

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».

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.



№07 (13001)

Выходит один раз в месяц
15 ИЮЛЯ 2019 ГОДА

П Р И П О Д Д Е Р Ж К Е Г У М Р Ф И М Е Н И А Д М И Р А Л А С . О . М А К А Р О В А



**АРКТИЧЕСКИЕ
ГОРИЗОНТЫ АТОМА**
СТР. 2



**УНИКАЛЬНЫЕ
ВОЗМОЖНОСТИ
ТУРИЗМА В РОССИИ**
СТР. 7

**СЕРГЕЙ ФРАНК
НАГРАЖДЕН
МЕДАЛЬЮ
СТОЛЫПИНА**



Генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк удостоен правительственной награды — медали Петра Аркадьевича Столыпина I степени. Соответствующее распоряжение председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев подписал 4 июля 2019 года в преддверии профессионального праздника — Дня работников морского и речного флота, который по традиции отмечается в России в первое воскресенье июля. Об этом сообщает пресс-служба ПАО «Совкомфлот».

В указе отмечается, что Сергей Франк награждается «за заслуги в развитии морского транспорта и многолетний добросовестный труд».

Медаль П. А. Столыпина учреждена постановлением Правительства РФ от 26 мая 2008 года и является поощрением за заслуги в решении стратегических задач социально-экономического развития страны.

ЭКОЛОГИЯ ПРЕЖДЕ ВСЕГО



«Зеленая» серия СКФ показала свою эффективность: использование СПГ в качестве основного топлива танкеров позволило сократить выбросы диоксида углерода на 30%.

Использование сжиженного природного газа (СПГ) в качестве основного топлива при эксплуатации крупнотоннажных нефтеналивных танкеров «зеленой» серии ПАО «Совкомфлот» позволило сократить выбросы углекислого газа (CO₂) в атмосферу на 30% по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе, что лучше проектных показателей. Об этом свидетельствуют данные, полученные компанией в течение года успешной работы танкеров серии «Про-

спект Гагарина» (головное судно серии принято в состав флота группы СКФ в июле 2018 года).

Об этом «Водному транспорту» сообщили в компании. Недавно Игорь Тонковидов, первый заместитель генерального директора — главный инженер ПАО «Совкомфлот», посетивший с рабочей поездкой судостроительный комплекс (ССК) «Звезда», на котором по заказу «Совкомфлота» организовано производство пяти крупнотоннажных танкеров, использующих газомоторное топливо

в качестве основного, доложил о первых итогах эксплуатации «зеленой» серии танкеров «Совкомфлота» в ходе совещания со специалистами Инженерного центра ПАО «Совкомфлот», которые осуществляют наблюдение за строительством упомянутых судов на верфи в Большом Камне (Приморский край).

«Показательно, что в ходе кругового рейса по маршруту Приморск — Роттердам — Приморск «зеленый» танкер «Совкомфлота» на газомоторном топливе выбрасывает на 350 тонн углекислого

газа меньше, чем аналогичное судно на стандартном судовом топливе. К 2023 году флот группы СКФ будет включать уже 11 танкеров на СПГ-топливе, еще пять танкеров «зеленой» серии будут работать под техническим управлением компании «Совкомфлот», — отметил Игорь Тонковидов.

Использование СПГ в качестве судового топлива также позволяет на 100% сократить выбросы оксидов серы (SO_x) и низкодисперсных частиц и на 76% выбросы оксидов азота (NO_x).

МОНИТОРИНГ РЫНКА ТРУДА

Национальное агентство развития квалификаций реализует проект по мониторингу рынка труда.

Организационную и экспертно-методическую поддержку проведения мониторинга рынка труда осуществляет Национальное агентство развития квалификаций.

На сайте Национального агентства развития квалификаций (www.nark.ru) любой работодатель может принять участие в опросе. В этом году список вопросов анкеты был доработан. Советы по

профессиональным квалификациям, используя результаты анкетирования, к концу года должны создать отчеты по мониторингу рынка труда по своим отраслям. По результатам мониторинга можно будет сделать выводы, в каких регионах востребованы те или иные квалификации, оценить возрастную состав работников, уровень зарплат, выявить зарождающиеся и «вымирающие» квалификации.

В рамках пилотного проекта в прошлом году был проведен мониторинг в четырех отраслях: машиностроении, судостроении, связи и ракетно-космической отрасли. Были определены ключевые, востребованные на рынке труда и дефицитные квалификации.

Национальное агентство развития квалификаций является базовой организацией Нацио-

нального совета при Президенте Российской Федерации по профессиональным квалификациям и оператором системы независимой оценки квалификаций. Агентство обеспечивает организационно-методическую поддержку отраслевых советов по профессиональным квалификациям, содействует развитию национальной системы квалификаций в Российской Федерации.

АРКТИЧЕСКИЕ ГОРИЗОНТЫ АТОМА

Россия — единственная страна в мире, имеющая флотилию атомных судов, которая более полувека успешно эксплуатируется и пополняется новыми. Это позволяет реализовывать масштабные арктические проекты и развивать уникальную транспортную магистраль — Северный морской путь.



В состав гражданского атомного флота России входят мощные линейные ледоколы и ледоколы с ограниченной осадкой, единственные в своем классе лихтеровоз-контейнеровоз и плавучий энергоблок, вспомогательные суда атомно-технологического обслуживания.

В других странах были построены всего три атомных гражданских судна: в США — грузопассажирское демонстрационное судно «Саванна», в ФРГ — рудовоз «Отто Ганн». В Японии — судно «Муцу», которое из-за дефектов в работе атомной паропроизводящей установки так и не было введено в строй.

Таким образом, к настоящему времени только Россия обладает уникальным опытом проектирования, строительства и длительной эксплуатации атомных судов. В последние годы это направление активно развивается, обеспечивая стране абсолютное лидерство в Арктике.

ЛЕНИНСКИМ ПУТЕМ

Безаварийная эксплуатация атомного флота, его совершенствование и дальнейшее развитие стало возможным благодаря внедрению метода управления рисками на всех этапах жизненного цикла судов. Это стало одним из залогов того, что за 60 лет эксплуатации

российского атомного ледокольного флота не произошло ни одного инцидента с утечкой радиации.

Ответственную функцию по разработке требований к атомным судам и техническому наблюдению за ними уже полвека выполняет филиал по атомным судам Российского морского регистра судоходства (Регистр). Основа его деятельности была заложена при создании первого в мире атомного ледокола «Ленин». При его строительстве Регистр еще не располагал правилами и руководствами по атомным судам, поэтому для одобрения технического проекта и наблюдения за постройкой была организована специальная Группа классификации атомных судов Регистра СССР. Вместе с опытными инженерами-инспекторами Регистра в нее вошли представители специально организованного для проектирования атомохода ЦКБ-15 (ныне ЦКБ «Айсберг»), проектировщика атомной паропроизводящей установки ОКБ завода N92 (ОКБМ Африкантова) и Лаборатории измерительных приборов АН СССР (Курчатовский институт) как разработчика научных ядерно-физических вопросов. Сроки ставились сжатые, а работы — причем принципиально новой — было очень много. Только на этапах проектирования

и строительства судна было внедрено около 500 рационализаторских предложений, разработано 76 новых типов механизмов и опробовано свыше 150 новых образцов судового оборудования.

В строительстве ледокола приняли участие более 500 предприятий СССР. В декабре 1959 года ледокол получил судовые документы Регистра и был принят правительственной комиссией. Получив положительный опыт эксплуатации первого атомохода, руководство страны приняло решение о серийном строительстве атомных ледоколов. Министерству морского флота было поручено создать в структуре Регистра специализированную службу для технического надзора за обеспечением безопасности при строительстве и эксплуатации судов на атомном ходу. Это поручение и стало отправной точкой для создания в августе 1969 года инспекции (а затем филиала) по атомным судам. С тех пор специалисты Регистра сопровождают все морские гражданские атомные проекты от ледокола до ПАТЭС.

Атомные суда обладают рядом неоспоримых преимуществ. Прежде всего, им не нужно пополнять запас топлива чаще, чем раз в три-пять лет. При этом они в несколько раз превосходят суда по удельной

мощности на органическом топливе, имеют неограниченную дальность и продолжительность плавания. Наличие атомного флота позволило в 3–4 раза увеличить пропускную способность Северного морского пути, обеспечило круглогодичную навигацию в западном секторе Арктики, при этом стоимость проводки судов атомными ледоколами в 8 раз ниже, чем дизельными. Атомоходы помогают и в проведении в Арктике научных исследований по метеорологии, океанологии, океанографии, гидрологии, биологии.

