

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.



№ 10 (13004)

Выходит один раз в месяц  
15 ОКТЯБРЯ 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



**ГЛАВА ICS ЭСБЕН ПОУЛЬССОН: «С ВЫЗОВАМИ 2020 ГОДА СУДОХОДСТВО СПРАВИТСЯ!»** СТР. 2

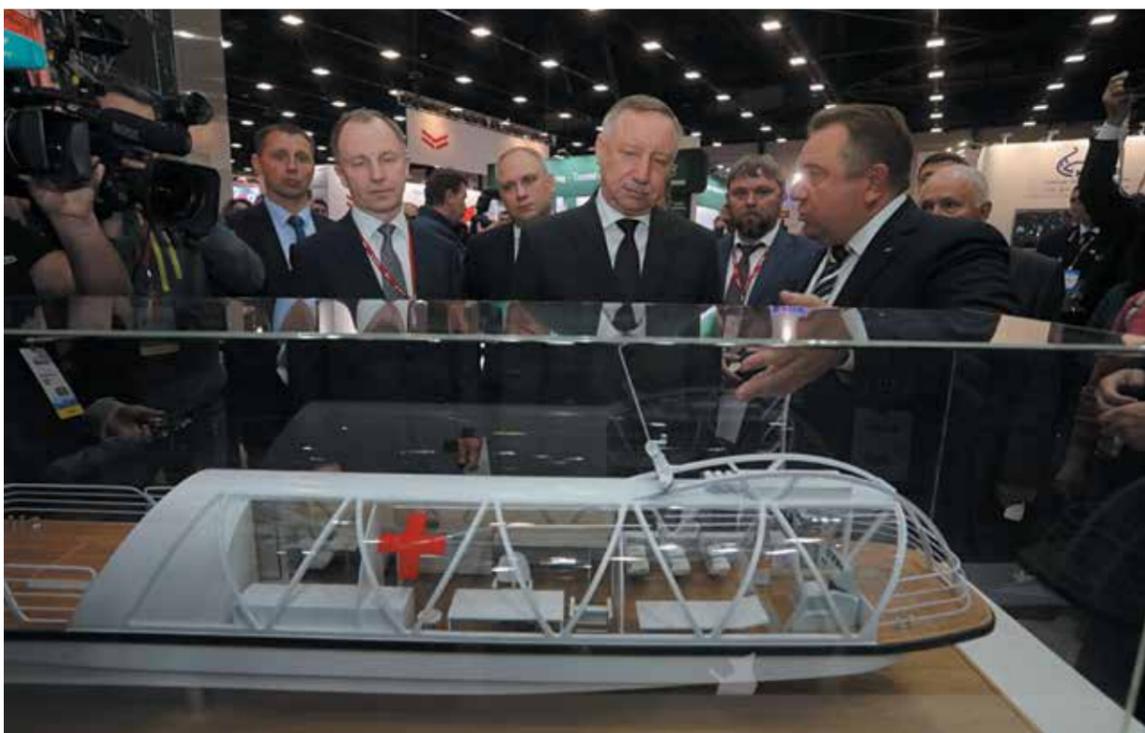


**ПЕРЕСЕКАЮЩИЕСЯ ИНТЕРЕСЫ** СТР. 3



**ГОРДОЕ ИМЯ «ПОРТНЬЮС»** СТР. 12

## «НЕВА» СОБРАЛА ПРОФЕССИОНАЛОВ



Главным событием сентября стала 15-я Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА-2019», которая прошла в Санкт-Петербурге.

Выставка является общепризнанной деловой площадкой для развития международного и межрегионального сотрудничества. Участники обсуждают актуальные вопросы гражданского судостроения, про-

изводства технических средств и оборудования для освоения океана и его шельфа, включая Арктические регионы и Северный морской путь, определяя основные тренды развития судоходства, рыбопромыслового и специали-

зированного флота, модернизации парка портовой техники.

Из года в год количество участников выставки растет. В 2019 году на ней было представлено 654 экспонента (243 из которых — иностранные и 411 — российские) из

29 стран мира, заинтересованных в демонстрации своих достижений, в трансфере технологий, в локализации предприятий.

В торжественной церемонии открытия приняли участие заместитель министра транспорта РФ — руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков, заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Рязанцев, президент ОСК Алексей Рахманов. Также на церемонии выступили председатель Международной палаты судоходства (ICS) Эсбен Поульссон (интервью с Эсбеном Поульссоном можно прочитать на 2 стр.), руководитель по морским технологиям и гравитационным платформам Комитета по безопасности на море Международной морской организации Сандра Олнат и министр энергетики, инфраструктуры и цифровизации федеральной земли Мекленбург-Передняя Померания Кристиан Пегель.

Говоря о достаточности финансирования судостроительных проектов, заместитель министра транспорта РФ — руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков отметил, что Росморречфлот совместно с Минпромторгом работают над программой льготного лизинга. «Мы считаем, что механизм льготного лизинга, которому государство все больше уделяет внимание, является одним из перспективных направлений, который дает уверенность нашим судовладельцам, что строительство объектов будет профинансировано».

Начало, окончание на стр. 2

Избрание произошло при участии заместителя председателя правительства Российской Федерации Максима Акимова. Выступая перед членами Совета директоров, вице-премьер отметил, что перед морским транспортом России стоит масштабная задача существенного увеличения объема перевозки грузов по Севморпути. Свыше половины намеченного грузооборота высокоширотного маршрута должны составить перевозки сжиженного природного газа. Это именно то направление деятельности, на котором специализируется «Совкомфлот».

«Исходя из масштаба и специфики стоящих перед «Совкомфлотом» задач, акционер поддержал инициативу руководства общества, направленную на дальнейшее развитие системы корпоративного управления компании и повышения роли Совета директоров в разработке стратегических планов, выходящих за горизонт стратегии СКФ-2025, и рекомендовал Со-

## КАПИТАНЫ МОРЕЙ

Сергей Франк избран председателем Совета директоров ПАО «Совкомфлот», на должность генерального директора назначен Игорь Тонковидов.

вету директоров избрать своим председателем Сергея Франка. На должность генерального директора назначен Игорь Тонковидов», — сказал Максим Акимов.

Председатель Совета директоров Сергей Франк подчеркнул, что наряду с существенным ростом количественных показателей наиболее значимым результатом работы предприятия за последние годы стало развитие уникальных компетенций, успешное освоение современных технологий, разработка и внедрение инновационных технических решений, индустриализация бизнес-модели Общества. Объем законтрактованной выручки будущих периодов превышает \$8 млрд. «Достигнутые результаты стали возможны благодаря

качественному взаимодействию с нашими клиентами, высокому профессионализму и самоотверженному труду коллектива группы компаний «Совкомфлот»: капитанов и членов экипажей судов, работников береговых подразделений», — сказал Сергей Франк.

С учетом трансформации, которую переживает глобальная морская индустрия, все более актуальными становятся вопросы активного внедрения в бизнес-процессы цифровых технологий и обеспечение соответствия постоянно возрастающим экологическим нормам и требованиям. Также важнейшая роль должна быть отведена подготовке нового поколения высококвалифицированных кадров для работы

в море и на берегу. «Эти темы наряду с сопровождением участия «Совкомфлота» в масштабных нефтегазовых проектах станут важнейшим элементом повестки дня Совета директоров», — отметил Сергей Франк.

Генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов заявил, что видит первоочередную задачу в безусловной реализации тех планов и проектов, которые предусмотрены Стратегией развития на период до 2025 года.

«Группа СКФ продолжит модернизацию флота с акцентом на дальнейшее повышение его эксплуатационной эффективности в целях наиболее полного удовлетворения потребностей



наших клиентов. Компания по-прежнему будет уделять серьезное внимание качеству управления флотом, снижению антропогенного воздействия от эксплуатации судов на окружающую среду, вопросам подготовки и комплектования судов квалифицированными экипажами, дальнейшего повышения социальной защищенности работников предприятия. Этот курс при поддержке акционера позволит компании укрепить лидерские позиции на мировом рынке транспортных услуг и в рамках реализации крупных национальных проектов», — сказал Игорь Тонковидов.

# «НЕВА» СОБРАЛА ПРОФЕССИОНАЛОВ

Окончание, начало на стр.1  
Вице-президент Российской палаты судоходства Константин Анисимов отметил важность государственной поддержки судостроительной отрасли: «Строительству судов в России будут содействовать меры господдержки, такие как программа льготного лизинга, судовой утилизационный грант, компенсации для СК «Звезда», субсидии для создания научно-технического задела, активная работа по корректировке плана мероприятий по импортозамещению в судостроительной отрасли». В России имеется как спрос, так и предложение на строительство новых судов. Главная задача — обеспечить их конкурентоспособность, соответствие современным требованиям и должное качество. В этом могут помочь иностранные партнеры, заинтересованные в локализации своих компетенций на территории России.

На площадке были сформированы национальные павильоны Норвегии, Дании, Нидерландов, компактно представлены компании Турции и Кореи. Регионы России представляли компании Севастополя, Татарстана, Дальнего Востока и Приморья.

Традиционно на международной выставке-конференции

«НЕВА-2019» ОСК представила самую большую экспозицию, включающую более 30 моделей разноплановой гражданской продукции: от пассажирских катеров до морских платформ и беспилотных комплексов.

В рамках выставочной программы на стенде ОСК была организована церемония именнаяречения нового судна «ПортНьюс», впервые состоявшаяся не на верфи, а на выставке (репортаж об этом событии опубликован на 12 стр.).

На площадке выставки состоялось несколько дебютных показов уникальных судов и оборудования: первого напечатанного на 3D-принтере винта, первого отечественного электрического катамарана Ecovolt, разработанного НПК «Морсвязьавтоматика», модели ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс», макета головного траулера-процессора проекта 170701 «Капитан Соколов», узлов судовых дизельных двигателей высокого давления М-400Д (М-401Д).

Специальным разделом была впервые выделена экспозиция Центра маломерного и малотоннажного судостроения, а в деловую программу была включена конференция, посвященная вопросам развития данного наби-

рающего популярности в России направления.

