

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

100 лет

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



№1 (12983)

Выходит один раз в месяц
15 января 2018 года

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА, ГМУ ИМЕНИ АДМИРАЛА Ф.Ф. УШАКОВА

Началось
строительство
круизного судна
«Золотое кольцо»



17 января 2018 года на АО «Судостроительный завод «Логос» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) состоялась церемония закладки головного судна проекта ПКС180 «Золотое кольцо». Тем самым было положено начало новой линейки пассажирских круизных судов.

Стр. 11

Обновленный
пассажирский
пирс Туапсе



В морском порту Туапсе введен в эксплуатацию реконструированный пассажирский пирс. Работы по обновлению выполнялись в период с ноября 2015 по июнь 2017 года.

Стр. 2

Навигация-2017 завершилась



Подведены предварительные итоги навигации 2017 года. Благодаря погодным условиям и благоприятной гидрометеорологической обстановке на юге европейской части России речники получили возможность работать до конца года.

Одним из основных слабых мест внутреннего водного транспорта является сезонность его работы. Даже появилось высказывание, что у речников несколько месяцев год кормят. Продление сроков навигации даже на не-

сколько дней позволяет судоходным компаниям перевезти дополнительные объемы грузов и улучшить свои финансовые показатели.

Как сообщает пресс-служба Росморречфлота в прошлом году последним судном, завер-

шившим навигацию, стал т/х «Сибирский-2131». 31 декабря после погрузки в ст. Багаевская судно покинуло границы ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Несмотря на позднее открытие навигации 2017 года в ряде

бассейнов ВВП из-за сложной ледовой обстановки, а также введения ограничений по осадке судов по причине маловодья, удалось сохранить общий объем перевозок грузов внутренним водным транспортом на уровне прошлого года (около 118 млн тонн).

На совместном заседании Коллегии Росморречфлота и Общественного совета Росморречфлота была отмечена положительная динамика, проявляющаяся в улучшении качественных параметров развития инфраструктуры ВВП России, и отсутствие транспортных происшествий и аварий по вине бассейновых администраций.

По предварительным оценкам, объем перевозок пассажиров в 2017 году снизился к уровню 2016 года на 6,1% и составил 12,5 млн человек. Тем не менее пассажирооборот предприятий речного транспорта России за 11 месяцев 2017 года составил 577,7 млн пассажиро-километров (105,1% к уровню 11 месяцев 2016 года), что говорит о перераспределении пассажиропотока с коротких маршрутов на более продолжительные.

Ожидается, что уточненная статистическая информация по объемам и номенклатуре перевезенных грузов, а также по количеству перевозок пассажиров по внутренним водным путям будет представлена к середине января 2018 года.

ЯНАО намерен обновить речной флот в течение пяти лет

Ямало-Ненецкий автономный округ поставил задачу обновить парк судов компании «Северречфлот» в течение пяти лет. Об этом заявил губернатор Ямала Дмитрий Кобылкин, который пояснил, что решение сделать ставку на данную компанию обусловлено тем, что за последние три года она вышла из убытков в плюс, а также модернизировала большое количество судов.

Кроме того, регион заинтересован в стабильных перевозках, а это возможно исключительно на качественных судах: техническая база большинства из ныне эксплуатируемого парка не менялась с советских времен.

Дополнительная цель модернизации — обеспечение российской промышленности новыми заказами: запланирована постав-

ка 22 теплоходов отечественного производства.

Отметим, водные пути зачастую являются единственной транспортной артерией для перевозки пассажиров и доставки жизненно важных грузов на большей части территории автономного округа.

Компания «Северречфлот» осуществляет социально значимые перевозки на территории

автономного округа с 2003 года. За 14 лет работы судоходная компания стала одним из крупнейших перевозчиков пассажиров в регионе.

В навигационный период «Северречфлот» обслуживает шесть межмуниципальных и два межрегиональных социально значимых маршрута. В год по межмуниципальным маршрутам перевозятся более 41 тыс. пассажиров, по ме-

жрегиональным — более 30 тыс.

Судоходная компания постоянно развивается, увеличивая собственный флот. Так, с 2014 года «Северречфлот» приступил к эксплуатации двух скоростных судов проекта А145, что позволило увеличить объем перевозок и повысить качество обслуживания пассажиров.

В планах компании до 2020 года пополнить флот на 68 ед., среди которых туристический пассажирский теплоход; суда на воздушной подушке; скоростной

флот вместимостью до 140 пассажиров, а также вместимостью до 60 пассажиров и другие. Также «Северречфлот» намерен увеличить количество судов грузового, буксирного и стоечного флота на 48 ед.



Обновленный пассажирский пирс Туапсе

В морском порту Туапсе введен в эксплуатацию реконструированный пассажирский пирс. Работы по обновлению выполнялись в период с ноября 2015 по июнь 2017 года.

В ходе реконструкции, которая осуществлялась в рамках бюджета капитальных вложений ФГУП «Росморпорт», был выполнен демонтаж существующего пирса в связи со значительным физическим износом данного гидротехнического сооружения и на этом же месте построен новый пассажирский пирс длиной более 72 метров и шириной 20 метров. Реализация запланированных мероприятий позволила восстановить гидротехническое сооружение для его дальнейшего использования по целевому назначению для обслуживания пассажирских судов местных пассажирских линий и отстоя судов.

К пассажирскому пирсу могут швартоваться суда длиной до 44,5 метра, шириной до 14 м и осадкой в грузу до 3 метров.

Реконструкция пассажирского пирса осуществлялась за счет собственных средств ФГУП «Росморпорт». Общие расходы на реконструкцию составили 104,4 млн руб.



Первая тысяча на Камчатке

Новый морской вокзал в морском порту Петропавловск-Камчатский, открытый в июле прошлого года после трехлетнего строительства, принял уже почти тысячу пассажиров. Более 70% пассажиров, посетивших морской вокзал с момента его открытия, составили пассажиры местных морских линий.

В настоящее время здание морского вокзала оснащается всем необходимым оборудованием, системами контроля доступа, досмотра и транспортной безопасности. Ожидается, что до конца 2018 года, после завершения всех требуемых работ по оснащению пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в здании морского вокзала, он сможет обслуживать ежегодно не менее 4 тыс. пассажиров, прибывающих на круизных судах в морской порт Петропавловск-Камчатский.

Общая площадь 4-этажного здания морского вокзала составляет более 8 тыс. кв. м. Вокзал рассчитан на одновременное обслуживание 200 человек. В нем предусмотрены зал ожидания, комната матери и ребенка, камеры хранения, билетно-багажные кассы, отделение связи, справочное бюро, комнаты длительного пребывания пассажиров, пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также служебные помещения

для портовых служб. Учитывая, что город Петропавловск-Камчатский находится в зоне повышенной сейсмичности, здание морского вокзала построено с учетом 10-балльной сейсмичности. Система сейсмоизоляции здания выполнена в виде резинометаллических опор со свинцовым сердечником. Здание морского вокзала состоит из двух отдельно стоящих блоков и держится на 117 сейсмоопорах, которые установлены на монолитной бетонной плите толщиной 400 мм. Сейсмоопоры поглощают резкие толчки земной коры, поэтому в случае землетрясений здание будет лишь качаться с минимальными амплитудами.



Через Азово-Донской речной бассейн прошло 10 млн тонн грузов

Общий грузооборот в границах Азово-Донского бассейна ВВП по итогам 2017 года составил 9 млн 796 тыс. тонн различных грузов, что на 4,9% ниже уровня 2016 года. Об этом «Водному транспорту» сообщили в ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Объем транзитных грузов уменьшился на 4,3% — до 8 млн 63 тыс. тонн, внутренний грузооборот — на 7,4% — до 1 млн 733 тыс. тонн грузов.

Судопоток Азово-Донского бассейна ВВП по итогам 2017 года составил 5694 единицы судов и составов, в том числе 2840 судов в движении вниз и 2854 ед. флота в движении вверх. Годом ранее было 6010 судов и составов: 2993 в движении вниз и 3017 ед. флота — вверх.

Отметим, что навигация в Азово-Донском бассейне ВВП была закрыта 31 декабря 2017 года. Хотя транзитная навигация в бассейне была завершена 5 декабря 2017 года, на участке от Аксай до станции Багаевской в связи с благоприятными гидрометеорологическими условиями флот продолжал работать и осуществлять погрузки на трех элеваторах (ст. Багаевская) на договорной основе по разрешению Росморречфлота.

Последнее судно «Сибирский-2131» после погрузки в ст.

Багаевская в 18:40 мск 31 декабря 2017 года покинуло границы ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация». Напомним, в 2016 году транзитная навигация в Азово-Донском речном бассейне была закрыта 1 декабря.

Грузооборот за декабрь 2017 года в границах ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» составил 113 тыс. тонн: объем транзитных грузов — 52 тыс. тонн, внутренний грузооборот — 61 тыс. тонн. В но-

менклатуре грузов преобладали пшеница (53 тыс. тонн; 46,9%), вакуумный газойль (16 тыс. тонн; 14,2%) и лен (8 тыс. тонн; 7,1%).

Судопоток за декабрь 2017 года составил 81 ед. судов и составов: 46 ед. флота в движении вниз и 35 судов — в движении вверх.

Сбросной расход Цимлянское водохранилища в период с 1 по 5 декабря 2017 года осуществлялся в объеме 340 куб. м/с, с 6 декабря и до особого распоряжения — в объеме 250 куб. м/с.

Фактические глубины в декабре текущего года на участке от Кочетовского гидроузла до Первого Арпачинского переката составляли 390–400 см, от Первого Арпачинского

переката до 3121-го км реки Дон — 395–400 см.

Границы деятельности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» включают в себя магистральный речной путь реки Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до поселка Аксай (3121-й км р. Дон), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона — реку Северский Донец (от хутора Красный до устья) и реку Маныч (от Ново-Манычской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в зоне ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» составляет 691,3 км.