Сегодня в ведении филиала находятся шесть атомных судов в эксплуатации (пять ледоколов и контейнеровоз), четыре судна атомно-технологического обслуживания. Завершается строительство плавучей атомной станции «Академик Ломоносов», которая также будет на учете в филиале по атомным судам. Каждое из этих судов — уникальное инженерное сооружение, созданное на базе современных достижений науки и техники, воплощение результатов труда сотен коллективов и организаций, в том числе сотрудников Регистра.

Перспективным направлением в обеспечении электроэнергией малонаселенных и труднодоступных районов является строительство плавучих атомных энергоблоков. По проекту ЦКБ «Айсберг» уже построен плавучий энергоблок (ПЭБ) «Академик Ломоносов» для атомной теплоэлектростанции малой мощности. В июне текущего года выдана лицензия Ростехнадзора на эксплуатацию, а осенью ПЭБ будет отбуксирован в порт Певек, где в составе ПАТЭС заменит выбывающие мощности Билибинской АЭС и Чаунской ТЭЦ.

Благодаря опыту наблюдения за реализацией этого проекта Регистр вошел в рабочую группу, которая с российской стороны участвует в международном проекте МАГАТЭ по транспортабельным малым модульным электростанциям.

РОЖДЕНИЕ «ЛИДЕРА»

Сегодня в Санкт-Петербурге на Балтийском заводе строятся три универсальных 60-мегаваттных атомных ледокола проекта 22220. По данным госкорпорации «Росатом», сдача головного ледокола «Арктика» ожидается в мае 2020 года, двух других — «Сибирь» и «Урал» — в 2021 и 2022 годах соответственно. В проекте много технических новшеств. В составе энергетической установки применена принципиально новая реакторная установка РИТМ-200 с реакторами интегрального типа, разработанная ОКБМ Африкантова.

Отечественная промышленность (филиал Крыловского центра ЦНИИ СЭТ) впервые создала судовую систему электродвижения большой мощности переменного тока, которая обеспечивает общую мощность на винтах ледокола 60 МВт с еди-

ничной мощностью гребных электродвигателей по 20 МВт. Все это потребовало со стороны филиала по атомным судам специальной подготовки инженерно-инспекторского состава.

Для обеспечения коммерческой скорости при проводке крупнотоннажных судов в сложной ледовой обстановке необходимо строительство еще более мощного и крупного ледокола. В прошлом году было принято решение о строительстве ледокола «Лидер» мощностью 120 МВт. Появление «Лидеров» было изначально связано с желанием разгрузить БАМ и обеспечить контейнерные перевозки по Северному морскому пути. Перевозка грузов из Европы в Азию от Лондона до Йокогамы по Севморпути займет почти в два раза меньше времени, чем традиционная, через Суэцкий канал. Основная сложность — тяжелые ледовые условия, они не позволяют гарантировать доставку груза точно по расписанию, а задержку предусмотрены огромные штрафы.

«Лидеры» эту сложность устранят: в бассейне на испытаниях они показали максимальную ледопродоходимость 4,3 метра (при скорости 2–3 узла), но льда такой толщины на трассах Севморпути просто не бывает. А в обычных для Севморпути двухметровых льдах «Лидер» сможет прокладывать канал для транспортных судов со скоростью 13 узлов, это коммерческая скорость для транспортировки углеводородов.

Технический проект ледокола выполнен ЦКБ «Айсберг» в 2017 году в рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники». Тогда же разработаны технические проекты основного оборудования ледокола. «Лидер» объединит в себе как передовые инженерные решения, так и проверенные временем технологии. Опыт создания атомных ледоколов свидетельствует, что доля импортного оборудования в стоимостном выражении составляет 15–20%. Основное оборудование — реакторные и турбогенераторные установки, система электродвижения и система комплексной автоматизации — уникальные разработки отечественной промышленности.

В ходе Международного арктического форума глава «Росатома» Алексей Лихачев высказал надежду на то, что до конца 2019 года корпорация выйдет на запуск проекта и на его реализацию с 2020 года на заводе «Звезда» и планирует построить три таких ледокола. Учитывая масштабы планируемого строительства новых атомных судов, перед Российским морским регистром судоходства встают задачи по развитию нормативной базы и подготовке новых кадров сурвейеров. В настоящее время в Петербурге на базе филиала по атомным судам начали подготовку инженеры-инспекторы с Дальнего Востока.

Татьяна Вильде

ИСТОРИЯ РОССИЙСКОГО АТОМНОГО ГРАЖДАНСКОГО ФЛОТА

1959 — атомный ледокол «Ленин», проект 92М

1975–1977 — серийные атомные ледоколы «Арктика» и «Сибирь», проект 1052

1985–1992 — серийные атомные ледоколы «Россия», «Советский Союз» и «Ямал», проект 10521

1988 — атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть», проект 10081

1989–1990 — атомные ледоколы с ограниченной осадкой «Таймыр» и «Вайгач», проект 10580

2007 — атомный ледокол «50 лет Победы», модифицированный проект 10521

2019 — плавучий энергоблок (ПЭБ) «Академик Ломоносов», проект 20870



П Р И П О Д Д Е Р Ж К Е Г У М Р Ф И М Е Н И А Д М И Р А Л А С . О . М А К А Р О В А

ПОЛНОМОЧИЯ РЕКТОРА «МАКАРОВКИ» СЕРГЕЯ БАРЫШНИКОВА ПРОДЛЕНА НА 5 ЛЕТ



Полномочия ректора Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова Сергея Барышников продлены на 5 лет, до 2024 года.

Сергей Барышников в 2012 году, после объединения Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций и Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова, возглавил объединенный вуз, став первым ректором ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

С 2012 года по настоящее время — ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Доктор технических наук, профессор.

Возглавляет кафедру основ инженерного проектирования Института водного транспорта ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. Является автором более 70 научно-технических и учебно-методических трудов; имеет многочисленные награды, в том числе знак «Почетный работник транспорта России», Почетное звание «Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации».

Руководитель Северо-Западного отделения Академии транспорта РФ, председатель Координаци-

онного совета по воспитательной работе Совета ректоров Санкт-Петербурга, состоит в Морском совете при правительстве Санкт-Петербурга, Совете Росморречфлота по образованию, Ассоциации судовладельцев, Ассоциации морских портов России, Совете Российских судовладельцев.

В ходе годового Ученого совета вуза Сергей Барышников представил доклад о деятельности университета за 2018–2019 учебный год, а также изложил свои планы работы на посту ректора на следующий срок.

УЧЕНЫЙ СОВЕТ ГУМРФ ИМ. АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА УТВЕРДИЛ ПЛАН РАБОТЫ

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова 28 июня 2019 года состоялся Ученый совет.

Ректор университета доктор технических наук, профессор Сергей Барышников представил Ученому совету доклад о деятельности университета за 2018–2019 учебный год, а также изложил свои планы работы на посту ректора на следующие пять лет в связи со своим переназначением на должность ректора ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

Говоря об образовательной деятельности, Сергей Барышников проинформировал членов Ученого совета о том, что за последний год в университете проделана большая работа по переходу на ФГОС 3++ (с учетом требований профстандартов), разработаны

учебные планы и графики учебного процесса.

С 1 сентября 2018 года студенты и курсанты очной формы приступили к подготовке по программам офицеров и матросов запаса. Военное обучение по программам подготовки офицеров и матросов ведется по ряду военно-учетных специальностей.

Важным направлением деятельности университета является организация практической части тренажерной подготовки курсантов и студентов плавательных специальностей, а также повышение квалификации преподавателей, инструкторов и экзаменаторов в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ.

В Университете прошли обучение более 20 тыс. человек.

Учебным центром специалистов водного транспорта разработано более 50 программ подготовки членов экипажей судов внутреннего водного транспорта, принятых Росморречфлотом в качестве примерных в соответствии с новым Положением о дипломировании. Развивается дистанционное обучение.

В октябре 2018 года при сотрудничестве ГУМРФ и «Атомфлота» создан Центр морских арктических компетенций для подготовки экипажей строящихся на Балтийском заводе атомных ледоколов нового поколения.

В университете сложились и действуют научные школы, выполняющие прикладные научные исследования по актуальным направлениям развития транспортной отрасли. В 2018 году заключено 10 договоров на условиях государственного контракта и 85 договоров с организациями. Основными заказчиками НИР являются: Минтранс России, Росморречфлот, Фонд поддержки проектов НТИ, Минобрнауки России, РМРС, РОСМОРПОРТ, администрации бассейнов внутренних водных путей, администрации морских портов, стивидорные компании.

