. По ним получено положительное

экспертное заключение Центрального картографического производства Военно-морского флота.

На балансе ГБУ находится 124 единицы самоходного флота, в том числе 13 эксплуатируемых земснарядов (6 землесосов и 7 многочерпаковых суммарной производительностью 11 550 тыс. куб. м в час), 145 единиц самоходного флота. Так, если в 2004 г. работ по землечерпанию было выполнено 8062,9 тыс. куб. м, то в 2008-м – 9311,9 тыс. куб. м.

Водные пути Волги, Ветлуги, Суры, участков Камы, Оки обслуживают 42 обстановочные бригады. В их ведении находятся 5500 навигационных знаков, в том числе 2100 – береговых.

В составе Волжского ГБУ работают 8 русловых партий, которые ведут изыскательские работы.

Специалисты управления организуют технологическую связь в бассейне в соответствии с утвержденными схемами связи, эксплуатируют объекты связи, вводят в действие новые корректирующие станции.

В среднем в навигацию через волжские шлюзы (в структуре ГБУ 5 районов ГТС) проходит около 45 тыс. судов. В целом в Волжском бассейне в навигацию перевозится более 38 млн. тонн грузов и более 530 тыс. пассажиров.

Основными видами грузов являются строительные, доломитовая мука, речной песок, металл и металлолом, уголь, руда, соль, сера.

В Волжском ГБУ оказываются услуги по диспетчерскому регулированию, лоцманской проводке судов, дипломированию лиц комсостава судов. Кроме того, предоставляются услуги по выполнению договорных работ (дноуглубительных, тральных, инженерно-гидрологических, водолазных, по содержанию знаков судоходной обстановки на водных подходах, принадлежащих частникам) сторонним организациям.



МИНГАЗОВ

Раис

Рашитович,

генеральный директор
ОАО «Башкирское речное
пароходство»



Трудовая биография Раиса Рашитовича Мингазова, выпускника Всесоюзного института инженеров железнодорожного транспорта, вот уже четыре десятка лет связана с деятельностью транспортной отрасли страны. Ему довелось трудиться в строительном-монтажном поезде № 217 треста «Южтрансстехмонтаж», тресте «Уфимтрансстрой». Профессиональные качества Раиса Мингазова в полной мере были востребованы в период работы в должности заведующего отделом транспорта, связи и дорожного строительства Кабинета министров Башкирии. Двенадцать лет назад он возглавил ОАО «Башкирское речное пароходство».

Генеральный директор пароходства Раис Мингазов уделяет большое внимание модернизации флота. Вложены значительные средства в развитие судоремонтно-судостроительного завода, на котором осуществляется ремонт флота и проводятся мероприятия по подготовке к строительству барж грузоподъемностью 900-1100 тонн. В переоборудование сухогрузных судов в последние годы инвестировано более 100 млн. рублей. Три речных теплохода переоборудованы на класс «М-СП» и «II-СП», что позволяет работать на высокорентабельных перевозках в бассейнах Балтийского, Каспийского, Черного и Средиземного морей, осуществляя перевозки «река-море».

Не меньшее внимание Раис Рашитович уделяет социальным вопросам коллектива пароходства. Ежегодно выделяются денежные средства на материальную поддержку ветеранов. Предоставляются льготные путевки детям сотрудников для летнего отдыха.

Работа Р. Мингазова отмечена в 2007 году Благодарственным письмом Правительства Республики Башкортостан. Он награжден орденом Дружбы народов, медалью «300 лет Российскому флоту», «100 лет профсоюзам России», имеет звание «Заслуженный строитель РБ», награжден знаком «Почетный транспортный строитель» Министерства транспортного строительства СССР. Значителен личный вклад генерального директора в то, что коллектив ОАО «Башкирское речное пароходство» признан лауреатом Всесоюзного конкурса транспортной отрасли «Золотая колесница».

Раис Рашитович, будучи депутатом Государственного собрания – Курултая – Республики Башкортостан третьего созыва и членом коллегии Министерства строительства, архитектуры и транспорта республики, успешно занимается законотворчеством. При его непосредственном участии приняты законы, способствующие развитию и эффективному функционированию транспортной отрасли республики, в частности водного транспорта.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Башкирское речное пароходство»

ОАО «Башкирское речное пароходство» представляет собой единый транспортно-хозяйственный комплекс и обеспечивает потребности населения и народного хозяйства Республики Башкортостан и ряда регионов России в перевозках грузов и пассажиров водным транспортом.

В 2008 году исполнилось 150 лет судоходству на реке Белой, а Башкирскому речному пароходству, ведущему отсчет своей истории с 1918 года, – 90 лет. Тысячи судеб, сотни интересных и сложных страниц в летописи башкирских речников. Отрадно, что традиции, складывавшиеся в пароходстве десятилетиями, не только живы сейчас, но и приумножаются, развиваются, крепнут.

Добывая нерудно-строительные материалы в бассейне реки Белой и одновременно являясь перевозчиком, ОАО «БРП» обеспечивает предприятия Башкортостана материалами для железобетонных изделий, растворов бетона, кирпича, используемых в строительной и дорожной отраслях. Потребителям гарантируются своевременные поставки песка, гравия и песчано-гравийной смеси требуемого качества.

Объем перевозки грузов в 2004 и 2008 годах составил 2751,2 тыс. тонн и 2898 тыс. тонн соответственно. Грузооборот последние пять лет шел по нарастающей, составив в 2008 году 393,2 млн. ткм. Судами пароходства была организована доставка крупногабаритной сельхозтехники из Америки и Европы для сельхозпредприятий Республики Башкортостан, осуществлялась доставка ветроустановок для ОАО «Башкирэнерго». Это стало возможным за счет выполнения мероприятий по увеличению грузоподъемности судов и расширения районов плавания с выходом на внешние морские пути.



Комфортабельными пассажирскими теплоходами 305-го проекта осуществляются пользующиеся большой популярностью речные круизы. С 2000 года перевезено более 1,3 млн. пассажиров.

В связи с утверждением федеральной программы «Развитие транспортной системы России до 2015 года» перед работниками водного транспорта страны ставятся новые цели и задачи. Башкирское речное пароходство всегда открыто для сотрудничества с предприятиями и организациями России как в части организации речных круизов, так и по грузовым перевозкам на голубых магистралях Родины.



ОДАРЧЕНКО

Анатолий Иванович,

капитан – сменный механик
теплохода «Вартан Чмшкян»
ФГУ «Волго-Донское ГБУВПС»



Трудовая деятельность Анатолия Ивановича Одарченко в течение 36 лет связана с речным флотом.

По окончании Ростовского речного училища в 1974 году Анатолий Иванович прошел путь от рулевого-моториста до капитана теплохода «Вартан Чмшкян», флагмана предприятия, поскольку носит имя многолетнего руководителя Волго-Донского судоходного канала.

В течение многих лет теплоходы, руководимые А.И. Одарченко, проводят буксировку дноуглубительных снарядов. За отличные профессиональные знания в 1983 году капитану было присвоено звание «Специалист высшего класса», а за высокие трудовые показатели и безупречную работу А.И. Одарченко отмечен нагрудными знаками «Ударник одиннадцатой пятилетки» в 1986 г., «Отличник речного флота» в 1997 г.

В 1999 году Анатолий Иванович руководил коллективом теплохода «Стрежень». Начиная с 2000 года на реке Северский Донец этот теплоход проводил буксировки барж со строительными материалами для ремонта и мощения откосов Волго-Донского судоходного канала. В 2001 году под непосредственным руководством капитана – сменного механика А.И. Одарченко проведен капитальный ремонт судна «Стрежень» с полной заменой подводной части корпуса, частичной заменой надводной части корпуса и надстроек. Заменены судовые узлы, произведен ремонт главных судовых двигателей, ремонт жилых и служебных помещений, при этом затраты на ремонт снижены на 1,6 млн. рублей. Экипаж теплохода под руководством Анатолия Ивановича работает без простоев и нарушений графиков, не допуская аварий и эксплуатационных происшествий.

Большое внимание капитан уделяет учебе рабочих массовых профессий для флота. Без отрыва от производства им подготовлено более десятка мотористов-рулевых и мотористов-матросов.

За значительный вклад в обеспечение безопасности судоходства на водных путях России, безаварийную эксплуатацию судов речного флота А.И. Одарченко присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации». Анатолий Иванович пользуется заслуженным авторитетом у экипажа судна и коллектива Донского района гидросооружений и судоходства.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение «Волго-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства»

Волго-Донской судоходный канал был построен за рекордно короткий срок – 3,5 года. 31 мая 1952 года слились воды двух великих российских рек – Волги и Дона, а 27 июля состоялось официальное открытие канала для постоянного судоходства.

ФГУ «Волго-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» обслуживает 1710 км водных путей, расположенных в Волгоградской, Ростовской, Воронежской и Липецкой областях, и построенные на них в разные годы гидротехнические сооружения. Основной участок этого водного пути – Волго-Донской судоходный канал протяженностью 101 км.

Всего в ведении учреждения 137 гидротехнических сооружений: 21 судоходный шлюз, 3 насосные станции, 26 судоходных каналов, межшлюзовая ГЭС, 20 земляных плотин и дамб, а также объекты энергетического хозяйства, 21 объект связи и 92 единицы технического флота.

Канал соединил в единую воднотранспортную систему Белое, Балтийское, Черное, Азовское и Каспийское моря.

Средняя продолжительность навигации в бассейне составляет 240 суток. За это время по бассейну проходит свыше 10 000 судов грузоподъемностью до 5 тыс. тонн и перевозится порядка 11 млн. тонн грузов.

ФГУ «Волго-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» более 56 лет обеспечивает надежную эксплуатацию всего комплекса гидротехнических сооружений, основным направлением в работе которого является обеспечение безопасного судоходства на водных путях бассейна. На водном пути действует система оперативной связи, навигационного ограждения судовых ходов, диспетчерского управления движением судов.

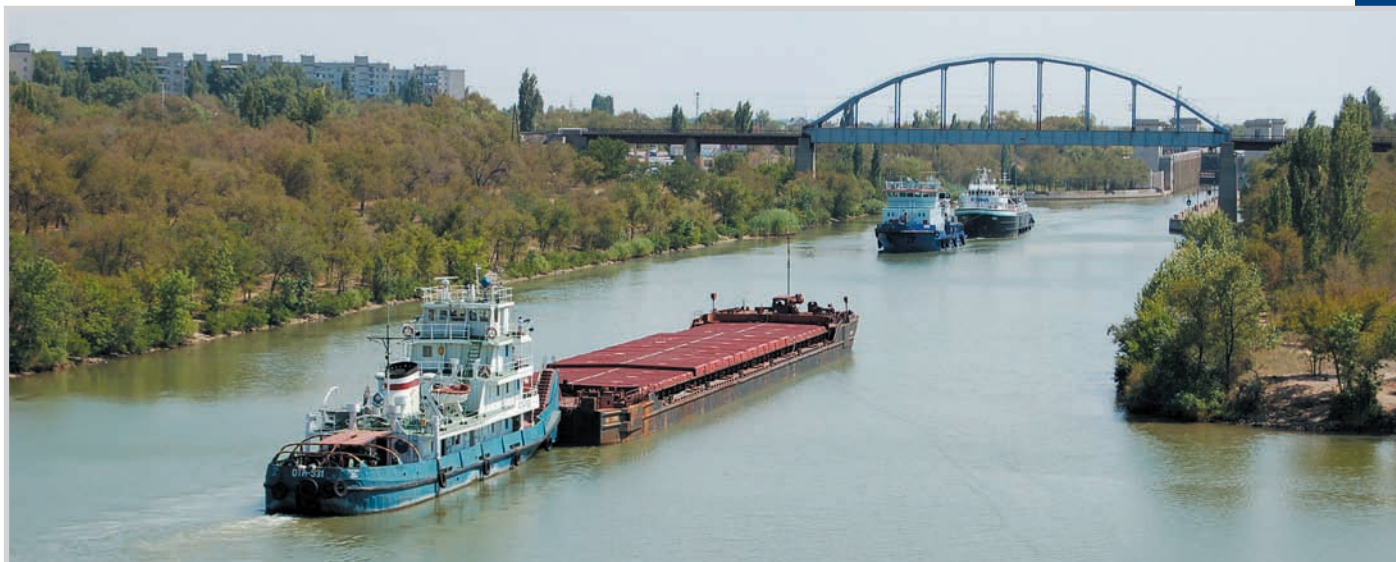
В навигацию 2008 г. в целом по бассейну перевезено 11,3 млн. тонн грузов, выполнено 86,2 тыс. шлюзований, пропу-



но 10,6 тыс. судов, насосными станциями перекачано 1089,6 млн. м³ воды.

За 57 навигаций только через уникальную искусственную глубоководную магистраль – Волго-Донской судоходный канал было перевезено 345,2 млн. тонн грузов, сделано 4,45 млн. шлюзований и пропущено 435,9 тыс. единиц флота. Насосными станциями канала за этот период перекачано 57,3 млрд. м³ воды для нужд судоходства и орошения.

Волго-Донской судоходный канал играет важную роль в обеспечении транзитных перевозок на юге России. В будущем он станет транзитным участком внутренних водных путей, входящих в международный транспортный коридор № 9 «Север-Юг» на территории России в направлении С.-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Волгоград – Астрахань – Азов – Новороссийск.



ПЕРВУШИН

Леонид Семенович,

заместитель руководителя
ФГУ «Севводпуть»



РЕЧНОЙ ФЛОТ

Леонид Семенович Первшин работает в системе речного транспорта 35 лет. Обладая высоким профессионализмом, организаторскими способностями, с первых дней работы в должности руководителя упорядочил структуру административно-управленческого аппарата учреждения, объединив в октябре 1991 года Северное бассейновое управление пути и Котласский технический участок в единый коллектив. В результате были исключены дублирующие функции, возросла эффективность работы предприятия.

Сосредоточив все силы коллектива, выполнил громадный объем работ организационного и производственного характера по дноуглублению Северной Двины, приведению ее в судоходное состояние. В результате к 2009 году гарантированные габариты реки Северная Двина доведены до параметров: 150 см – глубина и 50 м – ширина, что позволяет осуществлять судоходство в течение всего периода навигации. С 2002 по 2005 год были возобновлены пассажирские перевозки теплоходом проекта 305 по линии Архангельск – Котлас – Великий Устюг, которая связывает 5 районов области и имеет большое социальное значение.

Благодаря умелому руководству Леонида Семеновича в 2007 году, раньше установленного срока, закончен объект государственной важности по разработке траншей для газопровода СРТО-Торжок через р. Вычегда. В августе 2007 года начались работы дноуглубительным флотом по строительству перехода газопровода на г. Архангельск через реку Северная Двина.

