

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА  
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»  
основана в 1918 году и сегодня  
является изданием Российской палаты  
судоходства. На протяжении  
долгих лет издание развивалось вме-  
сте с отечественным судоходством.  
Газета как орган Министерства мор-  
ского 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.



№11 (12981)

Выходит один раз в месяц  
15 ноября 2017 года

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

## Вековая история



В будущем году отраслевая газета «Водный транспорт» готовится отметить столетие со дня основания. В Российской национальной библиотеке сохранились всего шесть первых выпусков издания, которое начало выходить в 1918 году в формате скромного журнала, напечатанного на серой газетной бумаге в две колонки. Самая простая верстка, отсутствие иллюстраций и изысканных шрифтов — так начиналась история флота нового государства. Сегодня мы предлагаем вместе перелистать страницы первого выпуска ВТ.

Стр. 2

## «Князь Владимир» завершил первую навигацию

Круизный лайнер «Князь Владимир» завершил свою первую навигацию 2017 года. За первый рабочий сезон, открывшийся рейсом 11 июня, теплоход совершил 18 рейсов.

Всего за сезон было перевезено более 5 тыс. пассажиров. Средняя загрузка судна составила 48%, что является хорошим показателем для первой навигации. Каждое воскресенье лайнер стартовал из морского порта Сочи, затем теплоход посещал Новороссийск.

Подводя итоги первой навигации, руководство компании сообщило, что планирует в 2018 году расширить целевую аудиторию туристов, предлагая гибкую систему скидок, а также совершенствуя познавательную и развлекательную программу на борту и в городах захода лайнера. Организаторы круиза отмечают возрастающий интерес к новому туристическому продукту и высокий потенциал развития маршрутов вдоль Черноморского побережья.

Напомним, открытие регулярного круизного сообщения в Черноморском регионе состоялось в целях выполнения поручения президента Российской Федерации Владимира Путина. Оператором проекта выступило ООО «Черноморские круизы», учрежденное ФГУП «Росморпорт».

## Грант платежом красен



Начала работать одна из долгожданных мер господдержки отечественного судостроения и судоходства — судовой утилизационный грант (СУГ). Первые платежи из госбюджета за утилизированный флот поступили на счета судоводных компаний в конце октября 2017 года.

Государство, принимая решения по поддержке обновления флота, преследует две взаимосвязанные конечные цели. Во-первых, это максимально возможная замена устаревшего флота новыми судами и, во-вторых, загрузка отечественных судостроительных предприятий соответствующими заказами, что обеспечит отличный мультипликативный эффект.

Существующие меры господдержки уже оказали положительное влияние на отрасль и привели к размещению достаточно крупных заказов на строительство новых судов на российских верфях. Успехи здесь связывают с принятым ранее 305-ФЗ, пролонгацией постановления № 383 о возмещении части затрат на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам и с введением судового утилизационного гранта.

Судовой утилизационный грант — это единовременная выплата судоводной компании при утилизации старого флота. Ее объем составляет около 10% стоимости нового судна. Грант можно использовать исключительно для постройки нового судна на российских верфях. Предоставление

субсидий — судового утилизационного гранта из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен старых, сданных на утилизацию, производится по постановлению правительства Российской Федерации №502 от 27.04.2017.

### ВЫПЛАЧЕНО БОЛЕЕ 200 МЛН РУБЛЕЙ

Первым получателем субсидий в рамках судового утилизационного гранта стала судоводная компания «Волготранс», основным фрахтователем которой является «Роснефть».

Как сообщил первый заместитель генерального директора компании «Волготранс» Алексей Пальгов, за утилизацию старых судов компания получила средства из госбюджета в объеме более 140 млн руб. Деньги поступили в оплату лизинговых платежей по двум танкерам, построенным в 2017 году на заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде.

Напомним, в июле 2017 года судостроительный завод «Красное Сормово» передал компании «Волготранс» два танкера-химовоза проекта RST27 Морского Инженерного Бюро. Контракты

на строительство двух танкеро-химовозов проекта RST27 были подписаны между ПАО «Завод «Красное Сормово» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК), ООО «Волготранс» и ЗАО «Гознак-лизинг» в октябре 2015 года сроком передачи судов заказчику в 2017 году. Со стапелей судостроительного предприятия химовозы сошли в марте и мае этого года.

«СУГ заработал только благодаря огромным усилиям Российской палаты судоходства и поддержке Минпромторга России Минтранса России», — подчеркнул Алексей Пальгов. Компания также подала заявку на получение СУГ в отношении двух танкеров, строящихся на заводе «Лотос».

Еще одним получателем СУГ стала судоводная компания «Петротанкер». Для финансирования постройки головного танкера проекта RST11 «Святой Князь Владимир» компания привлекла судовый утилизационный грант в объеме более 70 млн рублей. Новое судно строится по лизинговой программе ПАО «ГТЛК». Грант получен за утилизацию старого танкера типа «Волго-нефть».

Спуск нефтеналивного судна «Святой Князь Владимир» состоялся 28 июля 2016 года в Самаре на судостроительно-судоремонтном заводе «Нефтефлот».

На сегодня уже поданы заявки на получение судового утилизационного гранта на общую сумму к возмещению около 1 млрд руб. Поэтому Минпромторг рассматривает возможность в 2018 году увеличить объем финансирования судового утилизационного гранта.

На субсидии за утилизированный флот могут претендовать владельцы любых судов — и грузовых, и пассажирских, и технических. Причем, по словам министра промышленности и торговли России Дениса Мантурова, в рамках судового утилизационного гранта пассажирские суда получают преференцию: вместо 10% компенсации стоимости нового судна они могут предоставить компенсацию в размере 15%. Такое решение принято в связи с меньшей рентабельностью пассажирских перевозок в сравнении с грузовыми.

### НЕ ГРАНТОМ ЕДИНЫМ...

Идея субсидирования судовладельцев через механизм судового утилизационного гранта возникла три года назад. Сегодня она успешно воплощена в жизнь наряду с другими мерами господдержки отрасли. Но масштабы проблемы стремительно устаревшего флота настолько велики, что требуют усиления принятых мер.

В настоящее время судовладелец должен выбрать только одну из двух мер господдержки, которые подразумевают прямое субсидирование: или возмещение затрат на строительство флота по кредитным и лизинговым договорам (383 постановление правительства), или судовый утилизационный грант. Совместить две субсидии в одном проекте пока нельзя.

Достижение целей, поставленных Стратегией развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года по обеспечению обновления грузового и пассажирского флота, повышению безопасности и экологичности перевозок на внутреннем водном транспорте, может быть достигнуто только при комплексном подходе и возможности в сложившейся экономической ситуации использовать все возможные меры господдержки.

Поэтому особо важной может стать разработка единого проекта постановления Правительства Российской Федерации, которое будет предусматривать возможность на различных этапах строительства и финансирования судна использовать одновременно несколько мер господдержки.

# Вековая история



В будущем году отраслевая газета «Водный транспорт» готовится отметить столетие со дня основания. В Российской национальной библиотеке сохранились всего шесть первых выпусков издания, которое начало выходить в 1918 году в формате скромного журнала, напечатанного на серой газетной бумаге в две колонки. Самая простая верстка, отсутствие иллюстраций и изысканных шрифтов — так начинала писаться история флота нового государства. Сегодня мы предлагаем вместе перелистать страницы первого выпуска ВТ.

Первый номер журнала «Водный транспорт», вышедший в июне 1918 года, представлял собой довольно толстое издание на 56 страницах. Несмотря на декрет Луначарского, авторы продолжали использовать дореформенную орфографию.