Барышников также отметил, что публикационная активность НИР университета неизменно возрастает. В индексируемых российских и международных системах научного цитирования опубликованы 858 публикаций, в том числе в российских журналах, включенных в перечень ВАК — 294; в РИНЦ — 759; в Web of Science — 48; в Scopus — 70. По числу публикаций за последние пять лет университет занимает 1-е место среди вузов Росморречфлота, 21-е место среди вузов Санкт-Петербурга, и 12-е место среди технических ВУЗов Санкт-Петербурга. В 2018 году получено 2 патента на изобретения; 6 патентов на полезные модели; подготовлены и отправлены материалы 8 заявок на выдачу патентов РФ на изобретения и 6 заявок на выдачу патентов РФ на полезные модели.

Регулярно издается научный журнал «Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Ма-

карова», который по результатам общественной экспертизы занял 5-е место среди 50 транспортных журналов.

Контингент иностранных обучающихся по программам ВО составляет почти 400 человек. Удельный вес численности иностранных студентов в общей численности студентов составляет 6%.

Ректор подчеркнул, что последние пять лет развитие университета будет осуществляться по векторам, определенным: указом президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»; национальным проектом «Образование»; национальным проектом «Наука»; национальной программой «Цифровая экономика Российской Федерации»; требованиями российского законодательства в области профессионального образования и международными требованиями в области подготовки морских кадров; направлениями Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.

В 2020 году университету предстоит пройти проверку Международной морской организации. Одна из целей, стоящих перед Университетом как ведущей российской морской образовательной организацией, — успешное прохождение проверки со стороны ИМО.

Также ректор наградил лучших работников вуза наградами Федерального агентства морского и речного транспорта и наградами университета.





КРУИЗЫ ПО ВОЛХОВУ СОЕДИНЯТ ПИТЕР С НОВГОРОДОМ



В Ленинградской области завершено строительство пристани для круизных теплоходов и «Метеоров» у Невского пяточка. Паловый причал был возведен за полтора месяца.

Работы велись по специальной щадящей технологии, обеспечивающей погружение легких свай-палов в дно Невы за счет вибрации. К пристани теперь смогут швартоваться суда вместимостью до трехсот пассажиров.

Через месяц будет закончена другая стройка в Ленобласти — причал в Киришах. В настоящее время там полностью устроено основание, ведутся отделочные работы. Параллельно идет возве-

дение причала в новгородском селе Грузино, подрядная организация забивает сваи в дно реки Волхов.

Все три причала являются точками нового круизного туристического маршрута: Невская Дубровка — крепость Орешек — Старая Ладога — Кириши — Грузино — Великий Новгород. Маршрут получил название «Зарождение Российской государственности».

Инвестиционный проект возведения причалов для туристических судов в Ленинградской области



реализуется с 2017 года. Современные пристани открыты уже в Старой Ладоге, Свирьстрое и на Ореховом острове.

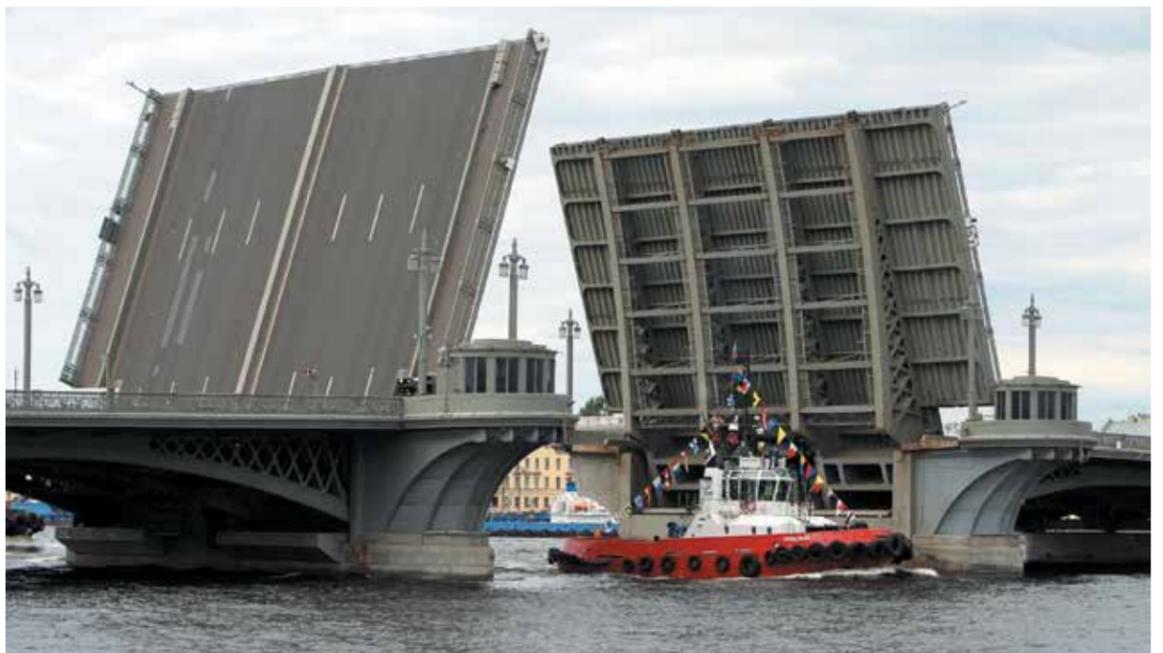
Первые теплоходы из Санкт-Петербурга в Великий Новгород планируются запустить уже осенью. В 2019 году на территории Новгородской области появятся два причала: один строится в Чудовском районе, другой — в Великом Новгороде.

В ПЕТЕРБУРГЕ СОСТОЯЛСЯ ЕЖЕГОДНЫЙ РЕЧНОЙ КАРНАВАЛ

В Петербурге состоялся ежегодный речной карнавал. В этом году он прошел в четвертый раз. В программе карнавального шествия судов приняли участие команды администраций 18 районов Санкт-Петербурга. По сложившейся традиции на судах

были представлены театрализованные действия, подготовленные под руководством профессиональных режиссеров. Заявленная тема карнавала — Год театра.

Помимо карнавального дефиле на Неве состоялся парад речных судов и вальс буксиров.



«СКОРПИОН» СОШЕЛ НА ВОДУ

На территории нового судостроительного комплекса ОАО «Пелла» (Ленинградская область) состоялся спуск на воду головного среднего рыболовного морозильного траулера проекта 1701 «Скорпион».

Мероприятие прошло в рамках III Международного рыбопромышленного форума и Выставки рыбной индустрии, морепродуктов и технологий. Почетными гостями стали министр сельского хозяйства Дмитрий Патрушев и руководитель Росрыболовства Илья Шестаков.

Траулер «Скорпион» — первое из двух судов, строящихся по заказу группы компаний «ФЭСТ». Закладка судна состоялась в декабре 2017 года. Передача заказчику

запланирована на III квартал 2020 года.

Траулер «Скорпион» является одним из новых судов, строительство которых стало возможным благодаря механизму распределения инвестиционных квот на добычу водных биоресурсов. Предприятия — участники этой программы строят суда или заводы по переработке рыбы и после ввода объекта в эксплуатацию получают дополнительную долю вылова, освоение которой значительно сокращает сроки окупаемости проектов.



ОНЕЖСКИЙ ПОСТРОИЛ «ЛАДОЖСКИЙ»



На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе состоялась торжественная церемония спуска на воду обстановочного судна класса проекта 3265. Судно, строящееся по заказу ФКУ «Речводпуть» для ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей», получило имя «Ладожский».

Генеральный разработчик проекта — АО «Инженерный центр судостроения».

В церемонии приняли участие заместитель министра экономического развития Республики Карелия Дмитрий Кислов, руководитель ФКУ «Речводпуть» Михаил Дробин, генеральный директор АО «Инженерный центр судостроения» Михаил Юдин и директор ООО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» Владимир Майзус.

Обстановочное судно проекта 3265 предназначено для содержания судового хода на

внутренних водных путях Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей, контроля средств навигационной обстановки, обслуживания знаков навигационной обстановки, перевозки транспорта, грузов и пассажиров.

На карельском предприятии успешно продолжается строительство вспомогательного флота. Спустя неделю после спуска на воду «Ладожского», завод завершил ходовые испытания и передал заказчику самоходную грунтоотвозную шаланду «Рабочая», построенную по заказу ФГУП «Росморпорт».

РЕАЛИСТИЧНАЯ ИМИТАЦИЯ

В «Макаровке» введен в эксплуатацию новый тренажер системы динамического позиционирования.

Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова ввел в эксплуатацию новейший тренажерный комплекс для подготовки операторов систем динамического позиционирования.