По его инициативе было выполнено технико-экономическое обоснование реконструкции 1-го гидроузла, сформирована программа капитального ремонта гидротехнических сооружений до 2010 года и в 2003 году был начат капитальный ремонт шлюза № 6, и в 2006 году он принят государственной комиссией в эксплуатацию. В целях упорядочения режимов использования водных ресурсов водохранилищ Северо-Двинской системы разработал «Правила использования водных ресурсов водораздельного участка Северо-Двинской шлюзованной системы».

При непосредственном участии Леонида Семеновича в рамках федеральной адресной инвестиционной программы на 2010-2015 годы сформирован комплексный проект реконструкции Северо-Двинской шлюзованной системы. В 2007 году выполнены проектные работы по капитальному ремонту системы на сумму 10,986 млн. рублей.

Леонид Семенович активно внедряет совершенные формы работы, передовые технологии. В результате использования метода спутникового позиционирования при производстве путевых работ увеличилась производительность труда в 3,5 раза. Постоянно повышает свой квалификационный уровень. В сентябре 2005 года защитил диссертацию и получил ученую степень кандидата технических наук.

Глубоко предан реке, она его жизнь, его любовь, источник творчества и вдохновения. Подтверждение этого – недавно созданный коллективом авторов под руководством Л.С. Первшина «Вальс речников-путейцев», который за короткий период стал любимым и востребованным среди речников России.

За многолетний добросовестный труд и личные достижения в профессиональной и общественной деятельности поощрен многочисленными наградами.



Федеральное государственное учреждение «Северо-Двинское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства»

В целях улучшения работы приказом народного комиссара водного транспорта от 23 марта 1937 года «О реорганизации Управления путейским хозяйством на речном транспорте» Управление путевым хозяйством было выведено из состава пароходств и на местах созданы бассейновые управления пути. Эта дата и является датой образования Северного бассейнового управления пути.

ФГУ «Севводпуть» обслуживает 6658 км водных путей в бассейнах рек Северная Двина, Мезень, Кулой, Онега, озера Лача и Кенозеро, а также Северо-Двинскую шлюзованную систему. Эти водные пути располагаются в Архангельской, Вологодской областях, Республике Коми и частично в Кировской области.

На сегодняшний день предприятием увеличены объемы работ по поддержанию гарантированных габаритов пути, текущему и капитальному ремонту гидротехнических сооружений.

Объём дноуглубительных работ вырос с 1,9 млн. куб. м в 2005 году до 5,1 млн. куб. м в 2008 году, что позволило увеличить гарантированные габариты пути с 120 см по глубине и 40 м по ширине до 150 см по глубине и 50 м по ширине.

С 2003 года начались работы по капитальному ремонту гидросооружений Северо-Двинской шлюзованной системы.

В период с 2003 по 2006 год проведен капитальный ремонт камеры и плотины шлюза № 6.

В 2008 году начат и уже осуществлен капитальный ремонт стен камеры шлюза № 4 и плотины шлюза № 5.

Активное внедрение передовых методов работы, спутниковых систем позиционирования позволило увеличить производительность труда как на землечерпательных работах, так и на производстве русловых изысканий.

Для обеспечения работы транспортного флота по перевозке грузов с полной загрузкой планируется обеспечить к 2012 году габариты пути 160 см по глубине и 80 метров по ширине.



В рамках федеральной адресной инвестиционной программы «Модернизация транспортной системы России» (2002-2010 гг.) подпрограммы «Внутренние водные пути», финансируемой за счет государственных капитальных вложений, ФГУ «Севводпуть» в 2007 г. начата разработка «Комплексного проекта реконструкции водных путей Северо-Двинской шлюзованной системы». Проектом предусмотрена реконструкция всех гидротехнических сооружений, которая будет продолжена в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы РФ» (2010-2015 гг.). Общий объем финансирования, планируемый к освоению на 2010-2015 гг., составляет 1700 млн. рублей.



**ПЕТРОХАЛКИН
Евгений
Михайлович,**
старший эксперт участка
ФГУ «Российский речной
регистр»



РЕЧНОЙ ФЛОТ

Вот уже 40 лет Евгений Михайлович Петрохалкин руководит одним из самых ответственных участков в Обь-Иртышском филиале Российского речного регистра, расположенном в устьевом речном порту Салехард.

Заочно окончил Центральный институт рыбной промышленности по специальности «судовые силовые установки» и был назначен главным инженером базы морского промысла объединения «Ямалрыбпром» в г. Салехарде, где проработал до 1968 г.

В период освоения нефтяных и газовых месторождений Ямало-Ненецкого автономного округа он принимал самое активное участие в развитии транспортной схемы речных сообщений. В частности, в условиях отсутствия флота совместно с работниками Иртышского пароходства Е.М. Петрохалкин по поручению Главного управления речного регистра в течение двух лет определял условия безопасной работы речных судов в Обской Губе. Это было вызвано необходимостью завоза грузов для геологов, газовиков и строителей Ямбургского и Медвежьего месторождений.

Большой вклад был внесен Евгением Михайловичем и в организацию доставки в ледовых условиях суперблоков в п. Ямбург, что позволило в минимальные сроки ввести в эксплуатацию Ямбургское газозонное месторождение. По итогам этой работы Е.М. Петрохалкин был награжден правительственной наградой.

В настоящее время Е.М. Петрохалкин продолжает интенсивную работу, направленную на обеспечение технической безопасности работающего флота. Он регулярно вылетает в командировки для освидетельствования флота в отдаленных районах Ямало-Ненецкого автономного округа. По предложению Е.М. Петрохалкина, используя приливно-отливные явления Карского моря в проливе Шараповы Кошки, ОАО «СибтрансАрктик» ввело в практику осушение подводной части корпусов судов для выполнения мелкого навигационного ремонта, что значительно сократило стоимость транспортных затрат при завозе грузов.

Е.М. Петрохалкин в процессе деятельности проводит плановые и внеочередные технические освидетельствования судов; осуществляет техническое наблюдение за выполнением требований Правил Российского речного регистра при постройке, переоборудовании, модернизации и ремонте судов; проводит регулярные проверки организаций, выполняющих работы по проектированию, постройке, переоборудованию, модернизации и ремонту судов; ведет классификационный учет закрепленных за участком судов, контролирует сроки их освидетельствований. Он постоянно вносит предложения по совершенствованию правил и других нормативных документов Российского речного регистра, участвует в технических экспертизах по вопросам, входящим в сферу компетенции и деятельности участка.

Высококвалифицированный специалист, Евгений Михайлович имеет богатый производственный опыт, досконально знает специфику работы речного транспорта в условиях Крайнего Севера и по праву пользуется заслуженным авторитетом среди руководителей судовладельческих организаций не только в Ямало-Ненецком автономном округе, но и во всем Обь-Иртышском бассейне.

За заслуги перед организацией и отраслью в целом Е.М. Петрохалкин неоднократно награждался медалями и Почетными грамотами.



Федеральное государственное учреждение «Российский речной регистр»

Российский речной регистр – федеральное государственное учреждение классификации судов, находящихся в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта. Российский речной регистр является правопреемником «Русского Регистра», основанного в 1913 году.

В 2004-2009 годах Российский речной регистр продолжал осуществлять деятельность, направленную на обеспечение безопасности плавания судов, поддержание надлежащего технического состояния флота, включая его обновление, совершенствование нормативной базы в соответствии с Комплексной программой развития РРР.

На учете регистра и в его классе находится 26,1 тыс. судов различного назначения, из них судов смешанного плавания – 1124 ед., в том числе класса «М-СП» – 402 ед., класса «М-ПР» – 401 ед., класса «О-ПР» – 321 ед.

Правила Российского речного регистра периодически переиздаются.

В настоящее время действуют правила издания 2008 г. в 4 томах.

Российский речной регистр издает ежегодно регистровую книгу судов, причем регистровая книга судов смешанного плавания издается на бумажном и электронном носителях, а регистровая книга судов внутреннего плавания – на электронном носителе.

Завершен ряд работ по вопросам нормирования общей и местной прочности корпусов судов внутреннего и смешанного плавания с классом Российского речного регистра, расширения районов эксплуатации судов, классификации морских районов.

Российский речной регистр является членом Международной ассоциации органов технического надзора и классификации. Его представители принимают участие в работе Комитета по внутреннему водному транспорту Европейской экономической комиссии ООН, Международной морской организации (ИМО), Дунайской комиссии (ДК) по вопросам гармонизации и унификации требований в области судоходства.

Российский речной регистр на двухсторонней основе сотрудничает с 19 зарубежными классификационными обществами и организациями по вопросам безопасности на море и внутренних водных путях. Он проводит сертификацию систем менеджмента качества организаций в Системе сертификации ГОСТ Р, продукции, работ и услуг в Системе добровольной сертификации РРР.

Российский речной регистр проводит освидетельствования организаций для подтверждения возможности выполнения ими работ или оказания услуг в соответствии с требованиями Правил РРР.

С учетом значительного опыта технического наблюдения за капитальным ремонтом судов внутреннего и смешанного плавания Российским речным регистром были разработаны и введены в действие два принципиально новых нормативных документа: «Руководство по обновлению судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания», регламентирующее процедуры и объемы работ при обновлении не только корпусов, но и механизмов и электрооборудования судов; «Руководство

по строительству судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания с использованием элементов эксплуатировавшихся судов», основной целью которого является решение проблемы дефицита флота и получение судов, удовлетворяющих необходимому уровню требований к их безопасности в течение конкретного, установленного в документах Российского речного регистра срока службы.

Начиная с 2004 года в соответствии с первым «Руководством...» прошли обновление 111 судов; в соответствии со вторым построено 58 судов. Кроме того, взято на учет из нового судостроения 572 судна; рассмотрен и согласован 641 технический проект переоборудования и переклассификации судов; оформлено и выдано 3714 свидетельств о признании организаций.

Российским речным регистром обоснована концепция обновления судов технического флота.

Приоритетные задачи Российского речного регистра на предстоящие пять лет:

- обеспечение стандарта технической безопасности судов;
- выполнение Комплексной программы развития Российского речного регистра;
- дальнейшее совершенствование нормативной базы с целью создания благоприятных условий для развития отечественного судостроения с учетом реальных возможностей и потребностей судовладельцев;
- гармонизация требований Правил Российского речного регистра с международными нормами.



ПИЧУРИН

Павел Петрович,

начальник караванной
службы ОАО «Московский
судостроительный
и судоремонтный завод»



Что бы ни строило ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» – пассажирские теплоходы, технические суда или роскошные яхты, – его сотрудники всегда отличаются высоким мастерством, полной самоотдачей и любовью к своему делу. Среди таких людей – Павел Петрович Пичурин.

За многолетний добросовестный труд он награжден орденами «Знак Почета» и Трудового Красного Знамени», медалями «За доблестный труд», «Ветеран труда» и «300 лет Российскому флоту», знаком «Отличник социалистического соревнования речного флота».

Трудовая деятельность Павла Петровича началась после учебы в ремесленном училище, когда он в 1955 году пришел в Московское парокходство. Здесь набирался знаний и опыта, которые пригодились ему на Московском судостроительном и судоремонтном заводе, где стал работать капитаном-дублером – первым помощником механика теплохода «РТ-377». Освоив эту специальность, Павел Петрович перешел в механосборочный цех, где работал слесарем-испытателем, слесарем-монтажником, кузнецом, мастером кузнечного участка. После небольшого перерыва Пичурин вновь вернулся на реку и плывал на теплоходах в должности помощника капитана и капитана-механика.

С 1997 года он на руководящих должностях. С июля 2004 года – заместитель начальника производства механосборочных работ, с марта 2008-го – начальник караванной службы.

За время работы на заводе Павел Петрович Пичурин зарекомендовал себя высококвалифицированным специалистом, ответственным, исполнительным работником. Постоянно проявляет высокие организаторские способности и инициативу, умение работать с людьми. Наставник молодежи. Заслуженно снискал глубокое уважение коллектива завода.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод»

История Московского судостроительного и судоремонтного завода (МССЗ) начинается с 15 мая 1933 года, когда Совет Народных Комиссаров СССР в связи с сооружением канала Москва – Волга принял решение о строительстве в Нагатинской пойме судоремонтного предприятия.

В ударные 30-е годы в Нагатинском затоне был на переднем крае индустриализации страны, в суровые 40-е – жил с одним только девизом – «Все для фронта, все для победы». В 60–70-е годы МССЗ превратился в масштабное судостроительное предприятие, освоив серийное производство речных пассажирских теплоходов и толкачей-буксиров. Общее количество построенных на МССЗ судов трудно себе представить – более 1800. В связи с финансовыми трудностями судоходных компаний в 90-х годах наступил момент, когда продукция МССЗ не пользовалась спросом. В этих условиях руководство завода искало любые возможности загрузить работой квалифицированные кадры. Был выигран конкурс на строительство по государственному заказу понтонов для военных моряков, а также катеров «Сайгак». И только с улучшением экономической ситуации в стране и с приходом на МССЗ новых акционеров появилась возможность строительства современных пассажирских судов.

С 2000 года завод взял на вооружение идею – освоить строительство современных яхт. Идея была единственно возможной, потому что только с таким продуктом, обладающим высокой добавленной стоимостью, можно было сделать производство яхт в Москве рентабельным. Чтобы освоить производство яхт, на МССЗ пришлось поменять многое, каждый специалист должен был стать мастером с золотыми руками.

С нуля было создано интерьерное производство. В корне

изменен подход к качеству судокорпусных работ. Большое значение в производстве яхт имеет конструкторская составляющая. Школа проектировщиков яхт в стране практически отсутствовала. Для того чтобы ликвидировать этот пробел, МССЗ наладил отношения с известными мировыми дизайнерами и проектировщиками, в том числе крупнейшим мировым независимым конструкторским бюро Vripack, разработавшим для завода флагманские проекты трансатлантических яхт.

В 2003 году на воду была спущена яхта «Паллада», первый продукт новой производственной программы. Построенная по заказу Администрации Президента Российской Федерации, «Паллада» стала официальной яхтой Президента России В.В. Путина. К 70-летию юбилею МССЗ новый флот включает уже пять суперяхт, за каждой из которых стоит индивидуальная история самоотверженного труда и творческого подхода.

В 2005 году руководители Московского судостроительного и судоремонтного завода объявили о создании международного консорциума Timmerman Yachts, в состав которого вошли известнейшие компании из яхтенного мира. МССЗ стал основателем и ведущим партнером консорциума, и отныне яхты на заводе стали строиться под этой маркой. Модельный ряд Timmerman Yachts включает в себя пять яхт длиной от 25 до 50 метров. Самые разные по стилистическому решению – от классики и ар-деко до современного минимализма – они отличаются высокой надежностью, рациональным использованием свободного пространства и неизменно качественным исполнением. Все яхты Timmerman Yachts строятся под надзором Норвежского Веритаса (Det Norske Veritas, DNV) и обладают неограниченным районом плавания.