В редакционной передовице, открывавшей выпуск, напоминалось, что российский флот был национализирован декретом от 23 декабря 1917 года. Необходимость национализации объяснялась тем, что железнодорожные пути по всей стране были частично разрушены, частично обветшали, заменить их должны были водные артерии «пронизывающие во всех направлениях страну».

При этом, как отмечалось в передовице, «по сведениям «Виквод» и «Цекморема», быв-

шие владельцы торгового флота в преддверии навигации оставили суда без ремонта», в связи с чем главной задачей, по мнению автора передовицы, стало налаживание работы отрасли под девизом «единое управление единым флотом Республики».

Эта задача была возложена на Главное управление водного транспорта, специально для которого была выпущена инструкция ВСНХ об основаниях и пределах, «в которых проводится национализация флота». Первым делом новое управление занялось подготовкой флота и водных путей к навигации, причем отстранив прежние органы управления и сохранив старый технико-служебный аппарат.

Второй проблемой оказалось отсутствие грузов, сообщает автор, который усматривает причину

в том, что грузовладельцы придерживали товары на складах. Впрочем, куда более важной задачей оказалось взаимодействие с железными дорогами, для чего был создан «контактный аппарат с Комиссариатом Путей Сообщения». В конце публикации автор сетует, что часто вся работа осложнялась «междуведомственными» трениями.

Первый номер содержал большое количество официальных материалов, изданных с декабря 1917 по июнь 1918-го, среди них — положение, регламентирующее деятельность Главного управления водного транспорта — «Главодъ» — которому отныне подчинялись все учреждения бывших частных судоходных предприятий. Тогда же появляется межведомственная смешанная комиссия по смешанным желез-

нодорожно-водным перевозкам. В опубликованных постановлениях Совнаркома затрагиваются такие важные проблемы как, снабжение предприятий водного транспорта продовольствием и топливом. Из документов мы узнаем, что, например, представитель Главодо вводится в состав Малого продовольственного совета. Вчитываясь в абзацы убогистого текста инструкций, мы узнаем, например, что в 1918 году топливо для национализированного флота отпускалось по расписке, в то время как владельцы немногочисленного частного флота должны были расплачиваться наличными.

Листая уникальное издание, находим положение «По части торговых портов и торгового мореплавания», запрет на отчуждение российских судов «в руки иностранных подданных», инструкции, предписывающие проводить обучение машинистов торгового флота или порядок выдачи свидетельств на звание механика третьего разряда. Интересно, что за основу многих законодательных актов берутся документы, утвержденные еще задолго до революции.

На страницах издания опубликованы документы Главодо, касающиеся мероприятий по охране судов и временных тарифов на перевозку пассажиров в навигацию 1918 года. Из последнего документа мы узнаем, что на Северной Двине ставки были повышены в среднем на 220–300 процентов по сравнению с тарифами 1917 года, на Волге — на 100–150%.

В мае 1918 года Совнарком ассигновал Главодо 75 млн рублей, что также нашло отражение на страницах издания.

В поле зрения организаций по водному транспорту входило множество вопросов — от оплаты труда рабочих и борьбы с эпидемическим заболеванием (напомним, на Волге свирепствовала холера) до введения международной системы часовых поясов.

«Водный транспорт» образца восемнадцатого года публикует призыв «Главодо» к бастующим Невского района не упорствовать в своем требовании повышения зарплаты, а согласиться на самоограничение. Главодъ приказывает всем рабочим встать на работу: «Кто не понимает этого, тот враг пролетариата и Советской вла-

сти». Рубрика «Новости с мест» наполнена многочисленными сообщениями, касающимися повседневных дел и забот водников, читать которые интересно и сегодня.

Водный транспорт не ограничивается публикацией новостной хроники с мест. В издании публикуются обширные аналитические статьи, например, посвященные финансовому положению речного флота.

Кроме того, теоретически рассматривается вопрос о национализации торгового флота и снабжении его топливом.

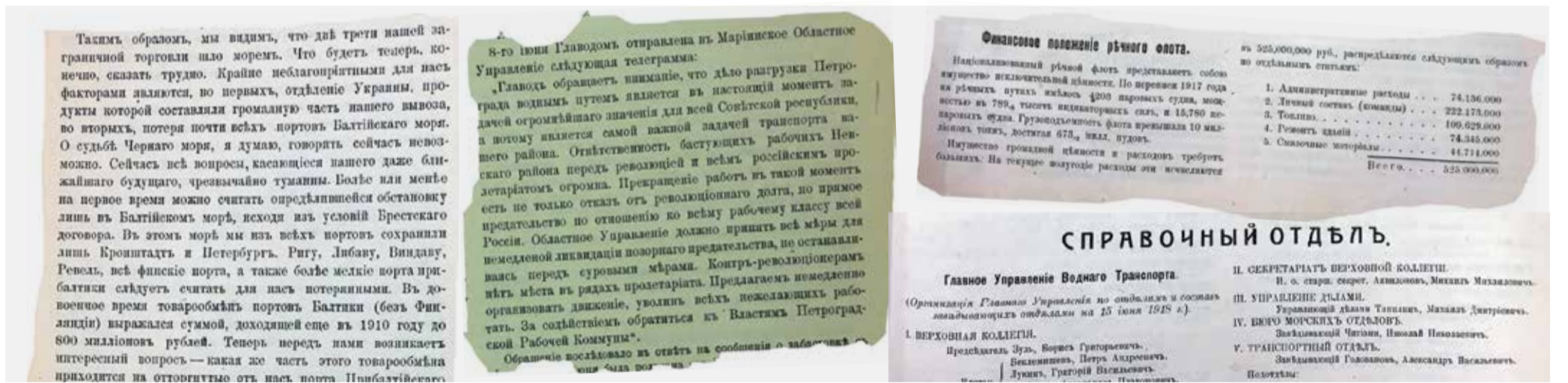
Стоит отметить, что очень характерным для данной эпохи было рассмотрение многих профессиональных вопросов на различных съездах, отчеты о проведении которых «Водный транспорт» также публикует в первом выпуске.

Есть в «Водном транспорте» статьи, которые и спустя сто лет читаются как весьма актуальные, например, о значении Балтийского торгового флота.

Издание не замыкается в национальных рамках, и уже с первого номера начинает уделять внимание состоянию дел в иностранных торговых флотах: Австро-Венгрии, Германии, Англии, Франции, США, Японии. Впрочем, редакция честно признается, что получение сведений из-за рубежа в связи с войной стало представлять определенную трудность.

Отметим, что с мая 1918 года председателем Верховной коллегии «Главодо» был Григорий Зуль, его имя указано в справочном отделе «Водного транспорта», завершающем первый выпуск. Редакция тогда и представить не могла, что через несколько лет Зуль станет одним из первых советских невозвращенцев.

Завершим наше краткое знакомство с историческим изданием трогательным объявлением, закрывавшим первый номер: «Всеми учреждениями, редакциями периодических журналов, профессиональным организациями и др. Редакция журнала «Водный транспорт» просит не отказать в присылке статей, отчетов, протоколов, статистических данных, книг для отзыва и др. материалов по адресу: Информационный отдел Главного Управления Водного Транспорта — Москва, Кузнецкая ул., д. 14.»



## Основные вехи

В 1923 году было перевезено в судах и доставлено самосплавом 20 млн. тонн грузов, в 1926 году — 33 млн. тонн

Протяженность внутренних водных путей в 1928 году составила 61 тыс. км.

В соответствии с Первым пятилетним планом развития народного хозяйства (1929–1933 г.г.) были проведены работы по ти-

пизации речных судов, началось строительство более совершенных судов.

В 1932 году протяженность внутренних водных путей составила 84 тыс. км, из них с судовой обстановкой — 68 тыс. км, с освещаемой обстановкой — 49 тыс. км.