В настоящее время в российском мировом флотестремительно растет количество судов, использующих оборудование динамического позиционирования. При проведении морских инженерно-геологических, буровых, трубокладочных работ, при обеспечении загрузки

танкеров нефтепродуктами с плавающих сооружений, морских ледостойких стационарных платформ, для управления положением судна широко применяются средства безъякорного удержания — системы динамического позиционирования.

Как сообщили «Водному транспорту» в университете, для удовлетворения растущих запросов индустрии Морским учебно-тренажерным центром в дополнение к имеющемуся тренажеру Kongsberg, смонтирован и введен в эксплуатацию новый тренажер NTPRO 5000-offshore.

Новый тренажер обеспечивает реалистичную имитацию управления самоподъемными буровыми установками, погружными буровыми установками, судном-якорезаводчиком при выполнении буксирных, швартовных операций, с использованием системы динамического позиционирования (где применимо) как отдельно для каждого типа объектов, так и в условиях совместных действий персонала платформы и команды якорезаводчика.

Подготовка на этом виде оборудования позволяет морякам еще на берегу понять специфику эксплуатации и отработать навыки по использованию такого оборудования.

Тренажер представляет собой два навигационных мостика с визуализацией на мониторах с горизонтальным обзором в 180 градусов каждый. Навигационные мостики могут использоваться как отдельно, так и совместно на одной модели судна, выполняя функции носового и кормового мостиков.

Тренажер также обеспечивает реалистичную имитацию работы судовой системы динамического позиционирования для проведения базового и тренажерного курсов подготовки операторов.

Математические модели активных судов отвечают реальным характеристикам судов-прототипов, включая инерционно-тормозные характеристики и маневренные качества с учетом воздействия на судно ветра, волн, мелководья и других сил и факторов.

Напомним, Морской УТЦ ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова — единственный в России международно-аккредитованный учебный центр подготовки операторов систем динамического позиционирования.





МОЛОДЫЕ БАКАЛАВРЫ МАКАРОВКИ

12 июля в Институте международного транспортного менеджмента Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова состоялся выпуск бакалавров направления подготовки «Технология транспортных процессов». Неделями ранее в профессиональный путь проводили молодой плавсостав — выпускников Института «Морская академия».

Ректор университета доктор технических наук, профессор Сергей Барышников, поздравляя выпускников, отметил, что современная динамичная жизнь будет постоянно требовать от них учиться. Прибывший с официальным визитом заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай зачитал обращение к выпускникам от министра транспорта Российской Федерации Евгения Дитриха, в котором говорилось: «Вы получили серьезный багаж научных и практических знаний,

теперь работа отечественного транспортного комплекса зависит и от вас». От имени Федерального агентства морского и речного транспорта и себя лично Александр Пошивай пожелал выпускникам светлого пути: «Мы вручаем вам ключи от нашей отрасли, чтобы вы работали на ее благо и всей экономики государства, защищая интересы Российской Федерации».

Дипломы с отличием и грамоты «За отличную учебу, примерную дисциплину и активное участие в общественной жизни университета» получили 9 выпускни-

ков Института международного транспортного менеджмента. Знаком «За отличие в учебе» министерства транспорта РФ награждена Ховина Кристина.

Кроме того, памятный знак «15 лет РОСМОРРЕЧФЛОТУ» за значительный вклад в подготовку высококвалифицированных кадров для транспортной отрасли Российской Федерации и в связи с празднованием Дня работников морского и речного флота был вручен директору Института международного транспортного менеджмента Александру Кириченко.



В ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЛА «БАЛТИЙСКАЯ ЯХТЕННАЯ НЕДЕЛЯ»

В Санкт-Петербурге у стен Петропавловской крепости прошла «Балтийская яхтенная неделя». В этом году мероприятие проводилось уже в третий раз подряд.

Вакваторию Невы на несколько дней зашли большие парусники, у каждого — своя история, судьба и уникальная архитектура. В формате открытого трапа для посетителей будут работать парусники «Леди Л» и «Надежда».

Фестиваль «Балтийская яхтенная неделя» призван поддерживать статус Санкт-Петербурга как хранителя главных морских традиций России, повысить внимание к яхтенному спорту

в городе на Неве и, главное, показать горожанам и гостям города парусную культуру во всем ее многообразии. Ожидается, что в ближайшие годы «Балтийская яхтенная неделя» войдет в десятку крупнейших мировых морских праздников мира. Мероприятие проходит ежегодно с 2017 года. В 2018 году события фестиваля посетило более 100 тысяч человек.

«Балтийская яхтенная неделя» является крупнейшим парусным

событием в Петербурге и одним из самых знаковых в России. Фестиваль раскрывает тему паруса с самых разных ракурсов», — отметил Сергей Алексеев, президент Санкт-Петербургского парусного союза.

Фестиваль прошел в рамках Санкт-Петербургской Морской Ассамблеи, организаторами которой выступили Комитет по развитию туризма Санкт-Петербурга и Санкт-Петербургский парусный союз.





УНИКАЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ТУРИЗМА В РОССИИ

В Тверской области в седьмой раз прошел национальный форум «Реки России»



Речной туризм в России должен выйти на новый уровень и стать доступным населению. А сама Россия, в которой много уникальных мест, должна стать известной и открытой и для иностранных туристов, и для самих россиян, туристические возможности страны необходимо правильно преподнести. В этом важно объединение усилий власти, бизнеса и представителей туристической сферы. Такие основные выводы звучали на форуме «Реки России», седьмой раз прошедшем в «Завидово».

Форум «Реки России» — результат большой работы, это уникальная площадка, которая ежегодно объединяет представителей отрасли, бизнеса, власти для обсуждения перспектив развития водного туризма.

Ольга Голодец, заместитель председателя Правительства РФ, отметила в своем выступлении, что основная тема дискуссии — развитие водного туризма и волжского туризма в особенности. Волга, как и многие другие великие реки, всегда является точкой притяжения. В развитии водного туризма важно и строительство судов, и поддержка коммуникаций, создание льготной системы налогообложения и преференций для инвесторов.

Губернатор Тверской области Игорь Руденя отдельно остановился на результатах развития кластера «Завидово», в инфраструктуру которого уже вложено более 15 млн частных инвестиций. С 2012 года ВЭБ РФ участвует в финансировании проекта «Завидово». «В ближайшие несколько недель мы планируем подписание соглашения с Внешэкономбанком, объем средств, которые будут направлены на дальнейшее развитие

кластера», — заявил Игорь Руденя.

В 2018 году кластеру круизного туризма и отдыха «Волжское море» был присвоен статус приоритетного инвестиционного проекта Тверской области. Проект включен в ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации» на 2019–2025 годы.

Ключевым объектом кластера станет уникальный туристический транспортно-пересадочный узел (ТПУ), аналогов которому в России нет. ТПУ соединит водные, железнодорожные и автомобильные пути. «Это даст возможность отправляться в водные путешествия нашим гостям, туристам, всем, кто проживает на территории Тверской области, в Москве и Московской области. Среднее время прибытия от Ленинградского вокзала до ТПУ в Завидово будет составлять около часа на электропоезде «Ласточка», — отметил глава региона.

Предполагается, что среднесуточный поток туристов через ТПУ составит 200 тысяч человек. Ожидается, что порт станет отправной точкой путешествий по Волге, а еще его можно масштабировать по территории России.

«Появление таких точек важно с социальной и экономической точки зрения, они дают мощный прорывной толчок развитию туризма. Этот проект высокорентабелен с точки зрения социальной и экономической», — подчеркнула Ольга Голодец. Она напомнила, что уже сейчас, благодаря вложению бюджетных средств и частных инвестиций, «Завидово» прекрасно развивается, сюда ежегодно приезжает 300 тысяч туристов. После появления порта туристический поток сюда возрастет до 1 млн туристов. «Такие проекты, являющиеся серьезными прорывными решениями, должны иметь поддержку», — заметила Ольга Голодец.

С появлением такого важного объекта речной туризм получит новый толчок в развитии, считает Игорь Щеголев, полномочный представитель президента РФ в Центральном федеральном округе: «Появление порта приведет к сокращению времени на преодоление шлюзов, сделает речной туризм более доступным и комфортным. Несмотря на то, что мы пока в начале пути, за последние три года водный туризм

в Центральной России вырос на 11 процентов, количество туристов, которые воспользовались речным транспортом, выросло многократно. Интерес у граждан большой, да и традиции есть. В «Завидово» мы видим лицо туризма 21 века».