Деловая программа конференции «НЕВА-2019» состояла из 39 тематических мероприятий, охватывающих весь спектр актуальных для отрасли аспектов. Общее количество участников деловой программы превысило 3500 человек.

В обсуждении на пленарном заседании, которое было посвящено развитию российского судостроения, выступали заместитель министра транспорта Российской Федерации — руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков, заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Рязанцев, президент АО «ОСК» Алексей Рахманов, руководитель по морским технологиям и гравитационным платформам Комитета по безопасности на море Международной морской организации (ООН) Сандра Олнат, заместитель генерального директора — директор дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша, научный руководитель ФГУП «Крыловский государственный научный центр» Валерий Половинкин. В качестве экспертов выступили председатель Междуна-



родной палаты судоходства (ICS) Эсбен Поульссон и генеральный секретарь Международной палаты судоходства Гай Платтен, президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин, генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка, глава российского представительства Корейской ассоциации морского оборудования Нам Ен Канг, управляющий директор Fiskerstrand Holding (Норвегия) Рольф Фискерstrand.

Итогом проведения выставки стало подписание ряда соглашений с участием Белорусского

научно-исследовательского института транспорта «Транстехника» и Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, которые будут сотрудничать в сфере подготовки кадров. Кроме этого, «Судостроительная компания «Ак Барс» и Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта подписали соглашение о реализации совместных проектов с верфями Дальнего Востока и Приморья в сфере судостроения, судоремонта и проектирования судов.



## ГЛАВА ICS ЭСБЕН ПОУЛЬССОН: «С ВЫЗОВАМИ 2020 ГОДА СУДОХОДСТВО СПРАВИТСЯ!»

Председатель Международной палаты судоходства Эсбен Поульссон в ходе международной выставки «НЕВА-2019» в Санкт-Петербурге дал интервью газете «Водный транспорт».

— **Господин Поульссон, с 1 января 2020 года содержание серы в судовом топливе, используемом или перевозимом для использования на судне, не должно превышать 0,50% по массе. Дайте, пожалуйста, свою оценку последствий введения глобальных ограничений на содержание серы в судовом топливе.**

— Реальность такова, что с 1 января 2020 года вступают в силу новые правила ИМО, и международное судоходство должно выполнять новые требования.

Новые ограничения по использованию высокосернистых топлив не коснутся флота, оборудованного системой очистки выхлопных газов.

На сегодняшний день существует ряд важнейших вопросов, которые, к сожалению, еще не разрешены в полной мере, к ним относятся в первую очередь вопросы безопасности и совместимости при использовании топливных смесей с содержанием серы 0,50% по массе, а также сохраняющаяся неопределенность в отношении цены и наличия совместимых видов топлива в каждом порту мира.

Используя соответствующие рекомендации ИМО, ICS подготовила практическое руководство для судоходных компаний и экипажей судов по соблюдению требований в связи с глобальным ограничением

серы в топливе в 2020 году, которое предназначено для оказания помощи судовладельцам по применению нового международного законодательства.

Мы предвидим, что какие-то проблемы, несомненно, будут возникать в процессе эксплуатации флота. Однако мы надеемся, что они будут решены при накоплении соответствующего опыта.

— **Считаете ли вы оправданными с экологической точки зрения такие меры со стороны ИМО? Не являются ли они «перегибанием палки»?**

— На самом деле, я считаю, что снижение содержания серы в бункерном топливе — очень правильная и хорошая мера, поскольку сера — это настоящий яд, очень вредное вещество.

В 2018 году ИМО приняла «Первоначальную стратегию по снижению уровня выбросов парниковых газов с судов», занятых в международных перевозках. Стратегия предусматривает снижение к 2030 году выбросов CO<sub>2</sub> на единицу транспортной работы в международном судоходстве не менее чем на 40% в среднем, снижение выбросов CO<sub>2</sub> на 70% к 2050 году, по сравнению с 2008 годом, а также сокращение к 2050 году по меньшей мере на 50%, по сравнению с 2008 годом, выбросов CO<sub>2</sub> с судов.

Для реализации этих целевых показателей ИМО работает над принятием конкретных мер по сокращению выбросов парниковых газов с судов. Международная палата судоходства действует в данной области совместно с ИМО.

Поэтому, в общем и целом, я очень позитивно оцениваю эти нововведения со стороны ИМО. Я уверен, что судоходство является жизнеспособной отраслью, поэтому мы обязательно добьемся успехов в достижении поставленных целей.

— **Какие виды судового топлива вы считаете наиболее перспективными в средне- и долгосрочной перспективе?**

— Я считаю, что на ближайшие 15–20 лет СПГ будет важнейшим и, возможно, самым популярным видом топлива в мировом судоходстве. Сжиженным природным газом, вероятно, будут пользоваться наиболее часто. Но в долгосрочной перспективе бункерный рынок будет развиваться иначе. Мы и сейчас видим появление новых технологий, наблюдаем за разработкой альтернативных видов топлива. И если мы говорим про период до 2050 года, то мы ожидаем применение больших аккумуляторных батарей, водорода и других видов топлива. Сегодня сложно сказать, какая именно технология выйдет на первый план.

Международная палата судоходства оценивает, что в настоящее время судоходство находится на грани четвертой революции в области пропульсивных установок в связи с внедрением новых технологий в судостроении и освоением новых видов топлива.

— **Будут ли технологии успевать за новыми требованиями в судоходстве?**

— Да, конечно, вводимые ограничения являются проблемой для поставщиков оборудования, вызовом для них. Но мы видим, что исследования и развитие новых технологий идут очень быстро. Мы наблюдаем множество новых процессов, таких как, например, цифровизация. Текущая реальность такова, что завтра какая-то технология может просто стать устаревшей. И, конечно же, на быстро меняющемся рынке побеждает тот, кто умеет быстро адаптироваться.

— **В каких странах, по вашему мнению, в средне- и долгосрочной перспективе будет активно развиваться судостроение?**

— Вероятно, Россия будет стремиться войти в число лидеров. Действительно, я не шучу по поводу России. То, что я здесь увидел, говорит о том, что Россия может потеснить признанных лидеров на мировом судостроительном рынке за счет высокотехнологичных проектов.

Если мы говорим об объемах строительства судов, то в лидерах еще достаточно долго будут Ки-

тай и Южная Корея. Вместе с тем, в мире будет развиваться и вспомогательная индустрия. Речь идет об определенных судостроительных нишах, которые, возможно, будут выходить на передний план.

— **Как вы оцениваете перспективы развития транзитных перевозок по Севморпути?**

— Стоит отметить, что транзит по трассам Севморпути постепенно растет. Мы видим, что это уже реальность. При этом в России успешно развивается ледокольный флот. Поэтому мы предвидим увеличение объемов транзита по этому маршруту. Пока транзитный грузопоток не будет сравним с Суэцким каналом, но в любом случае будет наблюдаться его рост.

— **Над какими регуляторными инициативами в настоящее время работает ICS?**

— В нашу организацию входят 37 национальных ассоциаций. В этой беседе мы уже затронули один из ключевых вопросов нашей работы — это понижение содержания серы в судовом топливе. Также мы работаем с проблемами выбросов CO<sub>2</sub>, Балластной конвенцией, Конвенцией о труде в морском судоходстве, готовим предложения в связи с предполагаемым пересмотром конвенции ПДНВ. Для нас также важно участвовать в работе по борьбе с пиратством и урегулированию проблемы беженцев. Все это напрямую влияет на обеспечение конкурентоспособного судоходства и входит в наши интересы.



# ПЕРЕСЕКАЮЩИЕСЯ ИНТЕРЕСЫ

«Развитие круизного судоходства» — так называлась панельная дискуссия, подготовленная и проведенная ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова совместно с Российской палатой судоходства в рамках выставки «НЕВА-2019». Участники дискуссии обсудили меры стимулирования развития круизного судоходства в Российской Федерации, конкретные шаги, необходимые для решения актуальных проблем обновления круизного флота и развития инфраструктуры, затронули вопросы формирования программ и маршрутов по регионам России.

В мероприятии приняли участие директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Юрий Костин, президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства» Алексей Клявин, руководство администраций бассейнов внутренних водных путей, круизных компаний, руководство и студенты отраслевых образовательных организаций, представители российских проектных и лизинговых компаний, представители компаний и общественных организаций Финляндии и Нидерландов.

## ПРОБЛЕМЫ И ТОЧКИ РОСТА

Юрий Костин в своем выступлении рассказал о действиях государства, направленных на ликвидацию инфраструктурных ограничений, которые будут способствовать в том числе и развитию круизного судоходства.

Вице-президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства», проректор Российского университета транспорта

Константин Анисимов представил системный доклад о том, как судоходное сообщество видит текущее состояние дел в российском круизном судоходстве, остановился на аспектах, оказывающих влияние на этот бизнес и указал на факторы, необходимые для его развития, а именно: развитие инфраструктуры внутренних водных путей, морских и речных портов, строительство морских, речных судов и судов река — мореплавания, расширение маршрутной сети, в т. ч. создание река — море и арктических маршрутов, маршрутов на малых реках, активное продвижение круизного туристского продукта на российском и международном туристских рынках, а также подготовка специалистов круизной отрасли.

Тему подготовки кадров по укрупненной группе «Сервис и туризм» более подробно раскрыл в своем докладе ректор ФГБОУ ВО Государственного университета морского и речного флота им. адм. Макарова Сергей Барышников.

О двухлетнем летнем опыте работы российского круизного судна на Черном море участником дискуссии рассказал генеральный директор ООО «Черноморские круизы» Виктор Глуховщенко.

К обсуждению трендов круизного судоходства присоединился Пекка Коскинен — заместитель председателя Ассоциации водных путей сообщения Финляндии, предложив рассмотреть перспективу круизов, объединяющих водные пути Финляндии и России.

В следующем блоке был сделан акцент на рассмотрение вопросов, связанных с обновлением состава флота. В дискуссии по вопросам судостроения приняли участие: генеральный директор ООО «Морское Инженерное Бюро-СПб» Геннадий Егоров, председатель совета директоров ООО «Судоходная компания «ОКА» Дмитрий Галкин, генеральный директор АО «МАШПРОМЛИЗИНГ» Александр Бабич.