ПУЩИН Леонид Егорович,

ведущий механик Тушинского
района гидротехнических
сооружений – филиала
ФГУП «Канал имени Москвы»



Вся трудовая деятельность Леонида Егоровича Пущина после окончания Ленинградского института водного транспорта связана с Тушинским районом гидротехнических сооружений. Именно здесь произошло становление молодого специалиста, им пройден путь от механика гидроузла до главного инженера района.

Леонид Егорович – высококвалифицированный специалист, опытный руководитель, умелый организатор. Под его непосредственным руководством проводятся все работы по ремонту механического оборудования гидроузлов. Капитальный и текущий ремонт выполняется качественно и своевременно.

Л.Е. Пущин лично руководил заменой сегментных затворов двустворчатых ворот и электромеханического оборудования гидроузлов № 7, 8, 9. Участвовал в осуществлении капитального ремонта генераторов Сходненской и Карамышевской ГЭС, а в 2007 году – монтажа нового уникального трубопровода на Сходненской ГЭС, позволяющего обеспечить надежность работы станции, долговечность и минимальные затраты на ее техническое обслуживание.

Леонид Егорович пользуется заслуженным уважением среди работников Тушинского РГС. Трудолюбив, требователен к себе и подчиненным. С большим старанием и настойчивостью передает свой опыт молодым работникам гидроузлов. Л.Е. Пущин проявляет творческую активность в рационализации и изобретательстве, является автором более 35 рационализаторских предложений.

За добросовестный труд он был много раз награжден. Среди поощрений – Почетная грамота в честь 59-й годовщины Октября, Почетная грамота Моссовета в честь 50-летия канала имени Москвы, медали «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», «В память 850-летия Москвы», знаком «Отличник речного флота», нагрудные знаки «Почетный работник речного флота», «Почетный работник транспорта России», звание «Лучший рационализатор речного флота».



РЕЧНОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное унитарное предприятие «Канал имени Москвы»

15 июля 1937 года был введен в эксплуатацию канал Москва – Волга, протянувшийся на 128 км. За счет машинной подачи волжской воды он обеспечивал водоснабжение столицы, обводнение реки Москвы, водотранспортную связь центрального промышленного региона.

В 1945 году в его состав вошел Вышневолоцкий техникум. Со строительством Угличского и Рыбинского гидроузлов в 1941 году был обеспечен выход из портов Москвы в сформировавшуюся позднее Единую глубоководную систему европейской части России. В 1950 году водные пути Угличского и Рыбинского водохранилищ со шлюзами также были переданы в ведение предприятия. А с присоединением водных путей и гидросооружений на Оке и Верхней Волге в 1958 году завершилось формирование современной зоны деятельности ФГУП «Канал имени Москвы».

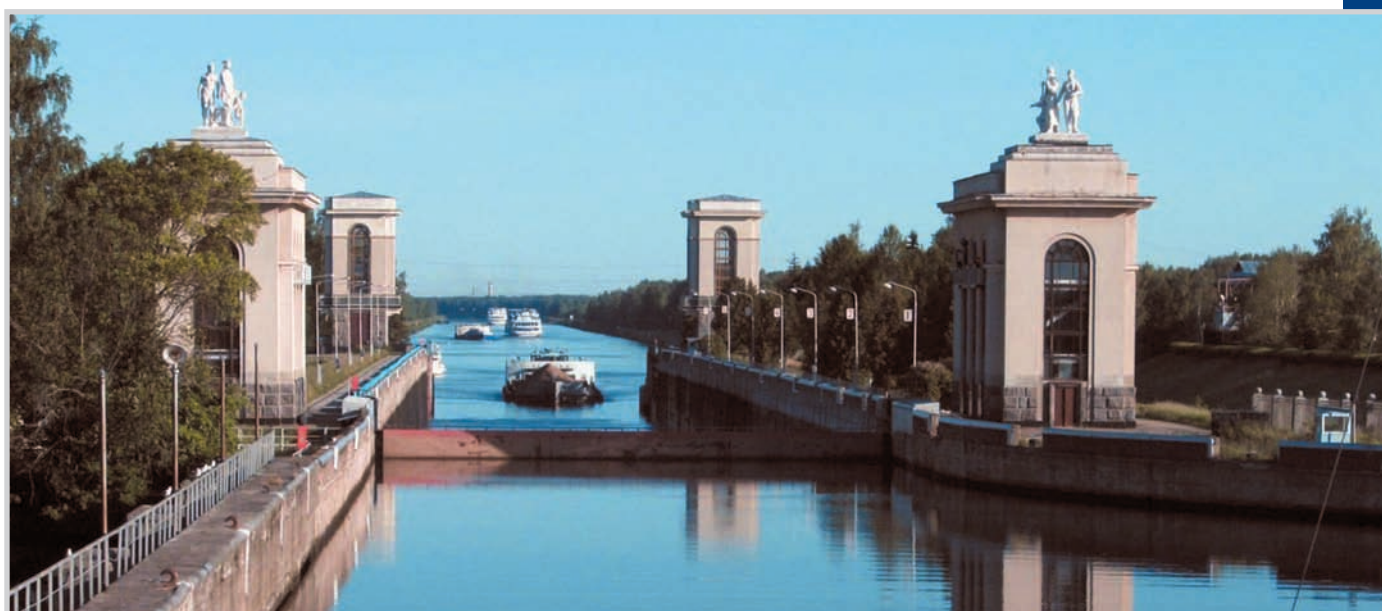
Сегодня водохозяйственные, водотранспортные и энергетические объекты предприятия включают более 200 гидротехнических сооружений и 3,8 тыс. км водных путей, образующих единый технологический комплекс на территориях 12 субъектов РФ.

Основные показатели развития организации

Период	Кол-во шлюзований	Кол-во судов	Суммарная выработка электроэнергии, млн. кВт-ч	Перекачка волжской воды, млн. куб. м
2004 г.	37 761	103 552	260,0	1815,5
2005 г.	39 174	103 170	192,72	1708,8
2006 г.	37 831	104 331	200,36	1761,7
2007 г.	37 392	95 292	187,71	1854,8
2008 г.	36 131	87 261	204,07	1609,3



Дальнейшая реконструкция сооружений ФГУП «Канал имени Москвы» будет проводиться в рамках новой ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». Необходимо гарантировать безопасность и устойчивость транспортной сети в условиях растущей нагрузки. Предполагается комплексная реконструкция Рыбинского шлюза и одного из гидроузлов Москворецкой системы, строительство гидроузла «Кузьминск» в новом створе. Будет выполнена модернизация внешнего электроснабжения канала со строительством новых подстанций и ЛЭП. Предусмотрено усиление антитеррористической защищенности объектов, модернизация и новое строительство технического флота.



САНДУЛОВ
Сергей
Григорьевич,
 генеральный директор
 ОАО «Северречфлот»



Сергей Григорьевич Сандулов родился 2 февраля 1961 года в селе Поломошное Новичихинского района Алтайского края. Здесь прошло его детство, здесь он окончил восемь классов. А дальше, приняв серьезное решение для совсем еще юного паренька стать речником, уехал в Новосибирск и поступил в Новосибирское речное училище Министерства речного флота РСФСР. В 1980 году Сергей Сандулов уже имел на руках диплом об окончании этого учебного заведения по специальности «техник-судоводитель с правом эксплуатации судовых силовых установок».

Первым местом его работы стала Самусьская ремонтно-эксплуатационная база флота. Затем служба в армии и возвращение на реку. С 1979 по 1990 г. Сергей Сандулов проходит путь от моториста-рулевого до капитана-механика теплохода. Любимое дело увлекало, но он твердо знал: надо учиться дальше.

В 1987 году С.Г. Сандулов поступает в Новосибирский институт инженеров водного транспорта и без отрыва от производства повышает свой образовательный уровень, окончив вуз уже инженером.

Знания и опыт, полученные во время работы на флоте, незаурядный управленческий талант и организаторские способности позволяют ему в 1991 году занять должность главного инженера Аганского районного управления АОТ «Речное пароходство Нефтегаза», а в 1998 году стать генеральным директором дочернего открытого акционерного общества «Аганское речное управление».

В 2004 году Сергей Григорьевич Сандулов был приглашен в ОАО «Северречфлот» и с этого момента занимает должность генерального директора общества. Он по-прежнему любит свое дело, отдавая ему все свои силы.

За добросовестный труд С.Г. Сандулов неоднократно награждался грамотами, ценными подарками и денежными премиями. В 1996 г. награжден медалью «300 лет Российскому флоту», в 2003 г. – знаком «Отличник речного флота», в 2007 г. – знаком «Почетный работник речного флота».

С.Г. Сандулов – заслуженный работник транспорта ХМАО.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Северречфлот»

25 февраля 1998 года постановлением губернатора Ханты-Мансийского автономного округа было создано открытое акционерное общество «Северречфлот». За прошедшее время Северречфлот стал одним из лидеров в сфере пассажирских перевозок внутренним водным транспортом на территории трех субъектов: Ханты-Мансийского автономного округа, Ямало-Ненецкого автономного округа и юга Тюменской области.

Благодаря сочетанию современных технологий и оптимальной системы управления стало возможным открытие новых направлений деятельности, появление новых маршрутов и значительное расширение клиентской базы. ОАО «Северречфлот» выступило экспериментальным полигоном по освоению новых типов судов «Иртыш» и «Марс-2000». Значительные успехи организации – это во многом заслуга большого высокопрофессионального коллектива, среднесписочная численность которого составляет 600 человек.

Перевозка пассажиров в 2004 году составляла около 350 тыс. человек, а к 2007 году выросла до 400 тыс. человек, на этом же уровне оставалась и в 2008 году. На 1 сентября 2009 года перевезено почти 200 тыс. человек. С 2004 года возросли также и доходы от пассажирских перевозок.



Наиболее результативным для ОАО «Северречфлот» стал 2007 год, что связано с увеличением продолжительности навигации из-за благоприятных погодных условий.

В 2008 году по сравнению с 2004, 2005, 2006 годами значительно выросли доходы от перевозки грузов, реализации материалов, погрузочно-разгрузочных работ.



СИЗЬМИН Александр Николаевич,

главный инженер
Череповецкого района
водных путей и судоходства –
филиала ГБУ «Волго-Балт»



РЕЧНОЙ ФЛОТ

Александр Николаевич Сизьмин начал трудовую деятельность в Череповецком районе водных путей и судоходства – филиале ГБУ «Волго-Балт» в 1967 году после окончания Ленинградского речного училища. Работал старшим техником русловой изыскательской партии, прорабом путевых работ. В 1982 году назначен главным инженером. Без отрыва от производства заочно окончил Ленинградский институт водного транспорта.

Не будет преувеличением, если сказать, что А.Н. Сизьмин внес большой вклад в развитие Волго-Балтийского водного пути и внутренних водных путей Вологодской области. При его непосредственном участии и руководстве с 1967 года на основной трассе ВБВП выполнено около 130 млн. м³ дноуглубительных работ для улучшения судоходных условий, установлено более 250 пар линейных створных знаков, 136 береговых знаков «Ориентир», вырублено сухого затопленного леса для улучшения видимости судоводителям на площади 1600 га. За счет этих мероприятий значительно сократилось число транспортных происшествий с транзитным флотом, а происшествий по вине пути с 1985 года не было ни разу.

А.Н. Сизьмин постоянно занимается вопросами внедрения новой техники и современной технологии производства, им выполнен ряд проектов путевых работ.

При активном участии главного инженера Сизьмина строились водозаборы для города Череповца, ОАО «Азот», проводились строительные и ремонтные работы газопровода через р. Шексна, водопроводных и канализационных дюкеров через реки Шексна и Ягорба в г. Череповце, проектировались и строились мосты в г. Череповце, в пос. Шексна и дер. Иванов Бор, выполнялись значительные экологические мероприятия.

В 2007-2008 гг. началась работа земснарядов ЧРВПиС по освоению средств федерального бюджета для расширения судоходной трассы водораздельного канала до 80 м и капитального ремонта прорезей в объеме 1116,7 тыс. м³.

В результате дноуглубительных работ в 2007-2008 гг. улучшились судоходные условия на 30-километровом участке пути Волго-Балтийского канала.

Особое внимание Александр Николаевич уделяет взаимодействию с органами исполнительной власти шести районов Вологодской области по содержанию, эксплуатации и развитию внутренних водных путей и расположенных на них гидротехнических сооружений. Лично производит подготовку и выдачу технических условий и заключений на размещение, строительство и эксплуатацию сооружений и объектов на ВВП. Являясь председателем комиссии по чрезвычайным ситуациям, координирует действия смежных организаций по обеспечению безопасности судоходства и предотвращению ЧС.

А.Н. Сизьмин – грамотный и высококвалифицированный специалист, умелый руководитель, хороший организатор. Он много раз поощрялся руководством ГБУ «Волго-Балт», а также Министерством транспорта РФ, Правительством РФ, руководством области и г. Череповца. Он награжден медалями «60 лет Вооруженным Силам СССР», «300 лет Российскому флоту», знаками «Отличник речного флота» и «Почетный работник речного флота».



Череповецкий район водных путей и судоходства – филиал Волго-Балтийского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства

Волго-Балт – одна из важнейших водных магистралей, входящих в Единую глубоководную систему внутренних водных путей европейской части России. Это сложный комплекс инженерных объектов, включающий в себя 4900 километров эксплуатируемых водных путей, в том числе 3270 километров с гарантированными габаритами, 11 шлюзов с напором от 11 до 18 метров, 3 гидроэлектростанции, 25 земляных плотин и дамб, 12 паромных переправ, 9 мостовых переходов, 8 маяков в Ладожском озере, более 5000 знаков судоходной обстановки, 273 единицы обслуживающего флота.

ГБУ «Волго-Балт» является бассейновым органом государственного управления речным транспортом в системе Министерства транспорта РФ и имеет в своем составе девять подразделений, которые поддерживают работоспособность Волго-Балтийского водного пути. Одним из них является Череповецкий район водных путей и судоходства, датой создания которого считается 1954 год.

В конце трассы Волго-Балта расположен город Череповец, на месте которого ранее было большое торговое село Федосьево и слобода Воскресенского мужского монастыря. В 1777 году по указу Екатерины II Череповец получил статус города, а после открытия Мариинской системы превратился в одну из крупнейших волжских пристаней.

Строительство Волго-Балтийского водного пути велось без прекращения судоходства по старой Мариинской системе, построенной в XIX веке. Осенью 1964 года был подписан акт о приемке Волго-Балтийского канала в постоянную эксплуатацию, а затем состоялось его официальное открытие. Волго-Балт стал одним из важнейших транспортных путей страны. Он соединил пять морей России: Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Черное.