Игорь Щеголев заметил, что Центральная Россия — это вообще центр туризма: «Золотое кольцо, Серебряное кольцо, Московская кругосветка... Это тот регион, который показывает рост по круизному туризму. В некоторых регионах кратно выросли путешествия по воде. Мы еще не достигли уровня в этой сфере, который был в Советском Союзе, потому что сократилось транспортное сообщение, но мы уверенно идем к этому уровню. А такие форумы, как сегодняшний, помогают наладить диалог между федеральными и региональными властями, бизнесом и представителями туристической сферы».

Сергей Бачин, председатель совета директоров группы компаний «Агранта», делясь своим опытом создания таких крупных туристических кластеров, как «Завидово», «Ярославское взморье», «Роза Хутор», подчеркнул, что для успешной реализации задуманного нужно соблюсти ряд условий: «Самое главное, чтобы были проекты, дестинации, места, куда приезжают, а уж дальше вокруг этого растет и экотуризм, и исторический туризм, и много-много всяких малых и средних бизнесов».

В ближайшие месяцы, отметил Сергей Бачин, в России появится стратегия развития туризма в РФ, которая охватит 5–10 лет жизни страны. «Какие три условия нужно обязательно принять к сведению тем, кто разрабатывает эту программу? Первое — концентрация. При всем уважении к разным регионам страны, мы считаем, что надо сосредоточиться на 10–15 основных проектах и их развивать правильно. А потом уже и всю

страну двинем вперед, — поделился своим видением развития туризма в России председатель совета директоров «Агранты». — Второе — это стоимость капитала. Стоит распространить условия, которые созданы в банковском кредитовании для сельского хозяйства, и на те 10–15 туристских проектов, это будет колоссальная помощь развитию туризма в стране. И третье — практика ТОР, территорий опережающего развития. В них используется отличная схема налогообложения. Сделайте такие же налоговые условия для туризма, хотя бы для этих 10–15 проектов. Я искренне желаю, чтобы стратегия развития туризма в России была успешна».

Зарина Догузова, председатель Федерального агентства по туризму, отметила, что Россия прекрасна, у нас много уникальных красивейших мест, но мы не умеем сами себя правильно преподнести и продавать: «Надо уметь так рассказать про страну, чтобы туда обязательно захотелось поехать. Хочется сделать страну открытой для самих россиян. Чтобы как можно больше россиян захотели поехать по собственной стране».

Долгие годы предпринимались шаги в этом направлении, но это носило несистемный локальный характер, считает глава Ростуризма: «Мы себя все эти годы практически не продвигали. Не было выстроенной маркетинговой стратегии страны как на внутреннем рынке, так и на зарубежном. О России знают из Интернета, из зарубежных СМИ, которые зачастую дают недостоверную информацию. Важным переломным моментом для имиджа страны стал Чемпионат мира по футболу в 2018 году. Он стал точкой отсчета, много людей по всему миру взглянуло на нашу страну иначе, увидело Россию изнутри».

Начало, окончание на стр. 8



УНИКАЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ТУРИЗМА В РОССИИ

Окончание, начало на стр. 7
Продвижение страны не дается легко, нужны человеческие и финансовые ресурсы».

Как рассказала Зарина Догужева, ведомство проанализировало работу стран, которые успешны в мире в части туризма, и было решено взять на вооружение некоторые приемы. Во-первых, заметила Зарина Догужева, за рубежом работают центры маркетинговых компетенций. Эти структуры обычно

тинг огромные деньги. Например, в Японии на самопродвижение страны выделяется 17 млрд рублей в год, Испания и Франция тратят по 7 млрд рублей в год, и в итоге у них уровень сервиса инфраструктуры соответствующий. Они уделяют огромное внимание продвижению и позиционированию», — заметила Зарина Догужева. Сейчас Ростуризм в рамках выстраивания стратегии развития российского туризма анализирует

вую очередь, которые часто просто не знают, куда и зачем можно поехать в путешествия, насколько уникальные впечатления могут получить в том или ином уголке нашей страны. Да и у зарубежных туристов представления сумбурные. «В мире 1,5 миллиарда путешествующих. Из них более 50 процентов — самостоятельные туристы. При этом мир уже давно живет в онлайн. Около 80–90 процентов туристов повсему



«Мы относимся к развитию туризма как к мультирегиональному проекту, который бы дал возможность не только развиваться одному региону в закрытом режиме, но и нашим соседям. Порт «Завидово» мы будем использовать совместно с нашими коллегами из Ярославской области, отсюда можно будет дойти до Мышкина, Углича, Рыбинска. Это возможность обмена между регионами, увеличение туристического потока».

Игорь Руденя, губернатор Тверской области

подчиняются органу, который заведует туризмом в стране. Через центры идет продвижение страны в мире и внутри самой страны. В планах ведомства — совместно с Минэкономразвития создать такой же Центр маркетинговых

все субъекты страны на предмет готовности к такому продвижению и развитию: оценивается загрузка, гостиничный фонд, инфраструктура, транспортные возможности, сезонность, уже существующие турпотоки, и даже сводки МВД

миру — если несамостоятельные путешественники, то все равно делают предварительный выбор в Интернете, сами ищут информацию. Про Россию мало диджитал-контента. Нет единого источника информации, где было бы все оцифровано

«Реки — это наша кровеносная система. Нам есть куда стремиться. Наши дети должны видеть наши реки. Наши российские города открываются с реки, это абсолютно увлекательная история. Мы должны сделать все, чтобы речной туризм в России вышел на новый уровень и стал доступным населению страны. Это наша цель, и мы должны сделать это все вместе».

Ольга Голодец, заместитель председателя Правительства РФ

компетенций в России. Правда, под Ростуризмом долгие годы работал ФГУП «Маркетинговый центр», но он практически не осуществлял деятельности, это предприятие постепенно будет ликвидировано.

«Про наши регионы и в нашей стране, и за рубежом не знают. При этом страны тратят на свой марке-

на предмет уровня преступности. Результатом работы должен стать список регионов страны, которые уже готовы к тому, чтобы их продвигать — на внутреннем и зарубежном рынках.

Глава Ростуризма отдельно подчеркнула, что хочется открыть страну и для самих россиян в пер-

и качественно подано. Мы будем создавать цифровую туристическую платформу, хотим совместить ее с удобным форматом получения визы (что будет актуально для иностранных туристов), электронная виза заработает уже с 2021 года, а также внести качественный контент про страну. На этой же плат-

форме будет работать маркет-плейс, человек в удобном формате сможет выбрать маршрут, сформировать его под свои предпочтения, выбрать отель, купить билет на любой вид транспорта и так далее. Это будет поэтапным процессом».

Подобные региональные платформы уже есть и работают, их создают и местные власти, и энтузиасты, и эксперты туристической сферы. Своим опытом участниками форума поделились Алексей Никулин, генеральный продюсер «Скайфеста», усилиями этой структуры был создан проект «Планета «Кострома». Наталья Галкина, руководитель Комитета по туризму Московской области, рассказало подмосковном портале Welcome mosreg, развитие которого стало серьезным притоком туристов в интересные места Подмосковья. О федеральном проекте «Карта гостя» рассказала его координатор Елена Юрченко: как система карты скидок и мобильного приложения проект стал инструментом продвижения потенциала регионов в сфере туризма, в нем использован опыт Европы с city-pass, был разработан отечественный аналог со своей уникальностью.

Сейчас Ростуризм вместе с Минэкономразвития находится на финальной стадии в разработке стратегии развития российского туризма до 2025 года. Как сообщила Ольга Голодец, внутри программы предусмотрено много

вариантов поддержки: «В том числе стимулирование производства, вложений в туристическую инфраструктуру, прямое субсидирование определенных категорий, в частности, детской аудитории». Зарина Догужева добавила, что круизный туризм, как речной, так и морской, займет важное место в стратегии: «Нужно расширить географию круизов. Пока круизы сосредоточены в Центральной России, а мы хотим открыть для туристов и реки Сибири, например. В следующем году впервые за много лет стартуют круизы по Енисею. Нужно запустить круизы по всей стране».

В России ежегодно выделялось из бюджета 100 млн рублей на развитие туризма. Теперь эта сумма может быть увеличена. Как рассказала Зарина Догужева, движение и финансирование будет постепенным: «Со следующего 2020 года мы планируем делать акцент на внутреннем туризме и постепенно начать развивать въездной туризм. Точную цифру вложений назвать трудно, мы будем просить увеличить бюджет на внутренний туризм в 2–3 раза, на въездной туризм — в 1,5 раза. Продвижение России в мире мы будем активно развивать с 2021 года. Нужно определить максимально интересные для нас регионы за рубежом и целевой портрет иностранного туриста».