Об успехах, достигнутых в развитии причальной инфраструктуры для круизных судов на внутренних водных путях, присутствующим рассказал генеральный директор ООО «Конт» Алексей Обрядин. Руководитель ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей» Федор Шишлаков и заместитель руководителя ФГБУ «Канал имени Москвы» Владимир Маркин остановились на вопро-

сах реконструкции судоходных гидротехнических сооружений в соответствующих бассейнах.

Своим взглядом на проблемы логистики, возникающие с прибытием крупных круизных судов в центр мегаполиса, поделился представитель по международным проектам STC Group (Нидерланды).

В целом, панельная дискуссия «Развитие круизного судоходства» вызвала живой интерес, результаты состоявшегося обсуждения, безусловно, будут востребованы.

## ТРАНСГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

В рамках работы по проекту приграничного сотрудничества INFUTURE, в котором участвует Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, состоялся семинар «Внутренние водные пути: инфраструктура, технологии, логистика». Проект INFUTURE, финансируемый Финляндией, ЕС и Россией, состоит из блоков научного-прикладных исследований в области водного транспорта, а также конференций, круглых столов и других совместных мероприятий, стартовал

в ноябре 2018 года и реализуется в течение трех лет. Участники отметили важность проделанной работы по проекту INFUTURE, наметили основные ближайшие планы и обсудили возможность аналогичного семинара на выставке «НЕВА-2021». Основная часть программы состояла из презентации докладов и обсуждений по трем направлениям исследований, в которых модераторами и основными докладчиками выступили преподаватели ГУМРФ и представители финской стороны.

Финляндия и Россия рассматривают возможность организации кругового круизного маршрута, пролегающего по рекам и территориям двух стран. С таким заявлением выступил заместитель председателя Ассоциации водных путей сообщения Финляндии Пекка Коскинен, который отметил, что авторы проекта предлагают организовать маршрут из Санкт-Петербурга через Ладожское озеро в Карелию, далее до г. Йоэнсуу, от которого предполагается автобусный трансфер в Лаппеенранту и от Лаппеенранты самолетом (либо по воде) — возвращение в Санкт-Петербург.

Начало, окончание на стр. 4



# ПЕРЕСЕКАЮЩИЕСЯ ИНТЕРЕСЫ



Окончание, начало на стр. 3  
Он также отметил, что в Финляндии прорабатываются проекты новых круизных судов, предназначенных для судоходства по Сайменскому каналу.

Присутствовавший на конференции директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Юрий Костин поддержал эти планы и отметил, что после уве-

личения камер фарватера Сайменского канала по нему смогут ходить суда длиной до 93 м.

Одной из основных целей проекта INFUTURE является обоснование возможностей развития грузопотоков по водным путям Сайменского канала и озерной системы Финляндии, Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей России, изменение логистики грузовых перевозок в регионе. Поскольку в отноше-

нии Сайменского канала идет постоянная работа по нескольким международным проектам разного формата, интересы вовлеченных сторон часто пересекаются. Поэтому не случайно присутствие на семинаре г-на Юхи Уиллберга, который является вице-мэром города Лаппеэнранта, «владельцем» теплохода «Карелия», совершающего круизы из Лаппеэнранты в Выборг (капитан т/х «Карелия» тоже был в финской делегации). Также на семинаре присутствовал Антти Вехвилайнен, являющийся руководителем проекта NaviSaimaa из офиса развития Сайменского канала. Офис занимается развитием как грузовых, так и пассажирских перевозок в районе Сайменских озер.

В обсуждении приняли участие представители Волго-Балта. С большим интересом был заслушан доклад руководителя ФБУ



«Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей» Федора Шишлакова, который рассказал собравшимся о практических особенностях и проблемах продления навигации в осенне-зимний период и о направлениях развития внутренних водных путей и флота Волго-Балтийского водного пути.

Особый практический интерес вызвали планируемые пилотные мероприятия по ис-

пытаниям АИС-АТОН буев для продления навигации на Сайме и участке трассы Волго-Балта, а также концептуальные проекты новых судов (включая круизные) для плавания по Сайменскому каналу после реконструкции и увеличения шлюзовых камер и верхнего уровня воды в канале и по российским внутренним водным путям и имитационное моделирование их безопасного судоходства.

## ПОДАЙТЕ НА ВИЗУ

В России с 1 октября введены электронные визы для посещения иностранными гражданами Санкт-Петербурга и Ленинградской области. За первый день действия нового правила было подано 3 тысячи заявок. Большинство заявителей — граждане Эстонии, они подали более 400 заявок. Далее следуют Латвия (более 100 заявок), Литва, Германия и Польша. За визами также обратились граждане Филиппин, Индии, Китая, Тайваня, Ирана, Франции и Швеции.

Напомним, что электронные визы для посещения Санкт-Петербурга и Ленинградской области действительны для въезда в Россию и выезда воздушным, автомобильным и водным транспортом, а также без использования транспорта только через следующие пограничные пункты: «Пулково», морские КПП «Высоцк», «Большой порт Санкт-Петербург (Морской вокзал)», «Пассажирский порт Санкт-Петербург», автомобильные «Ивангород», «Торфяновка», «Брусничное», «Светогорск», пешеходный «Ивангород».

В правительстве Ленинградской области выразили сожаление, что по электронным визам в Россию

нельзя попасть через морской порт Выборг.

Ранее МИД России разъяснил, что электронные визы граждане 53 стран с 1 октября 2019 года могут оформлять на специализированном сайте.

Электронная виза выдается бесплатно на основании заявления иностранного гражданина, заполненного в электронной форме не позднее чем за 4 календарных дня до предполагаемой даты въезда, прикрепленной к нему цифровой фотографией в виде электронного файла. Никаких других документов для получения электронной визы не требуется.

Впрочем, как отметил заведующий консульским отделом пред-



ставительства МИД РФ в Петербурге Олег Коновалов, в будущем за оформление электронных виз планируется брать деньги.

Электронные визы выдаются на 30 дней с разрешенным сроком пребывания по ним на территориях г. Санкт-Петербурга и Ленинградской об-

ласти до 8 суток с даты въезда. Транспортные компании могут проверить наличие у иностранного гражданина действительной электронной визы на специальном автоматизированном сайте. Информация о порядке проверки размещена там же на русском и английском языках.

## ГОЛЛАНДСКОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Судостроительная группа Damen готова обеспечить строительство электрических аквабусов для использования на реках и каналах Санкт-Петербурга и России.

С таким заявлением выступил инженер по проектированию и предложению паромов Damen Бастиан Винк, представляя на выставке «НЕВА-2019», прошедшей в Санкт-Петербурге, перспективные проекты своей компании.

Так, в настоящее время Damen планирует построить серию из 30 электрических пассажирских судов для использования в Нидерландах. Вместимость каждого судна составляет 60 пассажиров, время работы без подзарядки — около 15 часов. Вместе с тем, по словам Винка, существуют решения, благодаря которым подобные суда могут эффективно эксплуатироваться в холодном климате.

Как передал корреспондент «Водного транспорта», менеджер по продажам в Восточной и Юго-Восточной Европе Damen Питер Анс-семс заявил, что компания может помочь в строительстве судов и на территории России, как в части финансирования проекта, так и путем организации технологической площадки для сборочного производства нового судна.

Напомним, в настоящее время в Санкт-Петербурге прорабатывается вопрос оснащения городских пассажирских причалов розетками для подзарядки электрических судов.

Damen специализируется на строительстве буксиров, катеров, патрульных судов, высокоскоростных судов, грузовых судов, земснарядов, судов для обслуживания морских платформ, судов ЛАРН, фрегатов и мега-яхт.

## ПРИЧАЛ В КИРИШАХ ВКЛЮЧЕН В КРУИЗНУЮ ПРОГРАММУ-2020

В навигацию 2020 года теплоход «К. А. Тимирязев» выполнит два рейса из Москвы до Великого Новгорода. Эти рейсы внесены в программу работы трехпалубного судна. Правда, в сам Новгород теплоход дойти не сможет, поскольку имеет достаточно большие габариты, не позволяющие пройти под железнодорожным мостом. Поэтому туристов доставят автобусом в Великий Новгород из города Кириши Ленинградской области, расположенного на реке Волхов, где в 2019 году был открыт пассажирский причал для круизных судов.

Новый маршрут разработан пассажирской компанией «Белый лебедь». В ходе двухнедельного круиза теплоход должен будет совершить также заходы в Углич, Череповец, Старую Ладугу, Санкт-Петербург, на остров Валаам и Коневец в Ладожском озере, посетить Лодейное поле, остров Кижы, Кузино (экскурсия в Кириллово-Белозерский монастырь) и Калязин.

Между тем в преддверии закрытия круизного сезона 2019 года в селе Грузино Новгородской области на реке Волхов в начале ок-

тября был открыт еще один причал для пассажирских теплоходов. Причал в Грузине сравнительно небольшой, его длина чуть более 65 метров. Это позволит пришвартовываться круизным судам максимальной вместимостью 200 человек. Он будет готов принять первые теплоходы уже в следующий навигационный сезон.

В 2019 году в Ленинградской области открыты причалы у крепости Орешек, в Дубровке на берегу Невы и в Киришах. Пристани также построены в Старой Ладоге и Свирьстрое.



# ЛИЧНЫЙ ОСМОТР



Юрий Цветков посетил судостроительные предприятия Ленинградской области, где провел совещания, посвященные актуальным отраслевым проектам.

В «нулевой» день 15-й Международной выставки по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА-2019» заместитель министра транспорта РФ — руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков посетил два судостроительных предприятия Ленинградской области — ОАО «Пелла» и ООО «Невский ССЗ».

На новую площадку судостроительного комплекса «Пелла» в Кировском районе Ленинградской области Юрий Цветков прибыл в день, когда завод спустил на воду первый серийный траулер

современного проекта 03095 «Кастор». Юрий Цветков поздравил коллектив и руководство «Пеллы» с этим важным событием. Визит на предприятие завершился осмотром его основных производственных мощностей, а также судов, находящихся у достройочной стенки завода.