В 1933 году было завершено строительство Беломорско-Бал-

тийского канала, соединившего Белое море с Онежским озером и имеющего выход в Балтийское море и к Волго-Балтийскому водному пути.

В 1937 году была начата эксплуатация канала Москва — Волга.

В 1940 году протяженность внутренних водных путей составила 92 тыс. км.

В 1941 году были введены

в строй Углический и Рыбинский гидроузлы.

В 1952 году был введен в эксплуатацию Волго-Донской судоходный канал.

В 1954 году был введен в эксплуатацию Пермский гидроузел, в 1955 — Горьковский и Куйбышевский гидроузлы. Протяженность внутренних водных путей в 1960 году составила 118 тыс. км

В 1968 году вступил в строй Саратовский гидроузел на Волге, в период 1969–1981 г.г. был сооружен Чебоксарский гидроузел.

В 1964 году началась эксплуатация Водно-Балтийского водного пути, который проходит через Рыбинское водохранилище.



# В Санкт-Петербурге завершается навигация

В Санкт-Петербурге подходит к концу навигационный сезон. По традиции в городе он завершается 30 ноября, когда прекращается разводка мостов Невы и Малой Невы. Окончание навигации в рукавах Невы происходит на две недели раньше — 15 ноября. Эксплуатация плавсредств после означенных сроков происходит только по предварительной заявке и согласованию с Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга.

Согласно информации ФБУ «Волго-Балт», 15 ноября завершается навигация и на Свирских гидроузлах, с первого по шестой шлюзам Волго-Балтийского канала, на седьмом и восьмом шлюзах Шекснинского гидроузла (р. Шексна). Завершение навигации на севере Ладожского озера, р. Волхов и Волховской бухте — 31 октября.

На северо-востоке от Ленинградской области располагается Беломоро-Онежский бассейн, где навигация также закрывается к концу октября, Онежское озеро — в середине ноября. Спервого по девятому ближайшим к Онежскому озеру шлюзы закроются

31 октября, с десятого по девятнадцатый — 15 октября.

Напомним, что навигационный сезон на Волго-Балте длится примерно полгода — с апреля по октябрь.

На сегодняшний день в Петербурге насчитывается примерно 185 коммерческих зарегистрированных маломерных судов, осуществляющих пассажирские перевозки. В целом максимальное количество судов, которые могут перевозить пассажиров по рекам и каналам города, не установлено. По данным Ассоциации владельцев маломерных судов в Петербурге, сейчас в городе около 200–220 судов внутреннего водного транспорта.



## Первая ласточка

В Старой Ладогe 2 ноября 2017 года введен в эксплуатацию новый причал для приема круизных теплоходов. Первым к причалу пришвартовался туристический теплоход «Викинг Трувор».

Причал палового типа, отличающийся надежностью конструкции и удобством швартовки для судов всех типов, возведен за 3 месяца. Его конструкция позволяет принимать одновременно несколько пассажирских речных лайнеров вместимостью до 300 человек — длина причала составляет 90 метров. Декоративное оформление пристани изготовили мастера города Углич, которые выковали ограждение по лекалам 19 века. Пристань после освящения нарекли Николаевской.

Работа по организации строительства причала велась под надзором правительства региона в рамках исполнения поручения президента Российской Федерации о создании общенационального культурно-туристского проекта на базе Старой Ладоги.

Первые круизные лайнеры смогут ошвартоваться у причала в Старой Ладогe, расположенного напротив Никольского мужского монастыря, уже в следующем году. Уже есть договоренности, что в 2018 к этому причалу пришвартовуются около 50 теплоходов, которые доставят сюда 7 тысяч путешественников. Остановка

в Старой Ладогe войдет в маршрут «Серебряного кольца».

«Причал в Старой Ладогe — первая ласточка в развитии сети туристических маршрутов, соединяющих водным путем культурно-исторические центры Ленинградской области. Отрасль туризма имеет все шансы стать одной из важнейших для региона, в том числе, по числу малых предприятий и количеству занятых в этой сфере», — подчеркнул глава региона Александр Дрозденко, выступая на церемонии открытия нового объекта.

Как сообщал ранее «Водный транспорт», в 2018 году, объявленном в Ленинградской области Годом туризма, региональное управление по транспорту реализует два инвестиционных проекта по строительству и реконструкции портовой и причальной инфраструктуры в Выборгском и Лодейнопольском районах. Причалы палового типа минимально используют береговую черту, что важно в местах расположения объектов культурно-исторического наследия.

Единовременный объем вложенных инвестиций в причал в Старой Ладогe составляет порядка 50 млн руб. Инвестором выступила компания ООО «КОНТ».

# За три квартала — 4,2 млн тонн

Объем перевозок судами Северо-Западного пароходства за 9 месяцев 2017 года составил 4,2 млн тонн, что находится на уровне прошлого года.

В общем объеме перевозок около 1,5 млн тонн (36%) составили перевозки новыми теплоходами СЗП—10 судами DCV36 (головное судно «Аметист») и 7 судами RSD49 «Нева-Лидер».

Судами СЗП перевозились зерновые грузы —1,3 млн тонн (на уровне 2016 г.), черные металлы — 0,83 млн тонн (+30%), химические и минеральные удобрения — 0,67 млн тонн (+20%), уголь — 0,63 млн тонн (+57%), цветные металлы — 0,1 млн тонн (– 60%), лесные грузы — 0,13 млн тонн (– 35%), остальные грузы — 0,54 млн тонн.

Значительное увеличение

объемов перевозки угля вызвано переориентацией флота на транспортировку этого груза в связи с благоприятной рыночной конъюнктурой. Рост объемов черных металлов обусловлен возобновлением их перевозок из Морского порта Санкт-Петербург в порты Прибалтики и Польши. На увеличение объемов перевозки удобрений повлиял рост объемов производства этого продукта на рынках стран Балтийского и Северного морей. Падение объемов перевозки цветных металлов обусловлено переключением нескольких судов СЗП на более выгодные контракты. Падение объемов перевозки лесных грузов

связано с сокращением переработки российского круглого леса в Финляндии.

Большую часть перевозок — более 3,3 млн тонн или 78,6% от общего объема составили экспортные грузы пароходства, показав рост 10%. Основную номенклатуру экспорта составили зерновые грузы, черные и цветные металлы, уголь, химические и минеральные удобрения.

Перевозки между иностранными портами составили 0,74 млн тонн или 18% от общего объема, показав рост 10%.

Объем импортных грузоперевозок пароходства снизился на 20% до 0,08 млн тонн, что вызвано



общим сокращением импорта в Россию из стран Европы.

Доля импорта в общем объеме перевозок за 9 месяцев текущего

года составила 2%.

Внутрироссийские перевозки за отчетный период практически не осуществлялись.

# Вернуть в город речной вокзал

Новый речной вокзал в Петербурге построят к 2021 году. Уже до конца текущего года будет представлена концепция нового речного вокзала, которую по заказу комитета по туризму города разрабатывает международная консалтинговая компания PwC. В состав причального комплекса войдут зеленые зоны с объектами отдыха и здания портовой инфраструктуры.

Реализация проекта планируется из внебюджетных источников. Сейчас Смольный ведет переговоры с несколькими крупными банковскими структурами и частными компаниями. По оценкам аналитиков, объем инвестиций в проект с учетом коммерческих площадей составит не менее 1 млрд рублей.

В частности, как сообщил начальник отдела туристической инфраструктуры комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Алексей Китиков, предполагаемым местом реализации проекта признана территория выше Большого Обуховского моста на левом берегу Невы. Участок расположен напротив дома 15 по Рыбацкому проспекту. Эта локация находится выше по течению Невы по сравнению с расположением

старого речного вокзала, который перестал работать в 2012 году и был снесен. Сейчас на его месте построен жилой дом.

