

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

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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



№8 (12977)

Выходит один раз в месяц
15 августа 2017 года

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

80-лет Каналу имени Москвы



В Дубне открылась выставка,
посвященная 80-летию Канала
имени Москвы.

Стр. 2

Якутия представила проект создания Жатайской судоверфи



В Якутии разработан проект вы-
сокотехнологичной Жатайской
судоверфи, которая должна
стать одной из системообразую-
щих в схеме развития Северо-
Якутской опорной зоны Аркти-
ческой зоны страны.

Стр. 11

«Степан Макаров» прибыл на Сахалин



Ледокольное судно обеспечения добывающих платформ «Степан Макаров» 6 августа 2017 года прибыло на Сахалин, где приступает к работе в рамках проекта «Сахалин-2». Судно «Степан Макаров» построено на верфи Arctech Helsinki Shipyard в Финляндии в соответствии с российскими и мировыми стандартами безопасности мореплавания и способно работать в сложных условиях Охотского моря.

Судно будет принимать участие в проекте «Сахалин-2» в рамках долгосрочного соглашения между компаниями «Сахалин Энерджи» и ПАО «Совкомфлот».

Дедейт судна 3 880 тонн, на борту могут размещаться 98 человек, включая 72 пассажиров — сотрудников нефтегазодобывающих платформ.

Для безопасной пересадки персонала на платформу на судне установлено специальное переходное устройство арктического класса Icepan компании Ampleman, разработанное по заказу «Сахалин Энерджи». Устройство обеспечивает легкую и безопасную пересадку персонала на платформу круглый год: устраняет любое относительное движение судна, а затем компенсирует их с помощью специальных гидравлических цилиндров.

Новое судно будет работать под российским флагом. В задачи дежурного судна входят обеспечение безопасности персонала морских нефтегазодобывающих платформ компании «Сахалин Энерджи» в Охотском море, реагирование на аварийные разливы в море, размещение дополнительного персонала, работающего на платформе, и поддержка операций компании в пределах технических возможностей.

Волго-Донской канал отметил 65-летний юбилей

65 лет назад, 27 июля 1952 года, состоялось торжественное открытие навигации по Волго-Донскому каналу.

Историки относят первую попытку соединить Волгу и Дон к середине XVI века. Турецкий султан Селим II направил солдат вверх по Дону с целью прорыть канал между двумя реками. Но попытка не увенчалась успехом. В конце XVII века построить судоходный канал решил Пётр I. Из-за начала Северной войны строительство было свернуто. До Октябрьской революции было создано более 30 проектов соединения двух рек, но ни один из них так и не был воплощён.

Проект создания канала был подготовлен в 1930-х годах. Планам помешала Великая Отечественная война. Работа над проектом возобновилась в 1943 году.

В феврале 1948 года, после утверждения схемы канала, начались земляные работы. Воз-

главил строительство гидротехник Сергей Жук. Волго-Донский канал руками «врагов народа» (политзаключённых, осуждённых по 58-й статье УК РСФСР) был сооружён всего за 4,5 года.

31 мая 1952 года между 1-м и 2-м шлюзами канала слились воды рек Волга и Дон, тем самым соединив Каспийское, Чёрное, Азовское, Балтийское и Северное моря. С 1 июня по каналу уже начали ходить суда. Однако торжественное открытие навигации состоялось лишь 27 июля 1952 года, когда в ворота шлюза № 1 вошел теплоход



«Иосиф Сталин» — первый теплоход, открывший навигацию Волго-Донского канала.

Общая протяжённость канала составила 101 км, из которых 45 км проходит по водохранилищам. Глубина канала — не менее 3,5 м.

Астраханская область просит причалы

Правительство Астраханской области предлагает учесть в «Стратегии развития российских морских портов Каспийского моря» большой блок вопросов. В части развития портовой инфраструктуры — обеспечение паспортных характеристик Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК) и строительства защитных сооружений по снижению его заносимости, развитие перегрузочных мощностей, а также строительство морского вокзала.

Так, в части развития пассажирского сообщения, правительство Астраханской области вышло с инициативой о передаче пассажирских причалов — 17-й пристани, Приволжье — в собственность субъекта.

В настоящее время имеющиеся в городе Астрахани причалы 17-й пристани, используемые для стоянки туристических теплоходов и судов пассажирского транспорта, находятся в федеральной собственности и переданы Росимуществом в оперативное управление ФГУП «ФТ-Центр». Отмечается, что передача причалов в собственность субъекта положительно скажется на развитии круизного туризма и на расширении маршрутов речного пассажирского транспорта.

В настоящее время пропускная способность морских портов Астраханской области составляет 14,3 млн тонн, при загрузке около 20%.

Заместитель председателя прави-

тельства Астраханской области — министр промышленности, транспорта и природных ресурсов региона Радик Харисов принял участие в совещании по вопросу согласования проекта распоряжения правительства Российской Федерации об утверждении стратегии развития российских морских портов Каспийского моря.

Разработка стратегии развития морских портов Каспийского бассейна проводится по поручению президента РФ Владимира Путина. Прежде всего, она направлена на увеличение грузопотока в морских портах Астрахань и Оля, повышение конкурентоспособности, привлечение дополнительной грузовой базы, модернизацию портовой инфраструктуры и развитие туристической деятельности.

Разработку стратегии осуществляет аналитический центр при правительстве России по заказу министерства РФ по развитию Северного Кавказа.

ГТАК стала крупнейшей лизинговой компанией России

Объем лизингового портфеля компании превысил 430 млрд рублей

Рейтинговое агентство RAEX (Эксперт РА) совместно с Объединенной лизинговой ассоциацией подвели предварительные итоги исследования российского рынка лизинга за I полугодие 2017 года.

Согласно исследованию, ГТАК стала крупнейшей лизинговой компанией России по объему лизингового портфеля, который превысил 430 млрд рублей. Объем нового бизнеса компании составил 55,4 млрд рублей, увеличившись на 70% по сравнению с первым полугодием 2016 года. Также ГТАК заняла первое место по сумме новых договоров лизинга. Этот показатель составил 103,4 млрд рублей.

«ГТАК впервые стала крупнейшей лизинговой компанией России по объему лизингового портфеля. Бизнес компании активно развивается, и это находит отражение в соответствующем

ранкинге. Конечно, мы не собираемся останавливаться на достигнутом и готовим стратегические планы на будущее. Одним из приоритетных направлений деятельности нашей компании является развитие экспорта российской высокотехнологичной продукции. Для решения этой задачи группа ГТАК обладает достаточной инфраструктурой — наша 100%-дочерняя компания GTLK-Eurore успешно работает на международном лизинговом рынке с 2012 года», — прокомментировал заключение соглашения генеральный директор ГТАК Сергей Храмагин.

По данным Эксперт РА, суммарный объем нового бизнеса

лизинговых компаний за первые шесть месяцев 2017 года составил по состоянию на 1 июля около 425 млрд рублей. Второй год подряд лизинговый бизнес продолжает активно расти, что во многом обусловлено стабилизацией российской экономики и реализацией государственных программ по субсидированию лизинга.

Подготовленные в рамках исследования показатели деятельности рынка будут представлены в европейскую ассоциацию Leaseurope. Полные итоги исследования будут опубликованы на сайте Эксперт РА и в ведущих деловых СМИ во второй половине сентября 2017 года.

ГТАК поставляет в лизинг воз-



душный, водный, 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.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ВИЗА — НА САЙТЕ

8 августа начал работу специализированный сайт МИД РФ по выдаче электронных виз иностранным гражданам для посещения территории свободного порта Владивосток. Как сообщает МИД, получить однократную деловую, гуманитарную или туристическую визу в форме электронного документа могут граждане Алжира, Бахрейна, Брунея, Индии, Ирана, Катар, Китая, КНДР, Кувейта, Марокко, Мексики, ОАЭ, Омана, Саудовской Аравии, Сингапура, Туниса, Турции и Японии. Напомним, с 1 августа 2017 года вступил в силу закон, который позволяет иностранным туристам посетить Россию по электронным визам. Пилотный проект запущен пока только в свободном порту Владивосток, однако в дальнейшем планируется распространить опыт упрощенного въезда и на другие территории.

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЛОТОС» НАПРАВЛЕН НА МОДЕРНИЗАЦИЮ 654 МЛН РУБ.

«Судостроительный завод «Лотос» планирует вложить в модернизацию предприятия 653,7 млн руб. Предприятие разработало инвестиционную программу на 2016–2020 годы «Модернизация судостроительного производства АО ССЗ «Лотос», которая в 2016 году была одобрена инвестиционным комитетом АО «ОСК». В рамках этой программы в 2017 году общая сумма планируемых капиталовложений составляет 653 млн 774 тыс. рублей», — говорится в годовом отчете компании.

«МОРЕ» ИМЕЕТ МИЛЛИАРДНЫЙ ПОРТФЕЛЬ

По итогам текущего года портфель заказов на феодосийском судостроительном заводе «Море» составит более одного миллиарда рублей. Об этом заявил заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Rogozin на выездном совещании о состоянии и перспективах развития промышленности Крыма и Севастополя, которое прошло 4 августа под председательством главы Правительства РФ Дмитрия Медведева на судостроительном заводе «Море» в поселке Приморский. Как уточнил вице-премьер, соответствующую работу в этом направлении проводит санкт-петербургский завод «Пелла», который осуществляет модернизацию мощностей феодосийского предприятия.

В ВОЛГОГРАДЕ — СМЕНА СОБСТВЕННИКА

В Волгограде решено передать речные внутригородские перевозки муниципальному предприятию «Метроэлектротранс». Он войдет в состав учредителей ООО «Пассажирский порт Волгограда» с передачей речного флота и инфраструктуры. Смена перевозчика не скажется стоимости проезда, отметили в муниципальном предприятии.