ГБУ «Волго-Балт» осуществляет свою деятельность на территории семи субъектов Российской Федерации: Ленин-

градской, Новгородской, Вологодской, Псковской и Калининградской областей, города Санкт-Петербурга и частично Республики Карелия.

Эксплуатация внутренних водных путей осуществляется в соответствии с программой гарантированных габаритов судовых ходов, категорийности и сроков действия судоходной обстановки, проведения дноуглубительных, выправительных, тральных, дноочистительных, изыскательских и других путевых работ. ФГУ «Волго-Балтийское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» осуществляет навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов по внутренним водным путям бассейна, снабжение судов путевой и гидрометеорологической информацией, оказывает услуги по диспетчерскому регулированию, осуществляет пропуск судов и иных плавучих объектов через шлюзы в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, а также предоставляет услуги лоцманской проводки судов, издание и корректировку карт и схем внутренних водных путей.

В задачи ФГУ входит организация работы технологической связи в бассейне, внедрение новых технологий в области средств связи и информатики, дипломирование лиц командного состава судов, подлежащих государственной регистрации в Государственном судовом реестре Российской Федерации. Федеральное государственное учреждение «Волго-Балтийское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» организует проведение работ по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях бассейна с судов, проводит мероприятия по обеспечению мобилизационной подготовки в организациях внутреннего водного транспорта на бассейновом уровне.



СКЛЯР Алексей Афанасьевич,

первый заместитель директора
– главный инженер филиала
«Подводречстрой-7» ФГУ
«Подводречстрой»



Алексей Афанасьевич Скляр работает в системе «Подводречстрой» 40 лет. Он занимал должности мастера, старшего экономиста, начальника подводно-технической группы. Ныне – 1-й заместитель директора – главный инженер.

За время работы показал себя высококвалифицированным специалистом, инициативным руководителем, способным организатором, умело действующим в сложной обстановке. Настойчив в достижении поставленных задач. Требователен к себе и подчиненным. Пользуется авторитетом в трудовом коллективе.

Алексей Афанасьевич принимал активное участие в аварийно-спасательных и судоподъемных работах на многих объектах филиала «Подводречстрой»: в сложных погодных условиях ликвидировал аварии канализационных, водопроводных и газопроводных дюкеров через р. Волгу в Волгоградской, Саратовской и Астраханской областях, строил очистные сооружения и набережную Космонавтов в г. Саратове; поднимал суда водоизмещением 2-5 тысяч тонн на акватории завода «Красный Октябрь». Под руководством Алексея Афанасьевича выполнялись также особо сложные аварийные работы, например по восстановлению железнодорожного моста в г. Астрахани. И это далеко не весь перечень сложных ситуаций, в которых Алексей Афанасьевич проявлял себя профессионалом.

Сегодня А.А. Скляр в качестве руководителя принимает участие в строительстве сооружений инженерной защиты г. Хвалынска Саратовской области, в реконструкции левобережной стенки верхового подхода Балаковской РГСИС, в креплении берега Волгоградского водохранилища в г. Николаевске и в районе г. Дубовки.

Алексей Афанасьевич – известный на предприятии рационализатор. Им подано и внедрено 23 рационализаторских предложения, в том числе:

- устройство для погружения в проектное положение трубных свай диаметром 1020х10 с экономическим эффектом в 1,1 млн. руб.;
- кессон для ремонта под водой магистральных газонефтепроводов «по-сухому» с экономическим эффектом в 0,7 млн. руб.;
- технология укладки под воду трубопроводов через р. Волгу с экономическим эффектом в 0,4 млн. руб.

За добросовестный труд А.А. Скляр неоднократно награждался медалями, Почетными грамотами и денежными премиями.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение подводно-технических, аварийно-спасательных и судоподъемных работ на речном транспорте «Подводречстрой»

17 декабря 1923 г. на основании приказа ОГПУ № 528 была создана Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН), прямой наследницей которой является ФГУ «Подводречстрой». В 1932 году ЭПРОН, входивший в это время в состав Наркомата водного транспорта, освоил практически все внутренние водные бассейны СССР и стал единственной организацией, на которую было возложено выполнение аварийно-спасательных, судоподъемных, подводно-технических и прочих водолазных работ.

С 15 сентября 1935 г. на основании приказа Наркома водного транспорта № 400 начало свою деятельность Московское управление подводно-технических и строительных работ («Подводречстрой»).

Федеральное государственное учреждение подводно-технических, аварийно-спасательных и судоподъемных работ на речном транспорте «Подводречстрой» Министерства транспорта Российской Федерации – крупнейшее в стране предприятие, осуществляющее все виды подводно-технических и инженерно-водолазных работ, включая обследование, дефектацию, ремонт и строительство гидротехнических сооружений, а также ремонт подводной части судов, подъем и вывоз затонувших объектов как на реках, так и на море. Учреждение имеет разветвленную филиальную сеть в РФ.

За многие десятилетия работы «Подводречстроем» построены сотни подводных переходов трубопроводов и кабелей различного назначения практически через все реки и другие водные преграды страны. Возведено большое количество водозаборов, рассеивающих выпусков очищенных сточных вод, портовых и берегоукрепительных сооружений, шлюзов, плотин, слипов, объектов производственного назначения как на европейской части бывшего Союза, так и в Сибири и на Дальнем Востоке. Выполнялись судоподъемные и аварийно-спасательные работы, водолазное обследование важнейших народнохозяйственных объектов, строились жилые дома.



Филиалы ФГУ «Подводречстрой» находятся в Москве, Санкт-Петербурге, Волгограде, Ростове, Астрахани, Ярославле, Калининграде, Владивостоке, Тюмени, Новосибирске, Красноярске, Хабаровске, п. Белый Городок Тверской области. В структуре «Подводречстроя» имеется также старейший в стране учебно-тренировочный центр, оснащенный специальными бассейнами, для подготовки водолазов по всем категориям и специальностям. Важным подразделением предприятия является находящийся в Санкт-Петербурге завод по производству водолазного снаряжения и оборудования для подводно-технических работ.

В 2008–2009 гг. частично произведены и продолжаются работы по строительству набережных на реке Волге в г. Кинешме, в г. Угличе; набережной реки Москвы у комплекса зданий Дома правительства Московской области; причалов по инвестиционным контрактам на Клязьминском водохранилище, в п. Оля Астраханской области; берегоукреплений на реках Волга и Дон. Реконструируются и ремонтируются гидротехнические сооружения. Годовой объем выполненных работ в период с 2006 по 2008 год составил 3271 тыс. рублей.



ТАРАСОВ

**Сергей
Петрович,**

**заместитель генерального
директора ОАО «Порт Пермь»**



Сергей Петрович Тарасов работает в Пермском речном порту с 1981 года. Трудовую деятельность начал с должности сменного помощника начальника Заостровского перевалочного района. В 1983 году, после службы в рядах Советской Армии, вернулся в Пермский речной порт, где прошел путь от мастера погрузо-разгрузочных работ Заостровского перевалочного района до заместителя начальника порта по эксплуатации, грузовой и коммерческой работе. Везде С.П. Тарасов проявил себя как грамотный, добросовестный и исполнительный работник.

Сегодня С.П. Тарасов – заместитель генерального директора Пермского речного порта (ОАО «Порт Пермь»), курирует вопросы общепортовой деятельности, эксплуатации водного транспорта и берегового хозяйства, возглавляет работу по обслуживанию и ремонту флота, плавагрегатов и береговой техники. Благодаря высокому уровню квалификации, деловым и личным качествам, работоспособности С.П. Тарасова и команды управленцев в тяжелое время перестройки и перехода от плановой к рыночной экономике, а также последующих реформ ОАО «Порт Пермь» сохранил основной вид деятельности, флот, плавагрегаты и береговую технику, костяк коллектива. Под непосредственным руководством заместителя генерального директора ОАО «Порт Пермь» непрерывно осуществляло свои уставные виды деятельности.

Сегодня при участии С.П. Тарасова ведется активная работа по модернизации грузового флота, внедрению новой установки для сортировки песчано-гравийной смеси, разрабатывается и внедряется система менеджмента качества ISO 9001, что позволит повысить конкурентоспособность продукции и услуг ОАО «Порт Пермь».

Сергей Петрович Тарасов обладает отличными знаниями в области технической эксплуатации и ремонта водного транспорта, обеспечивает неукоснительное соблюдение правил техники безопасности и противопожарной безопасности, экологических и санитарных норм и правил.

С.П. Тарасов внес большой вклад в развитие внутреннего водного транспорта, повышение эффективности его деятельности, улучшение условий и охраны труда, принимал активное участие во внедрении новой техники и технологий.

Почетный работник речного флота, ветеран порта. Неоднократно поощрялся грамотами и благодарностями.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Порт Пермь»

В 1723 году на левом берегу Камы была заложена Егошихинская пристань, которая в 1943 году получила статус порта.

За 1950-1970 годы возведён современный грузовой порт. Сегодня ОАО «Порт Пермь» – крупнейший в Западно-Уральском регионе, входящий в первую пятёрку грузовых речных портов России. Это самый восточный европейский порт Единой глубоководной системы.

ОАО «Порт Пермь» состоит из трех грузовых районов с развитой системой подъездных автодорожных и железнодорожных путей, протяженность причальных стенок порта Пермь 1800 погонных метров с гарантированными глубинами не менее 3,5 метра.

ОАО «Порт Пермь» – одно из старейших крупных предприятий города Перми, на котором в настоящее время работает 430 человек. Выгодное расположение и доступ к автомобильным, железнодорожным и водным путям делает порт центром логистики. Предприятие имеет мощности по перегрузке и хранению около 20 млн. тонн грузов ежегодно с использованием собственного оборудования (портальные краны, погрузчики и т.д.). Флот ОАО «Порт Пермь» состоит из 15 судов, 17 барж и 5 плавагрегатов. Помимо погрузо-разгрузочных работ основным видом деятельности порта является добыча и реализация сыпучих материалов для строительных работ.

Компания добывает до 2,4 млн. тонн песчано-гравийной смеси (ПГС). Часть смеси просеивается на современном ирландском оборудовании с получением высококачественного фракционированного песка и гравия, которые используются в производстве бетона. В связи с этим планируется запуск производства высокотехнологичных продуктов: стеновых блоков, тротуарной плитки, облицовочных кирпичей.

Городской участок грузового района расположен в 10 км ниже Камской ГЭС. Для выполнения внутриворотных перегрузочных работ используются автопогрузчики, тракторы и грейферы различной емкости. Для организации хранения грузов имеются крытые склады общей площадью 7400 кв.м, открытые складские площадки в соответствии со специализацией. На территории городского участка находятся склады материально-технического снабжения и ГСМ.

Заостровский участок грузового района расположен в 16 км ниже Камской ГЭС. В его состав входит причал химических гру-

зов, построенный для перегрузки апатитов с воды на железную дорогу. В связи с прекращением грузопотока причал законсервирован. Длина причальной стенки составляет 1000 погонных метров, включая длину причальной стенки химического причала. В состав Заостровского участка входит также гидропричал, оснащенный гидроклассификатором для получения сортированного гравия. В 2008 году в развитие Заостровского участка грузового района сделаны значительные инвестиции.

Камский грузовой район осуществляет добычу, перевозку и выгрузку минерально-строительных грузов, а также перевозку навалочных грузов, для этого он имеет рейдовый и вспомогательный флот, транспортно-буксировочный флот мощностью 300-800 л.с., самоходный флот грузоподъемностью 1000-3000 тонн, экологический флот, плавкраны грузоподъемностью 16 тонн, гидротрегрузжатели, земснаряд.

На береговых районах порта имеются ремонтные мастерские, которые позволяют обеспечивать текущий ремонт всей портовой техники, изготавливать грузозахватные приспособления.

В настоящее время ОАО «Порт Пермь» предлагает потребителям следующие услуги и продукцию:

- перегрузка навалочных, тарно-штучных, лесных грузов, негабаритного и тяжеловесного оборудования, 20-, 40-футовых контейнеров;
- погрузка и выгрузка судов типа «река-море» с экспортно-импортными грузами через таможенный склад временного хранения с оформлением таможенных формальностей;
- оказание транспортно-экспедиторских, агентских услуг;
- перевозка грузов (судовыми партиями) своим флотом в пункты рек Камы, Волги, Москвы, Оки, Дона, Белой;
- погрузка и выгрузка из судов грузов плавучими кранами грузоподъемностью 16 тонн;
- хранение грузов на открытых и закрытых складских площадях;
- добыча песчано-гравийной смеси, гравия несортированного;
- крепление грузов;
- сортированный гравий двух фракций, сортированный песок двух фракций.



ТЕТЕРИН

Александр Алексеевич,

багермейстер – капитан
земснаряда «Анабар» Якутского
района водных путей
ФГУ «ЛГБУВПиС»

Александр Алексеевич Тетерин начал трудовую деятельность в системе речного флота в 1991 году рабочим склада Якутского района водных путей. После окончания Якутского речного училища в 1996 году продолжил работу в Якутском речном порту лебедчиком-мотористом черпакового земснаряда «ПЧС-611».

10 лет назад А.А. Тетерин пришел в ФГУ «Ленское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» на работу в Якутском районе водных путей и на земснарядах. В этот период он занимал командные должности и проявил себя грамотным, инициативным, высококвалифицированным специалистом-гидротехником. В мае 2006 года был назначен багермейстером – капитаном земснаряда «Анабар», одного из крупнейших морских земснарядов в Ленском бассейне.

Без преувеличения можно сказать, что А.А. Тетерин внес значительный личный вклад в развитие водных путей Ленского бассейна. Экипаж земснаряда, возглавляемый им, работает стабильно и считается лучшим в управлении водных путей.

В сложнейших гидрологических условиях последних лет этот коллектив, насчитывающий более 30 специалистов всех уровней, с полной отдачей и ответственностью относится к выполнению поставленных задач. Они заключаются в поддержании и увеличении габаритов судовых ходов и бесперевалочного провоза грузов на барах северных рек для обеспечения завоза жизненно необходимых народнохозяйственных грузов в отдаленные арктические районы Республики Саха (Якутия).





Федеральное государственное учреждение «Ленское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства»

Якутский район водных путей ведет историю с 1926 года – вначале как дистанция пути с центром в Якутске. В 1927 году на этом участке впервые выставили береговую обстановку от Витима до Олекминска, началось ограждение судового хода на Алдане.

В 1928 году вводится береговая обстановка на затруднительных участках реки до Якутска. В 1930 году «Ленводпуть» был ликвидирован, и Якутская дистанция перешла в подчинение «Ленгоспару». Тогда же был обставлен фарватер до устья Алдана и там же начались дноуглубительные работы, а в 1933 году на участках начинается установка освещаемых знаков.