«ГТЛК» вошла в ТОП



Информационное агентство Sбonds опубликовало ежегодный рейтинг российских эмитентов по итогам 2017 года, учитывающий результаты активности более 130 заемщиков на публичных долговых рынках. По итогам 2017 года ПАО «ГТЛК» заняло 13-е место в рейтинге эмитентов, став лидером среди лизинговых компаний с долей рынка более 1,7% всех размещенных облигационных выпусков на внутреннем рынке.

Как сообщает пресс-служба ПАО «ГТЛК», позиции компании значительно укрепились по сравнению с 2016 годом, по итогам которого компания занимала 20-е место в рейтинге.

Облигационные выпуски — важная часть кредитного портфеля ПАО «ГТЛК», позволяющая расширять и диверсифицировать источники финансирования, работать над снижением стоимости фондирования и оптимизацией структуры порт-

феля долговых инструментов. В 2017 году ПАО «ГТЛК» был реализован ряд знаковых размещений локальных выпусков облигаций в рублях и в долларах США в объеме 40 млрд руб. и \$170 млн.

«Результаты, достигнутые ГТЛК на российском рынке капитала, отражают эффективное взаимодействие компании с инвестиционным сообществом, качество структурирования совершенных сделок, позитивное восприятие инвесторами

бизнес-модели ГТЛК и высокую оценку ведущими международными и национальными рейтинговыми агентствами кредитного качества компании. Огромную роль сыграла активная поддержка со стороны государства через механизм докапитализации», — подчеркнул первый заместитель генерального директора ГТЛК Антон Борисевич.

Отмечается, что ПАО «ГТЛК» стало победителем Sбonds Awards в номинации «Эмитент года» в 2017 году в рам-

ках XV Российского облигационного конгресса. Общество удостоено данной награды по результатам голосования инвесторного сообщества за совокупность и качество сделок, совершенных на долговых рынках в 2017 году, информационную прозрачность и открытость, формирование полноценной кривой доходности.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) — крупнейшая лизинговая компания России. Поставля-

ет в лизинг воздушный, водный и железнодорожный транспорт, автомобильную и специальную технику для отечественных предприятий транспортной отрасли, а также осуществляет инвестиционную деятельность в целях развития транспортной инфраструктуры России. Единственным акционером компании является Российская Федерация в лице Министерства транспорта РФ. ГТЛК имеет кредитные рейтинги категории double B от трех ведущих международных рейтинговых агентств, а также рейтинг по национальной шкале «А+(RU)» от агентства АКРА. По состоянию на 30 июня 2017 года активы ГТЛК по МСФО превысили 261 млрд руб.

СЗП отмечает 95-летний юбилей

Северо-Западному пароходству в январе 2018 года исполнится 95 лет со дня основания

Северо-Западное пароходство (СЗП, правопреемник государственного предприятия «Северо-Западное речное пароходство», образованного в 1923 году) является крупнейшим оператором судов смешанного «река-море» плавания в системе водного транспорта России.

История пароходства неразрывно связана с развитием российского судоходства и формированием Санкт-Петербурга как морской столицы.

С первых лет своего основания и до сегодняшних дней компания участвует в самых значимых проектах транспортной отрасли нашей страны.

За многие десятилетия в СЗП накоплен богатый опыт экспортно-импортных перевозок навалочных, генеральных и проектных грузов, буксировок негабаритных грузов и плавсредств.

Пароходство постоянно развивается, увеличивая количество флота. Так, к 2014 году СЗП пополнилось семью теплоходами класса

«река-море» проекта RSD49 «Нева-Лидер» грузоподъемностью 7 тысяч тонн. Строительство серии по проекту Морского инженерного бюро (МИБ) осуществил Невский судостроительно-судоремонтный завод (Шлиссельбург, Ленинградская область). Новые суда проекта RSD49 обеспечили пароходству лидерские позиции в сегменте перевозок оборудования, крупногабаритных и проектных грузов. Это стало возможным за счет наличия на судах трех трюмов, длина одного из которых составляет 51 м.

В планах развития СЗП дальнейшее строительство флота. Пароходство намерено построить как минимум 15–20 судов, аналогичных теплоходу «Нева-Лидер».

Таким образом, продолжится строительство и введение в эксплуатацию теплоходов RSD49, либо начнется строительство судов нового проекта RSD59, также разработанного МИБ. Сухогруз нового проекта RSD59 обладает улучшенными техническими характеристиками: грузоподъемностью более 7 тыс. тонн и длиной одного из трюмов 72 м. Новые суда обеспечат пароходству увеличение объемов перевозок оборудования, крупных партий зерна и других грузов.

Необходимо отметить, что при строительстве судов СЗП отдает предпочтение российским судостроительным предприятиям.

СЗП входит в группу VBTH — судоходный и судостроительный

дивизион международной транспортной группы UCL Holding, консолидирующей ряд российских судоходных, железнодорожных, стивидорных и логистических компаний.

В управлении пароходства находится 60 транспортных средств, включая 47 грузовых судов «ре-

ка-море», 10 морских судов и три Ro-Ro баржи «река-море». Суммарный дефлот флота составляет 288 тыс. тонн. Ежегодный объем перевозок — более 5 млн тонн. География деятельности компании охватывает Европу, Северную Африку, Европейскую часть России, районы Крайнего Севера.



Невыполнимых задач нет

В период навигации 2017 года Северо-Западное пароходство подтвердило лидерские позиции на российском рынке перевозок крупногабаритных и проектных грузов водным транспортом.

С июля по октябрь 2017 года дочернее предприятие СЗП «Волго-Балтик Логистик» совместно с компанией «Инфотек-Балтика» реализовало проект по транспортировке крупногабаритного оборудования, предназначенного для модернизации Омского нефтеперерабатывающего завода ПАО «Газпромнефть».

В рамках проекта была доставлена вакуумная колонна для первичной переработки

нефти С-201, изготовленная АО «Атоммаш» в Волгодонске. Длина колонны 52,3 м, диаметр — 11 м, вес — 518 тонн. Транспортировка уникального оборудования в порт назначения осуществлялась по детально отработанной схеме на Ro-Ro барже 2034 Северо-Западного пароходства, с помощью двух буксиров. В процессе транспортировки пароходство побило собственный рекорд, пройдя баржебуксирным составом

расстояние, равное 13 300 км: по внутренним водным путям европейской части России, по Северному морю, Северному морскому пути и рекам Обь и Иртыш до причала в Омске.

Не менее значимым проектом, реализованным «Волго-Балтик Логистик» для проекта СИБУРа «ЗапСибНефтехим» в период с июля по сентябрь 2017 года, стала доставка в Тобольск негабаритного и крупнотоннажного оборудования —

комплекса глубокой переработки углеводородного сырья. Были транспортированы четыре бойлера весом по 360 тонн, промывные и ректификационные колонны высотой 66 м и массой около 150 тонн, 87-метровые колонны бутена, а также экструдеры и колонны для установки производства полипропилена и полиэтилена.

Помимо указанных выше грузов, также была перевезена еще 431 грузовая единица с весовыми характеристиками от 20 кг до 750 тонн.

Рекордные за навигацию 17,5 тыс. тонн оборудования были перегружены в порту Сабета

с семи океанских крановых судов на 25 баржебуксирных составов под управлением «Волго-Балтик Логистик».

С учетом открытия навигации в Обской губе только июле, оба проекта были выполнены в кратчайшие сроки.

В Северо-Западном пароходстве на протяжении многих десятилетий накоплен уникальный опыт транспортировки тяжеловесного негабаритного оборудования для промышленных предприятий России и сопредельных государств. В навигацию 2018 года развитие получат новые проекты компании.



Петербург развивает круизную инфраструктуру

Глава комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Андрей Мушкарев заявил, что власти города обсуждают с потенциальными инвесторами создание отечественной морской круизной компании и строительство нового речного терминала. Свое заявление он сделал в ходе пресс-конференции, посвященной итогам туристического сезона, в которой принял участие также коммерческий директор пассажирского порта Санкт-Петербурга «Морской фасад» Алексей Панфилов.



По словам Андрея Мушкарева, окончательные итоги сезона будут подведены в конце января, но уже сейчас можно сказать, что с учетом новогодних праздников город посетит 7,5 миллионов туристов.

«Туристический поток вырос в основном за счет туристов из-за рубежа, — сказал Андрей Мушкарев. — В процентном соотношении количество туристов выровнялось: 50 процентов составили иностранные путешественники и 50 процентов — россияне».

Председатель комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга отметил, что уходящий год стал интересен с точки зрения транспортной инфраструктуры и транспорта вообще: ворота Петербурга бьют рекорды по пассажиропотоку. В частности, порт «Морской фасад» работал на пределе мощности: в день более 20 тысяч человек проходило через его терминалы.

По словам Андрея Мушкарева, туристический поток в 7,5 миллионов человек в год не является для Петербурга предельным.

Председатель комитета по развитию туризма Петербурга привел в пример слова генерального секретаря Всемирной туристской организации при ООН Талеба Рифаи о том, что даже при существующей транспортной инфраструктуре Северная столица России способна принимать в год 18 миллионов туристов.

«Главная наша проблема — сезонность. К сожалению, пока в сознании туристов Петербург воспринимается, как город с высоким и низким сезоном, — сказал Андрей Мушкарев. — Для преодоления этого стереотипа мы развиваем событийный туризм».

В 2017 году Северная столица России в очередной раз стала лучшим туристическим направлением Европы, а также лучшим культурным и городским направлением мира.

Задумываясь о возрождении круизного туризма в Северной столице, власти города уже подчитали, что эта программа обойдется примерно в 14 млрд рублей. Без федеральной поддержки программу реализовать

не удастся. По предварительным данным, инвестиционным планами уже заинтересовались такие банки, как Сбербанк и ВТБ.