СУБСИДИИ ДЛЯ НЕДОСТУПНЫХ ПУНКТОВ

В Пермском крае с 14 июля 2017 года в направлении Березники-Быстрая начал работать теплоход, который обеспечивает пассажирское сообщение с другими территориями Прикамья. На маршрут вышел теплоход «Карат» вместимостью 100 человек. С июля по октябрь этого года он совершит 66 рейсов. Пассажирские перевозки будет осуществлять ООО «Мошево». Общая сумма субсидии для компании составит более 4,2 млн рублей.

Речная полиция отметила профессиональный праздник

25 июля в России отметили профессиональный праздник сотрудников речной полиции. До 2011 года он носил название «День речной милиции», но после вступления в силу нового федерального закона «О полиции» в 2011 году, название праздника также поменялось.

Впервые в структуре российских правоохранительных органов такое подразделение, как речная полиция, появилось во второй половине 19 века — проект о ее создании, как отдельного ведомства, был утвержден царем в июне 1867 года. Она вошла в состав наружной полиции как особый специальный орган для наблюдения за порядком на водных пространствах Санкт-Петербурга. Речная полиция патрулировала водные пространства столицы Российской Империи, осуществляла надзор за объектами водного транспорта (проводила осмотры и освидетельствование судов, пристаней) и за другими водными объектами — рыбными садками, купальнями, следила за тем, чтобы «берега рек и протоков были хоро-

шо укреплены, ...чтобы шаланды от мостов близко не ставили...», а также боролась с воровством и пожарами на воде. В последующие годы подразделения речной полиции — для наблюдения за прилегающими к городам водными пространствами «в полицейском и санитарном отношении» — стали создаваться и в других российских регионах.

Сегодня речные полицейские осуществляют контроль водных пространств, предупреждают пожары на воде и на водных объектах, браконьерство, а также другие нарушения порядка на реке. Подразделение речной полиции тесно сотрудничает с отделами по борьбе с незаконным оборотом наркотиков, оружия, отделом по экономическим преступлениям.



Детские летние проекты «Солнечной регаты»

В подмосковном детском лагере «Звездочка» прошла специализированная смена для школьников, увлеченных идеями изобретательства и новаторства. Она была организована АНО «Инженерные конкурсы и соревнования» в рамках дорожной карты Маринет (MariNet) Национальной технологической инициативы (НТИ).

Смена прошла параллельно с «Солнечной регатой», о которой «Водный транспорт» рассказал в предыдущем номере газеты. Как заявил президент оргкомитета международных соревнований

«Солнечная регата» Евгений Казанов, для летних смен организатор привлекает в качестве преподавателей инженеров инновационных производств и состоявшихся ребят из команд — участников междуна-

родных соревнований «Солнечная регата».

Школьникам предоставляется возможность самостоятельно, под руководством преподавателей, изготовить лодку на солнечных батареях. Цель — не просто



придумать и сконструировать лодку, но и испытать ее на воде. Одновременно школьники получают теоретические знания о судостроении, о возобновляемой энергии, об изобретательстве и промышленном дизайне.



2018 год — «Год туризма» Ленинградской области

«Ленинградская область — неповторимая, удивительная, заповедная земля. Нам есть, что показать людям, чем удивить и поразить. Именно поэтому я торжественно объявляю очередной год «Годом туризма» Ленинградской области. Благодаря этому году и нашей совместной работе мы модернизируем гостиничную и транспортную инфраструктуру, вдохнем новую жизнь в культуру, благоустроим малые города ленинградской земли», — заявил губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

В Старой Ладоге началось строительство причала для круизных теплоходов

Началось строительство причального комплекса для приема круизных туристических судов в одном из древних городов Руси — селе Старая Ладога в Ленинградской области. Работы планируется завершить до конца осени, чтобы уже в навигацию 2018 года комплекс начал принимать первых туристов, прибывших водным путем. На эти цели, по информации куратора строительства — Управления по транспорту Ленинградской области, будет направлено около 50 млн рублей частных инвестиций.

Новый причал даст возможность Старой Ладоге принимать речные круизные суда, рассчитанные на 200 пассажиров. Проект реализуется в рамках исполнения поручения президента РФ о создании общенационального культурно-туристического проекта на базе Старой Ладоги. Планируется также в ближайшее время организовать для туристов пункты питания, способные обслужить одновременно около 2 тыс. человек.

По данным пресс-службы правительства Ленинградской области, речь идет о строительстве причала палового типа с минимальным использованием береговой черты, что особенно важно в культурно-исторических зонах, и недорогого в постройке. Он будет представлять собой ряд вбитых в дно реки свай (палов), к которым швартуются суда, и переходной мосток, ведущий к корневой части причала на берегу.

«В этом году также были завершены дноуглубительные работы в районе моста через реку Волхов. Они позволят речным круизным судам, идущим по Волго-Балтийскому каналу, завозить туристов в Старую Ладогу. Это существенно увеличит турпоток в древний город», — сообщил губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

Старая Ладога в ближайшем будущем должна стать одним из туристических центров нового

межрегионального проекта Северо-Западного федерального округа «Серебряное ожерелье России». Разрабатывается специальный маршрут от Старой Ладоги до Соловков, который объединит достопримечательности Ленинградской области и пяти ее соседей — Псковской, Новгородской и Вологодской областей, Республики Карелия и Санкт-Петербурга.

Водный туризм планируется развивать за счет разработки сети речных круизов от Петербурга до Старой Ладоги. По оценкам специалистов туристической индустрии Северо-Запада, создание кластера для экскурсионного, паломнического, событийного и экологического туризма в Старой Ладоге потребует около 200–300 млн рублей.

Старую Ладогу посещают око-

«Дорожная карта» развития портов Балтийского бассейна и Западной Арктики

В правительство внесена «дорожная карта» развития портов Балтийского бассейна и Западной Арктики до 2020 года (с возможностью продления до 2030 года), а также развития ближних и дальних авто- и железнодорожных подходов.

В ближайшее время «дорожная карта» должна быть утверждена правительственной комиссией по транспорту. Об этом в ходе заседания Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти сообщила заместитель руководителя Росморречфлота Надежда Жихарева.

По словам Жихаревой, этот документ, вместе с недавно утвержденной правительственной комиссией по транспорту долгосрочной программой развития ФГУП «Росморпорт», станет определяющим для развития портовой инфраструктуры указанных бассейнов.

Ранее аналогичная «дорожная карта» была утверждена для портов Азово-Черноморского бассейна.

Целью разработки данных документов является определение потребности в портовых мощностях, перспективных проектах по их развитию, синхронизация мероприятий по развитию портовых мощностей и подходов к ним.

до 140 тыс. российских и зарубежных туристов в год, и специалисты считают, что при хорошем развитии туристической инфраструктуры эта цифра может серьезно вырасти. Это один из древнейших памятников Древней Руси, первая столица древнерусского государства, куда, по данным русских летописей, в IX веке пришли первые варяжские князья во главе с Рюриком. На территории Старой Ладоги расположены самые северные православные храмы Древней Руси, сейчас решается вопрос об их включении в список Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО. Всего в комплекс памятников Старой Ладоги входят крепость, храмы и два монастыря, ведущие свою историю от средневековья.

СЗП увеличило грузовые перевозки

Объем перевозок судами Северо-Западного пароходства за январь-июнь 2017 года составил 2,76 млн тонн, что превышает показатель аналогичного периода прошлого года. В общем объеме перевозок около 1 млн тонн (37%) составили перевозки новыми теплоходами СЗП — 10 судами DCV36 (головное судно «Аметист») и 7 судами RSD49 «Нева-Лидер».

За отчетный период судами СЗП перевезено: зерновые грузы — 0,66 млн тонн (-17%), черные металлы — 0,57 млн тонн (+50%), химические и минеральные удо-

брения — 0,49 млн тонн (+16%), уголь — 0,52 млн тонн (+55%), цветные металлы — 0,08 млн тонн (-27%), остальные грузы — 0,44 млн тонн.

Отмечается, что падение объе-

мов перевозки зерна за шесть месяцев с начала года обусловлено сокращением рейсов в турецкие порты в связи со значительным подъемом пошлин на экспорт российской пшеницы прави-

тельством Турции, а также более поздними сроками вывоза зерна нового урожая.

Увеличение объемов перевозок угля вызвано привлечением новых контрактов. Рост объемов черных металлов обусловлен возобновлением их перевозок из Морского порта Санкт-Петербург в порты Прибалтики и Польши. Большую часть перевозок — более 2 млн тонн, или 72% от общего объема — составили экспортные грузы пароходства, показав рост 5%. Основную номенклатуру экспорта составили зерновые грузы, черные и цветные металлы, уголь, химические и минеральные удобрения.

Перевозки между иностранными портами составили 0,58 млн тонн или 21% от общего объема, сохранив показатель прошлого года.

Объем импортных грузоперевозок пароходства снизился на 23% — до 0,07 млн тонн, что вызвано общим сокращением импорта в Россию из стран Европы. Доля импорта в общем объеме перевозок за 1 полугодие текущего года составила 2,5%.

Внутрироссийские перевозки в 1 полугодии практически не осуществлялись.

Новый руководитель

Юрий Гильц назначен управляющим директором «Северо-Западного пароходства» с 1 августа 2017 года.



Юрий Гильц сменил Альберта Выговского, который возглавлял СЗП на посту управляющего директора с 2011 года. Юрий Борисович Гильц родился в 1968 году. Окончил Санкт-Петербургский университет экономики и финансов. Имеет опыт управления крупными транспортными предприятиями с широким географическим охватом деятельности. В период с 1995 по 2001 год работал в ОАО «Мурманское морское пароходство» на должностях руководителя отдела и начальника финансового управления. С 2001 по 2003 год — первый заместитель генерального директора ОАО «Северное морское пароходство». На протяжении длительного времени занимал руководящие посты в Группе компаний FESCO, в том числе в должности CEO. Принимал участие в управлении железнодорожными активами групп «Рейл Гарант» и Рустранском.