«Всем вместе — Ростуризму, бизнесу, регионам — необходимо разработать комплекс мер по продвижению межрегиональных водных речных туристических маршрутов России, и на международном рынке и среди российских туристов. Регионам, входящим в круизные маршруты, совместно с Ростуризмом и представителями туристического бизнеса надо продолжить разработку новых туристических программ и формирование новых объектов туристического интереса — чтобы сформировать растущий устойчивый спрос и возвратность круизных туристов в эти регионы».

Сейчас в России в среднем за навигацию в речных круизах участвует от 350 до 400 тыс. туристов (из них около 75 тысяч — иностранные граждане) на более чем 50 маршрутах продолжительностью от 3 до 20 дней. Этого мало».

По экспертным оценкам, потенциал круизного туризма по рекам, озерам и водохранилищам России составляет порядка 1 млн человек за навигацию, и его надо реализовать».

Сергей Корнеев, замглавы Ростуризма

СПУЩЕН НА ВОДУ СУХОГРУЗ «АНДРЕЙ ЗУЕВ»



Нижегородский завод «Красное Сормово» спустил на воду завершающее серию из четырех сухогрузов проекта RSD59 многоцелевое сухогрузное судно «Андрей Зуев». Оно строится по заказу Государственной лизинговой транспортной компании (ГТЛК) для судоходной компании «Идель».

Завод «Красное Сормово» уже построил семь многоцелевых сухогрузных судов проекта RSD59, еще тринадцать находятся на разной стадии постройки.

Как сообщал ранее «Водный транспорт», в ноябре 2018 года завод подписал трехсторонний контракт с ГТЛК и судоходной компанией «Пола Райз» на строительство второй серии из четырех

сухогрузных судов проекта RSD59. Согласно договору, все четыре теплохода будут построены и переданы заказчику в текущем году.

Стоит отметить, что головное судно серии RSD59 «Пола Макария» вошло в состав лучших судов 2018 года (Significant Ships of 2018) Британского Королевского общества корабельных инженеров (RINA — Royal Institution of Naval Architects).



НАВАШИНЦЫ СПУСТИЛИ СУХОГРУЗ «НАВИС-5»

Окская судовой верфь спустила на воду сухогрузное судно «Навис-5». Заказчиком выступает Государственная лизинговая транспортная компания (ГТЛК). Лизингополучатель — компания «Навис-1». Всего заказано восемь многоцелевых сухогрузных судов проекта RSD32M.

Суда проекта RSD32M в соответствии с принятой у проектанта — Морского инженерного бюро — классификацией относятся к классу «Азовский пятидесятник», то есть в качестве основной целевой задачи имеют перевозки «классических» партий зерна в 5000 тонн из портов

Азовского и Каспийского морей при характерной в этих районах осадке 4,20 м.

Всего заказано восемь судов данного проекта.

К настоящему моменту заказчику сданы уже три первых судна серии — «Навис-1», «Навис-2» и «Навис-3».



ЯРОСЛАВЦЫ СТРОЯТ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ

На территории Ярославского судостроительного завода состоялась торжественная церемония закладки трех промерных судов проекта 3330, строящихся по заказу ФКУ «Речводпуть».

Государственный контракт на строительство промерных судов был заключен между ФКУ «Речводпуть» и ЯСЗ в декабре 2017 года.

Суда, проектантом которых выступает нижегородское ГЦКБ «Речфлота», будут построены и переданы заказчику в портах Якутска, Новосибирска и Волгограда в 2019 году.

Суда строятся на класс + Рмс 1,2А Российского Речного Регистра и предназначены для выполнения промерных работ при проведении гидрографических изысканий.

Одновременно завод сдал заказчику после успешного завершения испытаний два катера-бонопостановщика проекта А40-2Б-ЯР «Капитан Балашов» и «Капитан Барабаш». Оба судна готовы к транспортировке в порты назначения: Владивосток

и Находка. Всего ЯСЗ должен построить серию из шести судов данного проекта. Контракт на строительство серии был заключен между ФКУ «Дирекция госзаказчика» и Ярославским судостроительным заводом в октябре 2014 года.



СКОРОСТЬ, ПОМНОЖЕННАЯ НА ЭКОЛОГИЧНОСТЬ

Морское судно на подводных крыльях (СПК) проекта 23170 «Циклон 250М» планируется перевести на новое топливо — природный газ. Проект «Циклон 250М», созданный АО «ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева», был представлен в рамках Международного военно-морского салона (МВМС-2019).



Двухъярусное судно «Циклон 250М» предназначено для перевозки до 300 пассажиров на расстояние до 700 морских миль. Длина судна составляет 46 м, полное водоизмещение — 220 тонн. В качестве главной энергоустановки в базовой комплектации предусмотрены двигатели MTU мощностью 2x2560 кВт.

РС ОТКРЫЛ НОВУЮ АУДИТОРИЮ В МГУ ИМЕНИ АДМ. Г.И.НЕВЕЛЬСКОГО

Аудитория стала вторым учебным пространством, оснащенным современным оборудованием и программными средствами в рамках соглашения о сотрудничестве между вузом и классификационным обществом, действующим с 2016 года.

Новая аудитория, модернизированная при поддержке Российского морского регистра судоходства (РС), открылась 21 июня 2019 года в Морском государственном университете имени адмирала Г.И. Невельского (Владивосток).

Как сообщалось ранее, в 2018 году Регистр подарил университету лабораторию судоремонта и технических измерений.

«Регистр как одно из звеньев в глобальной цепи безопасности на море заинтересован в высокой квалификации не только собственных работников, но и специалистов всей отрасли: инженеров-кораблестроителей, с которыми мы ведем профессиональный диалог при

проектировании и строительстве судов, а также членов экипажей, которые эксплуатируют морские суда в классе Регистра», — отмечается в сообщении РС.

Совместно с МГУ им. адм. Г.И. Невельского Регистр проводит семинары по освидетельствованию систем управления безопасностью для руководителей судоходных компаний, занимается повышением квалификации инспекторов портового контроля. Университет организует курсы для специалистов РС по электромеханической, механической и радиоспециальностям. Сотрудники Регистра принимают участие в государственных экзаменационных комиссиях.

В ВОЛГОГРАДЕ СОСТОЯЛАСЬ АКЦИЯ «БЕЗОПАСНАЯ ВОЛГА»

Главная цель акции «Безопасная Волга» — профилактика несчастных случаев на воде, обучение подростков и молодежи правильным действиям в чрезвычайной ситуации.

Около 80 подростков, воспитанники муниципальных учреждений сферы молодежной политики, приняли участие в информационно-профилактической акции «Безопасная Волга». Подростки узнали подробности работы речного пассажирского транспорта и закрепили навыки безопасного

поведения на воде. Они также приняли участие в мастер-классах по оказанию первой доврачебной помощи пострадавшим.

Занятия с ребятами провели специалисты Волгоградского речного порта и ВОСВОД России.

Кроме того, была организована экскурсия на пассажирском теплоходе «Москва». Работники Волгоградского речного пассажирского порта рассказали об устройстве судна, видах спасательных средств, а также напомнили о действиях пассажиров в экстренных ситуациях.



СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КЛАСС В ШКОЛЕ

В нижегородской школе № 79 им. Н.А. Зайцева с 1 сентября 2019 года откроются первые четыре класса с инженерно-судостроительным уклоном. Соглашение о создании нового направления в образовании подписали ОСК, Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева и само учебное заведение.

Совместная деятельность предполагает кураторское сопровождение инженерно-судостроительных классов представителями от организаций-партнеров, разработку механизмов нормативно-правового регулирования проекта, обучение детей особым компетенциям и раннее профессиональное ориентирование школьников.

«Совместный проект по открытию инженерно-судостроительных классов в школах Нижнего

Новгорода может стать частью комплексного решения проблемы обновления кадрового состава

предприятий ОСК путем привлечения в отрасль новых сотрудников, обеспечения преемственности поколений», — прокомментировал проект

президент ОСК Алексей Рахманов. Данный опыт реализуется в России впервые.



17-20 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
НЕВА 2019

15-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ,
СУДОХОДСТВУ, ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ,
ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА

> 30 000 м²
площадей

> 600
экспонентов
из 36 стран мира

> 1000
иностраных
делегатов

NEW спецпроект
«Центр малого
судостроения»

Насыщенная
деловая
программа
с участием
международных
экспертов

ЭКСПОФОРУМ
ПАВИЛЬОНЫ F, G, H
ПЕТЕРБУРГСКОЕ ШОССЕ, 64/1

6+

info@nevainter.com
+7 (812) 321 26 76
+7 (812) 321 28 17
WWW.NEVAININTER.COM

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: МИНИСТЕРСТВО РОССИИ, ИАФН, ОСК

ПОПОЛНИТЬ УЧЕБНЫЙ ФЛОТ

Росморречфлот рассчитывает построить 2–3 новых учебных непарусных судна. Об этом сообщил заместитель министра транспорта России — руководитель Росморречфлота Юрий Цветков, по словам которого предпроектные проработки агентство планирует выполнить в течение 2019 года, строительство судов займет около трех лет после принятия решения о реализации проекта.