В тот же день заместитель главы Минтранса России посетил «Невский судостроительно-судоремонтный завод» (Невский ССЗ), который является исполнителем ряда контрактов в интересах Росморречфлота. Юрий Цветков осмотрел производственные мощности, а также вернувшееся после успешных ходовых испытаний

многофункциональное судно проекта MPSV12 «Калас». Судно показало себя достойно в условиях реального морского перехода.



Это второе судно в серии из четырех многофункциональных буксиров-спасателей, строящихся на Невском судостроительно-судоремонтном заводе. Серия судов проекта MPSV12 строится по заказу ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» Федерального агентства морского и речного транспорта.

Визит на Невский ССЗ завершило рабочее совещание по вопросам выполнения заводом действующих контрактов, в котором также приняли участие директор департамента гражданского судостроения ОСК Игорь Шакало, и.о. генерального директора ФКУ «Дирекция госзаказчика» Анатолий Мишанов и генеральный директор завода Евгений Кузнецов.

В настоящее время на предприятии также ведется строительство двух грузопассажирских паромов для Сахалина и паромов для железнодорожной переправы «Усть-Луга — Балтийск», которая свяжет транспортный комплекс Калининградской области с железнодорожными магистралями остальной России.

## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

### «ПЕЛЛА» ПОСТРОИТ ЛЕДОКОЛ МОЩНОСТЬЮ 18 МВТ

«Росморпорт» подписал государственный контракт с заводом «Пелла» на строительство ледокола ледового класса Icebreaker 7 мощностью 18 МВт. Линейный дизель-электрический ледокол проекта 21900М2 будет создан в соответствии с «Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» для обеспечения круглогодичной работы замерзающих морских портов Дальневосточного бассейна. Стоимость работ по контракту составит 7,540 млрд руб. Средства выделяются из федерального бюджета РФ.

### ПРОМЫШЛЕННЫЙ ЛИДЕР САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

«Балтийский завод» в рамках рейтинга «Предприятие года — 2019» признан победителем в номинации «Промышленный лидер Санкт-Петербурга».

Рейтинг промышленных предприятий Северо-Западного федерального округа подготовлен газетой «Деловой Петербург» совместно с экспертами Высшей школы экономики при поддержке аппарата полномочного представителя президента в Северо-Западном федеральном округе. Рейтинг выстраивается на основе анализа финансовых данных, полученных как из открытых источников (СПАРК), так и в ходе анкетирования самих компаний.

Балтийский завод основан в 1856 году. За полтора века своей истории Балтийский завод построил около 600 кораблей и судов. Сегодня на заводе трудятся более 6 тыс. человек. Предприятие специализируется на строительстве надводных кораблей 1 ранга, судов ледового класса (ледоколов, многофункциональных судов-снабженцев, судов технического обеспечения работ на шельфе) с атомными и дизель-электрическими силовыми установками, атомных плавучих энергоблоков.

### «АТОМЭНЕРГОРЕМОНТ» УСПЕШНО ЗАВЕРШИЛ РАБОТЫ ПО ОБВЯЗКЕ АТОМНОГО РЕАКТОРА ЛЕДОКОЛА «АРКТИКА»

Персонал ремонтной организации АО «Атомэнергоремонт», принимавший активное участие в строительных работах на атомоходе «Арктика», успешно завершил монтажные работы по обвязке атомного реактора ледокола. По информации компании, к настоящему времени на атомоходе уже проведены все гидравлические испытания.

Корпус судна был спущен на воду в 2016 году, тогда же персонал АО «Атомэнергоремонт» приступил к подготовительным работам. Вслед за «Арктикой» инженерам «Атомэнергоремонта» предстоит работы на ледоколах «Сибирь» и «Урал».

Обновленный ледокольный флот обеспечит бесперебойную проводку судов в акватории Северного морского пути.

# ВАЖНОЕ ЗВЕНО

В Череповце на территории опережающего социально-экономического развития началось строительство новой верфи. Предприятие будет строить и ремонтировать современные суда класса «река — море».

«Мы тщательно изучали рынок и столкнулись с острым дефицитом судов для перевозки зерна, — рассказал исполнительный директор ООО «Череповецкий судостроительный завод» Иван Шмойлов. — Для создания завода рассматривали площадки в разных регионах, примыкающих к Волго-Балту, но условия, предлагаемые Вологодской областью,

оказались самыми комфортными». В октябре 2018 года предприятие стало резидентом территории опережающего социально-экономического развития «Череповец». В том же месяце Инвестиционный совет при губернаторе Вологодской области одобрил проект строительства завода и включил его в список приоритетных для предоставления налоговых льгот.

Строительство будет реализовано в два этапа до конца 2020 года. На первом построят административно-бытовой корпус, трансформаторную подстанцию и котельную, на втором — корпусной цех, цех приемки и раскроя, разгрузочную площадку, покрасочную, цех дробеструйной очистки, склад, мастерскую, стапельную площадку и слип.

# ОССЗ СДАЛ СУДНО ДЛЯ ВАЛААМСКОГО МОНАСТЫРЯ

На «Онежском судостроительно-судоремонтном заводе» подписан акт приемки в эксплуатацию современного обстановочного судна проекта 3265 «Ладожский». Оно будет перевозить паломников и грузы в Валаамский монастырь.

Строительство судна было включено в федеральную адресную инвестиционную программу в связи с обращением епископа Троицкого Панкратия игумена Спасо-Преображенского Валаамского монастыря к президенту Российской Федерации В. В. Путину. Заказчиком выступает ФКУ «Речводпуть» (для Администрации Волго-Балтий-

ского бассейна внутренних водных путей) в рамках федеральной адресной инвестиционной программы «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)».

Помимо основных функций, судно предназначено для перевозки автотранспорта, грузов и пассажиров на коротких рейсах (до четырех часов), что обусловлено необходимостью перевозки

паломников и туристов, а также продуктов, строительных материалов и иных грузов из Приозерского причального комплекса на

р. Вуоксе в Валаамский монастырь.

Обстановочный теплоход приступит к работе еще до окончания 2019 года.





# КОСМОС ДЛЯ МОРЯ

В «Макаровке» будет открыт специализированный класс международной организации морской спутниковой связи Inmarsat. Стороны договорились, что учебный класс организуется в Морском учебно-тренажерном центре Института дополнительного профессионального образования, входящего в состав университета.

Новый учебный класс предназначен для подготовки радиоспециалистов и оснащен современным тренажером глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ), а также современными судовыми станциями спутниковой связи Iridium и Inmarsat.

По решению Inmarsat, специализированный класс будет носить имя выдающегося выпускника радиотехнического факультета ГУМРФ (тогда — ЛВИМУ) В. А. Максимова — признанного эксперта в отрасли, внесшего большой вклад в развитие безопасности мореплавания, много лет проработавшего начальником радиостанции Балтийского морского пароходства, затем игравшего ведущую роль в команде

безопасности Inmarsat на посту директора морских служб связи SOLAS.

«Я очень рад, что решением наших партнеров учебная аудитория Inmarsat будет названа в честь настоящего профессионала не только российского, но и международного уровня, — человека неординарного, целеустремленного, добившегося широкого признания в профессиональном морском сообществе, — отметил ректор «Макаровки» Сергей Барышников. — Ежегодно Inmarsat вручает международную премию имени Владимира Максимова за выдающийся вклад в поиск и спасение людей, терпящих бедствие на море. Теперь учебный класс нашего современного морского тренажерного центра будет на-

всегда связан с его именем и служить данью памяти и уважения, а также примером для курсантов и специалистов».

В рамках инициативы по оснащению новой аудитории генеральный директор ФГУП «Морсвязьспутник» А. Д. Куропятников торжественно передал руководству Института ДПО станцию спутниковой связи Inmarsat SAILOR FleetBroadband250.

В ближайшее время будут проведены работы по оформлению и оборудованию нового учебного класса, после чего в нем начнут заниматься курсанты ГУМРФ, а также радиоспециалисты ГМССБ, проходящие повышение квалификации в Морском учебно-тренажерном центре университета.

# ЗНАКОМЬТЕСЬ: АВТОНОМНЫЙ НЕОБИТАЕМЫЙ ПОДВОДНЫЙ АППАРАТ

В Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете (СПбГМТУ) прошло заседание расширенной рабочей группы Национальной технологической инициативы «Маринет».

В рамках заседания был проведен показ на полигоне подводной робототехники испытательного бассейна СПбГМТУ первого в России демонстратора технологий легкого интервенционного автономного необитаемого подводного аппарата (ЛИ АНПА) разработки АО «НПП ПТ «Океанос» и ФГБОУ ВО СПбГМТУ.

Руководитель рабочей группы «Маринет» Виктор Олерский и эксперты рабочей группы ознакомились с действующими образцами, полученными в результате инициативных комплексных работ по направлениям трансфера технологий и диверсификации продукции предприятий ОПК. Кроме

того, работы были выполнены по направлению экспортно-ориентированных проектов опережающих технологий развития средств подводной робототехники, сенсоров, средств подводной связи и навигации, необходимых для эффективной эксплуатации морской инфраструктуры.



# НА ЛИНКОРЕ «ПОЛТАВА» ВПЕРВЫЕ ПОДНЯЛИ ВСЕ ПАРУСА

На линейном корабле «Полтава» прошла пробная постановка всех парусов. Общая площадь десяти парусов составляет около 1000 квадратных метров.

Все паруса были шиты вручную в парусной мастерской исторической верфи «Полтава» яхт-клуба Санкт-Петербурга. Для создания парусов использован современный синтетический материал, выглядящий как натуральная парусина, но при этом более прочный и долговечный.

Паруса были подняты на пришвартованном корабле в слабый ветер. Во время операции была выполнена проверка работы бегучего такелажа — тросов, с помощью которых осуществляется управление парусами и рангоутом. Помимо этого, постановка парусов хорошо подходит для обучения команды.



# МЫ ЖИВЕМ В МОРСКОЙ СТОЛИЦЕ

Российский морской регистр судоходства (РС) представил интерактивную игру «Мы живем в морской столице», адресованную учащимся морских классов.