Продолжается строительство причала в Шлиссельбурге

В Шлиссельбурге продолжается строительство причала, от которого к знаменитой крепости Орешек отправляются теплоходы с туристами. По плану в этом году должен быть построен павильон с кассами, сувенирными магазинами, кафе и залом ожидания. Пока, в разгар сезона, место парковки у будущего причала и сувенирные лавочки представляют собой плохо оборудованную территорию.

В настоящее время добраться до крепости можно как из Шлиссельбурга, так и с левого берега из поселка имени Морозова. Теплоходы отправляются каждые 30 минут, но в период высокого туристического потока

чаще, в зависимости от наполняемости.

Напомним, что 2018 год в Ленинградской области объявлен «Годом туризма», а текущий 2017-й назван «Годом истории». «Благодаря этому Году и нашей совместной работе мы

модернизируем гостиничную и транспортную инфраструктуру, вдохнем новую жизнь в культуру, благоустроим малые города ленинградской земли», — заявил губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.



Установлен порядок движения «Метеоров»

На основании проекта производства работ по строительству моста через реку Малая Нева в районе острова Серный (Санкт-Петербург) до окончательного завершения строительства, с целью обеспечения безопасности плавания устанавливается порядок движения высокоскоростных судов типа «Восход» и «Метеор».

Согласно распоряжению № 47-КП от 17 июля 2017 года капитана морского порта Большой порт Санкт-Петербург Александра Волкова, выход из реки Большая Нева в Невскую губу необходимо осуществлять через Тучков мост вниз по течению по реке Малая Нева; плавание из Нев-

ской губы в реку Большая Нева осуществлять по Корабельному каналу через Благовещенский мост; при следовании вверх по течению по реке Большая Нева высокоскоростным судам участок от ледокола «Красин» до Благовещенского моста проходить в водоизмещающем положении.

Историческая ценность

В Шлиссельбурге начались работы по очистке Староладожского канала. Заказчиком работ является ЛОГКУ «Региональное агентство природопользования и охраны окружающей среды». Исполнителем выступает компания ООО «Областная строительная компания».

«Работа предстоит грандиозная: в общем объеме планируется вывезти 106 тысяч кубометров грунта. В этом году запланирована цифра в 54 тысячи кубов или 2,5 километра канала», — сообщили в администрации Шлиссельбурга.

Проект по очистке дна Староладожского канала рассчитан на два года. В 2017 году планируется выполнить работы от комплекса «Noteburg» до Петровского моста. Работы от Петровского моста до перемычки в районе дома № 16 по улице Староладожский канал запланированы на 2018 год. За это время подрядчик обязуется очистить от ила и грязи 4,5 километра гидротехнического памятника.

«Учитывая опыт предыдущих работ по Малоневскому каналу и историческую ценность гидротехнического сооружения, мы будем вести особый контроль за работой подрядчика», — отметил главный специалист агентства природопользования Ленинградской области В. А. Дудин. — Работы будут вестись исключительно дноочистительные. Конструктивные параметры канала затронуты не будут».

Староладожский канал — построенный в начале XVIII века 117-километровый водный транспортный путь вдоль берега Ладожского озера, соединяющий реки Волхов и Неву. Конечные

шлюзы расположены в Шлиссельбурге и Новой Ладоге. В начале XVIII века канал являлся крупнейшим гидротехническим сооружением Европы.

Кроме того, в Шлиссельбурге планируется доставить плавучую пожарную установку, закупку которой ведет Невско-Ладожский район водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей». Планируется потратить на нее 3,3 миллиона рублей. Установка будет использоваться при тушении пожаров на оперативных площадках причалов и на нефтеналивных судах во время их отстоя и ремонта.

Очередной катер «Озерной верфи»

«Озерная Верфь» спустила на воду очередной катер проекта 12М. Многоцелевой скоростной катер предназначен для обеспечения патрулирования поисково-спасательных, таможенных, природоохранных и других служб, несения дежурств в назначенных районах, участия в операциях специального назначения.

Судно, оснащенное корпусом из алюминиевого сплава, может эксплуатироваться на реках, озерах, водохранилищах, а также в прибрежных морских районах, сообщает пресс-служба верфи.

ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) (Laky Verf) располагается на территории «Невского судостроительно-судоремонтного завода» и имеет собственные производственные площади. Верфь с 2005 года занимается

строительством моторных яхт премиум-класса. В разработке проектов яхт участвуют известные в яхтенном мире дизайнеры — голландцы Гвидо де Груд (Guido de Groot) и Франк Лаупман (Frank Laupman). С момента основания компании по коммерческим контрактам было построено 6 яхт проекта 23 М (длина 23,5 м), каждая из которых успешно прошла навигационные испытания. Надзор за строительством осуществляется Российским морским регистром судоходства.

ОССЗ построит дноуглубительное судно для арктического региона

Онежский судостроительно-судоремонтный завод планирует построить к началу 2019 года дноуглубительное судно для работы в Арктике. «У нас есть заказ на земснаряд с объемом трюма 2 тыс. куб. м. Он с ледовым классом, предназначается для работы в районе Архангельска, Мурманска, Сабетты», — сообщил начальник завода Владимир Майзус.

Дноуглубительное судно длиной 80 метров планируется сдать в начале 2019-го года. Исполнителем заказа от ФГУП «Росморпорт» выступит Онежский судостроительно-судоремонтный завод. Судно строится по проекту судостроительной компании Damen Shipyards Group из Нидерландов.

Руководство Онежского судостроительного-судоремонтного завода обсуждает с российскими заказчиками строительство 6-ти среднетоннажных рыболовецких

траулеров на общую сумму не менее 2 млрд руб.

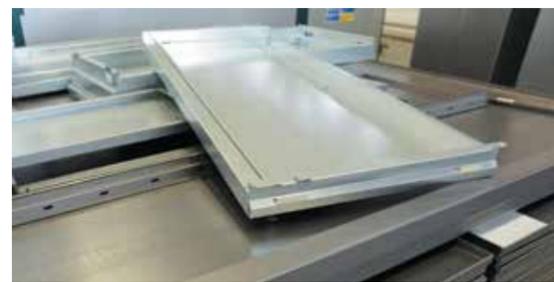
Врио руководителя Карелии Артур Парфенчиков уточнил, что руководство региона будет помогать заводу с размещением заказов. С 2011 года Онежский судостроительно-судоремонтный завод (прежнее название — Онежский судостроительный завод) находился в процедуре банкротства. Летом нынешнего года предприятие возобновило работу с закладки нового судна и получило заказы на 1,7 млрд руб.

Судовая мебель на «Гесере»

АО «Гесер» открыло в Кировском районе Ленинградской области вторую очередь предприятия по выпуску судовой мебели, корабельной обшивки из композитных материалов. Новые мощности позволят заводу нарастить производство на 20%. Инвестиции в проект составили свыше 600 млн руб.

В настоящее время компания выполняет крупный контракт на обустройство дизель-электрического ледокола проекта 22600 «Виктор Черномырдин». В апреле 2017 года предприятие получило заказ на оборудование первого патрульного корабля ледового класса проекта 23550 «Иван Папанин», строящегося для ВМФ России на Адмиралтейских верфях. Работы начнутся в 2018 году. Сумма контрактов ВМФ превышает 1 млрд руб.

Проект предприятия по развитию производства получил поддержку Фонда развития промышленности РФ. ФРП выделило АО «Гесер» заем в размере 300 млн руб. на льготных условиях.



Средне-Невский судостроительный завод отметил юбилей

Средне-Невский судостроительный завод отметил юбилей. На территории предприятия 20 июля 2017 года прошли праздничные мероприятия, посвященные 105-й годовщине со дня основания предприятия.

В рамках празднования состоялся торжественный митинг, награждение работников завода, а также открытие обновленного Музея истории предприятия. В мероприятии приняли участие представители администрации Санкт-Петербурга, законодательного собрания Санкт-Петербурга, Государственной думы РФ, ОСК и др.

Усть-Ижорская верфь, с которой берет свое начало Средне-Невский судостроительный завод, была заложена в Петербурге в 1912 году. Строительство верфи завершилось к концу 1913 года. На берегу Невы появилось четыре стапеля длиной 120 и шириной 15 метров. В ноябре 1913-го на верфи началась сборка первых корпусов эсминцев по заказу Морского министерства. Всего с ноября 1913-го по декабрь 1916-го было построено и сдано флоту восемь эскадренных миноносцев типа «Орфей».

В 1930–1931 годах на предприятии создана специализированная лаборатория с целью внедрения электросварки при

ремонте корпусов металлических судов. В 1934-м впервые в СССР электросварка была применена заводом при изготовлении пассажирского судна «Белорыбца». К 1934 году верфь становится самой мощной базой судоремонта в северо-западном бассейне и одной из крупнейших в Союзе.

С 1937 года главная специализация завода — минные тральщики. Во время Великой Отечественной войны, находясь в пяти километрах от линии фронта, предприятие продолжало свою работу. В 1947-м впервые в СССР на Средне-Невском судостроительном заводе освоено применение автоматической сварки и крупносерийное строительство кораблей поточным блочно-позиционным методом.

С начала 80-х ведется модернизация завода для обеспечения строительства качественно новых судов. В 2011 году на СНСЗ впервые в России отработана и внедрена в производство технология вакуумной инфузии. В 2013 году заводом впервые в России освоена технология изготовления корпусов из углепластика и соз-

дан углепластиковый корпус 150-местного пассажирского катамарана проекта 23290. В этом же году начато строительство серии рейдовых тральщиков проекта 10750Э для инозаказчика, а также серийное строительство буксиров проекта 81.