Как следует из презентации комитета по развитию туризма, в состав нового комплекса предполагается включить пять-шесть причалов для швартовки судов, здание речного вокзала и инфраструктуру развлекательно-делового назначения в формате многофункционального комплекса.

Как заявил председатель комитета по развитию туризма Петербурга Алексей Мушкарев, проектирование объекта начнется в 2018 году. «Мы хотим построить хороший терминал для речных судов с возможностью его загрузки в летний и зимний период времени».

Новый терминальный комплекс повысит туристическую

привлекательность Петербурга, а вновь сформированная набережная станет точкой притяжения и жителей города. По словам Мушкарева, причальный комплекс старого речного вокзала на набережной Обуховской Обороны, 106, после передачи из федеральной собственности в региональную, также будет модернизирован.

Как сообщалось на Международном инновационном форуме пассажирского транспорта Smart Transport, общий объем пассажирских круизных перевозок за последние 7 лет вырос на 35% и в 2016 г. достиг 2,1 млн пассажиров. Турпоток растет по всем направлениям — как по зарубежному, так и по российскому. В то же время состояние речного флота и транспортной инфраструктуры в России в це-

лом и в Петербурге в частности оставляет желать лучшего.

По оценкам экспертов, средний возраст речных судов составляет 15–20 лет, а причалы и причальные сооружения не соответствуют требованиям комфорта и безопасности.

По словам генерального директора «Морского инженерного

бюро» Геннадия Егорова, под наблюдением российского речного регистра сегодня находятся около 1,3 тыс. пассажирских судов, перспективы использования которых в будущем ограничены.

«Можно бесконечно ремонтировать и реконструировать суда, но рано или поздно они выйдут из строя», — добавил Егоров.



# Пассажирские терминалы Петербурга — в единое управление

Власти Петербурга намерены сосредоточить в своих руках управление двумя морскими пассажирскими терминалами на Васильевском острове — «Морской фасад» и «Морской вокзал» — сообщил глава комитета по туризму Андрей Мушкарев. Консолидация активов позволит Северной столице стать настоящим «окном в Европу» и за пять лет увеличить объемы круизного туризма на 15%.

Решение об объединении активов «Морского фасада» и «Морского вокзала» было принято на заседании Морского совета в рамках выставки «Нева» в конце сентября 2017 года. До конца ноября Смольный представит единую концепцию их развития сроком на 5–10 лет.

Однако, если оператор «Морского фасада» на 100% принадлежит городу, то АО «Морской вокзал» находится в частных руках. При этом, как считают в Смольном, собственник «Морского вокзала», со своими обязанностями не справляется, поскольку задолжал городу 18 млн рублей за аренду. Комитет имущественных отношений уже

обратился в суд с просьбой расторгнуть заключенный в 1998 году договор аренды сроком на 49 лет. Ближайшее заседание состоится в конце ноября.

В навигацию 2017 года «Морской фасад» принял 247 круизных лайнеров и два паромных судна, что на 23% больше прошлогоднего. Число пассажиров выросло на 19%, до 562 682 человек.

Концепция развития морского круизного туризма, которую готовит Смольный, разграничит функции различных терминалов. Так, по словам Андрея Мушкарева, «Морской вокзал» может оставить себе паромы, тогда как «Морской фасад» сосредоточится на приеме круизных лайнеров. Коммерче-

ская часть также не будет дублироваться. «Например, где-то будет гостиница, а где-то — возможности для конференций», — пояснил чиновник. По оценке главы комитета по туризму, объединение терминалов в одних руках и реконструкция «Морского вокзала» позволит Петербургу принимать на 15% больше судов в перспективе пяти лет.

В настоящее время в Смольном обсуждается идея создания собственного круизно-паромного оператора. Вложения в проект оцениваются в 150 млн евро. Сообщение может быть налажено, к примеру, с Калининградом, где строят пассажирский порт «Пионерский».

# Популярные направления

По данным комитета по туризму Ленинградской области, по итогам 2016 года тройка самых популярных круизных направлений выглядела следующим образом: деревня Мандроги в Подпорожском районе — 498 судозаходов (87 720 человек), поселок Свирьстрой Лодейнопольского района — 139 судозаходов (24 464 человека), Лодейное Поле — 94 судозахода (16 544 человека).

Заместитель генерального директора по туризму круизной компании «Мостурфлот» Светлана Гончарова сообщила, что с открытием нового причала в Старой Ладоге появится возможность продлить маршрут круиза по Волхову до Великого Новгорода. Пока планируется при заходе теплохода «И.А. Крылов» в Старую Ладогу обеспечить автобусный трансфер пассажиров к новгородским памятникам.

Интересно, что попытки включения Великого Новгорода в маршруты речных круизных компаний прекратились еще в 2009 году, когда Российский Речной Регистр (РРР) запретил выход в Ладожское и Онежское озера судов типа «Дунай» проекта № 305.

# Первый рейс

В рамках III Международного пассажирского форума Smart Transport в Санкт-Петербурге на территории Средне-Невского судостроительного завода состоялся первый рейс инновационного пассажирского катамарана «Грифон» проекта 23290.

Демонстрационный показ пассажирского судна, аналогов которого нет в России, и его выход в акваторию Невы прошел параллельно с круглым столом форума, на котором обсуждались вопросы развития межрегиональных маршрутов водного транспорта, состояния и перспектив развития маршрутов перевозок пассажиров внутренним водным транспортом и сопутствующей инфраструктуры. В демонстрационном показе приняли участие представители ОСК, администрации Санкт-Петербурга, а также потенциальные заказчики — операторы пассажирских судов.

Сегодня заводом решается задача создания инновационных видов продукции, востребованных в гражданском судостро-

ении. Пассажирский катамаран проекта 23290 — яркий пример применения композитов в судостроении. Его разработкой и проектированием занимался СНСЗ. На этапе эскизного проекта показана высокая эффективность использования композитов.

«Изначально этот проект создавался для петербургского региона. Катамаран — комфортное и удобное судно как для организации экскурсионных программ по воде, так и для перевозки пассажиров из порта в город. Он способен покрыть любые маршруты, будь то Нева, Ладожское озеро или Финский залив. Важно отметить и то, что жизненный цикл эксплуатации композитного судна намного экономичнее и дешевле, в сравнении с судами из металла и алюминия» — рассказал генеральный директор завода



Владимир Середохо. Судно предназначено для транспортировки 150 пассажиров. Длина судна — 25,7 м, ширина — 9,03 м, осадка — 1,5 м. Дальность плавания судна составляет 1000 км. Максимальная скорость — 29,5 узлов. Катамаран может эксплуатироваться при высоте волны — 2 м (мореходность — 4 балла).

Пассажирский катамаран будет предложен Средне-Невским судостроительным заводом для обслуживания Чемпионата мира по футболу в следующем году. Помимо этого, уже сегодня ведутся переговоры с потенциальными заказчиками, в том числе зарубежными, на строительство серийных судов.

## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

### На «Юрибее» поднят флаг

Судно получило имя по названию реки, протекающей на полуострове Ямал.

В порту Мурманск состоялась торжественная церемония поднятия государственного флага Российской Федерации на ледокольном буксире «Юрибей», построенном для ФГУП «Атомфлот».

Ледокольный буксир «Юрибей» — это инновационное судно с современной системой электродвижения, оснащенное азимутальными колонками Azipod ICE1400, имеет ледовый класс Arc 6. Мощность ледокольного буксира «Юрибей» составляет 7 МВт, ледопробитость — 1 м при скорости 2 узла. Судно предназначено для обеспечения комплекса портовых услуг в Обской губе.



## Швартовные испытания сухогруза «Пола Севастиана»

Судно названо в честь святой мученицы Севастианы — ученицы апостола Павла.