В мероприятии, организованном РС совместно с музеем-макетом «Петровская акватория», Морским техническим колледжем им. адмирала Д. Н. Сенявина и Центром довузовского образования Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова, приняли участие пятиклассники школы № 362 Московского района Санкт-Петербурга.

Игра «Мы живем в морской столице» знакомит с интересными фактами из области судостроения и судоходства, позволяет расширить кругозор, проявить смекалку и наблюдательность при решении творческих заданий. Подготовленные материалы могут использоваться в качестве методической помощи педагогам дополнительного образования, обеспечивающим учебно-воспитательный процесс в морских классах начальной школы.

Российский морской регистр судоходства — признанное на международном уровне классификационное общество, основан в 1913 году. РС работает во всех сферах морской индустрии, участвует в масштабных проектах, в том числе в арктических широтах, имеет серьезную научно-исследовательскую базу. В классе РС более 5000 судов и морских сооружений различных типов и назначения.

Деятельность РС направлена на повышение стандартов безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, предотвращения загрязнения окружающей среды.

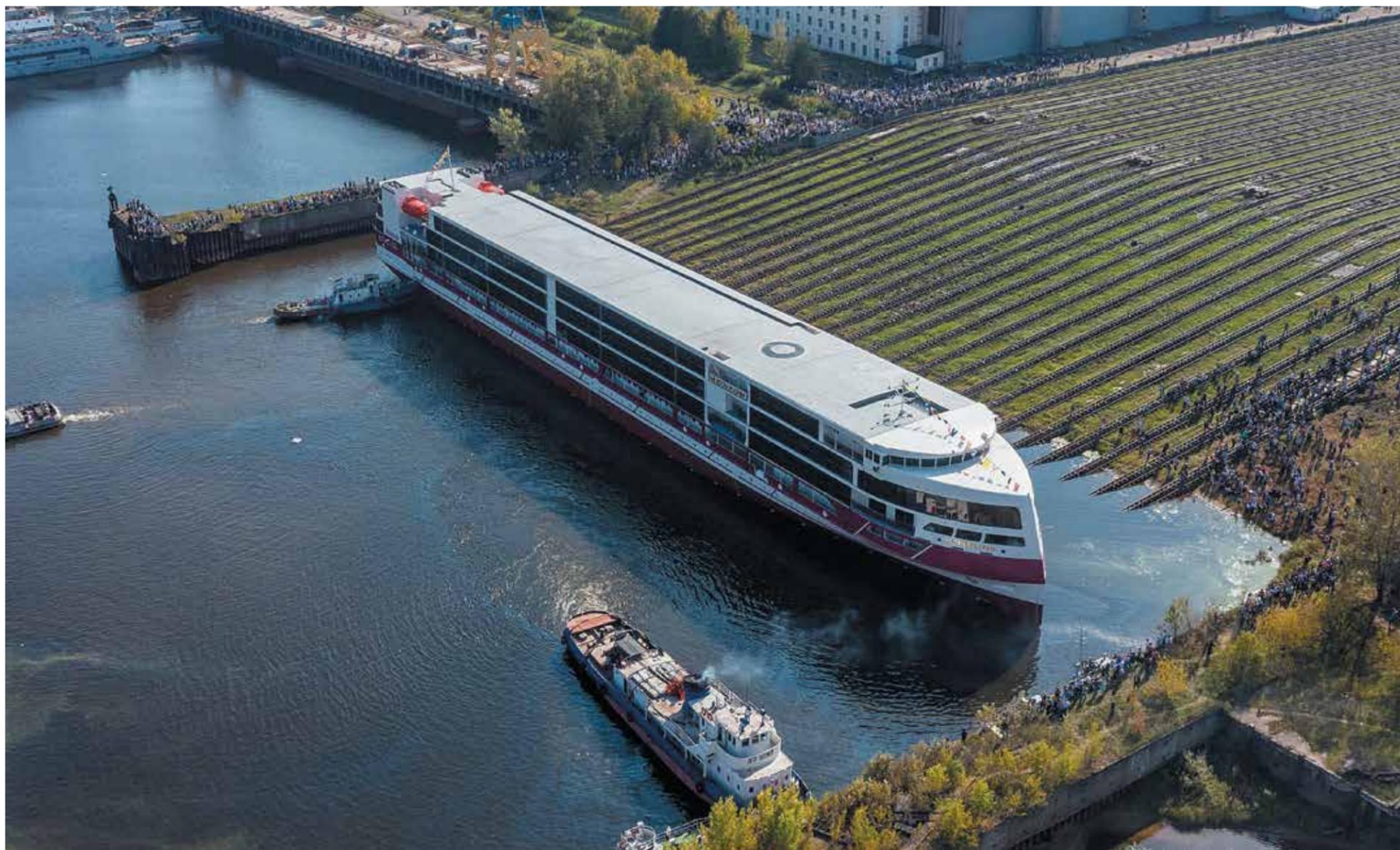
Центр довузовского образования (ЦДО) — структурное подразделение ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова», которое реализует программы дополнительного образования. Задачей ЦДО является разработка и реализация гибкой системы образовательного процесса, обеспечивающей непрерывность и преемственность образования, подготов-

ливающей старшеклассников к поступлению и успешной учебе в вузе и к дальнейшей профессиональной деятельности.

Морской технический колледж им. адмирала Д. Н. Сенявина реализует комплексную систему подготовки специалистов по программам среднего профессионального образования в соответствии с образовательными стандартами Российской Федерации и требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты. С 2010 года колледж осуществляет свою деятельность в режиме городского ресурсного центра.

Музей-макет «Петровская акватория» — интерактивный макет-музей, где воссозданы архитектура и ландшафты Петербурга XVIII века, реконструированы важнейшие исторические события, а также характерные бытовые сцены того времени. Это единственная экспозиция, на которой представлены как сохранившиеся, так и безвозвратно утраченные архитектурные объекты Санкт-Петербурга. Масштаб макета: 1:87, площадь макета — 500 кв. м, на макете — более 1000 зданий, 305 метров дорог, 1000 транспортных средств, в том числе движущихся карет, 20 тонн воды, более 100 кораблей, 25 000 персонажей, 20 000 светодиодов. С декабря 2014 года «Петровская акватория» входит в состав Союза музеев России.





## СПУЩЕН НА ВОДУ «МУСТАЙ КАРИМ»

Четырехпалубное круизное судно проекта PV300 построено на заводе «Красное Сормово».

В Нижнем Новгороде на заводе «Красное Сормово» состоялась церемония спуска на воду современного четырехпалубного круизного судна проекта PV300 «Мустай Карим». Теплоход вместимостью 329 пассажиров построен для компании «ВодоходЪ».

В торжественной церемонии спуска теплохода на воду приняли участие почетные гости, среди которых полномочный представитель президента Российской Федерации в Приволжском федеральном округе Игорь Комаров, губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, врио главы Республики Башкортостан Радий Хабиров, президент ОСК Алексей Рахманов, а также руководство ПАО «Завод «Красное Сормово» и заказчика судна — ООО «ВодоходЪ».

Строительство круизного судна проекта PV300 осуществляется на верфи «Красное Сормово» согласно подписанному в январе 2017 года трехстороннему контракту, партнерами по которому выступают ОСК, «Машпромлизинг» и «ВодоходЪ».

Передача судна заказчику запланирована на I квартал 2020 года.

На сегодняшний день готовность судна составляет более 80%. Как прокомментировал журнали-

стам генеральный директор завода «Красное Сормово» Михаил Першин, сейчас основная задача состоит в прохождении ходовых испытаний до конца навигации этого года.

Крестной матерью судна стала Мустая Карима Инга — супруга внука Мустая Карима. Она отметила, что для всей семьи большая честь, что новый пассажирский теплоход носит имя известного башкирского писателя Мустая Карима.

«В свой первый рейс судно выйдет только будущей весной, первые круизы запланированы на май 2020 года. Но уже сегодня я искренне благодарю всех причастных к знаменательному событию, к этой судостроительной «премьере», которая происходит на нашем заводе «Красное Сормово». Я искренне горжусь этим, но не удивляюсь, потому что завод на протяжении всей своей истории удерживал и продолжает удерживать передовые позиции», — сказал губернатор Нижегородской области Глеб Никитин.

Проект судна был создан в 2010–2015 годах Морским инженерным бюро по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта России в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы» (го-

сударственный заказчик — координатор программы — Министерство промышленности и торговли Российской Федерации).

Судно будет работать на дальних круизных линиях Москва — Санкт-Петербург, Москва — Астрахань и Москва — Ростов-на-Дону. Теплоход будет предоставлять сервис пятизвездочного отеля российским и иностранным туристам.

Ресторан на главной палубе имеет 329 посадочных мест, то есть обеспечивает одновременную посадку всех гостей, включая детей. Для досуга есть обзорные салоны (музыкальный — на 200 мест и читальный — на 50 мест), трансформируемый конференц-зал (на 140 мест), три бара (пивной, «Панорама» и в читальном салоне), детская комната, фитнес-центр (сауна, хамам, массажные кабинеты, тренажерный зал, парикмахерская), сувенирный киоск и солярий на открытой солнечной палубе (700 кв. м). Для людей с ограниченными возможностями предусмотрены лифты, соединяющие все палубы, коммуникации и туалеты, повышенные габариты проходов, отсутствие препятствий при перемещении в колясках. Продажа билетов на «Мустай Карим» уже открыта.

А компания «ВодоходЪ», между тем, готова заказывать новые круизные суда. Туроператор планирует новый премиум-маршрут пассажирского теплохода по Енисею, сообщил гендиректор компании Рихат Багаутдинов. «Мы сейчас перегнали наш теплоход «Максим Горький» на Енисей, модернизируем его на уровень 5 звезд, сформировали очень интересную и насыщенную программу. Это будет не просто круиз, а круиз-экспедиция», — сказал Багаутдинов. По его словам, если опыт эксплуатации теплохода на Енисее, где есть ограничение

по осадке судов, будет положительным, «ВодоходЪ» может заказать еще два судна, которые однако будут меньше, чем «Мустай Карим». «Эти суда смогут работать и в центральной части России, и по Енисею, и по реке Лене», — добавил он. В планах компании — разработка новых маршрутов, например по Оке или по Байкалу.