В год своего 105-летия Средне-Невский судостроительный завод открыл новый производственный цех — вторую очередь цеха стеклопластикового судостроения. Завод завершает строительство пассажирского катамарана из углепластика, многоцелевого катера, совместно с Росатомом продолжает работы по международному проекту ITER. В этом же году, в рамках общей модернизации предприятия, заводом запланировано завершить реконструкцию судоспускного устройства (СЛИПа). Реконструкция СЛИПа позволит СНСЗ расширить линейку выпускаемых кораблей и судов, в том числе и более тяжелых, из металла.

В ближайшие три года завод планирует реализовать проект по созданию цифровой верфи,

которая позволит предприятию повысить производительность и сократить сроки разработки новых изделий. Треть из запланированных на проект 350 миллионов рублей предприятие направит из своих средств.

Мировая композитная промышленность сегодня активно развивается. Появляются новые рынки сбыта, заинтересованные в использовании композитов: судостроение, энергетика, транспортное машиностроение, строительство, ЖКХ, метрострой и так далее. СНСЗ следит за новшествами в технологиях и появлением новых тенденций

и способен не только обеспечить интеграцию этих знаний и процессов, но и открыть доступ к ним своим партнерам, экспертам, специалистам, внедрить их в повсеместное применение. В своей работе Средне-Невский судостроительный завод преследует принцип компак-верфи, когда все производственные цеха подведены в производственном потоке последовательно, находятся «под одной крышей». В 2018 году на СНСЗ завершится модернизация предприятия, что позволит заводу ежегодно сдавать два композитных и два стальных корабля в год.





Курсанты «Макаровки» приняли участие в Международной парусной регате

Курсанты «Макаровки» приняли участие в Международной парусной регате-2017 («The Tall Ships Races 2017») на борту четырёх парусных судов. Среди них — парусник «Мир», который находится под управлением ФГУП «Росморпорт», а также яхты учебной флотилии университета — «Акела», «Аргус» и «Полюс». На борту парусника «Мир», помимо 122 курсантов университета, также совершили свой первый в жизни настоящий морской поход 9 воспитанников Санкт-Петербургского городского Дворца творчества юных.

Регата, организатором которой является Международная ассоциация учебной парусной подготовки («Sail Training International»), проводится ежегодно. Каж-

дый раз маршрут гонки уникален. В этом году парусники соревновались в водах Балтийского моря. Регата The Tall Ships Races 2017 проходит по маршруту Хальмстад (Шве-

ция) — Котка (Финляндия) — Таллин (Эстония) — Турку (Финляндия) — Клайпеда (Литва) — Щецин (Польша) в период с 30 июня по 8 августа 2017 года.



«Надежда морей» и «Морская школа» привлекает молодежь

Шхуна «Надежда» и яхта «Лукулл» приняли участие в международной регате The Tall Ships Races. На шхуне «Надежда» на регату отправились участники проекта «Надежда морей». Этот проект с 2015 года проводит яхт-клуб Санкт-Петербурга. «Надежда морей» — это серия учебных плаваний, в которых участвуют студенты четырех петербургских вузов: Санкт-Петербургского государственного экономического университета, Университета ИТМО, Горного Университета, Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого.

На яхте «Лукулл» отправились курсанты «Морской школы» Яхт-клуба Санкт-Петербурга. Проект «Морская школа» — это обучение морскому делу подростков от 13 до 17 лет. Ребята изучают морскую теорию, навигацию, лоцию, устройство крейсерских яхт и парусников, основы плотничьего дела. Летом они отрабатывают полученные знания на практике: ходят в морские походы на капитанских гичках и других парусных судах.

Первое название шхуны «Надежда» — «Стерна». Она была построена в Голландии в 1912 году как рыболовное судно. В 1927 году шхуну купил судовладелец из Гамбурга, затем в 1936 году шхуну

купил граф Феликс фон Люкнер. В начале 1947 года она была передана отряду учебных кораблей Подготовительного военно-морского училища, а после его расформирования — Ленинградскому нахимовскому училищу, получив название «Надежда» (позднее шхуна получила название «Ленинград»). Шхуна неоднократно участвовала в съемках советских, российских и зарубежных кинематографистов. Много лет шхуна была главной участницей городских праздников выпускников «Алые паруса». Сейчас шхуна «Надежда» — это учебный парусник Яхт-клуба Санкт-Петербурга.

Яхта «Лукулл» — гафельный куттер. Реконструирован из ста-

рого немецкого фишкютера. Построен по проекту известного немецкого конструктора Макса Эрца. После 1945 года по репарации большое количество фишкютеров попало в СССР. Они стали основой зарождавшегося калининградского рыболовецкого флота. За мореходность и живучесть пользовались популярностью у рыбаков. Сейчас яхта «Лукулл» — участник «Фонда поддержки, реконструкции и возрождения исторических судов и классических яхт». На яхте проходят практику курсанты Нахимовского военного морского училища, Кронштадтского морского кадетского корпуса, «Морской школы» яхт-клуба Санкт-Петербурга и волонтеры «Фонда».

«Морское кадровое агентство» наращивает потенциал

«Морское кадровое агентство» в I полугодии 2017 года подготовило 1713 специалистов по портовым, дорожно-строительным и складским рабочим профессиям, что на 58% больше, чем за аналогичный период 2016 года.



Программы основного профессионального обучения освоили 960 человек, на 39% превысив аналогичный показатель прошлого года. Из них профессиональную подготовку по рабочим специальностям прошли 488 человек. Наиболее востребованными профессиями среди данной категории учащихся стали «швартовщик», «стропальщик», «докер-механизатор» и «тальман».

Программы переподготовки и повышения квалификации по дорожно-строительным, крановым и другим специальностям в МКА прошли 472 человека. Наиболее популярными специальностями стали «машинист погрузчика», «машинист портового тягача» и «водитель телескопического контейнерного перегружателя».

За отчетный период программы дополнительного профессионального образования, включая такие направления, как охрана труда и пожарная безопасность, прошли 668 человек, что в 2,5 раза больше, чем за 6 месяцев прошлого года. Существенный рост показателя, как отмечается в сообщении, обеспечила запущенная МКА в апреле текущего года новая программа повышения квалификации в области охраны труда «Безопасные методы и приемы выполнения работ на высоте» (с присвоением 1, 2 или 3 групп безопасности). На конец отчетного периода МКА выдало 500 соответствующих удостоверений.

За январь-июнь 2017 года обучение в МКА прошли 85 студентов специализированных учебных заведений. Они приобрели дополнительные для себя рабочие специальности «водитель погрузчика», «слесарь по ремонту и обслуживанию перегрузочных машин» и «тальман».

Для учащихся таких вузов и колледжей в МКА разработаны специальные адаптированные программы, учитывающие наличие базовых знаний, которые позволяют студентам получить дополнительную профессию.

8 августа 2017 года МКА приступило к реализации финального этапа подготовки крановщиков ООО «Газпром добыча Ноябрьск» (дочернее общество ПАО «Газпром») для работы на портальных кранах в Якутии.

Обучение организовано на этапе завершения строительства речного грузового причала в поселке Пеледуй, который станет крупным логистическим центром при реализации проекта государственной Восточной газовой программы, участником которой является ООО «Газпром добыча Ноябрьск».

Подготовка предусматривает трехнедельное обучение крановщиков практической работе на портальных кранах, которое пройдет на производственной базе агентства в Санкт-Петербурге. Полный курс обучения, включающий теоретическую подготовку, занимает пять недель.

По завершении курса работники «Газпром добыча Ноябрьск» получат свидетельства об обучении по программе повышения квалификации «Машинист крана (крановщик) электрического портального крана».





Московский бассейн: спрос растет

Спрос на путешествия «по воде» в 2017 году в Московском бассейне вырос почти на четверть. Например, несмотря на холодную и переменчивую погоду, только в июне пассажиропоток по водным путям Канала имени Москвы, а это 4 тыс. км, увеличился на 9% — до 89365 человек. В прошлом году канал пропустил около 2 млн пассажиров.

С апреля по июнь 2017 года по внутренним водным путям столичного региона прошло около 400 тыс. речных путешественников, что сопоставимо с аналогичным показателем прошлого года, отметил руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин. Сюда входят регулярные (транспортные) и нерегулярные (туристские) и экскурсионно-прогулочные перевозки. Они отличаются протяженностью и продолжительностью маршрутов, а также условиями и качеством предоставляемых услуг. Транспортные перевозки — это транзитные, местные, пригородные и внутригородские, а также переправы. Нерегулярные туристские перевозки делятся более

суток, а экскурсионно-прогулочные не превышают 24 часов.

Напомним, Канал имени Москвы — это 3842 км внутренних водных путей, которые распространяются на 12 субъектов РФ (это Москва, Подмосковье, Тульская, Тверская, Вологодская, Ярославская, Новгородская, Рязанская, Владимирская, Калужская, Нижегородская и Ивановская области). Причем на долю столицы приходится 88 км, а Московской области — 484 км. Вместе они формируют Московский бассейн, который включает в себя 50 судоходных артерий, в том числе Канал имени Москвы, реки Волга, Москва, Ока, Молога, Созь, Шоша, Дубна, Нара, Клязьма, а также озеро Селигер, Рыбинское, Клязьминское, Пяловское, Пестовское,

Верхневолжское, Мстинское, Вышневолоцкое, Ивановское и Угличское водохранилища.

В эту навигацию перевозчики констатируют необычайно высокий спрос на туристические поездки. По данным компаний, входящих в «Речной альянс» (60% рынка речных перевозок), продажи речных туров выросли, по сравнению с 2016 годом, на 20–25%, а загрузка теплоходов достигает 100%. Всего, по данным ФГБУ «Канал имени Москвы», с апреля по июнь все пассажирские суда совершили в Московском бассейне около 6 тыс. рейсов.