Невский судостроительно-судоремонтный завод (г. Шлиссельбург, Ленинградская область) начал швартовные испытания однопалубного сухогрузного судна проекта RSD49 смешанного «река-море» плавания «Пола Севастиана», строительство которого осуществляется по заказу ООО «Пола Райз» (Россия) по лизинговой программе ПАО «ГТЛК». В конце июня 2017 года судно было спущено на воду.

Проект судна разработан ЗАО

«Морское инженерное бюро-дизайн-СПб». По водоизмещению суда проекта RSD49 являются на сегодняшний день самыми большими из сухогрузных судов, удовлетворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала.

Особенностью судна является наличие большого среднего трюма длиной 52,0 метра, который позволяет перевозить в прямых рейсах Европа — Каспий негабаритные проектные грузы (трубы больших диаметров для газо- и нефтепроводов).



### «Янтарь» модернизируют

Минпромторг России поддержал стали модернизация производственных мощностей Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь» (Калининград, входит в ОСК). Реализация проектов технического перевооружения завода позволит строить современные конкурентоспособные суда, ускорит выполнение заказов на ремонт судов.

За 71 год на заводе построено 160 боевых кораблей и более 500 гражданских судов.

## «Адис» отправился в Новороссийск

Онежский ССЗ завершил серию из шести судов проекта ST23WIM для ФГУП «Росморпорт».

Рабочий катер «Адис», построенный по заказу ФГУП «Росморпорт» на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе (Петрозаводск, Карелия), отправился в порт приписки Новороссийск для эксплуатации в Азово-Черноморском бассейновом филиале Росморпорта.

Судно предназначено для использования в служебно-разъездных целях, доставки на борт комиссий и членов экипажей, перевозок грузов, патрулирования, осмотра и экологического мониторинга акваторий. Кроме того, «Адис» может выполнять функции лоцманского катера. Мореходные качества позволяют ему работать в сложных метеоро-

логических условиях в открытом море при волнении с высотой волн до 3,5 м.

Онежский судостроительный и судоремонтный завод в перспективе готов строить бункеровщик СПГ, а также рыбопромысловые и грузопассажирские суда. С таким заявлением выступил гендиректор ОССЗ Владимир Майзус, принимая на территории предприятия руководителей двух регионов — губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрия Кобылкина и главу Карелии Артура Парфенчикова.

«Пытаемся организовать производство и строительство рыбопромысловых судов, это в перспективе возможно. Бунке-

ровщик сейчас прорабатываем, у нас есть сейчас кормовой блок танкера «река-море», и мы на его базе планируем сделать бункеровщик СПГ. Два с половиной года занимались, сейчас уже с учетом ввода в Сабетте завода по сжижению газа, вполне возможно, он сможет работать и там», — сказал Владимир Майзус.

Также руководитель Ямала заинтересовался грузопассажирским теплоходом, который в будущем планируется строить на Онежском судостроительном заводе. По словам Владимира Майзуса, теплоход может работать как на сжиженном газе, так и на дизтопливе.

Такой теплоход может ходить в Обской губе, где волна достаточно высокая и достаточно короткая. На судне можно обо-

рудовать современные каюты с антивандальными унитазами, душами и умывальниками. Такой корабль подходит потребностям Ямала. Он может брать на борт до 250 человек.

Строительство таких судов

готов финансировать «Газпромбанк». По словам Владимира Майзуса, в стране рассматривается программа строительства порядка семи судов для северных рек. Два теплохода планируется выделить для реки Обь.



# Чему учить наших будущих инженеров?

В Корабелке прошел Координационный совет в области образования Инженерное дело, технологии и технические науки.



Ключевой темой обсуждения стала необходимость максимально приблизить содержание высшего технического образования к реальным потребностям отечественных судостроительных производств в инженерных кадрах.

«Ориентируя высшую школу на интересы российских предприятий, мы способствуем развитию нашей промышленности и существенно повышаем эффективность расходования средств налогоплательщиков, ежегодно поступающих в образовательную сферу», — прокомментировал мероприятие и.о. ректора СПбГМТУ Глеб Турчин.

По его словам, в современных экономических условиях эта задача для российских технических вузов особенно актуальна, поскольку конечный результат инвестиций в систему высшего образования становится очевидным лишь спустя длительное время — через 5, а то и 10 лет.

«Значит, наша главная задача — точно определить, как и чему следует учить наших будущих инженеров», — пояснил глава университета. В ходе заседания вице-президент по техническому развитию АО «ОСК» Дмитрий Колодяжный поддержал инициативу создания на базе СПбГМТУ федерального учебно-методического объединения по образованию в области морской инфраструктуры. Это поможет консолидировать усилия вузов России, ведущих подготовку специалистов-корабелов, считает топ-менеджер ОСК.

Также в ходе работы президиума было признано целесообразным Федеральному учебно-методическому объединению «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта» рекомендовать создать два структурных подразделения: «Эксплуатация водного транспорта» и «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры».

# День открытых дверей в Макаровке

День открытых дверей в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) пройдет 26 ноября 2017 года. Перед гостями с презентацией университета выступит руководство ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, директора институтов вуза, ведущих кафедр и центров. Представители университета расскажут о правилах приема в вуз, направлениях подготовки, бюджетных местах, целевом наборе, подготовительных курсах, о студенческой жизни и трудоустройстве выпускников.

Университет является центром по подготовке кадров для обеспечения деятельности на реке и море. В нем учатся около 20 тыс. курсантов и студентов, им дают знания 650 преподавателей. На протяжении двухсот с лишним лет здесь готовят высококлассных специалистов для сферы водного транспорта, для работы как на

море, так и на берегу. Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова — высшее техническое учебное заведение, образовательная деятельность которого направлена на подготовку высококвалифицированных кадров для транспортной отрасли. Процесс обучения в университете ведется в соответствии с Государственными образовательными стандартами, а по морским направлениям образования учитываются требования Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты. В составе университета — институты «Морская академия», «Водного транспорта», «Международного транспортного менеджмента», «Дополнительного профессионального образования».

Мероприятие начнется в 12:00 в актовом зале университета по адресу ул. Двинская, д. 5/7, сообщает пресс-служба вуза.



# Макаровцы воздали почести адмиралу Анжу

Курсанты Колледжа Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова приняли участие в церемонии торжественного открытия после реставрации мемориального захоронения адмирала Петра Федоровича Анжу на Смоленском лютеранском кладбище в Санкт-Петербурге.

В торжественной церемонии участвовали губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, главнокомандующий Военно-Морским Флотом адмирал Владимир Королев, командующий войсками Западного военного округа, генерал-полковник Андрей Картаполов, потомки адмирала Анжу, а также члены общественной инициативной группы «Наследие Петра Анжу», которые выступили с инициативой восстановления места захоронения флотоводца. После возложения цветов к мемориалу состоялась панихида.

Петр Федорович Анжу родился 15 февраля 1797 года в Вышнем Волочке в русско-французской семье. Петр Анжу участвовал в нескольких исследовательских экспедициях. При его участии была составлена подробная карта побережья Сибири, изучены берега Каспийского и Аральского морей.

В 1827 году на корабле «Гангут» Анжу руководил артиллерией во время Наваринского сражения. И, несмотря на ранение, остался в строю до конца боя. Награжден орденами святой Анны 2 степени, святого

Георгия 4-го класса и греческим орденом Спасителя золотого креста. Дальнейшая служба Петра Анжу была тесно связана с Кронштадтом и Петербургом. Умер он 12 октября 1869 года в Санкт-Петербурге, похоронен на Смоленском евангелическом кладбище.