Напомним, что о запуске собственной круизно-паромной компании петербургские власти заявляли еще в мае 2017 года. Несмотря на рост числа туристов, прибывающих в Северную столицу морем, город серьезно проигрывает соседям. Из 19 млн человек, путешествующих по Балтике, только чуть больше четверти (563 тысячи) посещают Петербург.

Согласно расчетам международной консалтинговой компании PriceWaterhouseCoopers, создание отечественного оператора обойдется примерно в 150 млн долларов. На эти средства можно закупить несколько паромов и круизных судов. Срок окупаемости при эксплуатации между портами Балтийского моря — семь лет.

Появление отечественного оператора позволило бы создать как минимум 3 тысячи рабочих мест для экипажей судов. Также это помогло бы заработать предприятиям сферы услуг и поставщикам продуктов питания. «Обслуживание круизного лайнера сопоставимо с появлением в городе гостиницы на 2 тысячи номеров», — пояснил глава комитета по туризму. Также это принесло бы дополнительный доход судостроительным верфям, которые могли бы обслуживать флот.

Губернатор Петербурга Георгий Полтавченко уже обратился к президенту РФ Владимиру Путину с просьбой о предоставлении льгот для круизного оператора, в результате дано поручение правительству проработать вопрос до 1 февраля. Среди

запрашиваемых преференций субсидирование лизинговых платежей через Государственную транспортно-лизинговую компанию (ГТЛК), а также снижение портовых сборов в Петербурге и Калининграде на 50%. Сейчас размер сборов, которые платят суда типа «Принцесса Анастасия» за заход в Северную столицу, составляет около 20 тысяч долларов в месяц.

Для привлечения в город иностранных круизных туристов необходимо смягчение визового режима. На предыдущий запрос петербургских властей летом этого года Совет безопасности и МИД России сообщили, что работают над этим вопросом. С повторной просьбой Смольный намерен обратиться после чемпионата мира по футболу. «Паспорт болельщика — по сути и есть электронная виза. Мундиаль даст нам опыт работы с этим инструментом», — сказал Андрей Мушкарев.

Другим важнейшим направлением является строительство речного вокзала. Сейчас речные суда принимают три пристани — «Уткина заводь», «Соляной» и «Речной вокзал». Это причальные стенки без всякой инфраструктуры.

По словам Андрея Мушкарева, проект общей стоимостью 5 млрд рублей будет реализовываться в два этапа. В рамках первой очереди инвестору предстоит отремонтировать причальные стенки на проспекте

Обуховской Обороны. По подсчету PWC, на это потребуется 500 млн рублей.

Однако полноценный терминал там построить не получится — свободной земли нет. Поэтому, как уже сообщал «Водный транспорт», для строительства найден новый участок — на Рыбацком проспекте, 15. По словам Андрея Мушкарева, на данный момент выбранная для стройки земля принадлежит городу, но ее никто не использует. С комитетом имущества отношений обсуждается возможность выделения 5 га для размещения терминала. На этом месте планируется возведение 400-метрового причала с возможностью принимать до 10 речных судов одновременно, а также торгово-развлекательного и делового центра площадью 7 тыс. кв. м. Его строительство обойдется инвестору в 4,5 млрд рублей, расчетный срок окупаемости — шесть лет.

Ранее представители туристической отрасли заявляли, что видят рост спроса на путешествия по Неве и Волге со стороны состоятельных европейских и массовых китайских туристов, но не могут инвестировать в дополнительные суда, пока город не даст им инфраструктуру.

По словам Андрея Мушкарева, Смольный уже обсудил свои планы с потенциальными инвесторами.



Газпром построит завод «Балтийский СПГ» в Усть-Луге

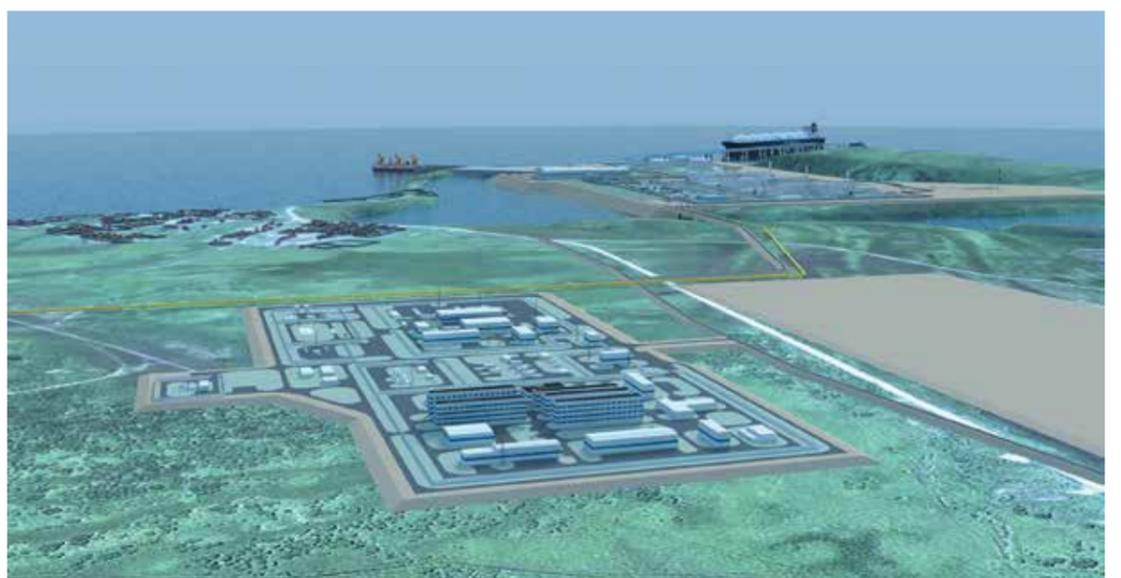
Газпром намерен построить в Ленинградской области завод по производству сжиженного природного газа (СПГ). Об этом заявил глава ПАО «Газпром» Алексей Миллер на встрече с губернатором Ленинградской области Александром Дрозденко.

По словам Миллера, которые приводит пресс-служба губернатора и правительства Ленинградской области, подготовка к реализации проекта создания завода «Балтийский СПГ» в районе порта Усть-Луга ведется по утвержденному графику. Он также подтвердил, что ПАО «Газпром» исполнит свои обязательства по инвестиционному соглашению с Ленинградской областью.

Мощность завода составит 10 млн тонн СПГ в год. Продукция будет поступать потребителям

стран Атлантического региона, Ближнего Востока, Южной Азии. Инвестиции в проект оцениваются в 660 млрд руб. Плановый срок ввода «Балтийского СПГ» — 2022–2023 годы.

Как сообщалось ранее, Газпром и Shell планируют перевалить крупногабаритное оборудование для проекта «Балтийский СПГ» через МТП Усть-Луга. В ходе визита на предприятие 14 декабря 2017 года обсуждалось сотрудничество в рамках реализации проекта по строительству завода «Балтийский СПГ».



Новый мост в Петрозаводске

В Петрозаводске (Карелия) в середине декабря 2017 года состоялся ввод в опытную эксплуатацию наплавного моста через Логмозерский пролив в жилом районе Соломенное. На мероприятии присутствовали глава Республики Карелия Артур Парфенчиков, мэр города Ирина Мирошник и директор ООО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» Владимир Майзус.

Как уже сообщал «Водный транспорт», строительство моста в течение двух месяцев осуществлялось на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе по заказу администрации Петрозаводского городского округа. Спуск моста на воду состоялся 17 ноября 2017 года. После прохождения испытаний его отбуксировали в Логмозерский пролив, где сотрудники ООО «Онежского ССЗ» отрегулировали высоту аппарелей, подключили электричество и светофоры, установили камеры видеонаблюдения.

«Сегодня началась опытная эксплуатация переправы. Риска нет — судно строилось под надзором инспекторов Российского Речного Регистра, и оно соответствует всем требованиям. Мост спроектирован высоким, потому что перепады воды достигают полтора метра. Сомнений в надежности нет — мост построен качественно», — пояснил директор ОССЗ Владимир Майзус.

«Ввод объекта в эксплуатацию позволит обеспечить однополосное реверсивное движение легкового автотранспорта, пассажирских автобусов и грузовых

автотранспортных средств полной массой до 30 тонн, а также движение пешеходов и пропуск маломерных судов», — уточняется в сообщении пресс-службы ФУП «Росморпорт».

Согласно проекту, мост предусмотрен в виде судна с длиной корпуса между носовым и кормовым перпендикулярами в 90,75 м, шириной по ватерлинии — 7 м, габаритной шириной — 7,8 м, высотой бортов — 2,70 м, осадкой около 0,5 м.

Разрешена его круглогодичная эксплуатация, в том числе в ледовых условиях.

Мост оборудован гидравлической системой поднятия аппарелей, сигнально-отличительными огнями и освещением, швартовным устройством, леерным устройством, спасательными средствами.

Согласно договору с подрядчиком окончательная приемка работ состоится в феврале — после испытания судна-моста при максимально допустимой нагрузке. Демонтаж временной переправы, которая была организована силами Министерства обороны России при содействии главы Республики Карелия, началась 14 декабря.



ВСЗ — лидер по строительству плавучих буровых платформ

Выборгский судостроительный завод (ВСЗ) был признан лучшей компанией 2017 года в номинации «Плавучие буровые платформы» и получил второе место в группе «Суда обеспечения».

На XII конференции «Подряды на нефтегазовом шельфе» (Нефтегаз-шельф-2017) были подведены итоги опроса потребителей продукции и услуг для нефтегазового шельфа. Конкурс на выявление отечественных передовых компаний проводится каждый год, а членами жюри являются потребители продукции — крупнейшие компании нефтегазовой сферы.