«Канал имени Москвы всегда пользовался популярностью у туристов и занимал почетное место во всех путеводителях. Еще при его создании были тща-

тельно продуманы живописные берега, а наши водораздельные бьефы и гидротехнические сооружения стали настоящими достопримечательностями», — напоминает Герман Елянюшкин.

«Наши судопропускные сооружения технически могут круглосуточно пропускать более 150 пассажирских судов, которые выполняют наиболее популярные речные круизы. Канал имени Москвы — традиционный путь для большого количества лайнеров, в том числе двух- и четырехпалубных теплоходов. Если в навигацию 2016 года на наших водных путях работало 88 круизных теплоходов, то в 2017 году их число планируется увеличить на 8% — до 95 судов», — резюмирует Герман Елянюшкин.

Нижегородский гидроузел для сквозного судоходства

Нижегородский низконапорный гидроузел должен быть сдан в эксплуатацию к 2021 году. Об этом заявил в Волгограде в ходе совещания о сохранении, предотвращении загрязнения и рациональном использовании реки Волги председатель правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев: «Он должен быть сдан в эксплуатацию к 2021 году, после чего на этом мелководном участке реки будут сняты ограничения по грузовой и пассажироперевозкам. И сквозное судоходство по Волге как водной трассе международного значения будет сохранено, что исключительно важно».

По словам Медведева, деньги на эти цели в проекте бюджета заложены. Общий объем финансирования строительства Нижегородского гидроузла составит порядка 43,5 млрд руб.

Как сообщалось ранее, распоряжением правительства Российской Федерации от 4 августа 2017 года № 1678-р в схему территориального планирования внесены изменения в целях реализации проекта по строительству Нижегородского гидроузла. В документе скорректированы основные характеристики гидроузла и уточнено его местоположение.

Строительство нового гидроузла позволит создать в его верхнем бьефе зону искусственного подпора с гарантированными глубинами не менее 4 м и восстановить сквозное крупнотоннажное судоходство на участке р. Волги от г. Гордца до Нижнего Новгорода без подъема отметки Чебоксарского водохранилища до НПУ 68,0 м (в Балтийской системе высот), исключив при этом подтопление Нижнего Новгорода и не прибегая к строительству на территории мегаполиса дорогостоящих инженерных защит.





Пристань для круизных судов открылась в Рязани

Пристань для круизных судов открылась в Рязани. Плавающий железобетонный дебаркадер установлен на реке Оке в центральной части города, в районе лесопарка. Теперь сюда регулярно прибывают двухпалубные круизные суда проекта 305 вместимостью 120–150 человек, а также яхты и теплоходы из Москвы и Нижнего Новгорода.

«Было крайне важно сделать здесь полноценную пристань. Она имеет ключевое значение для жизни города и региона в целом. Поэтому в 2017 году мы оборудовали дебаркадер, ставший новыми «речными воротами» в Рязань», — отметил руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин.

Плавающий железобетонный дебаркадер приписан к Рязанскому району гидротехнических сооружений ФГБУ «Канал имени Москвы». Судно вмещает 124 человека. Его длина составляет 35,4 м, ширина — 10 м, высота — 9 м. В этом месте могут швартоваться сразу два двухпалубных теплохода, в том числе в ночное

время. Технически дебаркадер способен принимать ежедневно до четырех судов с многочасовой стоянкой.

В настоящее время объект эксплуатируется только для приема судов. Для работы в режиме полноценного речного вокзала его предстоит укомплектовать дополнительным оборудованием и построить причальную стенку.

Пассажирские перевозки через Рязань ведут несколько операторов, в том числе участники «Речного Альянса» — компании «Инфофлот», «Мостурфлот» и «Водоходь». В эту навигацию дебаркадер принял 14 судов, ещё восемь швартовок запланировано до середины сентября.

«Канал имени Москвы» при поддержке Федерального агентства морского и речного транспорта создает все условия для развития пассажирских и грузовых перевозок по водным путям Московского бассейна. Сегодня мы реанимируем транспортную активность на Оке. Помимо модернизации причальной инфраструктуры, на повестке стоит реконструкция гидроузлов «Беломут» и «Кузьминск», обеспечивающих перевозчикам гарантированные глубины судового хода. Это позволяет оживить традиционные и разработать новые туристические маршруты, а также сделать речной туризм доступным для широкого круга



потребителей», — сказал Елянюшкин.

ФГБУ «Канал имени Москвы» является крупнейшим водотранспортным и водохозяйственным комплексом, выполняет функции органа госу-

дарственного управления на внутренних водных путях в 12 субъектах Российской Федерации Центрального региона России. Объекты предприятия включают более 240 гидротехнических сооружений и 3842 км водных путей.

Теплоходы из Кинешмы в Кострому ходить не будут...

В этом году кинешемцы не смогут совершить прогулку на теплоходе до Костромы, хотя в прошлую навигацию поездки в соседнюю область были востребованы.

У кинешемских речников-предпринимателей «не сложились отношения» с костромичами. В итоге было решено организовать поездку только до Плеса с промежуточными остановками в Наволоках и Семигорье, а также ввести новые водные маршруты вниз по Волге — до Жажлева и Решмы.

Что касается расценок на перевозки, то в конце июня был подписан договор с правительством Ивановской области об организации льготных перевозок. Стоимость круиза «Кинешма-Плес-Кинешма» теперь составляет 800 рублей, для детей и пенсионеров — 400 рублей. Доехать в одну сторону до Жажлева путешественники без льгот смогут за 200 рублей, до Решмы — за 340 рублей. Круиз «Кинешма-Решма-Жажлево-Кинешма» будет стоить 660 рублей. В Плес поездки осуществляются по вы-

ходным дням. Отправление из Кинешмы — в 9 часов, из Плеса — в 15:30. По дороге туда и обратно теплоход заходит в Наволоки и Семигорье. По четвергам и пятницам организуются поездки в Жажлево и Решму. В 8 утра теплоход отправляется в Жажлево, затем возвращается в Кинешму. В 12:30 теплоход выходит из Кинешмы в Решму, где стоит с 14:15 до 16:30, а потом возвращается в Кинешму с заходом в 16:15 в село Жажлево. Отправление из Кинешмы осуществляется от Кузнецкого моста.

Билеты продаются на борту теплохода, но организаторы поездок просят клиентов по возможности заказывать билеты по телефону заранее. Программы для туристов, как и маршруты — разные. Если в Плесе — это стандартная часовая экскурсия по городу, то в Решме гости могут посетить Макариев-Решемский женский монастырь с монастырской трапезой. А вот Жажлево известно своими богатыми ягодными и грибными местами. Данный маршрут будет востребован у любителей «тихой охоты».

... а на маршруте Кострома — Сады работает «Москва-52»

Новый теплоход будет пущен в связи с тем, что теплоход «Москва-52», прежде работавший на маршруте Кострома-Сады, сейчас используется костромичами как альтернативный способ пересечения Волги с одного берега на другой. Новый теплоход предоставил Департаменту транспортного и дорожного хозяйства Костромской

области индивидуальный предприниматель из Ивановской области. Между ними был заключен договор на осуществление пригородных речных перевозок.

Первый рейс уже состоялся 4 августа. Теплоход будет осуществлять движение по будням. Пока что планируется два отправления из Костромы — утром в 9:30 и вечером в 17:00.

В Долгопрудном начались речные прогулки на теплоходе «Мир»

В городе Долгопрудном Московской области с 28 июля начал работу теплоход «Мир», на котором все желающие могут совершить речные прогулки.

Как ранее сообщал «Водный транспорт», с идеей таких путешествий к местным властям обратилось руководство судоходной компании «Пароходь». Было предложено несколько вариантов маршрутов — от обзорных экскурсий по окрестностям города до трёхчасовых рейсов.

Судно «Мир» рассчитано на 12 человек. По просьбам пассажиров оно совершает часовые и двухчасовые экскурсии. Расписание движения теплохода и другую информацию можно узнать на причале в Новых Водниках.

В Твери возобновились речные прогулки от Городского сада

В Твери у пирса на набережной Михаила Ярославича Тверского 26 июля установили новый понтон. Плавающую пристань убрали в 2015 году, место отправки теплоходов перенесли на Речной вокзал.

С тех пор речной туризм в Твери стал терпеть убытки: отправлялись теплоходы только по мере полной загрузки, и людям приходилось подолгу ждать речной прогулки, что снизило популярность этого вида туризма, отмечает местное издание Tverigrad.

Для развития речного туризма в регионе городские власти решили вернуть теплоходы «Лиза

Чайкина» и «Владимир Ершов» на привычное место — набережную Городского сада.

Характерно, что на понтоне не будет кафе, как в былые времена. Только билетная касса, где пассажиры будут оплачивать поездки. Первые теплоходы от пристани начали курсировать уже в четверг утром, 27 июля. Стоимость 45-минутной прогулки осталась прежней: 350 рублей в будние дни и 390 — в выходные.



Наружную рекламу на работающих на Москве-реке теплоходах признали незаконной

Наружную рекламу, размещенную на борту речных судов, работающих на Москве-реке, потребуют убрать, если рекламные экраны на теплоходах эксплуатируются без соответствующих разрешений и в нарушение действующих в Москве правил, которые регламентируют места и способы размещения наружной рекламы в городе.

«В соответствии с законодательством, суда подлежат государственной регистрации и, соответственно, относятся к недвижимому имуществу, а значит, оформление разрешений является обязательным в силу

требований закона о рекламе. Установка рекламных щитов так или иначе должна соотноситься с интересами города. Но указанная деятельность явно нарушает закон «О рекламе», — заявили в департаменте СМИ и рекламы.

В департаменте подчеркнули, что переоборудование судна под задачи, не связанные с основной деятельностью, «однозначно запрещено законом «О рекламе» и должно быть пресечено».