Гендиректор «Водохода» подчеркнул, что, безусловно, строительство новых пассажирских судов возможно только при наличии мер государственной поддержки судостроения.



# ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал «Стратегию развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года». Соответствующее распоряжение вступит в силу с 1 января 2020 года.

Стратегия должна решить две основные задачи — создать конкурентоспособный турпродукт и сделать его востребованным, доступным. Для этого предполагаются инвестиции во все виды туристической инфраструктуры, субсидирование успешных проектов в сфере туризма за счет льготных кредитов и налоговых льгот, упрощение визовых формальностей, улучшение подготовки кадров для туризма.

По итогам реализации стратегии доходы от иностранного туризма должны достичь \$25 млрд к 2035 году, вклад туризма в ВВП — 7%, а сама Россия занять десятое место в списке самых популярных у туристов зарубежных стран, наминает Российская ассоциация туристических агентств.

Как говорится в распоряжении Дмитрия Медведева, федеральные и региональные органы исполнительной власти должны исполнять свои обязанности в соответствии с положениями стратегии при разработке государственных программ и иных программных документов. Минэкономразвития России в трехмесячный срок должно представить в правительство РФ проект плана мероприятий по реализации стратегии.

В стратегии отмечается, что существуют отдельные виды туризма, требующие гибкого подхода в развитии, формирующего специальные меры государственной поддержки, снятие административных и социально-экономических ограничений развития. К таким видам туризма относятся, среди прочих, круизный туризм. В разделе, посвященном круизному туризму, отмечается, что «с учетом высоких темпов роста круизного туризма в мире предполагается разработка концепции развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года».

Наиболее перспективными направлениями развития круизного туризма в России будут комбинированные речные и морские круизы в Азово-Черноморском, Каспийском и Балтийском бассейнах, развитие экспедиционного туризма, прежде всего в Арктической зоне, а также развитие международных морских круизов в Дальневосточном бассейне. Значительным потенциалом для развития комбинированных туристских продуктов, включающих круизы, яхтенный туризм, пляжный отдых и пешеходные маршруты, обладает Республика Крым.

Наиболее приоритетным направлением представляется круизный туризм на Каспийском море. Каспийская акватория является одной из немногих в мире, где в настоящее время нет регулярных круизных линий, поэтому с учетом отсутствия конкуренции со стороны крупных мировых круизных компаний у российских операторов есть шанс занять существенную долю нового каспийского туристического рынка. С учетом особенностей профиля мирового потребителя круизного туристского продукта (возвращающиеся туристы, постоянный поиск новых круизных маршрутов) развитие круизов на Каспийском море позволит предложить на глобальном рынке уникальный тип круизного продукта — совмещенный морской круиз по Каспийскому морю и речной — по реке Волге. Развитие круизного туризма на Каспийском море позволит стимулировать рост круизов в низовьях реки Волги, обеспечить новые возможности для роста туристского потока в Прикаспийском регионе.

Вместе с тем объемные показатели круизного судоходства на внутренних водных путях России на протяжении последних лет имеют стабильно невысокие



значения без существенной положительной динамики. По данным общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства», эксплуатируется менее 100 судов, средний возраст которых более 40 лет. Одним из условий конкуренции на глобальном рынке круизов является именно качество флота и наличие привлекательного для потребителя туристского продукта.

Рентабельность деятельности судоходных компаний — туроператоров с 2008 по 2018 годы уменьшилась с 9% до 2,4%, что сокращает возможности спроса на реконструкцию и строительство новых судов.

Уровень текущего заказа не позволяет организовать серийное производство и снизить стоимость судов (в России в ближайшие годы планируется сдать два судна современного проекта PV300 и два судна проекта ПКС-180 с колесными двигателями для использования на мелководье).

В связи с этим в концепции развития круизного туризма должно быть уделено особое внимание: во-первых, созданию условий для синхронизации интенсивного обновления флота и обновления инфраструктуры (порты, причальные стенки, принимающие сервисы на берегу). Во-вторых, необходимо развивать наземную инфраструктуру для организации круизного туризма (в том числе автомобильную и железнодорожную). Кроме того, необходимо обратить внимание на приоритетное решение вопросов развития туризма в акватории Каспийского моря, в Арктической зоне, а также международных морских круизов в Дальневосточных бассейнах.

Таким образом, стратегия определяет, что задачами развития круизного туризма на период реализации концепции развития круизного туризма являются увеличение рынка круизного туризма в 2 раза к 2035 году, а также создание условий для интенсивного обновления флота круизными операторами.

## АКВАТОРИЯ ПОД НАБЛЮДЕНИЕМ

К моменту запуска речных трамваев в качестве общественного транспорта акватория Москвы-реки будет полностью контролироваться городскими камерами видеонаблюдения.

Об этом сообщил заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов: «В ближайшее время основная акватория Москвы-реки будет полностью контролироваться камерой городского видеонаблюдения. Камеры будут распознавать все суда, контролировать скорость, траекторию движения судна, исходя из правил судоходства, проходить технический осмотр и т.д. Эту инфраструктуру мы решили сделать сами».

Правительство Москвы намерено делиться информацией о работе перевозчиков с транспортной полицией, транспортной прокуратурой, МЧС, Минтрансом Российской Федерации, Каналом имени Москвы. «Наша задача — чтобы выполнялись правила судоходства», — пояснил Ликсутов.

Ранее в департаменте информационных технологий столицы сообщили, что всего в системе городского видеонаблюдения Москвы насчитывается более 167 тыс. видеочкамер.

Речные трамваи станут частью проекта водного общественного транспорта Москвы, запуск которого запланирован на 2020 год. Пилотный маршрут пройдет от Киевского вокзала до Нижних Мневников, связав деловой центр «Москва-Сити», городские парки и Киевский вокзал. Причалы располагаются вблизи станций метро, МЦК, а также остановок наземного транспорта. Оплата проезда будет производиться по городским тарифам, в частности предусмотрена возможность оплаты картой «Тройка».

## КИНЕШМА ПРИНЯЛА 12 ТЫС. КРУИЗНЫХ ТУРИСТОВ

От причала Кинешмы (Ивановская область) 8 октября 2019 года отправился последний теплоход навигации 2019 года — трехпалубное судно «Александр Бенуа» круизной компании «Инфофлот».

Всего в навигацию 2019 года Кинешма приняла 79 туристических теплоходов, город посетили более 12 тыс. туристов. В прошлом году за лето здесь причалило 42 теплохода. Под прибывающих на теплоходах гостей специально разработаны экскурсии, обновлена набережная, оживляли торговлю.

Кинешма — один из старейших промышленных центров Верхнего Поволжья. История Кинешмы начинается еще в III–II тыс. до н.э. с поселения в Верхне-

волжье финно-угорского племени меря. Меряне дают название своей «родине» — Кинешма, что означает «темная, глубокая вода» или «тихая, удобная гавань».

В 1871 г. железная дорога связала Кинешму с Москвой, что создало благоприятные условия для дальнейшего развития и торговли. К концу XIX века Кинешма стала одним из крупных текстильных центров России. Кинешемские валенки когда-то соревновались с костромскими и ярославскими за звание

лучших в стране. Промысел постепенно возрождается, и сейчас валенки делают как фабричным способом (в деревне Кислячиха), так и вручную — есть в Кинешме знаменитая семья Соколовых, создающая эту самобытную обувь по старинным технологиям. В уникальности природно-ландшафтного комплекса города сомневаться не приходится: много ли еще найдется в России таких городов, которые расположены на берегах сразу четырех рек.



# «ПОЛА ПЕЛАГИЯ» УХОДИТ К ЗАКАЗЧИКУ

Нижегородский завод «Красное Сормово» завершил ходовые и швартовные испытания сухогруза проекта RSD59 «Пола Пелагия», построенного для судоходной компании «Пола Райз».

Завод уже построил десять многоцелевых сухогрузных судов данного проекта, еще десять находятся на разной стадии постройки, кроме того, подписано соглашение еще на 20 новых судов.

Другие судостроительные предприятия страны также ведут активное строительство судов этого популярного проекта. Так, «Невский судостроительно-судоремонтный завод» сдал два судна проекта RSD59, третье спустил на воду и еще два аналогичных судна находятся в постройке. «Окская судовой верфь» заключила контракты на 15 судов проекта RSD59. То есть на сегодняшний день общий заказ сухогрузных судов проекта RSD59 составляет 60 судов (12 построено, 28 — в работе, 20 — в опционе).

Суда серии могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, контейнерных, лесных, зерновых, крупногабаритных грузов и опасных грузов в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

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).



## ЭКСПОРТНЫЙ ЗАКАЗ

«Костромская верфь» спустила на воду танкер-химовоз, построенный по заказу партнеров из Нидерландов. Этот проект Костромской верфи внес вклад в реализацию национального проекта «Международная кооперация и экспорт».

Судно стало третьим, произведенным по заказу голландских клиентов. Водоизмещение судна 3800 тонн. Длина судна 110 м, ширина — 11,5 м.

Реализация проекта по строительству танкера для поставки за рубеж стала возможной в том числе благодаря проведенной на верфи модернизации. Так, в ходе строительства судов для голландских партнеров практически полностью обновлен сварочный парк. «К нам постоянно приезжают голландские специалисты для проверки сварных швов,

соблюдения методики сборки корпуса. Мы выдерживаем все требования», — рассказали исполнительный директор завода «Костромская верфь» Андрей Бабин.

По его словам, в следующем году планируется строительство еще трех судов для иностранного заказчика. Кроме того, рассматривается возможность подписания с Нидерландами долгосрочного инвестиционного контракта, согласно которому ежегодно из Костромы будет экспортироваться пять танкеров.



## СУХОГРУЗ «НАВИС-6» ГОТОВ



Шестое многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD32M «Навис-6» сдано в эксплуатацию 30 сентября 2019 года. Оператор судна — судоходная компания «Навис-1» строит серию из восьми судов по лизинговой программе на Окской судовой верфи.