Отметим, одним из приоритетных направлений деятельности ВСЗ является строительство ледокольных судов обеспечения. Завод строит два многоцелевых ледокольных судна обеспечения мощностью 22 МВт по заказу «Газпромнефти». Суда предназначены для работы на Арктическом терминале Новопортовского месторождения (Обская губа, полуостров Ямал), где они будут обеспечивать ледокольную проводку танкеров, помогать при проведении швартовных и по-

грузочных работ, спасательных операций и других работ. Эти суда могут работать в сплошном льду толщиной около 2 м и с 30-сантиметровым снежным покровом со скоростью 2 узла при движении вперед как носом, так и кормой.

Также ВСЗ активно приступил к строительству рыболовных траулера. В 2016–2017 годах завод заключил контракты на строительство судов с несколькими отечественными рыбопромышленными компаниями. В мае минувшего года на ВСЗ заложили первую секцию головного судна новой серии рыболовных траулера-процессора проекта ST-118L-ATF на класс Российского морского регистра судоходства (РС). Судно строится для АО «Архангельский траловый флот».

В общей сложности портфель заказов верфи на сегодняшний день насчитывает 14 траулера, два ледокольных судна обеспечения, портовый ледокол.

Судостроительный кластер производит 2,5% ВРП Ленинградской области

Доля отгруженных товаров собственного производства промпредприятия Ленинградской области составляет более 70% от всей отгруженной продукции. По данным инвестиционного портала Ленобласти, основу комплекса региона составляют обрабатывающие производства (87,2%), производство и распределение электроэнергии, газа и воды (11,7%) и добыча полезных ископаемых (1,1%).

Промышленность области сосредоточена на таких направлениях, как: производство пищевых продуктов, производство транспортных средств и оборудования (завод «Форд», «Выборгский судостроительный завод» и другие, машиностроение (Сименс технологии газовых турбин Тосненский механический завод и т.д.), целлюлозно-бумажное производство, нефтепереработка, производство строительных материалов, химическое производство, металлургия и производство готовых металлургических изделий.

Всего в промышленный комплекс области входят 600 крупных и средних предприятий, часть из которых относится к числу ведущих организаций России.

Приоритетные отрасли экономики Ленинградской области выделены в кластеры. Сегодня таковых шесть: кластер автомобилестроения и автокомпонен-

тов, судостроительный кластер, кластер медицинской, фармацевтической промышленности и радиационных технологий, кластер строительных материалов, кластер пищевой промышленности, нефтегазохимический кластер.

Предприятия судостроительного кластера обладают огромным потенциалом роста в связи с активным развитием использования арктического шельфа и северного морского пути. Судостроительный кластер составляет около 2,5% валового регионального продукта (ВРП) Ленинградской области. Выборгский судостроительно-судоремонтный завод, Невский судостроительно-судоремонтный завод, Свирская судостроительная верфь, Ленинградский судостроительный завод «Пелла», Завод «КРИЗО», Завод «Ладога» и Завод «Буревестник» производят как гражданские суда и оборудования для них, так и выполняют госзаказ.

Новая стапельная площадка Северной верфи

Судостроительный завод «Северная верфь» и ОАО «Метрострой» подписали контракт на строительство стапельной площадки и эллинга в Санкт-Петербурге. Новый комплекс позволит Северной верфи строить крупнотоннажные суда и корабли вдвое большего дедвейта, чем сейчас, а также нарастить объемы выпуска продукции.

Новый стапель и эллинг строятся в рамках исполнения первого этапа проекта «Новый судостроительный комплекс».

По условиям заключенного контракта Метрострой построит стапельную площадку с двухпролетным эллингом размером 250 x 140 x 75 метров. Эллинг будет оснащен мостовыми кранами грузоподъемностью 350 тонн и современным передаточным оборудованием на базе самоходных судовых поездов. В эллинге разместятся производственные участки стапельного, достроечного и механомонтажного производства. Все работы должны быть завершены в I квартале 2019 года.

На втором этапе предполагается модернизация корпусообработывающего и сборочно-сварочного производства судостроительного завода.

Генеральный директор Северной верфи Игорь Пономарев пояснил, что источниками финансирования проекта стали средства Объединенной судостроительной корпорации и Федеральной целевой программы.

Сейчас производственные мощности Северной верфи позволяют вести серийное строительство, ремонт и модернизацию боевых надводных кораблей классов «эс-

минец», «фрегат», «корвет» и коммерческих судов дедвейтом до 12 000 тонн.

Гендиректор предприятия отметил, что новый комплекс позволит строить крупноблочным способом крупнотоннажные суда и корабли дедвейтом вдвое больше — до 25 тыс. тонн. Это расширит линейку производимой на заводе продукции до фрегатов нового поколения, десантных кораблей, газозовозов, нефтеналивных танкеров.



«Макаровцы» на туристской ярмарке «ЗимаФест»

На территории АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» со 2 по 7 января 2018 года прошла новогодняя туристская ярмарка «ЗимаФест», в которой принял участие Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

За время проведения ярмарки более 20 тысяч человек смогли принять участие в многочисленных мастер-классах, посетить выступления популярных музыкальных и творческих коллективов, познакомиться с фотографиями, разговаривать с пушистыми представителями различных пород ездовых собак, попробовать популярные блюда России и других стран мира, погрузиться в историю празднований Нового года и Рождества в России, а также в деталях изучить суда

современного специализированного флота в рамках экспозиций, представленных на территории Морского вокзала № 4.

Здесь же находились стенд и рекламно-информационная продукция университета, к которой гости проявляли неподдельный интерес.

Представители руководства АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» в разное время окончили Государственную морскую академию имени адмирала

С. О. Макарова и Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций, впоследствии ставшие единым вузом — флагманом морского образования — Государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Генеральный директор АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» Вадим Анатольевич Каширин окончил Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций.



Международная аккредитация инженерных программ

Инженерные программы бакалавриата Института Водного транспорта Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) получили международную аккредитацию Института морских инженеров, науки и технологии IMarEST (Великобритания). Соответствующее решение было принято на прошлой неделе на очередном заседании Комитета по профессиональным и образовательным делам IMarEST, на котором был рассмотрен отчет британских экспертов, посещавших вуз в октябре 2017 года.

Международную аккредитацию получили все четыре представленные экспертам IMarEST инженерные «береговые» программы бакалавриата: «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов», профиль «Эксплуатация портового перегрузочного оборудования и транспортных терминалов»; «Электротехника и электроэнергетика», профиль «Электропривод и автоматика»; «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры», профиль «Судовые энергетические установки» и «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры», профиль «Судо-строение».

«Аккредитованные программы будут занесены в базу данных Инженерного совета Великобритании и института IMarEST. В этой связи ГУМРФ получил право использовать соответствующий логотип для представления всех материалов, связанных с аккредитованными программами, на сайте и в печатном виде. Для тех же целей, а также для рекламирования и привлечения абитуриентов на программы обучения университету разрешено использовать логотип Инженерного Совета Великобритании», — отмечают в вузе.

Получение международной аккредитации означает признание высокого уровня перечисленных программ ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, их соответствия международным стандартам подготовки инженеров-бакалавров береговых специальностей. Для обучающихся по указанным программам подготовки открываются дополнительные возможности в трудоустройстве, повышается конкурентоспособность выпускников, открываются возможности дальнейшего обучения и профессионального роста. Особенно это актуально для интернациональных и международных компаний, поскольку работодатели могут быть уверены в высоком уровне подготовки выпускников университета, освоивших аккредитованные программы.

Институт IMarEST, основанный в 1889 году в Лондоне, является международной профессиональной и образовательной организацией для морских специалистов всех областей: морских инженеров, ученых и технологов, объединенных в один международный многопрофильный

профессиональный орган. Институт IMarEST — это крупнейшая морская организация такого типа, базирующаяся более чем в 120 странах. Членство в институте IMarEST возможно для всех, кто стремится стать дипломированным морским инженером или получить другое профессиональное признание.

Одним из направлений деятельности института IMarEST является проведение под эгидой Инженерного совета Великобритании профессиональной экспертизы и аккредитации — как национальной, так и международной — учебных программ морских специальностей в учебных заведениях по всему миру.

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



Флотские специальности набирают популярность

2017 год был отмечен увеличившимся спросом отечественных судостроительных предприятий на инженерные кадры и растущий интерес абитуриентов к инженерному образованию. Об этом сообщил Глеб Туричин, и.о. ректора Санкт-Петербургского морского технического университета.

«В 2016 году контрольные цифры приема в СПбГМТУ на программы специалитета составляли 90 человек, а в 2018-м этот показатель вырастет вдвое. При этом к трем существующим специальностям добавятся новые», — сообщил глава вуза. По словам ректора, Совет безопасности РФ уже поддержал соответствующие инициативы вуза в Министерстве образования и науки.

«Корабелка» разработала для специалитета 3 проекта новых Федеральных государственных образовательных стандартов (ФГОС). Среди них — «Оборудование и технологии сварочного производства», «Лазерные технологии в промышленном производстве», а также «Плазменные и электрофизические технологии в промышленном производстве». Сегодня в стадии разработки еще два проекта ФГОСа — по технологии машиностроения, а также материаловедению и технологиям материалов.

Также восстановлению и совершенствованию инженерного образования способствует вступление СПбГМТУ в состав Координационного совета по направлению «Инженерное дело». После ноябрьского заседания КС в стенах университета стартовала процедура по возвращению Корабелке управления 26-м федеральным учебно-методическим объединением (ФУМО).