С 1938 года, с образованием ЛБУП, в Якутске создан технический участок пути. С ликвидацией парохозяйства ГУСМП, в 1953 году, низовья Лены и несколько земснарядов перешли Якутскому техучастку. Большую роль путейцы сыграли в углублении транзитного пути на Лене и Вилюе, в строительстве дамбы городской протоки акватории Якутского порта, в намыве территории аэропорта и 202-го квартала города Якутска, в разработке бара реки Индигирки, в прокладке подводного газопровода и нефтепровода через Лену.

Сегодня в составе флота самого мощного в бассейне Якутского РВП имеются землечерпательные караваны, обстановочные и транспортные суда как на Лене, так и



на реке Индигирке, где располагается прорабство. В настоящее время протяженность эксплуатируемых водных путей составляет 3064 км, в том числе обслуживаемых судходной обстановкой – 2718 км, с гарантированными габаритами – 2170 км. Численность работающих 754 человека.



ФЕДУЛОВ

**Сергей
Федорович,**

**начальник Нижнекамского
района водных путей
и судоходства**



Сергей Федорович Федулов начал свою трудовую деятельность в речной отрасли в 1975 году после окончания гидротехнического факультета Новосибирского института инженеров водного транспорта. Помощник, производитель путевых работ – первые должности молодого специалиста, прибывшего по распределению на Нижнекамский технический участок пути Камского БУП.

Полученные в институте знания, а также инициатива и трудолюбие Сергея Федоровича позволили ему уже в 1978 году стать главным инженером техучастка. На этой должности в полной мере проявились его организаторские способности, умение ладить с подчиненными и спрашивать с них. Под его руководством были значительно улучшены судоходные условия на Нижней Каме, освоено Нижнекамское водохранилище, внедрена новая светосигнальная аппаратура, построена ремонтная база техучастка.

В 1985 году С.Ф. Федулов назначен начальником Нижнекамского техучастка пути, где бессменно работает и по сей день. Обеспечивает слаженную работу коллектива и выполнение задач по содержанию безопасного водного пути, осваивает новые функции государственного регулирования деятельности речного транспорта. Под его руководством укрепляется материально-техническая база района, а благодаря социальным мерам сохранен стабильный трудовой коллектив.

Сергей Федорович ведет активный образ жизни, в свободное время увлеченно занимается садоводством. Пользуется заслуженным авторитетом и уважением в коллективе и среди сотрудников предприятий бассейна.

Добросовестный труд С.Ф. Федулова отмечен многими государственными и отраслевыми наградами. Он – почетный работник речного флота и транспорта России.

Трудовая деятельность, активная жизненная позиция Сергея Федоровича Федулова – достойный пример служению на благо отрасли, России, достойный пример молодому поколению.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



Федеральное государственное учреждение
«КАМВОДПУТЬ»
Нижекамский район водных путей и судоходства

Перспективы развития на предстоящие 5 лет:

- Модернизация флота: перевод двигателей обстановочных теплоходов на более экономичные, улучшение условий проживания личного состава на флоте.
- Снижение расходов на содержание одного километра водных путей за счет экономии топлива, уменьшения трудозатрат.
- Внедрение спутниковых навигационных систем на флоте, освоение электронной лоцманской карты.
- Изготовление навигационного оборудования (цепей, якорей, буюв, фонарей) собственными силами.
- Увеличение объема ремонта флота собственными силами на 15% ежегодно.
- Создание мобильной русловой изыскательской партии.
- Перевод котельной административного здания с угля на электричество.
- Внедрение компьютерных программ по подсчету объемов, обработке тахеометрической съемки.



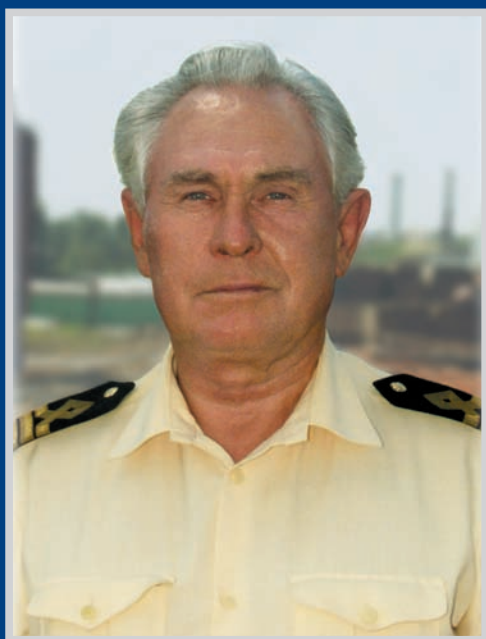
Основные показатели района

Основные показатели деятельности	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Протяженность водных путей (км)	436	436	436	436	436
В том числе обслуживаемой обстановкой (км)	365	364	367	367	372
Средняя зарплата (руб.)	5282	6956	9680	12 127	14 883
Среднесписочный состав (чел.)	221	208	208	213	213
Выполнение доходов (тыс. руб.)	23 157,1	19 671,1	43 345,9	46 969,6	59 987,5
Исполнение бюджетной сметы (тыс. руб.)	20 076,7	22 855,4	32 649,4	34 751,4	45 690,0
Транспортные происшествия с транспортным флотом по вине пути	нет	нет	нет	нет	нет
Транспортные происшествия с собственным флотом	нет	нет	нет	нет	нет
Несчастные случаи	нет	нет	нет	нет	нет



ЧУРОЧКИН Александр Иванович,

главный специалист
ОАО «Ростовский порт»,
член совета директоров



Высококвалифицированный специалист, глубоко знающий производство, обладающий отличными организаторскими способностями, умеющий видеть перспективы развития предприятия. Благодаря высокому профессионализму, ответственности за решение производственных и экономических вопросов, активной общественной деятельности Александр Иванович пользуется заслуженным авторитетом не только в портах Юга России, но и в отрасли речного транспорта в целом, является членом совета директоров ОАО «Ростовский порт».

При непосредственном участии Чурочкина разработана концепция развития ОАО «Ростовский порт» до 2010 года, в соответствии с которой был принят план расширения порта путем строительства нового грузового района на левом берегу реки Дон в промышленной зоне «Заречная», позволяющий работать в межнавигационный период и дающий возможность увеличения переработки генеральных грузов с технологическим накоплением на тыловых складских площадях.

Под руководством Александра Ивановича разработан бизнес-план строительства нового грузового района. Проект получил поддержку Министерства транспорта Российской Федерации и включен в федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)». С 2004 года ОАО «Ростовский порт» приступило к реализации данного проекта с планируемым объемом перевалки 4,4 млн. тонн грузов в год.

А.И. Чурочкин непосредственно участвует в реконструкции пункта пропуска через Государственную границу Российской Федерации, в мероприятиях по внедрению в производство новых технологий, способствующих более надежному, экономичному и безопасному выполнению погрузочно-разгрузочных работ. В ОАО «Ростовский порт» по его инициативе разработана уникальная схема перегрузки тарно-штучных грузов, которая позволит внедрить на юге России перегрузку тарно-штучных грузов в любую погоду, сократить простой флота под обработкой, соблюсти экологическую безопасность Нижнего Дона и Азовского моря, а также обеспечить сохранность перегружаемых грузов.

А.И. Чурочкин постоянно работает над совершенствованием производственной структуры управления ОАО «Ростовский порт» и системы оплаты труда работников.

За многолетний добросовестный труд он награжден знаками «Почетный работник речного флота», «Отличник погранслужбы» III степени, юбилейной медалью «В честь 250-летия города Ростова-на-Дону».



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Ростовский порт»

Временем основания Ростова-на-Дону считается 1749 год, когда императрица Елизавета Петровна подписала указ об учреждении в устье реки Темерник государственной таможни. В следующем, 1750 году здесь был заложен порт. Быстрый экономический рост Ростова в первой половине XIX века был связан с его участием во внешней торговле России. Главной артерией города была река, по Дону к Ростовскому порту шли многочисленные баржи и пароходы с солью, зерном, чаем, кожей, тканями, сахаром, табаком, рыбой, вином и металлом.

Год от года росли объемы переработки грузов. К 1989 году порт достигает пика – свыше 12 млн. тонн грузов в год.

В 1998 году ему был придан статус международного. Этот факт оказал существенное влияние на схему грузовых потоков – порт переориентировался на работу с экспортно-импортными грузами. В настоящее время их доля в общем грузообороте составляет более 98%.

Указом Президента РФ от 4 августа 2004 года ОАО «Ростовский порт» включено в Перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ, 25,5% акций порта закреплены в федеральной собственности. ОАО «Ростовский порт» включено в реестр субъектов естественных монополий на транспорте, в отношении которых осуществляется государственное регулирование и контроль.

ОАО «Ростовский порт» расположен на участке водных путей, являющемся стратегически важным для осуществления внешнеторговых перевозок по Южному водотранспортному коридору. Порт располагается вдоль правого и левого берегов Дона и включает четыре грузовых района. Протяженность причалов 2,6 км с глубиной от 4 до 5,6 метра. Одновременно здесь может обрабатываться до 16 судов грузоподъемностью до 5 тыс. тонн с максимальной осадкой 3,8 метра. Пропускная способность причалов – до 12 тыс. тонн экспортно-импортных грузов в сутки.

Причалы оснащены 33 портальными кранами грузоподъемностью от 5 до 27,5 тонны, а также мобильными перегрузочными машинами. Пропускная способность железнодорожного фронта – до 160 вагонов в сутки.



Порт работает круглосуточно и круглогодично. В короткий зимний период (с декабря по март) осуществляется ледовая проводка судов.

Основные виды деятельности: перегрузка экспортно-импортных и внутренних грузов, накопление и хранение грузов, транспортно-экспедиторское обслуживание.

С 1998 года ОАО «Ростовский порт» открыт для международного грузового сообщения. Он ведет строительство нового, четвертого грузового района протяженностью 1200 погонных метров с глубинами у причальной стенки 5,6 метра. Уже введено в эксплуатацию три причала протяженностью 500 погонных метров, оборудованных портальной и мобильной перегрузочной техникой грузоподъемностью до 27,5 тонны, автомобильными и железнодорожными весами, имеются автомобильные внутрипортовые дороги, связанные с автомагистралями.

Признанием достижений предприятия в своей сфере явился диплом лауреата Национальной общественной премии транспортной отрасли России в номинации «Лидер внутреннего водного транспорта» по итогам 2005 и 2006 годов.

Стратегическая линия – оставаться универсальным портом, быстро реагировать на колебания рыночного спроса и предложения с ориентировкой на широкий спектр грузов.



ШАЛАЕВ

Владимир

Антонович,

начальник грузового участка
ОАО «Порт Березники»



Один из лучших работников порта Березники – Владимир Антонович Шалаев. Его трудовой путь начался в 17-летнем возрасте, когда он стал рулевым-мотористом.

С 1965 года он работает в ОАО «Порт Березники», был принят мотористом-рулевым на т/х «М-7», а после окончания школы комсостава назначен капитаном-дублером на паром «ПС-223». Затем работал на т/х «Заря-227» капитаном-дублером 1-го помощника механика.

В 1979 году В.А. Шалаев назначен капитаном-наставником. Он регулярно проводил работу с комсоставом, воспитывая ответственность экипажей судов в выполнении своих служебных обязанностей, давал рекомендации по выбору наиболее безопасных и рациональных путей плавания. Отвечал за безопасность плавания флота.

В 1992 году переведен на должность начальника грузового участка, но по-прежнему выполняет роль капитана-наставника.

Сегодня Владимир Антонович отвечает за погрузо-разгрузочные работы в порту, осуществляет контроль за соблюдением экипажами судов правил охраны труда, техники безопасности, за правильной технической эксплуатацией судов. Свой опыт и знания он передает молодым специалистам.

Тактичен с коллегами, инициативен, работоспособен и трудолюбив.

Пользуется заслуженным авторитетом в коллективе.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Порт Березники»

Порт Березники расположен в городе Березники на левом берегу реки Камы – одной из важнейших водных магистралей европейской части России.

Свою историю порт начал с пристани Березники, которая была образована в 1931 году. В 1969 году пристань Березники Камского речного пароходства преобразована в порт Березники. А в 1993 году – в ОАО «Порт Березники».

Район эксплуатационной деятельности порта охватывает участок реки от поселка Керчевский до селения Быстрая. Порт имеет пассажирский и грузовые причалы, рейд для сухогрузных судов. Он предназначен для обработки судов с различными грузами, а также для перевозки пассажиров.

Физическая навигация в среднем составляет 190 суток.

Роль порта в транспортном процессе характеризуется следующими видами выполняемых работ:

- добыча и перевозка нерудно-строительных материалов (песок, песчано-гравийная смесь);
- переработка щебня и гравия;
- переработка химических грузов;
- переработка круглого леса и пиломатериалов;
- перевозка пассажиров (местные линии на т/х «ОМ»).

Добыча песка и ПГС ведется плавучими кранами (грейферами), перевозка осуществляется баржами-площадками и баржами-бункерами грузоподъемностью 1000 т с помощью буксиров-толкачей типа «РТ». В зимний период погрузка песка и ПГС осуществляется порталными кранами с причалов порта.

Из порта отправляются суда, груженные лесом и химическими грузами, на реки Волга, Дон, Вятка, Белая.



Переработка грузов с 446 тыс. т в 2004 г. увеличилась до 1988 тыс. т к 2008 г. Перевозка грузов – с 171 тыс. до 915 тыс. т.

Работой местного флота и перегрузочной техники руководит диспетчерский аппарат. Здесь же расположен контрольный пункт «Березники», который обеспечивает безопасность движения транзитных судов и их обработку.



ШАРЫГИН Николай Константинович,

заместитель начальника
по эксплуатации флота
структурного подразделения
«Пассажирский порт» ОАО
«Волгоградский речной порт»



Николай Константинович Шарыгин родился в Волгоградской области, а в 1969 году поступил в Астраханское речное училище на отделение «Судовождение на внутренних водных путях».

После окончания училища по распределению он был направлен в затон имени Куйбышева, где был назначен мотористом-рулевым на судно «Рица».

С начала своей трудовой деятельности зарекомендовал себя как грамотный и квалифицированный специалист. Уже в 1974 году он назначен 3-м штурманом на теплоход «Волгонефть-44», затем 2-м штурманом на теплоход «Волгонефть-33», 1-м штурманом на судно «Зайсан».

В апреле 1977 года Николай Константинович перешел в Волгоградский речной порт на должность моториста-рулевого теплохода «ОМ-122», а через два месяца был назначен 1-м штурманом теплохода «Гайдаровец». Он быстро поднимался по служебной лестнице и в 1982 году занял должность капитана-механика теплохода «ОМ-451». Благодаря умелому руководству и поддержанию дисциплины на судне его теплоход являлся образцовым на предприятии.

В 1984 году за авторские предложения по модернизации судов Н.К. Шарыгин был премирован, в 1987 году также поощрен за рационализаторское предложение по улучшению эксплуатации главных двигателей.