«Красное Сормово» построило танкер-химовоз нового проекта

Завод «Красное Сормово» спустил на воду танкер-химовоз нового проекта RST27M. Спуск 21 июля был приурочен к 168-й годовщине завода и прошел в торжественной обстановке.



Поздравить корабелов прибыл губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев. Крестной матерью судна стала главный бухгалтер компании «БФ Танкер» Ксения Соколова.

Генеральный директор Завода

«Красное Сормово» Николай Жарков на церемонии спуска отметил, что сормовская судостроительная компания с богатой историей, флагман судостроительной отрасли страны. «Как и 168 лет назад, сормовичи сегодня идут в ногу с ведущей

инженерной мыслью, с каждым годом выпуская суда все более технически и технологически сложных проектов. Поэтому не случайно сегодняшний спуск судна на воду приурочен к этой исторической дате. Совместно с проектантами мы модернизировали наш самый массовый проект RST27, расширив возможности танкера по грузоподъемности и ассортименту перевозимого груза.

Это первое судно в серии из пяти танкер-химовозов проекта RST27M, которые «Завод «Красное Сормово» построит в 2017–2018 годах для компании «БФ Танкер». Заказчиком по судам выступает «Государствен-

ная транспортная лизинговая компания» (ГТАК).

Суда по проекту RST27M строятся в России впервые. Речь идет о более совершенных танкерах-химовозах с увеличенной на 800 тонн грузоподъемностью (в сравнении с проектом RST27), способных перевозить нефть и нефтепродукты, а также вредные жидкие вещества наливом, обеспечивая в одном рейсе перевозку трех сортов груза.

Напомним, трехсторонние контракты на строительство пяти танкер-химовозов проекта RST27M были подписаны между Заводом «Красное Сормово», компанией «БФ Танкер» и ГТАК в конце 2016 года.

«Порт Коломна» модернизирует сухогруз «Алушта»

«Порт Коломна», пополнивший свой флот первым судном смешанного река-море плавания «Алушта», намерен провести его модернизацию с целью увеличения вместимости грузовых трюмов. Сухогрузный теплоход «Алушта» (проект 21–88, тип Калининград) с люковыми закрытиями грузовых трюмов грузоподъемностью 2000 тонн имеет формулу класса М–СП 3,5.



АО «Порт Коломна» — многопрофильное речное транспортное предприятие. В состав порта входят грузовые участки на реках Москва и Ока (Беседы, Лыткарино, Воскресенск, Коломна), участок пассажирских перевозок, судоремонтный завод, судоподъемное сооружение, отстойный пункт, строительный и автотранспортный участки, завод сухих смесей, гостиничный комплекс.

Окская судостроительная спустила на воду катамаран «Игорь Ильин»

Окская судостроительная 26 июля 2017 года спустила на воду уникальное многофункциональное морское водолазное судно-катамаран «Игорь Ильин» проекта SDS18, построенное по заказу ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота». Судно строится по лизинговой программе ГТЛК.



Окская судостроительная стала первым в России предприятием, которое начало строительство судов данного проекта.

Назначение судна — обеспечение водолазных и подводно-технических работ на глубинах до 60 метров при волнении моря до 3-х баллов, участие в аварийно-спасательных и судоподъемных операциях, размещение и обеспечение работы научно-исследовательской партии в объеме установленных технических средств, обследование дна ак-

ваторий, затонувших объектов, подводной части корпусов судов (кораблей) и гидротехнических сооружений, обеспечение эксплуатации малогабаритных телеуправляемых подводных аппаратов при волнении моря до 3 баллов, проведение инженерных изысканий на шельфе.

Закладка киля судна состоялась 1 декабря 2016 года. Судно построено согласно установленным срокам. Проект судна разработан ООО «Морское инженерное бюро». Разработчик РКД — ООО «ГЦКБ Речфлота».

В Госдуме открылась юбилейная выставка ОСК

Экспозиция посвящена 350-летию российского государственного судостроения и 10-летию Объединенной судостроительной корпорации

В Государственной Думе 19 июля 2017 года состоялось торжественное открытие выставки Объединенной судостроительной корпорации, посвященной 350-летию российского государственного судостроения и 10-летию самой ОСК.

2017 год стал дважды юбилейным для отечественной корабельной отрасли. 10 лет исполнилось с момента создания Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) — нынешнего лидера российского судостроения, компании, собравшей воедино более 40 передовых верфей и конструкторских бюро, одного из крупнейших в мире экспортеров военной морской техники.

Другой, еще более масштабной датой, стал юбилей государственного судостроения, берущий свое начало 29 июня 1667 года, когда царем Алексеем Михайловичем, отцом Петра I, был издан указ о создании первого российского фрегата «Орел».

350 лет назад это решение предопределило появление русского флота и превращение России в морскую державу. Кроме того, ряд исследователей убеждены, что и российский триколор впервые был поднят именно на борту «Орла».

В честь этих знаковых событий ОСК представила в Думе выставку макетов кораблей, фото и видеоматериалов, посвященных российскому судостроению.

Как сообщает пресс-служба корпорации, на церемонии открытия президент ОСК Алексей Рахманов отметил, что это мероприятие — не только «выставка достижений народного хозяйства», но, в первую очередь, «очерк эпохи возрождения отечественного судостроения». «Экспозиция позволяет оценить, насколько разные задачи способны решать российские корабли, — пояснил Алексей Рахманов. — Например, с одной стороны здесь можно видеть самую бесшумную в мире подводную лодку проекта 636 «Варшавянка» — нашу гордость и экспортный хит. С другой — атомный ледокол АК-60, гигант, способный решать любые задачи в Арктике и на Севморпути. Но что гораздо важнее — через эти макеты кораблей и судов можно

оценить огромную работу коллективов наших верфей и конструкторских бюро, без которых были бы невозможны ни уникальные боевые качества военного, ни комфорт и надежность гражданского флотов».

Президент ОСК выразил надежду, что выставка наглядно продемонстрирует тот вклад, который вносят в развитие и мощь нашей страны корабли. И еще раз остановился на том, насколько значимым подарком для них стало учреждение профессионального праздника — Дня кораблестроителя. В этом году 29 июня праздник отмечался впервые.

Присутствовавший на церемонии председатель комиссии Госдумы по правовому обеспечению развития организаций ОПК Владимир Гутенев подчеркнул, что в последние годы российское судостроение столкнулось с серьезным вызовом. «Много мощностей, особенно, по производству двигателей, газотурбинного оборудования, находились за периметром России. И здесь ОСК выступила интегратором той высокотехнологической промышленности, которая тра-

диционно задействована при создании сложных систем — подводных, надводных, военных, гражданских. Многотысячный коллектив ОСК сумел сохранить компетенции, волю, желание и создал целую огромную индустрию», — сказал парламентарий, отметив, что этому содействовала способность руководства работать на опережение и «нацеленность на молодежь».

Владимир Гутенев особо отметил деятельность президента ОСК на посту главы экспертного совета при Комитете по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству, который эффективно работает при формировании и корректировке госпрограммы по развитию судостроения. Кроме того, Алексей Рахманов возглавляет одну из основных рабочих групп — по ценообразованию в рамках ГОЗ — при комиссии Госдумы по развитию предприятий ОПК. «Уверен, что благодаря такой консолидированной работе корпорации с Госдумой и ее экспертными площадками мы обеспечим необходимые результаты», — резю-

мировал Владимир Гутенев.

АО «Объединенная судостроительная корпорация» — крупнейшая судостроительная компания России. Создана в соответствии с указом Президента РФ в 2007 году со 100% акций в федеральной собственности. В холдинг входит около 40 предприятий и организаций отрасли (основные судостроительные и судоремонтные верфи, ведущие проектно-конструкторские бюро). В настоящее время на базе ОСК консолидирована большая часть отечественного судостроительного комплекса. Российский рынок — основной для госкорпорации, которая также экспортирует свою продукцию в 20 стран мира.





В Дубне открылась выставка к 80-летию Канала имени Москвы

О грандиозной стройке XX века, которую сравнивают с возведением египетских пирамид, расскажет собрание Волжского района гидротехнических сооружений Канала имени Москвы, а также уникальные экспонаты краеведческого общества «Москва-Волга» и предметы из личной коллекции исследователя Сергея Гаева. Экспозиция будет работать в Музее краеведения и археологии города Дубна до 15 сентября 2017 года.

На выставке представлены оригиналы газет и журналов, издававшихся в 1930-е годы в Дмитлаге НКВД, статьи из центральной прессы с хроникой строительства Канала, архивные и личные документы, нагрудные знаки «Ударнику Москва-Волгостроя» и «Строителю Москва-Волга», а также инструменты, которые использовались на стройке уникального гидротехнического сооружения.

Место проведения выставки выбрано не случайно. Своим появлением на карте России Дубна обязана Каналу имени Москвы. Именно здесь в начале 1930-х годов дали старт возведению уникального инфраструктурного объекта для перекачки волжской воды в Москву. В 1933 году с началом строительства Волжского района гидротехнических сооружений Канала был образован рабочий поселок Большая Вол-

га, в 1937 году ставший частью Иваново, которая, в свою очередь, позже вошла в состав Дубны.

«Историю сложнейшего индустриального проекта создавали люди интересной и трагической судьбы. В строительстве канала участвовали сотни тысяч заключенных и вольнонаемных. Они стояли за каждым камнем, вынутым из земли, за каждым проложенным рельсом железной дороги, за каждым шлюзом и механизмом. Мы чтим подвиг наших сограждан, отдавших свою жизнь на этой стройке, и хотим сохранить память о них, о тех временах и той грандиозной работе», — говорит руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин.

Значительную часть экспозиции занимают экспонаты из коллекции работника ФГБУ Сергея Гаева, который также является сопредседателем краеведческого

общества «Москва-Волга» и соинициатором проекта «Москва-Волга.Ру». Он собрал около 1 тыс. предметов и документов, свидетельствующих об истории канала. В Музее краеведения и археологии города Дубна представлена лишь часть из них.