На церемонии губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко сказал: «Не случайно это происходит именно здесь, в Петербурге. Потому что наш город всегда был тесно

связан с исследованиями, которые проводились и проводятся в Арктике. Отсюда уходили экспедиции под руководством братьев Лаптевых, Федора Литке, Георгия Седова, отсюда в плавание уходил и Петр Федорович Анжу».

Главком ВМФ адмирал Владимир Королев отметил, что имя Петра Анжу чтит и помнит каждый моряк, поскольку именно исследования этого адмирала теперь помогают уточнять картографические данные региона. Во время экспедиции Петра Анжу была сделана точная карта северного побережья Сибири и доказано, что к северу от островов Котельного, Фаддеевского и Новой Сибири нет никакой земли.



## Конгресс «Гидротехнические сооружения и дноуглубление»

Организатор:



Генеральный спонсор:



Партнер:



При содействии:



7-8  
февраля  
2018

Москва, ТПП РФ

В РАМКАХ КОНГРЕССА:

У международный Форум дноуглубительных компаний  
и  
Техническая конференция  
«Современные решения для гидротехнических работ»



Оргкомитет: (812) 570-78-03  
(812) 712-45-16

E-mail: snitko@portnews.ru  
mni@portnews.ru



# Первое шлюзование

*Завершилась реконструкция гидроузла «Белоомут»*



«Канал имени Москвы» завершил строительство нового шлюза в рамках реконструкции гидроузла «Белоомут». 9 ноября заместитель министра транспорта РФ — руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский возглавил церемонию открытия обновленного гидротехнического сооружения. После нажатия символической пусковой кнопки состоялось наполнение шлюзовой камеры, через которую немедленно проследовал и первый теплоход.

«Завершив в ноябре навигацию, мы продолжим строительство оставшихся сооружений нового шлюза — левых пал верхнего и нижнего бьефов, а также системы автоматического управления. С весны 2018 года суда по Оке в Белоомуте будут проходить через современный шлюз», — отметил руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Еляньюшкин.

Новый судоходный шлюз — это железобетонная однокамерная конструкция с водонепроницаемым днищем. Длина камеры шлюза составляет 276 м, ширина — 18 м, а глубина — 6,8 м. Два сегментных затвора имеют диаметр 11 м и весят 155 тонн каждый.

Работа над созданием шлюза велась с мая 2016 года. Серьезным шагом в обновлении шлюза стала электронная система управления. На старом судопропуске используется электромеханический привод образца середины 1960-х гг. и обычная механика — редуктор с лебедкой, которую приходится вращать, чтобы открыть ворота

шлюза. Новая система полностью автоматизирована: маневрировать сегментными затворами можно будет дистанционно с центрального диспетчерского пульта управления в административно-бытовом здании, либо с местного пульта.

Расположенный в Луховицком районе Подмосковья гидроузел «Белоомут» — один из старейших гидротехнических комплексов столичного региона. Вместе с рязанским гидроузлом «Кузьминск» они образуют важную судоходную часть Канала имени Москвы.

Реконструкция «Белоомута» позволит поднять уровень воды на 76 см, что, в свою очередь, повысит судоходные глубины и увеличит провозную способность флота. В настоящее время завершается первый этап реконструкции, которая включает в себя строительство судоходного шлюза и первой очереди плотины (сдана в конце августа 2017 года).

Напомним, что гидроузел «Белоомут» был построен на реке Оке одновременно с гидроузлом «Кузьминск» в 1911–1915 годы

по проекту инженера Нестора Пузыревского. Состоит из судоходной плотины с фермами Поаре и камеры шлюза размером 16,2х266 м.

Контракт на строительство нового гидроузла «Белоомут» стоимостью 5,54 млрд руб. был заключен в октябре 2015 года в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы 2010–2020». Генеральная подрядная организация — ФГУП «Атэкс». Заказчиком проекта является Федеральное агентство морского и речного транспорта, застройщиком — ФГБУ «Канал имени Москвы», генпроектировщиком — АО «Акватик».

В состав гидроузла войдут современный судоходный шлюз с причально-направляющими сооружениями и камерой 18 х 276 м, капитальная несудоходная плотина (состоит из глухой части и четырех водосбросных пролетов шириной по 18 м каждый), автоматизированная система управления, водозаборный узел, а также административно-бытовое и производственные здания.





# Навигация на Москве-реке круглый год

Зимняя пассажирская навигация по Москве-реке открылась 9 ноября 2017 года. В 11:00 мск от причала «Гостиница «Украина» на набережной Тараса Шевченко отправились теплоходы ледового класса с усиленным корпусом.

Благодаря особенностям конструкции теплоходы способны плыть по покрытой тонким льдом реке и даже колоть лед толщиной до 20 см. В случае, когда толщина льда превышает 20 см, теплоходы отправляются в плавание в сопровождении ледоколов или по заранее проторенным колеям. С ноября по апрель курсировать по Москве-реке будет 10 таких пассажирских судов.

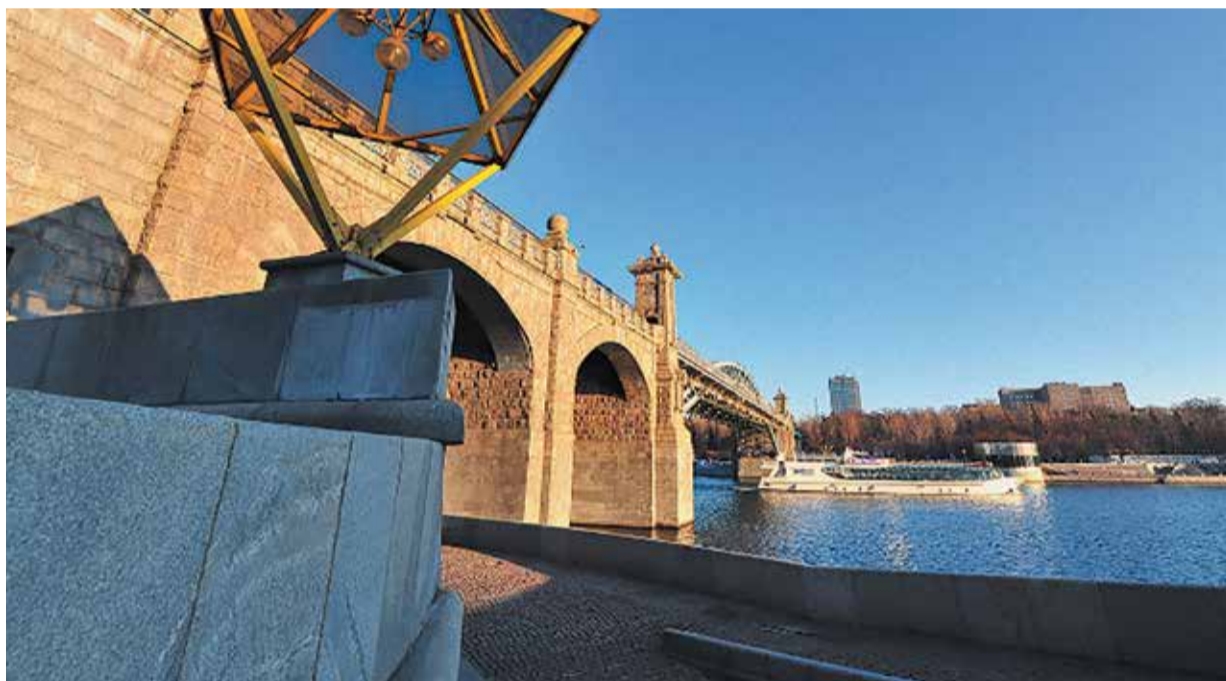
«Сегодня в столице существует большое количество мест для прогулок и экскурсий, которые органично дополняют новые уникальные объекты, разрабатываются и внедряются новые

экскурсионные туристические маршруты. Мы прогнозируем, что по итогам 2017 года нашу столицу посетит порядка 21 миллиона туристов. Круглогодичная навигация на Москве-реке — еще одна возможность для горожан и туристов увидеть главные достопримечательности города под другим углом в любое время года», — сообщил руководитель столичного Департамента спорта и туризма Николай Гуляев.