Другим очевидным достижением Морского технического университета в уходящем году является повышение проходного балла сразу на четыре пункта: с 58 до 62. По темпам роста этого показателя среди российских вузов «Корабелка» занимает 19-е место и 3-е — в Петербурге. В результате университет оказался в группе вузов, где средний балл ЕГЭ зачисленных на бюджетные места составляет от 60 до 70. Это позволило СПбГМТУ получить в виде субсидии от Минобрнауки дополнительные 48 миллионов рублей. По словам Глеба Туричина, теперь задача Корабелки — войти в следующую группу вузов, где этот показатель составляет от 70 до 80.

Появились в Корабелке и новые структурные подразделения: базовая кафедра, созданная совместными усилиями

университета с концерном «МПО-Гидроприбор», учебная лаборатория прототипирования морской техники в Учебном военном центре и Международная высшая школа управления.

Не менее важной сферой деятельности для Корабелки является наука. В уходящем году университет активно продвигал себя на международных научном и образовательном рынках. Участвовал в конкурсах на получение международных грантов и заключал соглашения о сотрудничестве с иностранными научными центрами и вузами. В этом году на счету Корабелки 11 таких соглашений. И они уже реализуются. В числе партнеров СПбГМТУ ведущие вузы Германии, Австрии, Великобритании, Финляндии, Франции, Испании, Китая, Южной Кореи и Перу.

Ну а самым значимым на сегодня проектом Корабелки является «Цифровая верфь» — глубокая модернизация Онежского судостроительного судоремонтного завода. Поручением президента РФ СПбГМТУ назначен головной организацией по реализации этого проекта и до середины февраля 2018 года должен согласовать его с заинтересованными ведомствами: Минпромторгом, Минобрнауки, Минтранс, Минсвязи России и Агентством стратегических инициатив.





На Селигере продолжается навигация



Теплая зима сезона 2017–2018 годов позволила не закрывать пассажирскую навигацию на озере Селигер. Здесь, на острове Городомля, расположен поселок Солнечный, в котором проживают две тысячи жителей.

Городомля — второй по величине остров озера, а сам поселок существует в статусе ЗАТО, так как имеет отношение к крупному стратегическому предприятию ФГУП «НПЦ АП имени академика Н. А. Пилюгина», занимающемуся разработкой и производством ракетной техники. На острове расположен филиал предприятия — завод «Звезда», выпускающий приборы точной механики — высокочувствительные гироскопические приборы и акселерометры, применяемые в качестве чувствительных элементов систем управления (ориентация, стабилизация и навигация) летательных аппаратов, морских судов и т. п.

Связь с «большой землей» осуществляется в теплое время рейсовым теплоходом, следующим из Осташкова, а в зимнее время — по дороге-зимнику, прокладываемой по льду озера Селигер. Но текущей зимой толщина льда не выдерживает не только технику, но и людей, поэтому летнюю навигацию на озере сменила зимняя.

В летний сезон обслуживанием линии, поездка по которой занимает 25 минут, попеременно занимается разнообразный флот — теплоходы «Байконур», «Блестящий», «Брянск», «Былина» и другие. Но все они имеют определенные ограничения для работы в битом льду, поэтому в 2013 году по заказу островного предприятия на Московском судостроительном заводе был построен теплоход «Брест».

«Брест» — это небольшой речной теплоход проекта 23020. Пассажировместимость судна — 141 человек, которые размещаются в салоне на главной палубе.

Нынешнее расписание действует с 20 декабря 2017 года. Согласно ему движение теплоходов по маршруту Южная — Кличен осуществляется с 6:30 и до 21 часа. За это время судно делает 11 рейсов: 6:30–7:00, 7:25–7:50, 8:30–9:00, 9:30–10:00, 10:30–11:00, 12:30–13:00, 14:00–15:00, 16:15–16:45, 17:20–17:40, 18:00–19:00, 20:30–21:00.

Осуществлять безопасность работы в ледовых условиях «Бресту» помогает буксир ледового класса «Борец».

Порядок работы ВВП России в навигацию 2018 года

Федеральное агентство морского и речного транспорта выпустило документ, определяющий порядок и сроки функционирования внутренних водных путей (ВВП) России в навигацию 2018 года.

Распоряжение от 15.12.2017 за номером ВО-344-р «О перечне судовых ходов с установленными гарантированными габаритами судовых ходов, категориями средств навигационного оборудования и сроками их работы, а также сроками работы судоводных гидротехнических сооружений в навигацию 2018 года» подписал заместитель министра транспорта Российской Федерации — руководитель Росморречфлота Виктор Олерский.

В соответствии с приложениями к распоряжению, с навигации 2018 года Росморречфлот установил, что на внутренних водных путях в период до выставления, а также после снятия средств навигационного оборудования и до наступления ледостава устанавливается седьмая категория внутренних водных путей.

В сравнении с 2017 годом изменены категории внутренних водных путей на следующих участках:

- Байкало-Ангарский бассейн:

4 км (Иркутское водохранилище — дополнительный судовой ход, от правого истока р. Ангара до основного судовой хода (1792 км) перевод из 3 категории в 1 категорию — увеличение грузопотоков;

- Волго-Балтийский бассейн: 10 км (река Волхов, от нижнего бьефа Волховского шлюза до п. Старая Ладога, 17 км р. Волхов) перевод из 1 категории в 3 категорию — ограниченный и нерегулярный судопоток;

- Волго-Донской бассейн: 2 км (Цимлянское водохранилище — подход к убежищу Кривское, от убежища Кривское до основного судовой хода, 2818 км) перевод из 3 категории в 7 категорию — путь не востребован;

Волго-Балтийский бассейн:

- Волго-Балтийский канал от шлюза № 7 (595 км) до шлюза № 6 (853,9 км), протяженностью 258,9 км с 380 см до 400 см, — увеличение загрузки судов;

- река Свирь от пос. Вознесенье (946,5 км) до Нижнего устья

протоки Корелка (1156,5 км) протяженностью 210 км — с 390 до 400 см, — увеличение загрузки судов;

- река Волхов от п. Старая Ладога до устья (Новоладожский канал), протяженностью 17 км — с 195 до 350 см, — обеспечение судоходства пассажирскими судами класса «О»;

- Волховский бар от Новоладожского канала до Ладожского озера, протяженностью 5 км, с 280 до 350 см, — обеспечение судоходства пассажирскими судами класса «О»;

- Приладожские каналы: Новосвирский, Новосаяский каналы от пос. Свирица (169 км) до г. Новая Ладога (111 км), протяженностью 58 км, — с 150 см до 160 см — обеспечение судоходства пассажирскими судами класса «Р»;

- Приладожские каналы, от г. Новая Ладога (111 км) до ковша слипа (3,6 км), протяженностью 107,4 км, — с 150 см до 160 см — обеспечение судоходства пассажирскими судами класса «Р»;

- Онежский канал от пос.



Вознесенье до водораздельного канала, протяженностью 67 км, — с 150 до 160 см — обеспечение судоходства пассажирскими судами класса «Р»;

Камский бассейн:

- 11 км (Камское водохранилище — дополнительный судовой ход, от р. Иньва — р. Косьва до устья р. Иньва (р. Кама, 2386 км) и р. Косьва, 6 км) перевод из 7 категории в 1 категорию — увеличение судопотока на реке;

- 32 км (река Белая, от Нагавского спрямления до устья р. Уфа) — по соглашению между Росморречфлотом и субъектом РФ.

Также предусмотрено увеличение глубины судовой хода на участках:

- река Кама от г. Сарапул до г. Камбарка, протяженностью 30 км, — с 350 см до 400 см по результатам проведения путевых работ в 2017 г.;

- река Белая от устья р. Уфа до д. Груздевка, протяженностью 389 км, с 180 см до 190 см — увеличение загрузки нефтеналивных судов.

Также внесены локальные уточнения по границам судовых ходов, проектным уровням воды, срокам работы средств навигационного оборудования без ухудшения параметров.



Транскаспийские круизы



Стали известны подробности маршрутов транскаспийских круизов, которые будут организованы на борту новейшего круизного пассажирского теплохода «Петр Великий».

Первые переговоры с представителями прикаспийских государств относительно транскаспийских круизов на теплоходе «Петр Великий» дали свои результаты. В конце ушедшего года в Баку между Азербайджанским Каспийским морским пароходством (АКМП) и Московским речным пароходством (МРП) был подписан меморандум о сотрудничестве по круизному судоходству в Каспийском регионе с использованием круизного судна «Петр Великий».

Стороны договорились, в частности, совместно проработать оптимальные круизные маршруты «Петра Великого». Пока список выглядит таким образом: порты Черного моря — внутренние водные пути РФ — Астрахань — порты Каспийского моря; Москва — Баку; Астрахань — Махачкала — Баку; Баку — Анзали — Ноушехр — Туркменбаши — Актау — Астрахань и другие.

АКМП и МРП также договорились о будущих совместных инвестициях в постройку новых круизных судов для развития морского туризма по маршрутам, описанным выше. Пароходства договорились выработать план развития необходимой береговой инфраструктуры для организации круизных туров, в том числе оборудования причалов, постов пограничного, таможенного и санитарного контроля, бункеровки и снабжения, а также оптимизировать портовые сборы.

ТРИ ПЕРВЫХ МАРШРУТА «ПЕТРА ВЕЛИКОГО»

Спуск на воду судна «Петр Великий», строящегося на судостроительном заводе «Лотос», запланирован на 2019 год, сообщила Светлана Гончарова, заместитель генерального директора по туризму круизной компании «Мостурфлот». Эта компания будет эксплуатировать новое судно.

В первый год теплоход будет работать на Каспийском море — преимущественно с российскими и индивидуально — с зарубежными туристами.

Уже известны примерные маршруты круизов навигации 2019–20 гг. По плану, сначала в 2019 г. теплоход отработает программу «Сокровища Востока» (11 дней/10 ночей) с остановками Баку (Азербайджан) — Бэндер-Энзали (Иран) — Ноушехр (Иран) — Туркменбаши (Туркменистан) — Актау (Казахстан) — Астрахань — Махачкала /Дербент — Баку.