«Это собрание стало появляться около 10 лет назад, после того, как я нашел в архиве свидетельство о браке своего деда, Николая Сергеевича Игумнова. Он участвовал в строительстве Канала, будучи заключенным Дмитлага, — рассказывает Сергей Гаев. — Это стало отправной точкой моего интереса к столь знаковому периоду нашей истории, к Каналу и к людям, оказавшимся причастными к этому грандиозному проекту».

Среди вольнонаемных строителей канала были князья Голицыны (Сергей Голицын поступил на работу геодезистом, а его се-



стра Мария — геологом) и будущая супруга писателя Михаила Пришвина Валерия Лебедева (работала в гидротехнической лаборатории Москваволгостроя). Среди заключенных Дмитлага оказались Сергей Извеков, больше известный как Патриарх Московский и всея Руси Пимен, один из первых российских авиаторов Александр Раевский, министр Временного правительства Николай Некрасов и отец первого Президента России Николай Ельцин.

Канал имени Москвы (до 1947 года — Канал Москва-Волга) представлял собой огромную строительную площадку второй сталинской пятилетки и своеобразную лабораторию, где отработывались новые строительные технологии. Здесь впервые была задействована исключительно советская техника. Уникальные насосные системы поставлял Московский завод «Борец», электродвигатели — Ленинградский завод «Электросила». Для этой стройки

были созданы первые гидромониторы, первый пятитонный самосвал и первый экскаватор с объемом ковша 1,5 куб. м.

Выставка в Дубне — не единственная в своем роде. В подмосковном поселке Деденево, в Яхромском районе гидротехнических сооружений, с 2007 года на постоянной основе действует Музей Канала имени Москвы. Постоянные экспозиции, посвященные истории канала, есть также в Долгопрудненском историко-художественном музее и в музее-заповеднике «Дмитровский кремль».

ФГБУ «Канал имени Москвы» является крупнейшим воднотранспортным и водоохозяйственным комплексом, выполняет функции органа государственного управления на внутренних водных путях в 12 субъектах Российской Федерации Центрального региона России. Объекты предприятия включают более 240 гидротехнических сооружений и 3842 км водных путей.



Теплоход «Носиф Сталин» в Глубокой выемке



«Совкомфлот» — финалист премии Lloyd's List Global Awards

«Совкомфлот» вошел в число финалистов авторитетной международной премии 2017 Lloyd's List Global Awards сразу в двух номинациях: «Компания года» (Company of the Year) и «Танкерный оператор года» (ClassNK Tanker Operator of the Year).

Лидер российского судоходства выходит в финал премии Lloyd's List Global уже четвертый год подряд, однако впервые в своей истории компания была включена в шорт-лист двух — и при этом наиболее престижных — номинаций одновременно. Это свидетельствует о высокой оценке достижений группы СКФ авторитетным жюри премии.

Прежде «Совкомфлот» уже дважды становился победителем премии Lloyd's List Global Awards: в 2010 году — в номинации «Компания года» и в 2005 году — в номинации «Ньюсмейкер года» (Newsmaker of the Year). Помимо этого, компания пять раз достигала финала: в 2016 году — в номинации «Безопасность» (Safety Award), в 2015 и 2014 годах — «Сделка года» (Deal of the Year), в 2007 и 2008 годах — «Лучшее судно года» (Ship of the Year).

Лауреаты 2017 Lloyd's List Global Awards будут объявлены на торжественной церемонии, которая пройдет в Национальном морском музее (Гринвич, Лондон) 27 сентября.

Голубое ожерелье России

Шесть композитных катеров Vumpe 5400, построенных на рыбинском судостроительном заводе «Вымпел», приняли участие в водно-моторной экспедиции «Голубое ожерелье России-2017». За тридцать дней водного путешествия из Санкт-Петербурга в Севастополь протяженностью около 5 тысяч километров экспедиция побывала в 15 городах России. Путешествие было посвящено памяти адмирала Федора Федоровича Ушакова.



Старт экспедиции был дан 1 июля в Санкт-Петербурге. Она прошла по маршруту: Санкт-Петербург — Новая Ладога — Вознесенье — Белозерск — Череповец — Рыбинск — Ярославль — Кострома — Нижний Новгород — Чебоксары — Казань — Балаково — Волгоград — Ростов-на-Дону — Керчь — Севастополь. В экспедиции на разных этапах участвуют 30 сотрудников судостроительного предприятия, члены федерации водно-моторного спорта России, студенты МГТУ им. Баумана и Нижегородского технического университета, курсанты рыбинского клуба юных моряков.

Главная задача программы — исследование прибрежной территории крупных рек центральной части России и проработка предложений по развитию её инфраструктуры. По результатам исследования будет разработан план благоустройства прибрежных территорий для развития водного туризма.

Данная программа соответствует положениям, высказанным на заседании президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей, состоявшегося 15 августа 2016 года.

Якутия представила проект создания Жатайской судовой верфи

В Якутии разработан проект высокотехнологичной Жатайской судовой верфи, которая должна стать одной из системообразующих в схеме развития Северо-Якутской опорной зоны Арктической зоны страны. 8 августа 2017 года проект создания судовой верфи представили заместителю секретаря Совета безопасности РФ Сергею Вахрукову и сопровождающим его представителям федеральных министерств.

Для правительства Республики Саха (Якутия) представляется очень важным, чтобы проект попал в государственную программу РФ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».

За короткое северное лето в Якутии стараются завести жизненно важные грузы по реке. Арктическая навигация длится с 20 июля по 1 октября. Ежегодно за эти 70 дней флот Ленского объединенного речного пароходства (ЛОРП) осуществляет северный завоз социально-значимых продовольственных товаров, энергетических ресурсов. В последние годы возросли поставки оборудования для реализации инвестиционных проектов.

Между тем, по словам генерального директора ЛОРП Сергея Ларионова, средний возраст судов Ленского бассейна составляет уже около 40 лет при нормативе

25 лет, износ доходит уже до 70%. В советское время суда строили прямо на Лене — в Качугской, Жигаловской и Осетровской судостроительных заводах в Киренске и Жатае. Но с 1991 года в республике не построено ни одного судна. Между тем ввиду изолированности Ленского бассейна от водной системы рек России строительство и ремонт речных судов возможны только на судостроительной верфи непосредственно в Якутии.

Именно в связи с этим в республике разработан проект создания высокотехнологичной Жатайской судовой верфи.

В последние годы речники Ленского бассейна встречают большие сложности в связи с отсутствием гарантированных глубин в верховьях Лены. Суда приходится загружать не на полную мощность, корабли буквально ползают по руслу реки. В этом году ограничения по осадке судов начались не

в августе, как обычно, а на два месяца раньше — в июне. Поэтому в планах Жатайской судовой верфи — строительство мелкосидящих самоходных судов. Так, Сергею Вахрукову рассказали о проекте по строительству мелкосидящих самоходных нефтеналивных судов-толкачей.

Кроме того, представители Якутии заявили о необходимости отсрочки до 2025 года начала действия норм Технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта», согласно которым с 1 января 2020 года запрещается эксплуатация однокорпусных судов — все суда должны иметь двойное дно. По данным первого заместителя председателя правительства — министра экономики Якутии Алексея Стручкова, до вступления в силу Технического регламента за оставшиеся 2,5 года необходимо оснастить двойным дном 94 суда. Замену старого однокорпусного наливного флота планируют за



счёт строительства новых судов на Жатайской судовой верфи.

«Проблема замены старого парка и строительства новых судов в России ставится не первый год. На территории РФ строили очень мало кораблей, в основном, закупали, — сказал Сергей Вахруков, но поддержал решение о строительстве судов на базе Жатайской судовой верфи. — Здесь вариантов просто нет. Я не думаю, что найдем более экономически выгодный для Якутии вариант.

Сейчас очень важно от разговоров перейти к конкретным графикам, поиску внебюджетных источников, частных инвесторов».

Заместитель секретаря Совета безопасности поручил сформировать предложения и до ноября завершить проектно-сметную документацию объекта «Строительство высокотехнологичной Жатайской судовой верфи на базе модернизации и реконструкции Жатайского судостроительного завода».

В Астраханской области появится судостроительный кластер

Заместитель министра промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области Наталья Ошикер приняла участие в рабочей встрече по вопросу перспективы реализации создания судостроительного кластера в Астраханской области, которая состоялась в ОСК.

Предполагается, что судостроительный кластер объединит предприятия различного профиля: производственные площадки, конструкторские бюро, сервисные компании, учебные заведения и так далее.

Участники кластера, вовлеченные в кооперацию, могут получить субсидии из федерального бюджета на возмещение затрат предприятия на реализацию совместных проектов. Меры господдержки, которые будут предоставляться на всех этапах при локализации производства на территории кластера, послужат стимулом для привлечения инвестиций в отрасль.

Планируется субсидирование таких мероприятий, как приобретение технологической оснастки для оборудования, обучение кадров работе на новом оборудовании и ПО, оплата лизинговых платежей за основные средства, разработка конструкторской документации, технологий и технологи-

ческих процессов, закупка ПО и разработка дополнительных программных модулей и технической документации, изготовление и испытания прототипов и опытных партий продукции.

Таким образом, объединение судостроительных предприятий региона в кооперационные цепочки позволит претендовать на государственную поддержку, повысив тем самым конкурентоспособность верфей.

Напомним, что 21 апреля 2017 года между правительством Астраханской области, Ассоциацией организаций содействия развитию кластеров и технопарков и АО «Объединенная судостроительная корпорация» заключено соглашение о намерениях по созданию судостроительного кластера Астраханской области. Соглашение определяет основные принципы взаимодействия и сотрудничества сторон по реализации проекта создания промышленного судостроительного кластера Астраханской области.