Проект разработан Морским инженерным бюро. Длина судна составляет 123,17 м, ширина габаритная — 16,75 м, высота борта — 5,50 м. Вместимость грузовых трюмов 8804 куб. м, дедвейт — 6220 тонн. Пропульсивная установка состоит из двух полноповоротных винто-рулевых колонок, объеди-

няющих свойства двигателей и средств управления в едином комплексе, что позволяет существенно улучшить маневренные качества судна.

Суда данного проекта в соответствии с принятой в Морском инженерном бюро классификацией, относятся к классу «Азовский пятитысячник».

В качестве основной целевой задачи суда могут перевозить «классические» партии зерна в 5000 тонн из портов Азовского и Каспийского морей при характерной в этих районах осадке 4,20 м.

Головное судно в данной серии «Навис-1» передано заказчику 29 мая 2019 года.

## ДЛЯ ЛЕНСКОГО БАСЕЙНА ПОСТРОЕН «ИЗЫСКАТЕЛЬ»

Глубины в Ленском бассейне со следующей навигации будет промерять специальное судно «Изыскатель», построенное в Ярославле.

На Ярославском судостроительном заводе принято в эксплуатацию промерное судно проекта № 3330 «Изыскатель». Это первое судно в серии из трех аналогичных судов, которые ПАО «Ярославский судостроительный завод» изготовит для ФКУ «Речводпуть» в рамках государственного контракта.

Первое судно построено для «Администрации Ленского бассей-

на внутренних водных путей». Все три судна были заложены в июне 2018 года.

Генеральный разработчик проекта — ЗАО «Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота». Суда строятся на класс +Rmc 1,2A Российского речного регистра и предназначены для выполнения промерных работ при проведении гидрографических изысканий.

Основные размерения судов: водоизмещение полное 17,3 тонны, длина габаритная 18,1 метра, ширина габаритная 3,2 метра, высота борта на миделе 0,95 метра, осадка 0,5 метра. Скорость 19 км/час.

Суда будут построены и переданы заказчику в речных портах Якутск, Новосибирск и Волгоград в 2019 году.

# КЛЯТВА КУРСАНТОВ



Торжественная церемония принятия клятвы курсантами первых курсов МГАВТ прошла в Центральном музее Вооруженных Сил Российской Федерации.

Принимая торжественную клятву, курсанты поклялись хранить лучшие традиции морского и речного флота

России, добросовестно изучать учебные дисциплины по выбранной специальности, соблюдать и выполнять требования профес-

сорско-преподавательского состава и руководства и с честью нести высокое звание «Я — выпускник МГАВТ».

# ВСТРЕЧА С РЕКТОРАМИ

В Московской государственной академии водного транспорта прошла встреча обучающихся с руководством трех вузов: ректором ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергеем Барышниковым, ректором Российского университета транспорта Александром Климовым, директором МГАВТ Игорем Мищенко, проректором ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова по работе с филиалами и международной деятельности Еленой Смягликовой и проректором РУТ Константином Анисимовым.

Во время встречи были обсуждены вопросы создания Академии водного транспорта Российского университета транспорта на базе МГАВТ, являющейся в настоящее

время филиалом «Макаровка». Напомним, что в соответствии с решением Минтранс России, на базе Московской государственной академии водного транспорта будет создана Академия водного

транспорта Российского университета транспорта. При этом обучение будет осуществляться по всем реализуемым в настоящее время специальностям и направлениям подготовки.



По словам и.о. руководителя Морспасслужбы Андрея Хаустова, из-за незавершенности работ, которые выполнял предыдущий подрядчик, закончить работы в Белоомуте до конца текущего года не представляется возможным.

Гидроузел Белоомут был построен на реке Оке одновременно с гидроузлом Кузьминск в 1911–1915 годах по проекту инженера Нестора Пузыревского. В 2015 году началась комплексная реконструкция объекта. Заказчик проекта — Федеральное агентство морского и речного транспорта, застройщик — ФГБУ «Канал имени Москвы», генпроектировщик — АО «Акватик».

Реконструкция Белоомута позволит решить проблему мелко-

водья на реке Оке. Новая плотина должна постепенно увеличить гарантированные судоходные глубины на 76 см и обеспечить, таким образом, стабильную навигацию для крупного флота — пассажирского и грузового. Согласно госзаданию, на этом участке внутренних водных путей (на реке Оке от гидроузла Белоомут до н.п. Щурово и далее от устья Москвы-реки до гидроузла Северка) ФГБУ «Канал имени Москвы» поддерживает гарантированные

глубины габаритов судового хода на отметке 1,7 м.

Проект комплексной реконструкции Белоомута, предполагающий строительство нового гидроузла, стартовал в 2015 году. Тогда был заключен государственный контракт с генеральным подрядчиком строительно-монтажных работ на сумму 5,54 млрд руб. Конкурс тогда выиграло ФГУП «АТЭК».

Согласно госконтракту, до 1 января 2019 года на территории

# ПРИСТАНЬ ДЛЯ БОЛЬШИХ ТЕПЛОХОДОВ

В Москве строят 65-метровый причал, к которому будут причаливать самые большие по осадке теплоходы, работающие на Москве-реке.

При создании набережной Марка Шагала на юге Москвы русло Москвы-реки углубили более чем на два метра. Затем поверхность набережной

выложили двумя видами камня. Для создания пристани понадобилось забить три ряда 18-метровых свай и залить внушительный объем бетонных ростверков.



# ...И ДЛЯ МАЛЕНЬКИХ

Восстановление пристани в Серебряном Бору (Москва), начатое в январе 2019 года, успешно завершилось. Теперь достопримечательность 1936 года постройки доступна для осмотра.

Заново, но с применением оригинальных гранитных блоков сложены лестницы, ведущие от пристани. Восстановлены лепнина и отделка павильонов, включая гранитную облицовку. Вместо разрушенного асфальта на верхних уровнях пристани уложен гранит. Причальный уровень получил новое бетонное покрытие. С сохранением оригинальных кнехтов восстановлена причальная стенка.

В перспективе, как считают реставраторы, возможно исполь-

зование пристани по прямому назначению — для швартовки небольших прогулочных судов.



# БЕЛОМУТ ПОСТРОЯТ

Строительство гидроузла Белоомут на реке Оке планируется завершить в марте 2020 года. Работы выполняет новый подрядчик — Морспасслужба. Стоимость контракта составляет более 477,65 млн руб.

планировалось доделать плотину, систему транспортной безопасности и мониторинга инженерии, а также провести благоустройство территории гидроузла и демонтировать старые гидросооружения. Возникшие у генподрядчика проблемы не позволили закончить реконструкцию Белоомута в заявленные сроки. Строительно-монтажные работы продолжались до конца марта 2019 года. К тому времени завершалось возведение новой плотины, а весь проект реконструкции был выполнен на 90%. Работы остановились в ожидании весеннего паводка-2019. Возобновить стройку первому подрядчику не удалось, что стало причиной для смены подрядной организации на данном проекте.

старого гидроузла нужно было возвести современный судоходный шлюз, капитальную плотину, автоматизированную систему управления, административно-бытовое и производственные здания, а также водозаборный узел с двумя артезианскими скважинами и системой водоочистки. В 2017 году завершился первый этап реконструкции, который включал в себя строительство судоходного шлюза и первой очереди плотины. В 2018 году

# ТРЕТИЙ АФРАМАХ НА «ЗВЕЗДЕ»

На судостроительном комплексе «Звезда» состоялась торжественная церемония закладки третьего танкера типоразмера Aframax. Мероприятие прошло на открытом достроечном стапеле ССК «Звезда». Участие в ней приняли представители АО «Роснефтефлот», Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства, коллектив судостроительного комплекса.

По словам генерального директора ООО «ССК «Звезда» Сергея Целуйко, все суда будут построены и сданы заказчиком в установленные сроки, а сами работы проведены на высоком профессиональном уровне.

Танкер типоразмера Aframax дедевейтом 114 тыс. тонн — третий из десяти современных крупнотоннажных судов, предназначенных для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, заказанных АО «Роснефтефлот». Главная и вспомогательная энергетические установки могут работать на экологически чистом топливе — сжиженном

природном газе (СПГ). Длина будущего танкера составит 250 м, ширина — 44 м.

Судостроительный комплекс «Звезда» создается консорциумом инвесторов во главе с ПАО «НК «Роснефть».

Производственная программа судостроительного комплекса «Звезда» разработана до 2035 года, исходя из потребностей основных заказчиков и возможностей верфи. Портфель заказов насчитывает 178 единиц судов и морской техники различных типов.

На сегодняшний день в портфеле заказов ССК «Звезда» 39 судов, с учетом опционов — 59 судов.



## КОНВЕРТИРУЕМ ТАНКЕРЫ В СУХОГРУЗЫ

Завод Борремфлот спустил на воду сухогруз проекта RSD22 «Волго-Флот 9». Это первое сухогрузное судно, переоборудованное из танкера проекта 05074Т. Конверсия проведена по заказу Волжского пароходства. Разработчиком проекта конверсии является Морское инженерное бюро.

«Волго-Флот 9» представляет собой стальное однопалубное двухвинтовое грузовое судно, дедевейт по ЛГВЛ составляет 5450 тонн. Сухогруз проекта RSD22 предназначен для перевозки генеральных и насыпных грузов, включая зерно, лес, уголь, контейнеры международного образца и опасные грузы классов 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 в таре.

ОАО СПЗ «Борремфлот» (Борская РЭБ флота) — предприятие Волжского объединенного речного пароходства, было образовано в октябре 1987 года. В 1993 году преобразовано в акционерное общество «Борремфлот». Основными направлениями деятельности ОАО «Борремфлот» являются судоремонтные и судомонтажные работы.

## В СЕВАСТОПОЛЕ СПУЩЕН НА ВОДУ ПОНТОН ПЛАВКРАНА

На стапеле «Севастопольского морского завода» 10 октября 2019 года состоялась церемония спуска на воду понтона плавкрана ПК-400 «Севастополь». Проект разработан севавтопольским ЦКБ «Коралл».