Зимой прогулочные теплоходы будут отправляться от двух городских причалов — «Гостиница «Украина» и «Парк Горького». Во время речного путешествия пассажиры смогут увидеть стадион

«Лужники», парк «Воробьевы горы», памятник Петру I, собор Василия Блаженного, высотку на Котельнической набережной, Кремль и природно-ландшафтный парк «Зарядье».

В прошлом году зимняя пассажирская навигация по Москве-реке началась в конце октября. Летняя пассажирская навигация 2017 года открылась на Северном речном вокзале 24 апреля. Вместе с ней впервые запустили круизный теплоход «Михаил Булгаков». Всего в перевозках пассажиров в теплые месяцы участвовало около 150 теплоходов.



# В Рыбинске появится новый причал

В Рыбинске появится новый причал, а потом и речной вокзал. В районе плавучего понтона уже работает кран.

Работы начали сразу после завершения навигации. Первый этап — забивка свай, основы стационарного причала. Строительные работы выполняет рыбинский подрядчик.

Длина причала вдоль береговой линии составит 86 метров. К причалу одновременно смогут причалить три теплохода. Конструкция обеспечит эксплуатацию объекта при перепадах воды до 3,5 метров. Завершение работ — в конце апреля 2018 года — к новому туристическому сезону. К весне установят кованое леерное ограждение и настил из хвойной палубной доски.

Все строительные работы должны быть завершены к 25 апреля 2018 года, к началу очередного навигационного сезона. Строительство идет за счет средств инвестора — компании «Конт» из Санкт-Петербурга. Стоимость



объекта — 40 миллионов рублей.

Это не первый опыт ООО «Конт» по созданию причальных сооружений. В 2016 году общество построило два причала в городе Углич для приема пассажирских теплоходов проекта 301 и 302. Об этом генеральный директор ООО «Конт» Алексей Обрядин рассказал в ходе круглого стола «Развитие межрегиональных маршрутов водного транспорта» в рамках форума Smart Transport 2017.



## Волжское пароходство перевезло 5,4 млн тонн грузов

Объем грузоперевозок судами АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» (АО «Волга-флот», Нижний Новгород, входит в UCL Holding) за январь-сентябрь 2017 года составил 5,4 млн тонн, что на 26% превышает показатель аналогичного периода прошлого года.

Тенденция преобладания экспорта в структуре перевозок сохранилась: экспортные грузы составляют 59% перевезенного объема — 3,2 млн тонн, внутренние перевозки — 41%, или 2,2 млн тонн.

Номенклатура грузов также не изменилась: основными являются зерно, сера, щебень. По оперативным данным за 9 месяцев 2017 года теплоходы компании перевезли около 4 млн тонн этих грузов.

# Северный речной вокзал — за два года

Реконструкцию Северного речного вокзала в Москве планируется провести в ближайшие два года, сообщил мэр города Сергей Собянин.

«Мы попросили передать его в свое время Москве для того, чтобы мы реставрировали его, о коммерческом строительстве не ведется речи, благоустроили огромный парк Речного вокзала, сделали комфортное городское пространство. Такие проекты мы сегодня создаем, и они будут реализованы в ближайшие два года», — сказал мэр.

Он подчеркнул, что проект не предполагает коммерческого строительства.

«Будет восстановлено историческое здание и комфортное городское пространство. Эти планы планируется реализовать в ближайшие два года», — сказал Собянин.

В начале сентября сообщалось, что ГУП «Мосгортранс» в ближайшее время приступит к реставрации Северного речного вокзала. Проект реставрации позволит создать единую схему организации движения и комплекс обслуживания как

пассажиров водного транспорта, так и посетителей прилегающего парка.

«Для обновления всего комплекса объект передан в ведение Мосгортранса. Специалисты предприятия уже приступили к разработке единой концепции восстановления главного здания, инженерных коммуникаций и прилегающих территорий», — говорил заместитель гендиректора предприятия Алексей Шуганцев.

В соответствии с проектом здание вокзала, пирс, привокзальная площадь и парк будут полностью обновлены с сохранением исторического облика. Работы будут проводиться за счет города, а сам Северный речной вокзал останется в собственности

правительства Москвы. Здание Северного речного вокзала строилось с 1932 по 1937 год по проекту архитекторов Алексея Рухляева и Владимира Крицкого на берегу Химкинского водохранилища. Согласно архитектурному замыслу, форма здания напоминает огромный корабль. Отличительными архитектурными элементами здания вокзала являлись высокий шпиль и широкая центральная лестница. Шпиль был увенчан звездой, снятой со Спасской башни Московского Кремля.



## Парк на берегу канала откроется летом 2018 года

Благоустроенный парк появится на берегу Канала имени Москвы летом 2018 года. По приглашению городского округа Химки «Канал имени Москвы» примет участие в создании нового зеленого пространства.

Благоустройство 5 гектаров территории между Каналом, рекой Химка и Ленинским проспектом началось в рамках экологической акции «Наш лес. Посади свое дерево».

«В субботу, 16 сентября, мы высадили первые 30 лип и кленов. Мы не хотим вмешиваться в естественный природный ландшафт, а намерены продолжить традицию экодизайна, воплощенную на гидроузлах Канала имени Москвы. По этой же причине, а также с учетом целого ряда малодоступных участков, использоваться будет в основном ручной труд или малая механизация. Новый парк будет радовать не только жителей Химок, но и многочисленных пассажиров прогулочных теплоходов и круизных лайнеров», — сообщил Герман Елянюшкин, руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы».

В акции «Наш лес. Посади свое дерево» принял участие также и глава Химок Дмитрий Волошин вместе с жителями округа.





# «Гото Предестинация» ГОТОВИТСЯ К РЕМОНТУ

В Воронежской области объявлен конкурс на выбор подрядчика для проведения ремонта копии корабля «Гото Предестинация» и стоечного судна «Причал 1». Деньги выделяются из областного бюджета. Начальная стоимость контракта — 1,95 млн рублей.

Корабль нуждается в замене брюканцев (обивка из смоленой парусины) мачт, пушечного такелажа, фалрепных канатов исторических трапов и такелажа крышек орудийных портов. В перечень работ также входят замена рабочего такелажа якорей, нанесение защитных покрытий на борт теплохода, покрытие лаком стоечного судна «Причал 1».

По условиям договора, подрядчику предстоит завершить ремонтные работы на корабле-музее и судне до 15 декабря 2017 года. Гарантийный срок на выполненные работы — один год.

Корабль «Гото Предестинация»

(«Божье предвидение») — российский 58-пушечный парусный линейный корабль, спущенный на воду 27 апреля (8 мая) 1700 года на верфи Воронежского адмиралтейства. Строился по проекту царя Петра I под руководством корабельного мастера Феодосия Склаева. Петр I принимал участие в кораблестроительных работах, руководил церемонией закладки корпуса «Гото Предестинации» и участвовал в спуске корабля на воду.

Проектировка копии «Гото Предестинации» началась в 2010 году, с 2011-го ОАО Павловский судостроительный завод занимался строительством кора-

бля-музея. На эти цели завод получил 200 млн рублей. Деревянный корпус изготовили на карельской верфи «Варяг». «Гото Предестинация» совершила первый рейс по акватории Воронежского водохранилища 2 июля 2014 года.

В июне 2017 года у корабля появилась светодиодная подсветка. Проект подготовила архитектурная мастерская «Вечерний Воронеж». Специалисты выполнили акцентующее точечное заливающее освещение мачт корабля, а также заливающее освещение основания судна. В работе использовали современное светодиодное оборудование отечественного производства.