В 2000 году назначен капитаном-наставником, а спустя три месяца – начальником пассажирского управления, а затем директором по производству. С 2003 по 2007 год в связи с чередой реструктуризаций на предприятии в различное время занимал должности начальника по эксплуатации флота, начальника пассажирских перевозок и главного специалиста по безопасности движения флота, а с 2007 года и по настоящее время является заместителем начальника по эксплуатации флота структурного подразделения «Пассажирский порт».

Николай Константинович работает в Волгоградском речном порту более 30 лет, имеет звание «Почетный труженик-ветеран Волгоградского речного порта». Награжден медалью «300 лет Российскому флоту», имеет благодарности Государственной службы речного флота и Министерства транспорта Российской Федерации.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Волгоградский речной порт»

Волгоградский речной порт имеет уникальное географическое положение, позволяющее по водным артериям рек Волги, Дона и Камы осуществлять доставку грузов во все регионы России, а также в страны ближнего и дальнего зарубежья. Именно поэтому этот край с незапамятных времен был привлекателен как с точки зрения экономики и торговли, так и в военных целях.

С началом функционирования Волго-Донской железнодорожной линии, Царицынский воднотранспортный узел получил статус порта. Находясь на перекрестке дорог, Царицынский порт с начала своей деятельности за 30 лет достиг объемов грузооборота 209,3 млн. пудов и стал вторым после Нижнего Новгорода. По объемам перевалки лесных грузов, соли, рыбы, каменного угля Царицын не имел себе равных на Волге.

Новые страницы истории порта были открыты в советский период. В 1948 году началось строительство Волго-Донского канала. К концу 40-х годов объемы волжских перевозок стремительно выросли. С годами темпы выполняемых портом работ постоянно росли, появлялись новые виды услуг.

Сегодня ОАО «Волгоградский речной порт» предоставляет полный комплекс транспортно-экспедиторских услуг. Это позволило предприятию подписать трехгодичный контракт с турецкой фирмой BSEC Ekotorsphera Ltd. на перевалку и перевозку казахского угля.

Одним из факторов, привлекающих грузовладельцев, является договоренность о возможности завоза и льготном хранении грузов в осенне-зимний период на территории порта. Среди таких грузовладельцев, пользующихся услугами порта, – ТД «ДЕКА». На период 2009-2010 гг. подписан договор о перевалке с водного на железнодорожный транспорт и осенне-зимнем хранении шлака для цементной промышленности.



Несмотря на кризис, предприятие по-прежнему добывает и реализует речной песок. ОАО «Волгоградский речной порт» включено в список потенциальных поставщиков речного песка на строительство олимпийских объектов в Сочи.

Порт уже сейчас готов переработать более миллиона тонн грузов. Если говорить о показателях деятельности, то в период с 2004 по 2009 год наблюдается их рост: переработка грузов с 2,3 увеличилась до 3,1 млн. тонн; перевозка грузов – с 1,3 до 1,6 млн. тонн.

Волгоградский речной порт является самым крупным речным пассажирским портом России. По итогам 2006 года пассажирские перевозки составили 21% от общих перевозок речного транспорта, а объемы за период с 2004 по 2009 год увеличились с 4 до 4,5 млн. человек.



ШИШИГИН

Виктор Васильевич,

инженер-механизатор
ОАО «Угличский речной порт»



Свою трудовую деятельность Виктор Васильевич Шишигин начал в 1960 году крановщиком порталного крана. За время работы зарекомендовал себя только с положительной стороны. Его ответственность в сочетании с трудолюбием, аккуратностью и исполнительностью всегда способствует высоким результатам.

В 1978 году Виктор Васильевич, опытный и квалифицированный специалист, назначается начальником производственного участка. Он не только отлично строит работу вверенного ему подразделения, но и постоянно участвует в общественной жизни предприятия, в течение 16 лет избирается председателем профсоюзной организации.

Сегодня В.В. Шишигин работает инженером-механизатором. У руководства порта пользуется заслуженным авторитетом. С членами трудового коллектива строит дружеские отношения, всегда готов прийти на помощь и поделиться собственным опытом.

За достигнутые высокие результаты труда и профессиональные качества награжден Почетной грамотой Росморречфлота. Также поощрен знаком «Отличник речного флота», медалью «300 лет Российскому флоту» и другими наградами.



РЕЧНОЙ ФЛОТ



ОАО «Угличский речной порт»

30 ноября 1940 года приказом Народного комиссариата речного флота был образован Угличский технический участок. В годы Великой Отечественной войны основное место в деятельности речников занимала работа по обслуживанию судов, перевозивших оборонные грузы. В послевоенные годы заметно возросла роль речного транспорта в экономическом и хозяйственном развитии края, окончательно определились границы эксплуатационной деятельности порта. Угличские речники стали заниматься добычей и реализацией потребителям нерудно-строительных материалов (песок, щебень, гравийно-песчаные смеси).

Работа порта с каждым годом улучшалась и приносила существенные доходы. Выручка составила в тыс. руб.: 2004 г. – 59 929, 2005 г. – 102 435, 2006 г. – 128 050, 2007 г. – 128 337, 2008 г. – 199 387. Частично эти деньги были направлены на развитие предприятия, в том числе на реконструкцию переправы, судоремонт флота и плавмеханизации, увеличение заработной платы и социальные нужды работников порта.



Сегодня Угличский речной порт активно живет и работает. В перспективе предполагается удлинить причальную стенку, расширить складские площадки. Важной задачей порта является расширение номенклатуры перерабатываемых грузов и оказание транспортно-экспедиционных услуг по всем видам грузов.



АЗОВЦЕВ Анатолий Иванович,

доктор технических наук,
профессор, начальник кафедры
«Теория устройства судна»
судомеханического факультета
ФГОУ ВПО «Морской
государственный университет
имени адмирала Г.И. Невельского»



УЧЕБНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ

В 1956 году выпускник средней школы № 18 города Омска Анатолий Иванович Азовцев приехал во Владивосток и поступил на работу матросом в Дальневосточное морское пароходство, а через год стал курсантом судоводительского факультета Владивостокского высшего морского училища (ВВИМУ). Уже в годы учёбы он проявил склонность к серьёзной научной работе.

В 1962 году стал дипломированным инженером-судоводителем и с января 1963 года начал преподавательскую и научную деятельность на кафедре «Теория устройства судна» (ТУС). Работал над кандидатской диссертацией «Изгибная жёсткость мягких гофрированных шарниров», которую блестяще защитил в 1968 году в Московском высшем техническом училище имени Н.Э. Баумана.

Молодой кандидат технических наук проявил себя как исключительно активный научный работник, незаурядный изобретатель с большой разработочной способностью. Плодотворно трудился над научными разработками в области теории и проектирования мягких оболочек, ходкости судов, теории корабля. Как известный специалист в области мягких оболочек был привлечён к разработке космических объектов. Весом его вклад в создание отечественных мягких скафандров для космонавтов с применением мягких оболочек.

В 80-е годы прошлого века доцент кафедры ТУС и старший научный сотрудник А.И. Азовцев активно занимается разработкой образца транспортного средства на воздухоопорных гусеницах. Это был важный государственный заказ. В 1991 году за разработку нового принципа движения универсального экологичного транспортного средства на воздухоопорных гусеницах А.И. Азовцев награжден золотой медалью ВДНХ СССР.

В 90-е годы А.И. Азовцев получает звание профессора, защищает докторскую диссертацию и становится доктором технических наук.

Он награжден медалью «Ветеран труда», знаками «Почетный работник морского флота СССР», «Почетный работник высшей школы», имеет звание «Заслуженный изобретатель РФ».

В 2002 году А.И. Азовцев награжден дипломом за представленную на форуме АТЭС работу «Создание вездеходов на воздухоопорных гусеницах для снабжения прибрежных территорий и спасательных работ». А в 2004 году получил грамоту администрации Владивостокского городского округа за активное участие в организации и проведении конкурса «Инновации и малый бизнес».

В 2007 году Указом Президента РФ А.И. Азовцеву присвоено звание «Заслуженный работник транспорта РФ». Анатолий Иванович Азовцев – автор двух монографий: «Решение некоторых задач статики судовых мягкооболочечных конструкций» и «Контроль за посадкой, устойчивостью и напряжением корпуса судна» и более 60 научных статей.

47 лет – таков педагогический стаж доктора технических наук, профессора, начальника кафедры «Теория устройства судна» Анатолия Ивановича Азовцева. За эти годы под его руководством выросла целая плеяда молодых ученых.



Федеральное государственное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Морской государственный университет
имени адмирала Г.И. Невельского»

История вуза началась 14 ноября 1890 года, когда во Владивостоке были открыты Александровские мореходные классы. В 1944 г. постановлением Государственного комитета обороны Владивостокский морской техникум был реорганизован во Владивостокское высшее мореходное училище (ВВМУ).

В 1958 году училище было переименовано во Владивостокское высшее инженерное морское училище, а в 1965 г. – в Дальневосточное высшее инженерное морское училище имени адмирала Г.И. Невельского (ДВВИМУ). В 1991 году ДВВИМУ преобразовано в Дальневосточную государственную морскую академию имени адмирала Г.И. Невельского.

В 2001 году академия реорганизована в Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского.

Морской государственный университет включает в себя 13 институтов, 21 факультет, 59 кафедр, Морской колледж, Морской технологический колледж, департамент общего образования, филиалы в Холмске (Сахалинская область), Благовещенске (Амурская область), Находке (Приморский край), представительства в Хабаровске и Москве.

Сегодня это мощный многоуровневый научно-образовательно-производственный комплекс, способный обеспечить чёткую работу всех звеньев непрерывного образования в последовательности «школа – лицей – колледж – университет» и решить самые актуальные вопросы подготовки высококлассных специалистов по всему спектру морской хозяйственной деятельности.

МГУ имени адмирала Г.И. Невельского – единственный в России морской вуз, который готовит специалистов всех профилей морской транспортной системы, по естественно-научному, гуманитарному, техническому и морскому конвенционному направлениям. Это – один из ведущих вузов в Азиатско-Тихоокеанском регионе, авторитетный научно-методический центр морского образования на Дальнем Востоке.

В университете 15 научных школ в области морских и инженерных разработок. Вуз выпускает инженерно-технические кадры по 41 программе высшего профессионального образования, 23 программам среднего и 15 программам начального профес-

сионального образования. По поручению Президента РФ в настоящее время на базе МГУ им. адм. Г.И. Невельского создается инновационная образовательная структура – Дальневосточный государственный морской научно-образовательный комплекс.

Для организации учебного и научного процесса в университете имеется 7 учебных корпусов, учебно-технологический центр, свыше 80 лабораторий, 8 специализированных читальных залов на 320 посадочных мест, библиотека с книжным фондом более 430 тыс. экз., 15 профессиональных тренажеров, имитирующих судовое оборудование. Практические навыки по спасанию отрабатываются в 25-метровом бассейне.

В университете свыше 60% профессорско-преподавательского состава имеет ученые степени и звания, более 80% преподавателей – выпускники университета. В аспирантуре ведется подготовка кадров по 19 специальностям, в докторантуре – по 2 специальностям. Работают лицензированные советы по защите кандидатских и докторских диссертаций и совет по защите на доктора транспорта, с 1999 года осуществляется система адресной поддержки соискателей и научных руководителей.

С 1992 года университет имеет свою судоходную компанию, в составе которой учебный парусник «Надежда», грузовое учебно-производственное судно «Профессор Хлюстин». В 2003–2004 годах курсанты судоводительского и судомеханического факультетов прошли большую морскую практику во время кругосветного плавания парусника «Надежда». Преддипломная производственная практика курсантов проходит на судах компаний Дальнего Востока.

На интеграционной основе с институтами Дальневосточного отделения Российской академии наук, с университетами Москвы, Санкт-Петербурга, Дальнего Востока с 1997 года проводятся экспедиционные исследования на парусном учебном судне «Надежда» в рамках проекта «Дальневосточный плавучий университет».

Коммерциализации результатов научных исследований способствует деятельность Дальневосточного инновационно-технологического центра, который создан в МГУ им. адм. Г.И. Невельского в 2006 году.



БУНЕЕВ Виктор Михайлович,

профессор кафедры
«Управление работой флота»
ФГОУ ВПО «НГАВТ»



Доктор экономических наук, профессор, академик Российской академии естественных наук Виктор Михайлович Бунеев родился 1 октября 1948 г.

В 1971 году он окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта по специальности «судовождение на внутренних водных путях». В 1986 году успешно защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности «эксплуатация водного транспорта», а в 1998 году – на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности «экономика и управление народным хозяйством (транспорт)». Трудовая биография В.М. Бунеева тесно связана с Новосибирской государственной академией водного транспорта. Здесь в 1990 году ему присвоено ученое звание старшего научного сотрудника по специальности «эксплуатация водного транспорта». В 1999 году он профессор на кафедре «Управление работой флота». Ведет учебную работу по дисциплинам: «технология и организация перевозок», «управление транспортным процессом» и «управление работой флота».

Автор более 120 научных работ, в том числе четырех монографий и четырех учебных пособий. Научное направление, которым занимается В.М. Бунеев, – экономика, организация и управление транспортными системами (внутренний водный и городской пассажирский транспорт). В этой области им подготовлено 6 кандидатов наук, 2 доктора Российской академии естественных наук.

Виктор Михайлович – заместитель председателя диссертационного совета по экономике и член диссертационного совета по техническим наукам, член учебно-методического совета, аттестационной комиссии и научно-технического совета академии.

В 2001 году В.М. Бунеев избран членом-корреспондентом РАЕН, а в 2003 году – академиком РАЕН.

Награжден медалью «300 лет Российскому флоту», юбилейной памятной медалью РАЕН, нагрудным знаком «Почетный работник речного флота», памятным знаком «За труд на благо города Новосибирска» в честь 115-летия со дня основания города Новосибирска, а также Почетными грамотами Министерства транспорта Российской Федерации, администрации Новосибирской области, мэрии города Новосибирска.





Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования

«Новосибирская государственная академия водного транспорта»

Новосибирская государственная академия водного транспорта (НГАВТ) образована 5 мая 1951 года постановлением Совета Министров СССР как Новосибирский институт инженеров водного транспорта (НИИВТ).

В 1994 г. НИИВТ преобразован в Новосибирскую государственную академию водного транспорта (НГАВТ). В 2005 году к академии присоединены 5 речных училищ Западной и Восточной Сибири в качестве структурных подразделений.

Сегодня ФГОУ ВПО «НГАВТ» – один из крупных современных вузов Зауралья, в составе которого 9 факультетов, 50 кафедр, факультет довузовской подготовки, аспирантура и докторантура, центр повышения квалификации и переподготовки специалистов, 3 филиала по подготовке специалистов с высшим профессиональным образованием (в Тобольске, Томске, Хабаровске), 4 филиала по подготовке специалистов с высшим и средним профессиональным образованием (в Омске, Красноярске, Усть-Куте, Якутске).