Затем, как предполагается, на зиму теплоход уйдет на Черное море, выполняя круизную программу «Приключения на трех морях» (14 дней/13 ночей) с остановками: Баку — Махачкала — Астрахань — Никольское — Волгоград — Волгодонск — Ро-

стов-на-Дону — Азов — Керчь — Новороссийск — Сочи.

В марте 2020 года «Петр Великий» вернется по этому же маршруту обратно на Каспий, где будет выполнять круизы по Каспию, а затем пройдет маршрут «Великий Шелковый путь» (12 дней/11 ночей) от Баку до Москвы с остановками: Баку — Дербент — Астрахань — Волгоград — Саратов — Ульяновск — Казань — Нижний Новгород — Ярославль — Углич — Москва.

«Со второго года мы планируем работать с иностранными туристами со всего мира — уже сейчас, по данным МРП, каспийские круизы привлекают туристов из США, Австралии, Европы и Китая. И, естественно, с российскими туристами. Как видно, задуманы разные маршруты, проложенные по рекам и морям.

Однако, подчеркивают в «Мостурфлоте», все это пока планы: на сегодня нет четкого понимания, какие российские порты смогут в 2019–20 гг. выполнять функции международного морского порта с соответствующей инфраструктурой. Сейчас только два российских города — Астрахань и Махачкала — могут претендовать на то, чтобы стать морским пассажирским портом на Каспии. «В Махачкале есть возможность строительства пассажирского терминала на базе существующего грузового. В Астрахани запланировано строительство Морского вокзала», — подчеркнула Светлана Гончарова.

ТЕПЛОХОД «ПЕТР ВЕЛИКИЙ»

«Петр Великий» поступит в распоряжение «Мостурфлота» в 2019 году.

Напомним, что «Петр Великий» по классификации Морского инженерного бюро — это судно класса «Волго-Дон макс». Однако в отличие от других отечественных судов такого класса «Петр Великий» может эксплуатироваться на международных линиях.

Ранее при проектировании и строительстве таких судов не выполнялись требования международных конвенций, что не позволяет получить на такие суда международные свидетельства, подтверждающие возможность эксплуатации и перевозки пассажиров. Строящийся «Петр Великий» — первое в России круизное судно класса река-море, полностью отвечающее всем международным конвенциям, включая конвенцию по охране человеческой жизни на море СОЛАС, конвенцию по предотвращению загрязнения с судов МАРПОЛ, международные правила предупреждения столкновения судов в море МППСС и др.

Компоновка круизного пассажирского судна «Петр Великий» в варианте Московского речного

пароходства рассчитана на 310 пассажиров. На борту оборудуются 155 комфортабельных кают различных классов. Это 7 апартаментов «люкс» с балконом площадью около 36–43 м² (33–35 м² без учета балкона); 3 каюты «люкс» с балконом площадью около 26 м² (21 м² без учета балкона); 2 каюты «люкс» для людей с ограниченными возможностями с балконом площадью около 33 м² (27 м² без учета балкона); 133 стандартные каюты с балконом площадью около 19–21 м² (16–18 м² без учета балкона); 8 стандартных кают площадью около 16 м² и 2 стандартные каюты для людей с ограниченными возможностями площадью около 21 м².

Каюты пассажиров размещаются в средней вертикальной зоне на четырех ярусах надстройки. Каюты на трех верхних ярусах имеют собственные балконы со сдвижными секциями для обеспечения сквозного прохода по палубе в аварийных ситуациях.

На судне предусмотрены два ресторана: главный ресторан и ресторан с открытой кухней. В ресторане с открытой кухней есть возможность наблюдать за приготовлением пищи, камбуз отделен от ресторана стеклянной перегородкой.

Рядом с круглосуточно работающим баром разместится двухуровневая солнечная палуба с гриль-баром, бассейном и четы-

реджакузи (в плохую погоду часть палубы закрывается при помощи сдвижного тента). На теплоходе предусмотрены также устройство конференц-залов, детской комнаты, салона красоты, сувенирного киоска, фитнес-центра. Для людей с ограниченными возможностями — лифты, соединяющие все палубы; коммуникации и туалеты, повышенные габариты проходов, отсутствие препятствий при перемещении в колясках.

Автономность «Петра Великого» по топливу составляет 15 суток, по остальным видам запасов — 10 суток, экипаж и обслуживающий персонал — 90 человек.

ОТКРЫТИЕ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

12 ДНЕЙ / 11 НОЧЕЙ

- ДЕНЬ 1 **БАКУ**
- ДЕНЬ 2 **ДЕРБЕНТ**
- ДЕНЬ 3 **АСТРАХАНЬ**
- ДЕНЬ 4 **ВОЛГОГРАД**
- ДЕНЬ 5 **САРАТОВ**
- ДЕНЬ 6 **В ПУТИ**
- ДЕНЬ 7 **УЛЬЯНОВСК**
- ДЕНЬ 8 **КАЗАНЬ**
- ДЕНЬ 9 **НИЖНИЙ НОВГОРОД**
- ДЕНЬ 10 **ЯРОСЛАВЛЬ**
- ДЕНЬ 11 **УГЛИЧ**
- ДЕНЬ 12 **МОСКВА**

ПРИКЛЮЧЕНИЯ НА ТРЕХ МОРЯХ

14 ДНЕЙ / 13 НОЧЕЙ

- ДЕНЬ 1 **СОЧИ**
- ДЕНЬ 2 **НОВОРОССИЙСК**
- ДЕНЬ 3 **КЕРЧЬ**
- ДЕНЬ 4 **ТАГАНРОГ**
- ДЕНЬ 5 **АЗОВ**
- ДЕНЬ 6 **РОСТОВ-НА-ДОНУ**
- ДЕНЬ 7 **ВОЛГОДОНСК**
- ДЕНЬ 8 **В ПУТИ**
- ДЕНЬ 9 **ВОЛГОГРАД**
- ДЕНЬ 10 **НИКОЛЬСКОЕ**
- ДЕНЬ 11 **АСТРАХАНЬ**
- ДЕНЬ 12 **МАХАЧКАЛА**
- ДЕНЬ 13 **В ПУТИ**
- ДЕНЬ 14 **БАКУ**

СОКРОВИЩА ВОСТОКА

11 ДНЕЙ / 10 НОЧЕЙ

- ДЕНЬ 1 **БАКУ**
- ДЕНЬ 2 **БЭНДЕР-ЭНЗАЛИ**
- ДЕНЬ 3 **НОУШЕХР**
- ДЕНЬ 4 **ТУРКМЕНБАШИ**
- ДЕНЬ 5 **АКТАУ**
- ДЕНЬ 6 **В ПУТИ**
- ДЕНЬ 7 **АСТРАХАНЬ**
- ДЕНЬ 8 **В ПУТИ**
- ДЕНЬ 9 **МАХАЧКАЛА**
- ДЕНЬ 10 **ДЕРБЕНТ**
- ДЕНЬ 11 **БАКУ**

Яхта для Конюхова

Заказ на самую большую парусную яхту получил Рыбинский судостроительный завод «Вымпел». 75-метровое судно будет называться «Адмирал Ушаков». Оно станет участником кругосветной регаты «Кубок Жюль Верна». Капитаном судна будет знаменитый путешественник Федор Конюхов, который посетил Рыбинск вместе с английским специалистом Мерфом Овеном.



Конюхов и Овен обсудили возможности строительства яхты вместе с руководством города и завода. После того, как судно пройдет вокруг света, оно станет учебным для курсантов. В Рыбинске этот проект уже назвали «прорывом» для предприятия. «Предприятие имеет все компетенции, чтобы построить судно большего водоизмещения», — сообщил генеральный директор завода Олег Белков.

На возведении 75-метрового корпуса заводу понадобится два года. Оборудовать яхту полностью одной стране не под силу, считает

Федор Конюхов, поэтому оснащать ее будут в других странах.

После прохождения кругосветного плавания на Кубок Жюль Верна с экипажем, Федор Конюхов намерен отправиться по тому же маршруту в одиночку.

«Размер лодки — это не самая большая задача. Мы знаем, что можно построить и 100-метровую. Мы говорим здесь про инновации, про высокие технологии. Для нас самое сложное, что придется спроектировать лодку, которой может управлять один человек», — отметил яхтенный дизайнер Мерфен Овен.

Началось строительство второй «Кометы 120М»

«Судостроительный завод «Вымпел» 19 декабря 2017 года заложил второе в серии из пяти морское пассажирское судно на подводных крыльях проекта 23160 «Комета 120М». В цехе был установлен стапель-кондуктор, началась выкладка панелей днищевой обшивки. Представители Морского регистра официально зафиксировали закладку судна.

Согласно производственному плану, в 2018 году вторая «Комета» должна быть переведена на внешнюю сдаточную базу для достройки, а весной 2019 года введена в эксплуатацию.

Проектантом судна является АО «Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях им. Р.Е. Алексеева» из Нижнего Новгорода.

Морское пассажирское СПК «Комета 120М» проекта 23160 сможет развивать скорость до 35 узлов. В нем будет обеспечен высокий уровень комфорта для пассажиров. Судно оснащено современными средствами связи и навигации, системой умерения

качки, климат-контролем.

Между тем, предприятие получило средства на строительство трех «Комет». В конце 2017 года между «Вымпелом» и ЗАО «Гознак-лизинг» был заключен договор на строительство скоростного флота.

После постройки и проведения испытаний «Кометы» будут переданы эксплуатирующей организации — ООО «Морские скоростные пассажирские перевозки». Первое судно на подводных крыльях будет достроено в 2018 году, оно будет перевозить пассажиров по маршруту Севастополь-Ялта. Вторую и третью «Кометы» завод передаст компании-оператору в 2019 году

для эксплуатации на маршрутах между морскими портами Краснодарского края и Республики Крым.