«Мы вышли с инициативой о строительстве минимум двух, а то и трех учебных судов... Когда все материалы будут готовы, будем выходить в правительство и просить, чтобы наши предложения поддержали. Параллельно этот вопрос будем рассматривать в рамках Морской коллегии», — сказал Юрий Цветков.

В настоящее время в России имеется лишь одно учебное непарусное судно — «Профессор Хлюстин».



«МОРЕ» БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ «КОМЕТЫ»

Феодосийский судостроительный завод «Море» будет выпускать скоростные пассажирские теплоходы на подводных крыльях типа «Комета» по договоренности с их головным производителем — заводом «Вымпел» из Рыбинска.

Напомним, что первая «Комета 120М», построенная в Рыбинске, курсирует между Ялтой и Севастополем с лета 2018 года. Скорость теплохода — 65 км/ч, вмещает 120 пассажиров. Планируется построить еще четыре судна для Крыма.

«Мы разделили производство с рыбинским заводом «Вымпел». Часть серии будет выпускаться на заводе «Море» в Феодосии, часть — на заводе «Вымпел». С текущего года начинается достройка «Комет», она будет вестись на Крымском полуострове. Строительство как минимум двух «Комет» со следующего года будет вестись здесь, на «Море», — сообщил министр промышленной политики республики Крым Андрей Васюта.

Напомним, что в 2018 году Министерство промышленной политики Крыма сообщало, что до 2021 года планируется провести первый этап модернизации предприятия, ориентировочная смета — 1 млрд руб.



«ЛОТОС» СПУСТИЛ НА ВОДУ ТАНКЕР-ХИМОВОЗ ДЛЯ «ВОЛГОТРАНСА»

На астраханском судостроительном заводе «Лотос» состоялась торжественная церемония спуска на воду первого из двух танкеров-химовозов проекта RST25. Судно строится по заказу АО «Машпромлизинг», лизингополучателем является ООО «Волготранс», что обусловило и имя танкера — «Волготранс 2501».

В настоящее время в России в эксплуатации у разных пароходств

находятся семь танкеров проекта RST25, в том числе построенных в Рыбинске

на «Верфи братьев Нобель» и Зеленодольским заводом им. А. М. Горького.

ПАРОМЫ ДЛЯ САХАЛИНА БУДУТ СДАНЫ ЗА 2 ГОДА

Объединенная судостроительная корпорация достигла договоренности по достройке паромов для Сахалина.

Паромы будут достроены в 2020–2021 годах, сообщил президент ОСК Алексей Рахманов во время посещения Амурского судостроительного завода.

Контракты на строительство двух грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов для паромной линии Ванино — Холмск завод получил три года назад. Заказчиком выступила Государственная транспортная лизинговая компания. Закладка двух корпусов состоялась 29 июня 2017 года — в День кораблестроителя. Однако вскоре ситуация осложнилась проблемами с закупками и последующей контрактацией и выдачей материалов для проектирования от иностранных поставщиков основного судового оборудования.

Алексей Рахманов отметил, что проблемы с достройкой паромов были и со стороны предприятия, и со стороны заказчика. Поэтому ожидается, что в новом постановлении правительства РФ будет зафиксировано послабление в части срока ввода второго парома в эксплуатацию. Это — 2022 год.

«Но это никоим образом не означает, что у нас появился лишний год. Видно, что работа идет напряженно, более 400 человек сейчас работают на заказе. Все основные корпусные работы подходят к завершению», — подчеркнул Алексей Рахманов.

Сейчас стоит задача — вывести судно из цеха к 1 августа 2019 года. Далее паром поставят к достроечному пирсу для достройки (монтаж, электромонтаж, окраска, отделка, швартовные испытания). Далее первый паром отправится

на сдаточную базу предприятия во Владивосток для проведения ходовых испытаний и передачи заказчику.

Также в ближайшем будущем завод может получить большой заказ на строительство 18 судов-крановозов. Название компании-заказчика пока не называют.

«По схеме примерно договорились. Сейчас осталось поставить точку по вопросу, какой проект захотят наши основные заказчики видеть в качестве базового. Здесь на заводе планируется строить не менее пяти единиц, что очень сильно поддержит и корпусное производство, и все основные переделы, которые есть на данный момент», — сообщил Рахманов.

Он также напомнил, что для поддержки Амурского судостроительного завода ранее было принято решение о докапитализации, что также должно улучшить финансовую ситуацию на предприятии.

«ОСК ждет от завода эффективной работы по имеющимся заказам. Предприятие может доказать заказчику — как гражданским, так и военным, — что умеет делать работу в срок. Сейчас завод обеспечен заказами на четыре года вперед — до 2023 года, с учетом недавней закладки «Каракуртов», — подытожил Рахманов.

ГРЯДЕТ КООПЕРАЦИЯ

На площадке Международного промышленного форума «Иннопром-2019» прошла встреча губернатора Ростовской области Василия Голубева и президента Объединенной судостроительной корпорации Алексея Рахманова.

Обсуждался вопрос организации кооперации предприятий ОСК и предприятий судостроительной отрасли Ростовской области — в сфере оснащения готовых корпусов сухогрузов типа «река-море» судовым оборудованием.

«В Ростовской области расположен ряд предприятий судостроительной отрасли, и у них широкие возможности для развития судостроения и кооперации в области создания крупнотоннажных судов. Наиболее заинтересованы в таком взаимодействии с судостроительной корпорацией таганрогский завод «Прибой», компании «Моряк», «ПМ-Юг», — сообщил Василий Голубев.

Поскольку сейчас в Ростовской области производств по выпуску крупнотоннажных судов нет, донским судостроителям интересен вопрос полного оснащения либо дооснащения корпусов судов, возведенных предприятиями корпорации, уточнил губернатор.

Алексей Рахманов выразил готовность оказать содействие в налаживании кооперации.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СРП ОТРЕМОНТИРОВАЛО 24 СУДНА

Северное речное пароходство к началу навигации текущего года отремонтировало в СРП-Ямал в г. Лабытнанги 24 единицы флота. К концу завершилось оснащение первых семи судов. В ходе ремонта специалисты провели работы по сварке, дефектации и др. К июлю были завершены работы по замене корпуса и внутренней отделке помещений теплохода «Устюжна».

Всего на базе флота «СРП-Ямал» на зимнем отстое находилось 32 теплохода, 8 плавкранов, 41 баржа (в том числе 8 нефтеналивных барж) и несамоходный док.

НИЖЕГОРОДСКИЙ «ФЛОТ» ПОСТАВИТ В ХМАО СУДА СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА

Делегация Нижегородской области обсудила перспективы сотрудничества региона с Ханты-Мансийским автономным округом (ХМАО). В частности, достигнуты предварительные договоренности о поставках судов «Марс-10», «Марс-25», универсальной грузовой платформы на воздушной подушке и судна на воздушной подушке «Феникс» производства нижегородского предприятия АО «Флот».

ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ СУДНО ДЛЯ БАЙКАЛА

Экологическое судно для Байкала построено Восточно-Сибирским речным пароходством. Заказчиком уникального танкера-бункеровщика — экологического судна проекта RT37 выступило ФКУ «Речводпуть». Судно строится для ФБУ «Администрация Байкало-Ангарского бассейна внутренних водных путей» по контракту от 25 декабря 2017 года.

Всередине июня состоялся спуск на воду танкера-бункеровщика, предназначенного для сбора нефтесодержащих и сточно-фановых вод, а также сухого мусора. Танкер не только собирает отходы, но и перерабатывает их, а заодно и заправляет маслом и топливом обслуживаемые суда. Проект был разработан Морским инженерным бюро на базе уже построенных судов — бункеровщиков проекта RT18 и судов — экологов проекта RT29, по сути, объединив возможности этих проектов и с учетом того, что Байкал требует самого высокого среди речных классов — класса «М» при обеспечении относительно небольшой осадки в 1,80 м.

ДВЕ БАРЖИ ДЛЯ «АЛРОСА-ЛЕНА»

Самусьский судостроительно-судоремонтный завод построил две нефтеналивные баржи для судходной компании «Алроса-Лена». Стоимость контракта оценивается примерно в 300 млн рублей.

После прохождения испытаний обе баржи через Севморпуть будут транспортированы в реку Лену, где работает заказчик. Ожидаемое время прибытия — сентябрь 2019 года.