Плавающий кран ПК-400 грузоподъемностью 400 тонн был заложен 24 ноября 2017 года на производственных мощностях АО «Центр судоремонта «Звездочка».

Плавающий кран «Севастополь» — это морской самоходный плавкран понтонного типа с полноповоротным верхним строением (грузоподъемным устройством). Он предназначен для погрузо-разгрузочной работы как в защищенных, так и в открытых морских акваториях, а также для транспортировки грузов на верхней палубе.

Основные характеристики: длина — 64,8 м; ширина — 25,8 м;

высота борта — 5,4 м, высота габаритная — 35 м; водоизмещение на переходе — 3707 тонн, максимальная масса — 2927 тонн, масса верхнего строения — 1100 тонн.

Строительство плавучих кранов с середины прошлого века было важнейшим направлением деятельности Севморзавода. На верфи было построено более 70 плавкранов грузоподъемностью от 50 до 1600 тонн. Все они активно эксплуатируются до настоящего времени.

В ноябре 2018 года «Севморзавод» по заказу ПО «Севмаш» начал строительство тяжелого плавучего крана «Григорий Просьякин» грузоподъемностью 700 тонн.



### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

#### БАНК ПОДСТАВИЛ ПЛЕЧО

Газпромбанк подписал с Жатой судостроительной верфью соглашение о намерениях в сотрудничестве при строительстве нового судостроительного предприятия. Подписи под документом поставили генеральный директор верфи Вадим Собко и вице-президент Газпромбанка Олег Мельников.

В настоящее время на стройплощадке ведутся в плановом режиме работы нулевого цикла, произведена выемка грунта, ведется установка свай, в ближайшее время на стройплощадке будут установлены трансформаторные подстанции.

Прогнозируемая годовая производственная мощность высокотехнологичной судостроительной верфи составит до 10 судов речного класса комплексом по утилизации судов. Верфь позволит создать около 700 рабочих мест.

#### МОРСПАСЛУЖБА

#### ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ ТРИ СПАСАТЕЛЬНЫХ КАТЕРА И ОДИН БУКСИР ДЛЯ РАБОТЫ НА ШЕЛЬФЕ

Государственная морская спасательная служба Росморречфлота (Морспасслужба) планирует заказать строительство трех спасательных всепогодных катеров и одного буксира для работы на шельфе. Конкурс на строительство катеров уже идет, а проектантом буксира является компания Nordic Engineering.

Работа на шельфовых проектах является наиболее прибыльным направлением деятельности Морспасслужбы. По данным, представленным главой службы, ее годовая потребность в финансировании для выполнения государственных задач обеспечивается бюджетом лишь на 12–15%. Оставшиеся средства привлекаются за счет коммерческих направлений деятельности службы, прежде всего работы на шельфовых проектах.

#### РОСНЕФТЬ И GE

#### ЗАПУСКАЮТ ЗАВОД ВРК

Завод винто-рулевых колонок (ВРК) «Сапфир», который станет поставщиком для ООО «Судостроительный комплекс «Звезда», планируется запустить в эксплуатацию до конца октября. Он строится в Приморском крае НК «Роснефть» и General Electric.

Строительно-монтажные работы завершены, возведено корпус здания завода и установлено крановое оборудование, выполнен монтаж инженерных коммуникаций, силового электрооборудования, на завод поставлен испытательный стенд для ВРК.

Параллельно со строительством завода шло обучение персонала.

Главной задачей предприятия является локализация производства ВРК и систем электропривода судов на территории судостроительной верфи «Звезда» в Приморском крае. Проектные мощности завода позволят удовлетворить потребность в данном оборудовании для судов различного класса, в том числе газозовов высокого ледового класса.

# ГОРДОЕ ИМЯ «ПОРТНЬЮС»

В Санкт-Петербурге в рамках выставки «НЕВА» состоялась церемония именнаяречения головного танкера-химовоза проекта 00216М, строящегося на Астраханском судостроительном производственном объединении (АСПО), которое входит в состав ОСК. Проект реализуется по лизинговой программе «Машпромлизинг» для судоходной компании «Волготранс». Судно получило имя «ПортНьюс» в честь ведущего отраслевого информационно-аналитического агентства, которое по поручению Российской палаты судоходства издает газету «Водный транспорт».

Открывая торжественную церемонию именнаяречения судна, президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов отметил: «Наша масштабная работа в Каспийском регионе во многом стала возможной благодаря мерам государственной поддержки судоходства, а также целенаправленной поддержке Минпромторга России и региональных властей. При этом значительную роль в нашей работе играют профессиональные отраслевые СМИ, которые вместе

с нами скрупулезно и грамотно изо дня в день разъясняют заказчикам и органам государственной власти необходимость развития отечественного судостроения. Наверное, поэтому отраслевое издание становится полноправным участником судостроительной цепочки и нашей сегодняшней церемонии тоже».

Новое судно войдет в состав флота крупной российской танкерной компании «Волготранс». Ее генеральный директор Родион Светличнов отметил, что эксплуатацию наливных судов компания

осуществляет круглогодично. «Мы в полной мере владеем информацией о состоянии отечественного водного транспорта. Поэтому, заключая контракт на строительство танкера по новому проекту ОСК, мы пытались просчитать и минимизировать все возможные риски. И для нас было важным сделать этот проект максимально прозрачным и известным. Вот почему, вспомнив традиции прошлого, когда с 1978 по 2000 годы в классе Российского регистра судоходства работало судно для перевозки генеральных грузов «Известия»,



названное именем газеты «Известия», мы решили привлечь к нашему проекту популярное отраслевое СМИ. И головной танкер-химовоз новой серии получил имя «ПортНьюс» — ведущего информационно-аналитического

агентства, отметившего в этом году свое 15-летие», — сказал генеральный директор «Волготранс».

Напомним, закладка двух танкеров-химовозов проекта 00216М состоялась на стапелях АСПО 4 сентября 2018 года.

## ПЕРВЫЙ ШАГ В ОБРЕТЕНИИ ФЛОТСКИХ ПРОФЕССИЙ

Торжественная церемония посвящения в курсанты Института водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиала ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова состоялась в Ростове-на-Дону в середине сентября. Она была приурочена к проведению Дня города.

«Пока это только первый шаг в обретении флотских профессий, но он является для вас очень важным и значимым, — подчеркнул и.о. директора института Алексей Ющенко. — Хочу отметить, что этот этап вашей жизни начинается в день 270-летия нашей южной столицы, города пяти морей Ростова-на-Дону, и 143 года истории нашего города тесно переплелись с историей нашего учебного заведения».

Ветеран флота и транспортно-образовательного образования Олег Баласанов, читая наказ первокурсникам, напомнил, что история учебного

заведения ведет отсчет с морских мореходных классов, созданных в 1876 году приказом императора Александра II по инициативе Екатеринославского генерал-губернатора графа Павла Коцебу, гирлового комитета судоходства и купцов-судовладельцев Екатеринославской губернии и города Ростова-на-Дону.

Когда первокурсники торжественно принесли клятву курсанта, первый курсантский билет ИВТ им. Г. Я. Седова вручил директор Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Андрей Вахрушев. В церемонии также при-

няли участие капитаны морских портов Ростов-на-Дону и Азов, капитан Азово-Донского бассейна ВВП, руководители предприятий водного транспорта. Проходящие по Дону суда приветствовали новую курсантскую смену гудками.

Торжественную церемонию традиционно завершили возложение

цветов к памятнику адмиралу Ф. Ф. Ушакову и выступление творческих коллективов Ростовской области.



## НАВИГАЦКАЯ ШКОЛА В ИРКУТСКЕ

В Иркутском техникуме речного и автомобильного транспорта открылась навигационная школа. Ее первыми курсантами стали 50 человек, проходящие обучение по специальностям судомеханика и судоводителя.

Инициатором создания школы, которая будет готовить специалистов морского дела, выступил адмирал флота, председатель клуба ветеранов морской охраны Иннокентий Налетов. Он считает, что открытие навигационной школы продолжает традиции обучения морскому делу в Иркутске, заложенные еще Витусом Берингом. Напомним, что именно по инициативе знаменитого командора в 1745 году была организована подготовка специалистов для участия в экспедициях, занимавшихся исследованиями отдаленных земель на Дальнем Востоке. Они тоже учились в навигационной школе, получая необходимые знания по математике, геодезии, черчению. Выпускники школы, открытой Витусом Берингом, внесли большой вклад в составление топографических карт, изучение морских и речных судоходных путей, прославили себя мужеством и верностью долгу.

Директор Иркутского техникума Петр Лановой сообщил, что план учебных занятий в навигационной школе составлен с учетом опыта работы других подобных учебных заведений страны. С ними коллектив преподавателей и в дальнейшем будет поддерживать тесную связь.

## НОВАЦИИ «РУССКОЙ АРКТИКИ»

Ненецкий автономный округ, Архангельская область и Северный (Арктический) федеральный университет (САФУ) подписали соглашение о сотрудничестве, в рамках которого будет создан научно-образовательный центр «Российская Арктика: новые материалы, технологии и методы исследования».

Увеличение списка партнеров по созданию научно-образовательного центра позволит повысить качество образования и подготовки кадров до мирового уровня. Эта работа ведется в целях формирования и повышения инвестиционного потенциала двух регионов при внедрении совместных научных разработок.

В церемонии подписания трехстороннего соглашения приняли участие губернаторы Ненецкого автономного округа и Архангельской области Александр Цыбульский и Игорь Орлов, а также ректор САФУ имени М. В. Ломоносова Елена Кудряшова.

«Сотрудничество между Архангельской областью и НАО

традиционно очень тесное, существует давно и, казалось бы, не нуждается в дополнительных подтверждениях, в том числе документальных. Тем не менее мы начинаем новый проект, и этот факт важно закрепить официально. Мы однозначно можем быть полезны друг другу: САФУ является базовой организацией, которая может обеспечить

нас компетенциями в высшем образовании, научных исследованиях, а мы готовы встроиться в эту производственную цепочку и предложить свою территорию, чтобы отработать и внедрить новые разработки в представленных в НАО отраслях», — сказал после подписания соглашения глава НАО Александр Цыбульский.