Заключение договора и организация скоростных пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне стали возможными благодаря поддержке Министерства промышленности и торговли России.



Закладка сухогруза проекта RSD79

26 декабря на заводе состоялась торжественная закладка головного в серии из 8 сухогрузных судов проекта RSD79, разработанного «Морским инженерным бюро-Дизайн СПб». Теплоход предназначен для перевозок зерна.

Сухогрузы будут эксплуатироваться заказчиком ООО «Волго-Донская судоходная компания» в Волго-Каспийском, Азово-Черноморском и Средиземноморском бассейнах. Четырехтрунная схема расположения и класс позволили достичь максимальной грузоподъемности трюмов, около 11 000 м³, а использование классической валовой линии, вместо ВРК заметно упрощает процесс проведения ремонта судна.

Строительство сухогрузных судов — совместный проект «Концерна «Калашников», «Верфи братьев Нобель» и ССЗ «Вымпел», который будет реализован при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ.

Открывая торжественную церемонию, генеральный директор «Вымпела» Олег Юрьевич Белков сказал: «Сегодня мы закладываем на «Верфи братьев Нобель» современный сухогруз. Количество кораблей, которые мы будем строить на «Верфи братьев Нобель» до 2025 года, распланировано по годам. Поэтому перспективы у завода серьезные, он возрождается».



Окская судоверфь заложила баржу типа «Новая Бельская»

Окская судоверфь в декабре прошлого года заложила секцию третьей мелкосидящей «двухкорпусной» несамоходной нефтеналивной баржи типа «Новая Бельская».

Серия из десяти судов проекта ROB20 дедвейтом 6000 тонн класса «О» строится для судоходной компании «Пола Райз» (Санкт-Петербург) по заказу Государственной

транспортной лизинговой компании (ГТАК).

Контракт на строительство барж был заключен 31 октября 2017 года. Суда планируется построить и передать заказчику

в первой половине 2018 года, сообщает пресс-служба Морского инженерного бюро, являющегося проектантом серии.

Стоит отметить, что для значительной части отечественных

судовладельцев нефтеналивных судов внутреннего плавания дата 1 января 2018 года означает прекращение эксплуатации имеющихся у них танкеров, построенных в советское время.

Национальные российские требования в виде Технического регламента, которые также за-

прещают на «однокорпусных» танкерах уже речную перевозку опасных грузов (любых, в том числе легких сортов нефти и нефтепродуктов).

Головное судно проекта ROB20 было заложено 22 ноября 2017 года, второе и третье суда заложены 30 ноября 2017 года.



Регистр: нововведения в Правилах и Руководствах



Российский морской регистр судоходства (РС, Регистр) провел ревизию Правил и Руководств для поддержания их в актуальном состоянии. В документы внесены необходимые изменения и дополнения с учетом текущих потребностей морской индустрии.

Для удобства пользования нормативными документами Регистр меняет структуру и статус Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов (Правила РС/ТН). Теперь будут четко разделены требования в отношении трех процессов — классификации при одобрении

проекта, при освидетельствовании материалов и изделий и при техническом наблюдении за постройкой судов на верфи.

Так, из Правил РС/ТН исключена Часть V «Техническое наблюдение за постройкой судов». На основе содержащейся в ней методологии проведения освидетельствований сформировано Руководство по техническому

наблюдению за постройкой судов. Его положения могут применяться с учетом особенностей и отличий в процессах постройки судна, присущих стране, в которой Регистр осуществляет техническое наблюдение, и конкретной судовой верфи. Руководство разработано в развитие Раздела 13 «Техническое наблюдение за постройкой судов на верфи» ча-

сти I «Общие положения» Правил РС/ТН. Документ вступит в силу 1 июля 2018 год, одновременно с Правилами РС/ТН 2018 года издания.

В помощь проектным организациям, судостроительным предприятиям и изготовителям материалов и оборудования в мае 2017 года Регистр издал Руководство по техническому наблюдению за проектированием и постройкой вспомогательных судов ВМФ. Оно устанавливает объем, порядок и методы технического наблюдения за судами вспомогательного флота с учетом специфики требований государственного заказчика, описывает особенности оформления документов по результатам классификационных освидетельствований. Руководство также применяется при техническом наблюдении за изготовлением материалов и изделий для вспомогательных судов. В ноябре была внедрена в практику согласованная с Министерством обороны форма Удостоверения соответствия вспомогательного судна ВМФ РФ. Документ фиксирует результаты оценки соответствия судна требованиям госконтракта. Впервые он был выдан 14 ноября 2017 года на ледокол проекта 21180 «Илья Муромец», построенный на Адмиралтейских верфях.

С учетом современных потребностей отрасли в правила РС введены новые дополнительные знаки и словесные характеристики, которые позволяют учесть особенности эксплуатации судов, обозначить наличие специфических устройств и оборудования. Так, ряд требований

внедрены в правила РС в связи с развитием технологий, допускающих использовать на судах в качестве топлива природный газ. Например, группа знаков GRS (Gas Ready Ship) для судов, подготовленных для переоборудования к использованию газового топлива. Кроме основного знака здесь предусмотрены дополнительные, уточняющие готовность судна к переоборудованию: D — проект переоборудования судна одобрен Регистром; H — выполнены необходимые подкрепления корпуса судна в местах установки емкостей для хранения газового топлива и другого дополнительного оборудования; T — установлен танк для хранения СПГ; P — установлены трубопроводы газового топлива и другие специальные системы; E — потребители топлива, установленные на судне, являются двухтопливными. При выполнении соответствующих требований в дополнение к знаку GRS судно может присваиваться одновременно несколько уточняющих знаков (например, GRS-D-H-T).

В Правила РС включены требования к системам мониторинга котельных установок и знак BMS (Boiler Monitoring System) указывающий, что реализованная на судне система позволяет не проводить внутреннее освидетельствование паровых котлов в присутствии инспектора РС. Разработаны и другие новые знаки класса: COMF(C) — судно отвечает специальным требованиям к микроклимату судовых помещений; Anchor handling vessel — судно обслуживания якорей.

УМНИК вышел на финальную прямую

В АО «Объединенная судостроительная корпорация» состоялся финальный отбор по программе УМНИК по направлениям Маринет. Программа УМНИК Фонда содействия инновациям направлена на поддержку коммерчески ориентированных научно-технических проектов молодых исследователей, уже второй год она проводится по направлениям Маринет. В рамках программы фонд выделяет гранты в размере 500 тыс. руб. для научно-исследовательских работ, выполняемых специалистами в возрасте от 18 до 30 лет.

В этом году на заочный этап конкурса были поданы около 70 заявок по различным направлениям «дорожной карты» Маринет,

свыше 40 из них прошли на финальный очный этап отбора. Молодые исследователи из различных регионов страны — от Владивостока до Калининграда, от Томска до Таганрога — представили свои заявки по широкому кругу тематик: от технологий обнаружения и ликвидации экологических загрязнений до новых моделей судов, от гидроакустики до вычислительных модулей для морской робототехники.

В работе отборочной комиссии приняли участие руководители и эксперты АО «ОСК», Фонда содействия инновациям, Рабочей группы Маринет и ПО НТИ.

Итоговые результаты отбора и перечень победителей конкурса, которые получат гранты Фонда содействия инновациям, будут опубликованы фондом в конце января 2018 г.



Почтовую марку с изображением теплохода «Башкирия» оценили почти в \$30 тысяч

Почтовую марку с изображением теплохода «Башкирия» эксперты оценили в \$28 750. На данный момент она считается одной из самых дорогих в мире.

Как сообщает ГТРК «Башкортостан», марки напечатали по случаю визита Никиты Хрущева в Швецию. Но поездка первого секретаря ЦК КПСС так и не состоялась, поэтому и марки решили не выпускать.

Сам пассажирский теплоход «Башкирия» спустили на воду в 1964 году в ГДР. С тех пор он использовался в качестве круиз-

ного лайнера — возил советских туристов в Балтийском море, а также для научных экспедиций. Теплоход побывал даже у берегов Арктики. Во времена СССР ходил с рейсами и в капиталистические страны.

В 90-е годы прошлого века его переименовали в Odessa Song. Дальнейшая его судьба печальна — он затонул в Таиланде.



Началось строительство круизного судна «Золотое кольцо»

17 января 2018 года на АО «Судостроительный завод «Лотос» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) состоялась церемония закладки головного судна проекта ПКС180 «Золотое кольцо». Тем самым было положено начало новой линейки пассажирских круизных судов.

В церемонии закладки первого судна серии приняли участие президент ОСК Алексей Рахманов, губернатор Астраханской области Александр Жилкин, врио генерального директора АО «ССЗ «Лотос» Игорь Садовничий, директор ЗАО «Гознак-лизинг» Александр Бабич, генеральный директор Группы компаний «Гама» Дмитрий Галкин.

Два судна типа «Золотое кольцо» будут построены по заказу группы «Гама». Их операторами станут ООО «Волгасервис» и ООО «Речсервис» — дочерние компании группы.

Создание судов осуществляется в рамках программы лизинга морских и речных гражданских судов ОСК с привлечением компании «Гознак-лизинг» (входит в состав корпорации).

Главное судно представляет собой трехпалубный теплоход, рассчитанный на 180 пассажиров, размещающихся в каютах «люкс» и первого класса. К услугам пассажиров просторный ресторан, спа-залы, сауна, тренажерный зал и другие возможности для комфортного путешествия. Также имеются специальные каюты для людей с ограниченными возможностями.

На новых судах применяются технологические решения, обеспечивающие повышенную надежность и эффективную работу на предельном мелководье — до 1,2 метра. Это дает «Золотому кольцу» заметное преимущество перед существующим речным туристическим флотом, не эксплуатируемым на таких глубинах. Кроме того, компьютерное управление движением и системами

судна дает возможность причаливания к необорудованному берегу. Пассажирские суда нового проекта позволят расширить географию речных круизов не только в европейской части страны, но и в Сибири и на Дальнем Востоке.