Сегодня на очном и заочном отделениях обучается 11 тысяч студентов по 10 приоритетным направлениям и 15 специальностям высшего профессионального образования (ВПО), 4 тысячи курсантов по 19 специальностям среднего профессионального образования (СПО) и 2 специальностям начального профессионального образования (НПО). За последние годы в академии открыты две новые специальности – «Защита в чрезвычайных ситуациях» и «Информационные системы и технологии».

Образовательный процесс в академии осуществляется высококвалифицированным педагогическим составом числен-

ностью более 900 человек, среди которых 80 докторов наук и профессоров, более 300 кандидатов наук и доцентов.

В академии в 2006 году внедрена система менеджмента качества на основе международного стандарта ISO 9001–2000 и рекомендаций ENQA в отношении образовательных услуг, переподготовки и повышения квалификации, в рамках которой действует процесс связи с потребителями образовательных услуг.

Сегодня база данных академии для организации практик и распределения выпускников насчитывает более 150 предприятий отрасли. В их числе крупнейшие морские и речные судоходные компании и порты, главные бассейновые управления водными путями и судоходства, а также судостроительно-судоремонтные заводы, проектные институты и конструкторские бюро.

В академии сохраняются и поддерживаются сложившиеся за время ее существования трудовые, патриотические, нравственные, эстетические традиции. Большое внимание уделяется физическому воспитанию будущих специалистов.

Академия подготовила более 34 тысяч специалистов водного транспорта для регионов Сибири и Дальнего Востока, а также для других регионов России.

Основные направления деятельности академии на ближайшие пять лет: повышение уровня подготовки специалистов, модернизация учебной и материально-технической базы, совершенствование учебно-методической и научной работы, внедрение прогрессивных технологий обучения, расширение деловых и научных связей с предприятиями, организациями и вузами отрасли, решение социальных вопросов.



ДУДАКОВ Владимир Иванович,

начальник отдела
лицензирования, аккредитации
и издательской деятельности
ФГОУ ВПО «Московская
государственная академия
водного транспорта»



УЧЕБНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ

Более 50 лет трудовой деятельности Владимир Иванович посвятил речному транспорту и внес большой вклад в совершенствование технической эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений, реконструкцию шлюзов, плотин, гидроэлектростанций. Работая главным инженером Московского района гидротехнических сооружений канала им. Москвы, он принимал активное участие в строительстве и освоении новых шлюзов Москворецкой судоходной шлюзованной системы.

В.И. Дудаков является крупным специалистом в области судоремонтного и судостроительного производства, эксплуатации флота. Результаты многих исследований, выполненных В.И. Дудаковым, послужили основой для решения вопросов о создании ряда судоремонтных и судостроительных предприятий в речных бассейнах страны, а также по развитию и реконструкции действующих заводов.

В 1980 году, с момента образования Московского института инженеров водного транспорта (ныне – МГАВТ), Владимир Иванович возглавил вначале механический, а затем судомеханический факультет, на котором была организована подготовка инженеров-механиков по судомеханической специальности и подъемно-транспортным машинам и механизмам. В период становления института и факультетов В.И. Дудаков внес большой вклад в развитие материальной базы факультета, организацию учебного процесса, подготовку учебно-методических материалов и в решение других вопросов для обеспечения качественной подготовки специалистов речного транспорта.

С 1985 по 2003 год В.И. Дудаков был проректором по научной работе. Он руководил коллективом ученых академии по решению крупных отраслевых проблем по десяти научным направлениям. Большинство научных разработок внедрено в производство, они оказали и оказывают положительное влияние на эффективность работы речного транспорта.

В последние годы В.И. Дудаков лично руководит разработкой ряда научных работ и нормативных правовых актов, регулирующих деятельность речного транспорта. В частности, под его научным руководством и при непосредственном участии выполнены работы: «Концепция развития внутреннего водного транспорта Московского бассейна до 2020 года», которая одобрена Службой речного флота, Правительством Московской области и утверждена постановлением Правительства Москвы как программа развития инфраструктуры и флота речного транспорта Москвы, «Положение о дипломировании членов экипажей судов внутреннего плавания», «Устав о дисциплине работников внутреннего водного транспорта» и другие.

В.И. Дудаков подготовил десятки сборников научных трудов академии. Им выполнено свыше 80 научных и методических работ, в составе коллектива авторов написана монография, имеет авторские свидетельства на изобретения, награжден серебряной медалью ВДНХ, дипломом ВСНТО СССР.

Владимир Иванович награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», юбилейной медалью «В память 850-летия Москвы», знаками «Почетный работник речного флота», «Почетный работник транспорта России» и «Отличник речного флота».



Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования

«Московская государственная академия водного транспорта»

История создания МГАВТ берет свое начало с 1951 года, с момента открытия в Москве учебно-консультационного пункта (УПК) Ленинградского института инженеров водного транспорта. Позже в Москве был организован Московский филиал Ленинградского института водного транспорта (МОФ ЛИВТ), а в связи с возросшими потребностями в инженерах-судомеханиках, портовиках и других специалистах в 1979 году на базе Московского филиала Ленинградского института водного транспорта был создан Московский институт инженеров водного транспорта.

В 1993 году МИВТ переименован в Московскую государственную академию водного транспорта (МГАВТ), которая является его преемником.

Академия представляет собой крупный учебно-научный комплекс, в состав которого входят юридический институт, 5 факультетов, 26 кафедр, колледж «Навигатор», центр дистанционного обучения и маркетинговых услуг, центр сертификации и дополнительного профессионального образования, научно-производственный центр, научные и учебные лаборатории, компьютерные классы, спортивные залы, плавательный бассейн, студенческие общежития, производственные объекты и административно-хозяйственные службы, подразделения административно-управленческого, социально-культурного и бытового назначения.

МГАВТ имеет пять филиалов. В настоящее время в академии и ее филиалах ведется подготовка по 11 специальностям ВПО, 5 направлениям подготовки бакалавров, а также 10 специальностям СПО.

Отзывы о выпускниках академии положительные. Отмечается высокий уровень их профессиональной подготовки. Молодые специалисты легко адаптируются на производстве и быстро продвигаются по службе.

В академии имеется аспирантура, где осуществляется подготовка аспирантов по 10 специальностям. Руководство аспирантами осуществляет 19 докторов и 16 кандидатов наук.

Академия имеет на правах оперативного управления (8 учебных корпусов) общей площадью 80,1 тыс. м². Имеются оснащенные техникой и оборудованием 43 учебные лаборатории, кабинеты и тренажеры, 12 компьютерных классов, центр технических средств обучения. На их площадях проводятся лабораторные и практические занятия, курсовое и дипломное проектирование, тренажерная подготовка и практика. Научные исследования в 2008 году выполнялись по 65 темам.

Свое будущее коллектив академии видит в создании единой информационно-образовательной среды. Дистанционное обучение становится все более востребованным. Функционирует база данных учебно-методических материалов, АСУ, образовательный портал, представляющий собой учебную площадку для взаимодействия студентов и преподавателей. Для индивидуального обучения студенту или сотруднику транспортной компании, порта, пароходства, заинтересованному в получении образования, достаточно иметь домашний или офисный компьютер с выходом в сеть Интернет, оснащенный видеокамерой.

Академия будет развивать дистанционную переподготовку кадров и повышение квалификации специалистов по транспортной логистике, организации перевозок на водном транспорте, международному морскому праву и другим актуальным направлениям транспортного образования.

Предусмотрено расширение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по хозяйственным договорам.

Для выявления талантливой молодежи будут проводиться смотры-конкурсы курсовых и дипломных работ, олимпиады, круглые столы, студенческие научно-практические конференции, выставки научно-технического творчества.



ЗАХАРОВ

Василий

Николаевич,

президент ФГОУ ВПО «ВГАВТ»



Вся трудовая биография заслуженного деятеля науки и техники Российской Федерации, профессора, доктора технических наук Василия Николаевича Захарова связана с водным транспортом, повышением эффективности его работы, совершенствованием технической оснащённости, подготовкой инженерных кадров.

После окончания Горьковского института инженеров водного транспорта в 1962 году В.Н. Захаров работал на различных инженерных должностях Волжского объединенного речного пароходства. В 1973 году он становится руководителем вычислительного центра пароходств Центрального бассейна России и главным конструктором АСУ «Пароходство».

В течение 30 лет Василий Николаевич возглавлял Волжскую государственную академию водного транспорта, где раскрылся его талант руководителя. Под непосредственным руководством В.Н. Захарова в академии был создан тренажерный центр, велась систематическая работа по повышению качества подготовки специалистов для речного и морского флота.



УЧЕБНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ



Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Волжская государственная академия водного транспорта»

ФГОУ ВПО «Волжская государственная академия водного транспорта» реализует основные образовательные программы по семи укрупнённым группам специальностей и программы послевузовского образования (аспирантура – 18), относящиеся к шести отраслям наук; осуществляет повышение квалификации работников высшей квалификации, научных и научно-педагогических работников; выполняет фундаментальные и прикладные научные исследования по трем отраслям наук; является ведущим научным и методическим центром по основным направлениям своей образовательной деятельности.

Основные достижения вуза за период 2004-2009 гг. – это реорганизация структуры управления академией и структуры подготовки специалистов с профессиональным образованием путем присоедине-

ния к головному вузу речных училищ и техникумов со средним образованием, а также создание многоступенчатой системы подготовки (начальное, среднее, высшее и послевузовское образование). На 2,5% увеличено число профессорско-

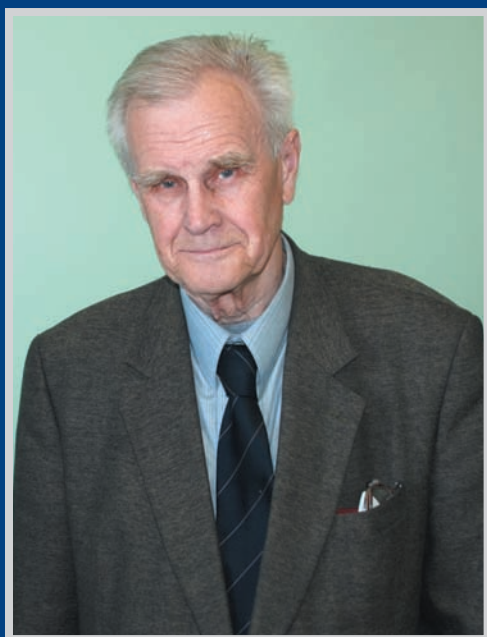


преподавательского состава, имеющего ученые степени и звания. На 60% возрос объем научно-исследовательских работ. На 30% увеличено число учебно-методической литературы в библиотеке. Больше стало компьютерных классов, лабораторий и комплексных тренажеров, в 2 раза выросло количество локальных сетей. На 30% возросло число точек доступа в Интернет. Повысилась эффективность работы аспирантуры. Создана единая система приема абитуриентов по всем уровням образования. Увеличено в 2,3 раза число договоров на целевой прием и в 6,8 раза – число договоров на целевую контрактную подготовку. Созданы инновационные структуры.

В перспективе одним из приоритетных направлений деятельности является реализация положений программы инновационного развития академического комплекса. Принятая долгосрочная стратегия развития предполагает дальнейшее совершенствование качественного уровня подготовки специалистов, востребованных на рынке труда. В рамках реализации стратегии предусмотрено решение таких задач, как развитие концепции непрерывного образования по системе НПО – СПО – ВПО академического комплекса; разработка учебно-методических материалов к переходу на уровневую подготовку кадров (учебников, учебных пособий, УМК для бакалавров и магистров); целевая подготовка кадров по заказам предприятий и организаций отрасли и совершенствование работы по привлечению абитуриентов в академический комплекс; развитие научно-исследовательского сектора академии на основе диверсификации источников получения научных заказов и повышение эффективности внедрения выполняемых НИР; совершенствование системы внутренней мотивации и стимулирования преподавателей и сотрудников комплекса, ориентированной на инновационную образовательную и научную деятельность, и другие задачи.

САЗОНОВ Анатолий Ефимович,

доктор технических наук,
профессор кафедры
автоматики и вычислительной
техники,
член-корреспондент
Российской академии наук



УЧЕБНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ

Анатолий Ефимович Сазонов известен в нашей стране и за рубежом как основатель научной школы в области системного подхода при использовании информационных технологий для создания математического, алгоритмического, программного и аппаратного обеспечения автоматизированных систем управления судном и различными звеньями транспортного процесса.

А.Е. Сазонов родился в городе Ленинграде в 1930 году. Пережил блокаду в годы Великой Отечественной войны. В 1947 году после окончания средней школы поступил на гидрографический факультет Высшего Арктического морского училища имени адмирала С.О. Макарова, который окончил в 1953 году. По распределению оставлен для работы в училище лаборантом на кафедре гидрографии. Вся последующая трудовая деятельность Анатолия Ефимовича связана с Государственной морской академией имени адмирала С.О. Макарова. С 1987 по 1997 год он был начальником кафедры автоматки и вычислительной техники. С 1997 года по настоящее время работает профессором на этой же кафедре.

Благодаря А.Е. Сазонову научная деятельность училища получила дальнейшее развитие и общее признание специалистов и руководства морской транспортной отрасли.

Анатолий Ефимович является создателем последовательных методов обработки навигационной информации в морских навигационных системах, в том числе автором последовательного метода вычисления навигационных параметров движения морских объектов, который известен специалистам как метод Сазонова – Филиппова. Под научным руководством Сазонова было создано алгоритмическое, программное и аппаратное обеспечение и разработана и передана в промышленность в 1962 году первая в нашей стране судовая навигационная вычислительная машина. Руководил Анатолий Ефимович и созданием в 1965 году первого тренажера по управлению силовой установкой атомного ледокола «Ленин».

Сегодня особый интерес вызывают исследования, выполненные им в 2004-2008 годах в области уменьшения отрицательного влияния человеческого фактора на возникновение аварийных ситуаций на судах. Разработанные им в последние годы теория и методы количественной оценки влияния человеческого фактора на безопасность судна позволили за короткий промежуток времени создать в ГМА им. адмирала Макарова три экспертные системы.

В 90-е годы под научным руководством Анатолия Ефимовича на основе системного подхода была синтезирована статистическая модель судна как объекта регулирования, которая служит для создания адаптивных систем управления судном и уже в настоящее время находит себе применение при разработке алгоритмического обеспечения для этих систем.

Немало сделал А.Е. Сазонов и в области педагогической деятельности. В 1963 году им была создана первая в морских вузах нашей страны кафедра автоматки и вычислительной техники, которой он бессменно руководил до 1997 года.