Назначение барж — перевозка светлых нефтепродуктов (бензин, керосин, дизельное топливо).



ОБЛЕГЧИТЬ ЖИЗНЬ АБИТУРИЕНТАМ, СТУДЕНТАМ И ПРЕПОДАВАТЕЛЯМ



В сентябре 2018 года в Институте водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиале ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова было создано управление инновационной деятельности. О первых результатах деятельности нового подразделения и о том, как новые технологии оптимизируют образовательный процесс, корреспонденту «Российского судоходства» рассказал начальник управления Семен Кузьменко.

— Семен Михайлович, расскажите, пожалуйста, о том, когда и зачем создали новое управление?

— Как вы знаете, Институт водного транспорта им. Седова был создан в результате слияния нескольких образовательных учреждений. Когда я пришел сюда работать, в 2016 году, административная процедура слияния была завершена, а вот инфраструктурная только началась. Часть процессов была начата еще в 2016 году, но они существовали по отдельности независимо друг от друга, а в сентябре 2018 года руководством было принято решение выделить их в единое управление — управление инновационной деятельности.

Одна из первоочередных задач — это создание инфраструктуры внутри института, которая будет позволять использовать наиболее современные методы и подходы. Здесь уже есть обримые результаты: в конце 2018 года мы полностью объединили все корпуса института по оптоволоконной сети, хоть они и разбросаны по городу. Это очень облегчило жизнь и позволило запускать следующий этап — внедрять ip-телефонию.

Обновление парка компьютерной техники, улучшение сетевой инфраструктуры позволяют использовать уже и более широко в образовательном процессе новые технологии.

— Какие новые образовательные формы позволяет внедрять развитие инфраструктуры?

— В центре широко используется вэбинарная форма образования через Интернет. Кроме того, мы применяем более интересную и сложную, так называемую бинарную форму, когда у нас параллельно проходят занятия в аудитории для тех, кто может присутствовать, и ведется онлайн Трансляция для тех, кто находится не в аудитории.

Например, в таком формате бинаров у нас ведется подготовка к поступлению в колледж. Ростовские абитуриенты находятся в аудитории, а остальные — из Ростовской области и других регионов — участвуют в дистанционной форме. При этом урок ведется в режиме онлайн, можно задать вопрос преподавателю — как по видеосвязи, так и написать в чат. Одновременно занятие записывается, и к нему можно вернуться позднее.

Поступление абитуриентов проходит по результатам ОГЭ и по конкурсу аттестатов. То есть фактически экзамены сдаются хоть не нам, а государственным комиссиям по местам проживания абитуриентов, но мы готовим к этим экзаменам. Как показывает практика, эта подготовка довольно эффективна.

— Как организован доступ к материалам курса?

— Каждый записавшийся получает логин и пароль для доступа в личный кабинет. На сайте института есть вход в систему на-

шего дистанционного обучения. Мы отслеживаем присутствующих, ведется электронный журнал посещаемости. Поскольку это платные подготовительные курсы, было бы странно заплатить и не пользоваться.

— Какие еще важные образовательные ресурсы вы развиваете?

— Еще одно важное направление нашей деятельности — использование и развитие электронно-библиотечных ресурсов. Нашим основным партнером выступает издательство APR Media, которое является одним из лидеров в области издания профильных учебных материалов и публикует учебные пособия ведущих отраслевых преподавателей.

Наша электронная система обеспечивает комплектование литературы с учетом самых свежих учебных материалов. Каждый курсант может получить доступ к ним с компьютеров, расположенных в читальном зале библиотеки. Кроме того, заходя в личный кабинет с использованием индивидуального логина и пароля, можно получить доступ к учебной литературе с любых устройств, включая мобильные телефоны при наличии беспроводного Интернета в корпусах и учебных аудиториях. Мы стремимся к покрытию всего Института бесплатным Wi-Fi для

студентов с определенными ограничениями доступа к контенту для несовершеннолетних.

Пока мы еще не достигли 100% покрытия беспроводным Интернетом всего института, но в пятилетнем плане развития такая цель поставлена, и мы к ней продвигаемся.

— Развитие технологий изменили формы работы с абитуриентами, у курсантов очной формы обучения есть доступ к учебной литературе с мобильных телефонов. Остаются заочники. Вы работаете с ними?

— Заочники — отдельный, пока еще не тронутый, пласт, с которым мы только начинаем работать.

Как правило, заочники — это действующий плавсостав. Сейчас они где-то в рейсе, а потом на сессии появляются в стенах института. С начала 2019 года мы организовали личные кабинеты, завели адреса учебной электронной почты не только для очных студентов, но и для заочных. Выдаем им доступ, когда они появляются в учебном заведении. За пару сессий мы их всех соберем и запустим в полную силу эту систему.

Мы видим большие перспективы работы с ними, поскольку фактически они выпадают из учебного процесса в период между сессиями, им сложно втягиваться обратно. А электронная

система дает возможность из любой точки мира, где есть Интернет, знакомиться с учебными материалами и не выключаться из образовательного процесса.

— Насколько преподаватели приветствуют внедрение новых технологий?

— Электронная образовательная система позволяет облегчить жизнь и преподавателям. Студент хитер и часто начинает искать оправдания невыполненных занятий, а эта система позволяет добиться того, чтобы студент всегда получил задание вовремя, и отследить дату сдачи. Это хорошо не только в смысле улучшения контроля, но и улучшения подготовки самих студентов.

Кроме того, с помощью таких систем очень легко внедряются балльно-рейтинговые системы оценивания и исключается коррупционная составляющая.

— Как вы измеряете показатели эффективности?

— Если мы говорим о прокладке оптоволоконной линии, то мы достигли 100% охвата корпусов. Важная текущая задача — 100%-ное покрытие Wi-Fi во всех корпусах института.

Что же касается процесса обучения, мы можем говорить и проценте обучающихся, которые у нас охвачены электронной образовательной системой. В настоящее время все курсанты очной формы получили логин и пароль для входа в электронную систему. Соответственно вопрос, насколько активно они ее используют, следующий. Как показывает практика, те, кто пользуется электронной библиотекой и электронными курсами, оказываются в более выгодном положении, чем те, кто не использует эти ресурсы. Прогресс хорош тогда, когда люди естественным путем признают его необходимость и начинают принимать в нем участие.

ПАРУСНИК «КРУЗЕНШТЕРН» ЗАВЕРШИЛ ВТОРОЙ РЕЙС НАВИГАЦИИ 2019 ГОДА

Парусник «Крузенштерн» завершил второй рейс навигации 2019 года и ошвартовался в морском порту Калининград. За 40 суток рейса 100 курсантов прошли по маршруту Балтика — Северное море — Ла-Манш — Бискайский залив. В ходе практики курсанты сдали квалификационные экзамены, подтверждают полученные компетенции у судовых специалистов. Во время похода они несли вахты на руле,

работали в машинном и котельном отделениях и, конечно, участвовали в судовых учебных тревогах, парусных авралах, швартовных операциях.

Парусник посетил французские порты Руан и Бордо, приняв участие в международных морских фестивалях «Руанская Армада» и «Праздник реки».

В новый третий завершающий рейс навигации-2019 «Крузенштерн» отправится 19 июля. После его окончания начнется подготовка к кругосветной экспедиции учебно-парусных судов Росрыболовства, посвященной 200-летию открытия Антарктиды Фадеем Беллинсгаузеном и Михаилом Лазаревым, а также 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. В масштабной экспедиции, которая начнется в декабре этого года, помимо «Крузенштерна» участвуют российские барк «Седов» и фрегат «Паллада».



«СЕДОВКА» ПОДГОТОВИЛА 385 МОЛОДЫХ СУДОВОДИТЕЛЕЙ, МЕХАНИКОВ И ЭЛЕКТРИКОВ

Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиал ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова 5 июля провел торжественное вручение дипломов 385 выпускникам. Отличники учебы получили красные дипломы из рук начальника управления Госморречнадзора Андрея Забурденко.

Диплом о среднем профессиональном образовании по специальности «Судовождение» получили 169 человек, по специальности «Эксплуатация судовых энергетических установок» — 83 и по специальности «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» — 63 выпускника. Кроме того, 70 человек стали специалистами отрасли высшим профессиональным образованием.

Традиционно поздравить выпускников пришли не только родители выпускников, но и состоявшиеся в профессии водники, в том числе министр транспорта

Ростовской области, капитан Азово-Донского бассейна ВВП, капитан морского порта Таганрог,

председатель Совета Ассоциации «Водный транспорт Дона» и руководители предприятий флота.

