

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА  
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»  
основана в 1918 году и сегодня является изданием Российской палаты судоходства. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А

# ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Указом Президиума  
Верховного Совета  
СССР за большой  
вклад в развитие  
и совершенствование  
отрасли в 1982 году  
газета «Водный  
транспорт» награждена  
орденом Трудового  
Красного Знамени.



№7 (12952)

Выходит один раз в месяц  
15 июля 2015 года

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

## «Палмали» приняла в эксплуатацию два танкера



Группа компаний «Палмали» приняла в эксплуатацию два танкера проекта RST22M. Судно «Ольга Головушкина» стало первым построенным на собственной верфи Armada Shipyard продуктово-химовозом смешанного река-море плавания «Волго-Дон макс» класса дедвейтом около 7100 тонн.

## Высокий визит на ОССЗ



Председатель Правительства России Дмитрий Медведев 23 июня в рамках рабочего визита в Петрозаводск посетил Онежский судостроительно-судоремонтный завод, который недавно возобновил свою деятельность после двухлетнего простоя в результате банкротства.



## Верфи взяли курс на импорто- замещение

**Государственная политика в области импортозамещения, целью которой является всестороннее развитие отечественной промышленности, а также сферы услуг, напрямую влияет на судостроительную отрасль.**

Именно судостроение может получить новый вектор для своего развития за счет государственной поддержки, гарантированных серийных заказов и внедрения новых технологий. В свою очередь, судостроительная отрасль будет стимулировать и развитие смежных отраслей. Ведь одно рабочее место на верфи влечет за собой появление семи рабочих мест в других отраслях.

Основную часть стоимости судна составляют судовые приборы и машины. Именно такое оборудование приносит наибольшую добавленную стоимость, в то время как в России, как правило, строятся лишь корпуса и производится монтаж импортного оборудования. Такая ситуация сложилась после распада СССР и имеет ряд причин. По мнению заместителя председателя правительства России Дмитрия Рогозина, которое он высказал в ходе заседания Морской коллегии при правительстве России 2 июля 2015 года в Государственном университете морского и речного транспорта им. адм. С. О. Макарова в Санкт-Петербурге, основными причинами является физическое и моральное устаревание мощностей соответствующих предприятий, а также закладываемая уже на ранних этапах заказа ориентация на импортные комплектующие.

Так, по данным Дмитрия Рогозина, основная часть производственных фондов предприятий сферы судового приборостроения и машиностроения имеет износ более 70%. Трудоемкость отечественных производств в 3–5 раз больше, чем за рубежом, а продолжительность процесса производства комплектующих дольше почти в 2,5 раза.

Естественно, что при таких показателях российские предприятия оказываются неконкурентоспособными и не удивительно, что уже на ранних стадиях заказа судов в качестве производителей оборудования априори указываются иностранные компании.

Начало,  
окончание на стр. 2

# «Для нас очень важно открывать и укреплять такие объекты, как речные вокзалы»

В Салехарде, столице ЯНАО, состоялась торжественная церемония открытия нового здания речного вокзала. Выступая на мероприятии, врио губернатора ЯНАО Дмитрий Кобылкин заявил: «Для нас это знаковое событие. В ближайшие годы мы узнаем о немного другом Ямале: будет открыт пока что российский и один из крупнейших на территории РФ портов — Сабетта. Впоследствии он станет международным портом, перевалочной базой всего центра РФ. И для нас сегодня очень важно открывать и укреплять такие объекты, как речные вокзалы», — подчеркнул глава региона.

Через полчаса после открытия от здания вокзала отправился в путь первый пассажирский теплоход «Метеор». Он ушел по направлению «Салехард — Берёзово», спустя еще полчаса отправился «Рем Вяхирев» по маршруту «Салехард — Яр-Сале». Оба борта вышли из окружной столицы с максимальной загрузкой.

Оператором нового комплекса выступит «Северречфлот».

Строительство комплекса началось в 2011 году за счет средств окружного бюджета в рамках

адресной инвестиционной программы. Проект разрабатывался новосибирским институтом проектирования «Сибречпроект». У причальной стенки могут одновременно пришвартоваться три теплохода. Также предусмотрен причал для вездехода на воздушной подушке. Кроме того, причальная набережная на реке Полуй предназначена для обеспечения безопасных условий посадки и высадки пассажиров, перевозимых речным транспортом. Общая береговая протяженность комплекса 248,5 м.

В здании вокзала располагаются касса, зоны ожидания и отдыха. Объект адаптирован для маломобильных групп населения. «Перед нами стояла задача не только построить современное здание, но оптимизировать схему всего речного движения, прирастить объемы грузовых и пассажирских перевозок. За навигацию минувшего года через Салехард перевезено более 200 тысяч тонн грузов и более 40 тысяч пассажиров. Потенциал роста — в реализации арктических проектов», — рассказала

исполняющая обязанности директора департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО Наталья Сагун.

Добираться до речного вокзала пассажиры смогут на маршрутном такси. Его следование начинается от остановки «Рынок. Дары Ямала», к речному вокзалу маршрутка прибывает за 30 минут до отправления рейсов. Этого времени пассажирам хватит для взвешивания багажа, оплаты сверхнормативного груза (более 20 кг) и посадки на борт теплохода.