«Благодаря мерам господдержки круизные суда возвращаются на наши речные маршруты. Сегодня в дополнение к двум уже строящимся современным лайнерам PV-300 осуществлена закладка первого из двух уникальных колесных судов — «Золотое кольцо». Это, в свою очередь, соответствует поручению президента России Владимира Путина по обеспечению долгосрочной государственной поддержки строительства гражданских судов, а также послужит делу дальнейшего восстановления круизного флота в нашей стране.

Нет никаких сомнений, что благодаря принимаемым мерам «Золотое кольцо» России станет вновь полностью судоходным и с каждым годом в речные путешествия будет отправляться все большее количество пассажиров — как наших соотечественников, так и зарубежных туристов», — отметил министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

«Мы закладываем здесь сегодня первую — круизную — версию интересного технического решения, придуманного в свое время компанией «Гама». Это колесный пароход, который позволит открыть новую страницу путешествий по российским рекам. Везде, где нельзя было пройти на судах с большой осадкой, на этом пароходе мы сможем беспрепятственно возить российских и зарубежных туристов, показывать нашу страну, ее красоту!» — заявил на церемонии президент ОСК Алексей Рахманов.

«Это принципиально новый, разработанный с учетом осо-

бенностей внутренних водных путей России проект, который является продолжением возрождения российского пассажирского круизного флота и всей туристической отрасли страны. Два новых судна пополнят портфель заказов нашей верфи. Предприятие постоянно наращивает компетенции в строительстве пассажирского флота и выполнит свои контрактные обязательства», — отметил врио генерального директора АО «ССЗ «Лотос» Игорь Садовничий.



Сосновский завод построит два промерных судна

Сосновский судостроительный завод стал победителем в открытом конкурсе ФКУ «Речводпуть» на строительство двух промерных судов. Участие в тендере осуществлялось в рамках программы финансового оздоровления верфи, которая реализуется дочерними компаниями Ростеха в лице «РТ-Капитала» и Новикомбанка.

Цена государственного контракта составляет 197,5 млн руб. Работы должны быть завершены до конца октября 2019 года. Выполнить контракт поможет финансовая поддержка Госкорпорации Ростех.

«Ростех реструктурирует 1,2 млрд руб. долга Сосновского судо-

строительного завода. Благодаря финансовой поддержке Госкорпорации верфь возобновила свою работу, предприятие осуществляет свою деятельность в тесном взаимодействии с управленческой командой нашей дочерней компании «РТ-Капитал». Победа в конкурсе для завода стала первой за три года. Новый заказ по-

зволил осуществить дополнительную загрузку производственных мощностей завода, предоставить рабочие места и после длительного простоя возобновить полномасштабную производственную деятельность», — отметил заместитель генерального директора Госкорпорации Ростех Александр Назаров.



В настоящий момент завод выполняет заказ на три лоцмейстерских судна для «Росморпорта». В 2018 году также может

быть реализовано соглашение о намерениях с «Росморпортом» на строительство еще четырех судов.

«Михаил Сомов» пришел на ремонт



Научно-экспедиционное судно Северного УГМС «Михаил Сомов» поставлено в док архангельского судоремонтного завода «Красная Кузница». На предприятии будет произведен ремонт судна и дальнейшее освидетельствование на класс.

В числе основных задач: проверить, отремонтировать и предъявить инспекторам морского регистра корпус, винто-рулевую группу, спасательные средства. Также произвести плановый осмотр и ремонт доннозаборной арматуры, грузовых стрел, заменить изношенное оборудование. Докование судна продолжится

около 20 суток, после чего будут произведены все оставшиеся необходимые работы. По словам капитана судна «Михаил Сомов» Андрея Демешина, «в настоящий момент состояние судна неплохое. Последняя навигация показала, что предыдущее докование и ремонт в 2015 году был выполнен хорошо». К концу весны, когда все

работы будут выполнены и будет получено одобрение Морского регистра на класс, судно будет способно работать в Арктике еще пять лет.

Летом 2018 года НЭС «Михаил Сомов» вновь отправится в рейсы по завозу жизненно важных грузов на острова и побережье шести арктических морей: от Архангельска до Чукотки.

Очередной этап модернизации Амурского завода

Амурский судостроительный завод ищет подрядчика на выполнение строительно-монтажных работ по реконструкции и техническому перевооружению ряда производственных мощностей. Работы пройдут в главном механическом цехе и сборочно-сварочном цехе в рамках проекта по реконструкции производства.

Начальная (максимальная) цена договора — 55 531 923 руб.

Работы должны быть выполнены до 31 октября 2018 года.

Ранее стало известно, что модернизация Амурского СЗ по проекту «Компактная верфь» завершится к 2020 году. Специалисты завода оценили общую стоимость модернизации в 4,7 млрд руб.

Торжество в честь адмирала Макарова

В Морском университете имени адмирала Ф.Ф. Ушакова прошел торжественный митинг, посвященный дню рождения адмирала Степана Осиповича Макарова (8 января 1849 г. — 13 апреля 1904 г.). Чествовать выдающихся адмиралов, снискавших ратную славу на Черном море, — это добрая традиция новороссийского вуза. Бюсты пяти адмиралов — М. П. Лазарева, П. С. Нахимова, С. О. Макарова, Г. А. Спиридова, Ф. Ф. Ушакова — установлены в мраморном зале университета. Их дни рождения принято отмечать торжественными митингами на утреннем построении.

В ходе утреннего построения курсанты прослушали информацию о боевых подвигах Степана Макарова во время службы на Черном море и на Дальнем Востоке. Адмирал

был известен как изобретатель минного транспорта, разработчик теории непотопляемости, пионер использования ледоколов. Макаров занимался океанографическими исследо-

ваниями, на корвете «Витязь» совершил кругосветное плавание. Его научные заслуги были отмечены медалями Русского географического общества. Макаров был из тех офицеров, кто

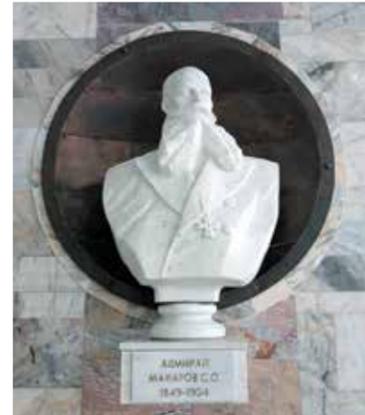


всего добился своим трудом. Родился Степан Осипович в семье выслужившегося из нижних чинов флота прапорщика, женатого на дочери отставного унтер-офицера. Однако усилия и старания позволили ему достичь адмиральского звания. На Черном море он прославился гидрологическими исследованиями в проливе Босфор и опубликованным в 1885 году трудом «Об обмене вод Черного и Средиземного морей», удостоенным премии Академии наук. Был привлечен генералом Скобелевым к участию в среднеазиатской Ахалтекинской экспедиции.

По сложившейся традиции ритуал сопровождался выносом знамени и минутой молчания в память об адмирале, погибшем во время Русско-японской

войны. К бюсту выдающегося флотоводца курсанты возложили цветы.

В следующем году будет отмечаться круглая дата — 170 лет со дня рождения легендарного адмирала Степана Осиповича Макарова.



За спасение тонущих

Капитан судна «Петр Ильичев» Анатолий Пименов получил благодарность от руководства Главного управления МЧС России по Камчатскому краю за спасение тонущих северокорейских моряков.

Операция по спасению моряков, которые находились на деревянной шхуне по колено в воде (в лодке была течь), прошла 10 декабря 2017 года в Японском море. Судно «Петр Ильичев» держало путь в порт Пусан через исключительную экономическую зону КНДР.

Как сообщает пресс-служба управления МЧС России по Камчатскому краю, в этот день около 16:00 (местное время) матрос Павел Александрин, находясь на палубе, услышал крики о помощи и сообщил об этом остальным членам экипажа, а также доложил на ходовой мостик.

Как рассказал капитан судна Анатолий Пименов, было принято решение поставить судно

бортом на ветер, чтобы прикрыть шхуну от ветра и волны, после чего «Петр Ильичев» начал дрейфовать к шхуне. В это время палубная команда готовила средства спасения — спасательную сетку, спасательный круг, спасательный конец с выброской, лодочный трап. С помощью этих средств экипажу удалось поднять на борт своего судна рыбаков — трое из них были живы и имели обморожения от долгого нахождения в холодной воде, их товарищ погиб накануне. Его тело также подняли на борт «Петра Ильичева». Спасенным оказали первую помощь, предоставили теплую сухую одежду, душ с горячей водой, питание и доставили в порт Владивосток. Как выяснилось позже, шхуна

вышла в море еще 6 декабря. Уже на следующий день (7 декабря) на ней сломался двигатель, лодка стала дрейфовать, позже на ней обнаружилась течь, в результате чего шхуна начала тонуть. 10 декабря рыбаки были спасены экипажем российского судна.

Накануне «Петр Ильичев» вернулся в Петропавловск-Камчатский. За мужество и героизм, своевременные, грамотные, решительные действия, проявленные в условиях, сопряженных с риском для жизни, капитану судна «Петр Ильичев» было вручено благодарственное письмо Главного управления МЧС России по Камчатскому краю. Вручая письмо, первый заместитель начальника регионального управления МЧС России Юрий

Карташев искренне поблагодарил Анатолия Пименова и его экипаж за спасение рыбаков, терпящих бедствие.

Также отличившихся моряков намерены представить к ведом-

ственной медали МЧС России «За спасение погибающих на водах». Соответствующие документы уже направлены в департамент кадровой политики МЧС России.