Анатолий Ефимович имеет множество наград и званий. Среди них медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.



Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Государственная морская академия имени адмирала С.О. Макарова»

Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Государственная морская академия имени адмирала С.О. Макарова» – высшее учебное заведение федерального подчинения. Функции учредителя выполняет Федеральное агентство морского и речного транспорта.

История академии начинается с 1876 года, когда на основании указа императора Александра II были созданы мореходные классы при Санкт-Петербургском речном яхт-клубе. В 1904 году было образовано Санкт-Петербургское училище дальнего плавания императора Петра I, которое затем стало именоваться Ленинградским техникумом водного сообщения.

Академия приобрела статус высшего учебного заведения и стала называться Высшее мореходное училище в 1944 году на основании приказа народного комиссара Морского флота СССР. Приказом по Министерству морского и речного флота СССР от 25.11.1954 Высшее мореходное училище было преобразовано в Ленинградское высшее инженерное морское училище им. адмирала С.О. Макарова. В 1990 году оно было реорганизовано в Государственную морскую академию им. адм. С.О. Макарова. В 2002 и 2005 годах академия меняла свои названия. Теперь это федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Государственная морская академия имени адмирала С.О. Макарова».

В состав академии входят два филиала в городах Мурманске и Архангельске. Академия является ведущим морским учебным заведением, обучающим более 7000 курсантов и студентов всех форм обучения, а также крупным центром морской науки. Она осуществляет образовательную деятельность в соответствии с лицензией Федеральной службы по надзору в сфере образования и науки по образовательным программам высшего профессионального образования, среднего профессионального образования (аспирантура), дополнительного профессионального образования с отрывом, без отрыва и с частичным отрывом от работы по профилю основных профессиональных образовательных программ вуза, профессиональной подготовки дополнительного образования – подготовки к поступлению в вуз со сроком освоения до двух лет на базе основного общего образования.

За период с 2004 года общая численность выпускников академии по основным образовательным программам ВПО составила свыше 2300 человек (более 73% выпускников обучались по очной форме); общая численность выпускников по основным образовательным программам СПО – свыше 1000 человек (доля выпускников, обучавшихся по очной форме, – 57%). Ежегодно по программам ДПО обучаются 2300-2600 человек.

Общая численность работников академии составляет 1230 человек. В учебном процессе по реализуемым образовательным программам ВПО принимает участие 405 человек, из которых 335 чел. – штатные преподаватели. В академии работают



172 кандидата наук, доцента, 72 доктора наук, профессора. Доля преподавателей с учеными степенями и учеными званиями, привлеченных к ведению образовательного процесса по образовательным программам ВПО, в целом по вузу в расчете по ставкам составляет 61,7%, в т.ч. докторов наук, профессоров – 17,6%.

К преподаванию по программам СПО привлекаются 40 преподавателей с высшим образованием.

Научные исследования академии сосредоточены на 8 основных направлениях, 7 из которых соответствуют Приоритетным направлениям развития науки, технологий и техники РФ. Общий объем научных исследований в 2008 г. составил 7347,2 тыс. руб. Среднегодовой объем финансирования научных исследований за 5 лет составил 8390,54 тыс. руб., среднегодовой объем научных исследований на единицу научно-педагогического персонала – 20,72 тыс. руб.

Результаты научных исследований преподавателей академии широко внедряются в практику. В состав научно-инновационного комплекса академии входят научно-исследовательский сектор с двумя отраслевыми научно-исследовательскими лабораториями, морской консалтинговый центр, экспертная (испытательная) навигационная лаборатория.

Вузом ежегодно издается около 50 наименований книг, ежеквартальный научный журнал «Эксплуатация морского транспорта», входящий в Перечень ВАК, и ежеквартальный информационный бюллетень «Макаровец». За последние 5 лет преподавателями академии опубликовано 67 монографий, 250 учебников и учебных пособий, 11 сборников научных трудов, 1556 научных статей. Три статьи опубликованы в зарубежных научных изданиях.

Фонд библиотеки составляет 855 316 экземпляров.

Для занятий физической культурой и спортом используются: спортивный комплекс, зал настольного тенниса, зал тяжелой атлетики, зал пауэрлифтинга, зал кикбоксинга, зал греко-римской борьбы, зал спортивного бильярда, зал спортивных игр, лыжная база общей площадью 3588 кв. м.

КУЗЬМИН Александр Алексеевич,

декан судомеханического
факультета Санкт-
Петербургского
государственного университета
водных коммуникаций



Александр Алексеевич Кузьмин в 1980 г. с отличием окончил Судомеханический факультет Ленинградского института водного транспорта (ЛИВТ) по специальности «судовые машины и механизмы».

В 1985 г. после окончания аспирантуры ЛИВТа защитил кандидатскую диссертацию по технологии судостроения и судоремонта, а позднее (в 1994 г.) получил звание доцента по кафедре организации и управления судостроительными и судоремонтными предприятиями.

На административной работе более 15 лет, с 1994г. по настоящее время работает деканом Судомеханического факультета и более 10 лет заведует кафедрой Технологии материалов и материаловедения.

За время работы на факультете проявил себя инициативным организатором учебной и методической работы. В настоящее время число специальностей, по которым ведется обучение на факультете, возросло до четырех, а число кафедр – до восьми. Регулярно совершенствуется материальная база факультета: дизельная лаборатория, лаборатория навигационных качеств судов, включающая опытовый бассейн, лаборатория сварки, судомеханический и электромеханический тренажеры и др.

Образованы филиалы выпускающих кафедр факультета на таких предприятиях как: ОАО «Балтийский завод», ПКБ «Петробалт», ЗАО «Канонерский СРЗ», в Северо-Западной инспекции Российского Речного Регистра. К образовательному процессу привлекаются ведущие специалисты предприятий.

Работая в составе Президиумов двух УМО он привлекался к разработке Государственных образовательных стандартов высшего профессионального образования (ГОС ВПО) трех поколений по специальностям группы Морская техника.

Уровень подготовки специалистов нашел отражение в международном признании факультета, в 1996г. все специальности были аккредитованы в Регистре чартерных инженеров Инженерного совета Объединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.

А.А. Кузьмин является сторонником использования нового информационно-инновационного подхода, использования новых методов и приемов в работе, например балльно-рейтинговой системы оценки знаний студентов, которая уже начала внедряться. Такой путь должен дать мотивацию и научить студентов учиться, а преподавателям еще раз вернуться к усовершенствованию устоявшихся курсов.



УЧЕБНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ



Федеральное государственное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Санкт-Петербургский государственный университет
водных коммуникаций»

Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций – старейший транспортный вуз России. Это крупный отраслевой учебный комплекс непрерывного образования для водного транспорта. Обучение студентов и курсантов ведется по специальностям инженерно-технического, естественно-научного и гуманитарного профиля.

Коллектив успешно прошел процедуру комплексной оценки деятельности вуза с подтверждением статуса университета. Поднялась позиция СПГУВК в рейтинге вузов, определяемом Министерством образования и науки Российской Федерации: среди технических вузов Санкт-Петербурга университет занимает 9-е место; среди более чем 170 технических вузов России – 82-92-е место.

Объем финансирования научных исследований в последние годы возрос более чем в два раза, количество аспирантов увеличилось в 1,7 раза. Ежегодно проводятся научно-практические конференции, в том числе международного уровня, по актуальным проблемам развития отрасли.

В составе университетского комплекса образованы филиалы СПО на базе речных училищ в городах Котласе, Печоре,

Петрозаводске. Открыты представительства в Москве и Великом Новгороде.

Главная цель развития университета – подготовка высококвалифицированных специалистов, научных и научно-педагогических кадров, способных работать в условиях интеграции России в мировое сообщество, эффективное использование образовательного и научно-технического потенциала отраслевого университета для развития водного транспорта и решения социально-экономических задач отрасли.

Приоритетами развития являются:

- создание условий для эффективной деятельности научно-педагогического коллектива, поддержка научных и научно-педагогических школ для подготовки высокопрофессиональных кадров, обеспечивающих поступательное развитие отрасли в Северо-Западном регионе и России в целом;
- обеспечение финансовой устойчивости университета;
- совершенствование и повышение эффективности управленческой структуры университета с последующим переходом к динамично развивающемуся университетскому комплексу.



ХАЙДУКОВ

Олег
Петрович,

заместитель начальника
ФГОУ ВПО «МГА имени
адмирала Ф.Ф. Ушакова»
по ДПО



Олег Петрович Хайдуков окончил Владивостокское мореходное училище и Дальневосточный технический университет по специальности «эксплуатация судового электрооборудования». Трудовой путь начал в 1962 году ассистентом, а затем старшим преподавателем ДВТИ. Еще два года работал групповым инженером-механиком Дальневосточного морского пароходства.

С 1966 по 1979 г. О.П. Хайдуков – доцент, начальник кафедры ТОЭ, начальник ЭМ факультета ДВВИМУ им. адмирала Г.И. Невельского. С 1979 года: доцент, профессор, начальник кафедры ЭЭ, начальник судомеханического факультета, зам. начальника НГМА, 1-й заместитель начальника НГМА, директор ЮРЦДПО, и.о. начальника НГМА, зам. начальника МГА имени адмирала Ф.Ф. Ушакова по ДПО.

За это время Олег Петрович стал автором 144 научных и научно-методических работ, в том числе двух учебников, справочника, 15 учебных пособий, 87 научных статей, 6 научных отчетов. Под руководством О.П. Хайдукова и при его непосредственном участии организовано обучение по новым специальностям, создана тренажерная, лабораторная и научно-методическая база в НГМА и ДВВИМУ. Олег Петрович принимал участие в подготовке и выпуске нескольких тысяч квалифицированных морских инженеров, работающих во всех судоходных компаниях России.

Большой вклад сделан О.П. Хайдуковым и в обучение морских специалистов для ОАО «Новошип», ОАО «Дальневосточное морское пароходство», ОАО «Приморское морское пароходство», ЮНИКОМ (Совкомфлот), BGI, Epsilon, ОАО «Флот НМТП», ОАО «ТМТП» (флот), ОАО «НСРЗ».

В 1997 году Олег Петрович создал Южный региональный центр дополнительного профессионального образования (ЮРЦДПО) в составе НГМА, который стал одним из крупнейших центров в России по подготовке, переподготовке и повышению квалификации морских специалистов.

За большой вклад в развитие морской отрасли и подготовку кадров О.П. Хайдуков награжден орденом Трудового Красного Знамени, многими медалями, знаками «Почетный работник морского флота», «Почетный работник высшего и профессионального образования Российской Федерации». Олег Петрович – академик Российской академии транспорта, ему присвоено звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».



УЧЕБНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ



Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Морская государственная академия имени адмирала Ф.Ф. Ушакова»

30 апреля 1974 года было принято постановление Совета Министров СССР об организации в 1975 году в городе Новороссийске высшего инженерного морского училища Министерства морского флота. В структуру учебного заведения вошли: судоводительский, судомеханический, радиотехнический факультеты, заочное и подготовительное отделения, 20 кафедр, 18 лабораторий, учебно-береговая база, библиотека, учебный отдел, совет училища, курсантские научное общество и совет по организации внутренней жизни, клуб с коллективами художественной самодеятельности и спортивными секциями.

В 1992 году, когда наступило время интенсивных реформ российского высшего образования, коренные изменения произошли и в судьбе училища. НВИМУ было преобразовано в Новороссийскую государственную морскую академию. В этом же году академия открыла новую специальность «экономика и управление на морском транспорте».

Распоряжением Министерства транспорта от 29 августа 1997 года на базе академии был образован Южный региональный центр дополнительного профессионального образования для работников морского флота. Ежегодно в центре проходят повышение квалификации более 15 000 морских специалистов по 130 программам. Обучение ведётся на тренажёрных комплексах ведущих российских и зарубежных фирм-производителей тренажёрной техники.

С апреля 1999 года на базе Ростовского морского колледжа имени Г.Я. Седова открыт филиал Новороссийской государственной морской академии. В 2002 году образован Крымский филиал НГМА. В 2005 году в структуре Новороссийской государственной морской академии открыт Каспийский филиал НГМА в Астрахани на базе Астраханского морского колледжа.

Накануне тридцатилетия, достигнув возраста зрелости и общественного признания, НГМА приобрела уважительную «прибавку» к своему имени: отныне Академия стала Морской государственной академией имени адмирала Ф.Ф. Ушакова.

На базе академии в 2005 году создан вертикально интегрированный образовательный комплекс с филиалами в Астрахани, Ростове-на-Дону и Севастополе, осуществляющий непрерывную подготовку по всем уровням профессионального образования.

За последние пять лет 67 работников академии защитили диссертации, из них 14 – докторские, созданы и успешно работают два докторских диссертационных совета. Число профессоров и докторов увеличилось в 4 раза, доцентов и кандидатов наук – в полтора.

Количество реализуемых академией программ дополнительного профессионального образования возросло с 51 до 130.

Развитие и совершенствование материально-технической базы академии является одним из приоритетных направ-

лений деятельности. В результате модернизировано более 250 лабораторий и учебных классов, создан морской тренажёрный центр с современными компьютеризированными тренажерами и уникальным, единственным в России, полнофункциональным тренажером навигационного мостика с круговой визуализацией.

Сегодня ФГОУ ВПО «Морская государственная академия имени адмирала Ф.Ф. Ушакова» – крупнейшее учебное заведение водного транспорта и единственное высшее учебное заведение на юге России, выпускающее морских специалистов для судоходных компаний, судостроительных и судоремонтных заводов, предприятий водного транспорта, портов и транспортных терминалов.

Государственные дипломы и сертификаты академии соответствуют требованиям международных конвенций.

В 2005 году по итогам смотра-конкурса учебных заведений Краснодарского края МГА заняла 1-е место и признана лучшим вузом Кубани.

В академии работает 372 преподавателя, среди них 47 профессоров и докторов наук, 282 доцента и кандидата наук.

Сегодня в академии обучается более 4 тысяч человек. За все время в Академии подготовлено более 20 000 специалистов.





СОДЕРЖАНИЕ

Обращение руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта	3
Капитаны морских портов	4
Руководитель ФГУ «Российский морской регистр судоходства»	23
Руководители государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства	24
Председатель Совета ветеранов	40



Руководители учебных заведений	41
Центральный аппарат Федерального агентства морского и речного транспорта	48
Морской флот	56
Речной флот.....	146
Учебные учреждения.....	216

Люди нашей отрасли



Оригинал-макет изготовлен в РИЦ «ИД «Магистраль»

Главный редактор Анатолий Кузнецов
Компьютерная верстка, цветоделение Татьяна Юрьевич

105187, Москва, Окружной проезд, д. 15
Тел./факс (495) 366-62-55
Тел. (495) 763-54-20
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru

Формат 60x90/8. Бумага мелованная.
Тираж 300 экз. Заказ № 222.