Судостроительная отрасль Дальнего Востока ждет специалистов

По оценкам экспертов, в ближайшие годы рынок труда судостроительной промышленности на Дальнем Востоке покажет 40% рост. Дальневосточный федеральный округ входит в тройку лидеров судостроительной отрасли России, занимая долю в 15% по количеству предприятий, 12% по численности работников и 9% по объему производства. Точки роста судостроительной промышленности — это Дальневосточный центр судостроения и судоремонта, Амурский судостроительный завод в Комсомольске-на-Амуре и «Восточная верфь» во Владивостоке.

Развитие этого производства — стратегически важная задача, закрепленная в госпрограмме развития судостроения до 2030 года.

«В Морской доктрине РФ, утверждённой Президентом Владимиром Путиным, отмечено, что строительство современных морских судов для обновления российского флота, транспортного, научно-исследовательского и промыслового, а также морской техники для освоения месторождений нефти и газа, должно осуществляться преимущественно на отечественных предприятиях», — отметил генеральный директор АО «Восточная Верфь» Олег Сиденко.

По оценкам экспертов, потребность в новых морских судах достигает более 600 единиц, в том числе морских платформ, атомных и линейных ледоколов, добывающих и транспортных судов. Около 25% этой номенклатуры — крупнотоннажное судостроение — легко в основу судостроительной верфи «Звезда» в Приморье. Как отметил генеральный директор судостроительного комплекса Сергей Целуйко, «Звезда» станет «якорным» проектом промышленного судостроительного кластера на базе Дальневосточного центра

судостроения и судоремонта.

Одна из важнейших задач для развития этих проектов на Дальнем Востоке — обеспечить кадрами перспективные предприятия. По словам руководителя представительства Агентства по развитию человеческого капитала во Владивостоке Александра Логунова, на сегодняшний день в судостроительной отрасли на Дальнем Востоке заняты порядка 20 тысяч человек, и в ближайшие годы рынок труда в этой сфере покажет опережающий рост.

«По нашим оценкам, до 2022 года потребность в кадрах для судостроительной отрасли вырастет на 40–45%. Это одна из наиболее востребованных в регионе на ближайшие годы профессий. Дальневосточные предприятия активно сотрудничают с колледжами и вузами, практикуют и профориентационную работу, и целевое обучение. «Восточная верфь» ежегодно принимает на практику студентов Инженерной школы ДВФУ и МГУ имени Невельского. 200 студентов в 7 ведущих инженерно-технических вузах от Санкт-Петербурга до Владивостока обучаются по программам целевой подготовки для СК «Звезда», — заявил Логунов. Он подчеркнул, что в связи со значительным ростом потребности

в специалистах судостроительной отрасли на Дальнем Востоке отмечается дефицит специалистов на местном рынке труда. В таких случаях агентство расширяет зону поиска специалистов на другие российские регионы. Так, по результатам встреч с будущими судостроителями-студентами Санкт-Петербургского государственного морского технического университета и Нижегородского государственного технического университета имени Алексева многие из них заинтересовались работой на Дальнем Востоке и сейчас проходят стажировку в Приморье.

В топ-5 наиболее востребованных на Дальнем Востоке профессий в ближайшие годы вошли специалисты в области судостроения и судоремонта, химической промышленности, нефтегазовой добычи и переработки, добычи угля и торфа, а также сельского хозяйства.



«Ушаковка» ведет кампанию

В ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова стартовала приемная кампания. Морской университет особенно популярен в виду того, что является единственным на Юге России и одним из четырех учебных заведений, осуществляющих подготовку будущего кадрового резерва Торгового флота России, Военно-морского флота РФ и береговых специальностей. Штаб приемной комиссии активно принимает и обрабатывает поданные абитуриентами документы для зачисления на первый курс высшей и средней профессиональной форм обучения, а также специалистов и бакалавров для обучения по программам магистратуры по всем имеющимся направлениям подготовки.

По традиции, команда приемной комиссии формируется из числа курсантов-волонтеров, занимающихся непосредственным приемом документов для зачисления, консультированием абитуриентов, ведением статистики поданных заявлений по закрепленной специальности.

В 2017 году в вузе был внедрен новый проект под рабочим названием «Транспортный колледж», в рамках которого велся прием документов по береговым специальностям по направлению среднего профессионального образования. Как сообщили в вузе, количество поданных заявлений на поступление по всем формам обучения в среднем выросло на 30%, по сравнению с прошлым годом.

В 2017 году план приема в вуз на очную форму составил по программам СПО 765 человек (из них 435 — в ростовском филиале университета в ИВТ им. Г. Я. Седова). Что касается высшего образования, то план предусматривает набор 720 человек по программе подготовки дипломированных специалистов, из них 120 — в ИВТ им. Г. Я. Седова и 150 — в Севастопольском филиале университета), по программам бакалавриата — 495 человек (из них в «Седовке» — 60 человек), по программам магистратуры — 200 человек. В план вошел также целевой набор студентов по программе подготовки дипломированных специалистов — 385 человек.



Документы на получение высшего образования принимались до 26 июля 2017 года, в магистратуру — до 10 августа 2017, на среднее профессиональное образование — до 15 августа 2017. По окончании каждого приема проводились две волны набора.

В 2017 году Федеральным агентством морского и речного транспорта был официально утверждён список медицинских противопоказаний для поступающих на плавательные специальности, что является важной мерой и своего рода ужесточением в правилах приема на плавательные специальности. Данные изменения не коснулись береговых специальностей. Абитуриенты, приезжающие в Морской университет из Крыма, в этом году могли поступить по специальным правилам согласно результатам ЕГЭ, либо по результатам пройденных испытаний в самом университете.

Волонтерская группа показала мастерство



В городе-герое Керчь 1 августа состоялась выездная коллегия Министерства транспорта РФ, в которой курсанты ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова приняли участие в качестве волонтеров. Ушаковцы из студенческого совета, волонтерского центра, оркестра и знаменной группы по традиции принимают участие

в различных мероприятиях, придавая им торжественность и красочность. Так, в Керчи самым торжественным моментом дня стало возложение цветов министром транспорта РФ Максимом Соколовым к Мемориалу воинской славы и памяти павших в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками на горе Митридат.



Завершился проект «Царь-плотник»

В лагере «Штормовой» Всероссийского детского центра «Орленок» 3 августа 2017 года состоялся решающий этап борьбы проекта «Царь-плотник». В личном зачете в формате интеллектуального турнира приняли участие 15 финалистов — победители командных соревнований полуфинала и творческого конкурса.

Ребята должны были использовать все свои знания, смекалку, скорость реакции, чтобы правильно и быстро отвечать на вопросы, основанные как на образовательной программе проекта, так и на программе лагеря. Вопросы демонстрировались на плазменных экранах, а ответы ребята давали с помощью современных планшетов. И если во время полуфинала каждый чувствовал поддержку своей команды, то теперь ее бывшие члены выступали уже в качестве соперников, которые боролись друг с другом за звание победителя.

Напряженные финальные соревнования в личном зачете помогли определить пять сильнейших участников конкурса. Среди них — дети работников АО «Производственное объединение «Северное машиностроительное предприятие», АО «Северное проектно-конструкторское бюро», АО «Зеленодольское проектно-конструкторское бюро», АО «Хабаровский судостроительный завод».

Победителями стали:

- Ксения Корлякова, Акционерное общество «Производственное объединение «Северное машиностроительное предприятие»;
- Дмитрий Николаев, Акционерное общество «Северное проектно-конструкторское бюро»;
- Михаил Басов, Акционерное общество «Зеленодольское проектно-конструкторское бюро»;
- Фаина Казанкова, Акционерное общество «Хабаровский судостроительный завод»;
- Ирина Куликова, Акционерное общество «Производственное объединение «Северное машиностроительное пред-



приятие».

Победители проекта получили уникальный приз — морское путешествие на одном из знаменитых парусников: «Мир», «Седов», «Крузенштерн», «Паллада», «Херсонес» или «Надежда». Подростки станут его полноправными участниками и смогут изучить быт экипажа и тонкости мореходства, а также проникнуться романтикой настоящего мореплавания.

Организаторы проекта — «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) и «Фонд поддержки российского флота». Проект поддержан Министерством образования и науки Российской Федерации.

Президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов в своем видеообращении к участникам проекта отметил: «Искренне рад, что вас увлекло корабельное дело. Им в России занимались испокон веку — и не только инженеры и плотники, но и сами русские цари, о чем говорит и название этого конкурса».

Проект «Царь-плотник», стартовавший 1 июня 2017 года, подошел к концу, но для его участников он навсегда останется в памяти как важное событие, объединившее всех, кто искренне любит морское дело и интересуется судостроением.

«Поморский карбас»



В июле состоялась экспедиция на Соловки на вновь построенном поморском парусном судне «Поморский карбас». Старт был дан 1 июля в селе Лешуконское Архангельской области. В рамках проекта яхтсмены из разных уголков России построили и спустили на воду поморское парусное судно — карбас. Цель проекта — помочь возродить арктические традиции судостроения и судоходства.

Карбас «Вашка» вышел в плавание на Соловецкие острова в сопровождении поморской шняки «Морошка» со съемочной группой на борту. Маршрут проходил по реке Мезень, Мезенской губе. Затем экспедиция пересекла Северный полярный круг, прошла горлом Белого моря на Летний берег и на Соловки. Всего участники прошли на парусах и веслах около 380 миль.

Длина карбаса составляет 7,5 метров. Карбас шит по всем поморским традициям: мотора на нем нет, вооружен двумя мачтами и оборудован веслами.

По окончании экспедиции карбас был поднят на берег на Соловках, перевернут

и укрыт старыми тентами на зимовку рядом с Морским музеем. Летом 2018 года планируется совершить на нём плавание вдоль Карельского берега в Кандалакшский залив.