## В Рыбинске построена новая «Комета»

Рыбинский «Судостроительный завод «Вымпел» спустил на воду морское пассажирское судно на подводных крыльях нового поколения проекта 23160 «Комета 120М». Проектант — АО «Центральное Конструкторское бюро по судам на подводных крыльях им. Р. Е. Алексеева» (Нижний Новгород).



Это первое в истории завода пассажирское судно. Во время спуска на воду было заявлено о создании дочерней компании — оператора «Морские скоростные пассажирские перевозки», которая организует перевозки на судах на подводных крыльях.

«Это важный проект для предприятия, открывающий новое направление нашей работы — строительство судов гражданского назначения. Планируется в ближайшее время строительство пяти «Комет», нас в этом поддержал Минпромторг. Всего на Черное море мы намерены поставить порядка 20 единиц. К 2025 году линейка гражданской продукции в портфеле наших заказов должна достигнуть 30%», — сказал генеральный директор предприятия Олег Белков.

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

Крестной матерью СПК стала первая в мире женщина-космонавт, депутат Государственной думы РФ Валентина Терешкова.

После спуска на воду «Комета» отправится в Крым для проведения испытаний на Черном море. Планируется, что СПК в 2018 году будет введено в эксплуатацию и начнет курсировать по маршруту Севастополь-Ялта.



## Окская судовой верфь настроена на серию

Окская судовой верфь заключила контракт на строительство серии из десяти несамоходных наливных барж проекта ROV20. Суда строятся для петербургской судоходной компании «Пола Райз», по лизинговой программе ПАО «ГТЛК».

Сумма контракта составляет 2,5 млрд руб. Проект разработан ООО «Морское инженерное бюро».

Баржи планируется построить и передать заказчику в I половине 2018 года, сообщает пресс-служба верфи.

Несамостоятельные наливные баржи предназначены для перевозки нефтепродуктов с температурой вспышки 610С и выше, основной груз — мазут. Район эксплуатации: река Белая — река Волга.

Главные размерения: длина наиболь-

шая — 118,79 м, ширина габаритная — 22,80 м, высота борта расчетная — 4 м, осадка — 2,75 м, дедвейт при осадке 2,75 м — 6013 тонн, вместимость грузовых танков — 6530 куб. м. Судно проектируется и строится на класс РРР О 2,0 несамоходное наливное судно.

## Третий танкер-химовоз для «БФ Танкер»

На заводе «Красное Сормово» состоялся торжественный спуск на воду танкера-химовоза нового проекта RST-27M «Балт Флот 18», построенного по заказу ООО «БФ Танкер».

В торжественном мероприятии приняли участие временно исполняющий обязанности губернатора Нижегородской области Глеб Никитин, глава Нижнего Новгорода Елизавета Солонченко, президент ОСК Алексей Рахманов и другие.

Крестной матерью судна стала член правления благотворительного фонда и попечительского совета, меценат проекта сооружения храма Преподобного Сергия Радонежского памяти моряков, погибших в водах Балтийского моря, в городе Палдиски (Эстония) Александра Азова, которая по традиции разбила бутылку шампанского о борт нового судна.

Это третье судно в серии из пяти танкеров-химовозов проекта RST27M, которые завод «Красное Сормово» построит в 2017–2018 годах для компании «БФ Танкер».

Танкеры — химовозы нового проекта RST27M имеют усиленную морскую функцию. Суда данного проекта обладают увеличенной на 800 тонн грузоподъемностью (по сравнению с проектом RST27), способны перевозить нефть и нефтепродукты, пищевые масла, продукты нефтехимии, обеспечивая в одном рейсе перевозку до трех сортов груза. При проектировании учтены специальные требования российских и мировых нефтяных компаний, дополнительные экологические ограничения класса Российского морского регистра судоходства «ЭКО ПРОЕКТ» (ЕКО-S).

Трехсторонние контракты на строительство пяти танкеров-химовозов проекта RST27M между заводом «Красное Сормово», Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) и ООО «БФ Танкер» подписаны

в конце 2016 года.

По словам председателя совета директоров ООО «БФ Танкер» Сергея Чаплыгина, благодаря своевременной и качественной постройке судов компания успешно реализует задачу расширения номенклатуры грузов и географии перевозок. Вместе с тем у всех судовладельцев вызывает озабоченность отсутствие продления действия государственной программы компенсации части процентной ставки по судостроительным кредитам. Это может поставить под угрозу дальнейшее строительство нового флота на российских верфях в связи с низкой рентабельностью и долгосрочным периодом окупаемости. Отсутствие государственной поддержки может негативно повлиять на развитие как судостроительных предприятий, так и судоходных компаний.

## Верфь братьев Нобель отремонтировала баржу

На заводе «Верфь братьев Нобель» спущена на воду баржа «8157», которая прошла на предприятии корпусной ремонт. Проведенные работы выполнены в срок и предъявлены Российскому Речному Регистру в полном соответствии с согласованными с заказчиком спецификациями ремонтных работ.

Судно проекта 81500 представляет собой трюмную баржу с баком и ютом, с двойным дном и двойными бортами, оборудованную под установку люкового закрытия и счалочного устройства для формирования в пыжевой и кильватерные составы.

Баржа предназначена для перевозки минерально-строительных материалов, железной руды, угля, технической соли, леса, генеральных и других грузов, боящихся подмочки (в варианте с люковыми закрытиями).

Баржа-8157 построена в 1990 году. Длина судна — 90 м, ширина — 14,2 м, высота борта — 4,2 м.





# Юбилей речного училища

На площадке Волжского государственного университета водного транспорта состоялось торжественное мероприятие, посвященное 145-летию первого в России речного учебного заведения — Нижегородского речного училища им. И. П. Кулибина.



Как отмечалось в выступлениях, большой вступительный конкурс лихвой компенсирован неизменной востребованностью каждого выпускника после окончания НРУ. С позапрошлого века главной задачей училища было готовить специалистов для гражданского флота. Когда-то нижегородские купцы решили создать ремесленное, а затем и речное училище, чтобы готовить плотников, механиков и судоводителей на торговые суда.

Сегодня речные специальности вновь становятся популярными среди абитуриентов Поволжья. В НРУ им. И. П. Кулибина в 2017 году подано рекордное количество заявлений. В этом году 462 курсанта пополнили семью будущих тружеников реки, а конкурс составил 5 человек на место.

«Возрождается флот, строятся новые суда, растет грузооборот портов России — кому, как не юным воспитанникам НРУ предстоит встать за штурвал грузовых и пассажирских судов, — сказал в своем поздравительном слове ректор ВГУВТ Игорь Кузьмичев. — Кто-то из них будет работать на реке, а кто-то станет капитаном морского лайнера!»

«Нам очень приятно видеть в этом зале наших воспитанников, одни добились выдающихся карьерных успехов, другие стали простыми тружениками флота. Все вы нам дороги, всех вас мы любим и ценим, — добавил Денис Костюничев, начальник НРУ им. И. П. Кулибина. — Приходите в родное училище, делитесь воспоминаниями, они помогут нам в работе над книгой «Выпускники Нижегородского речного училища:

о времени и о себе».

В 1872 году в Нижнем Новгороде открылось ремесленное училище, названное Кулибинским в честь знаменитого земляка, знаменитого нижегородского механика и изобретателя Ивана Петровича Кулибина. 15 лет спустя в городе открылось первое в России речное училище Министерства путей сообщения, ставшее модельным для целой сети речных училищ, открывшихся впоследствии в городах Поволжья. В 1919 году ремесленное и речное училище были объединены в Нижегородский техникум водного транспорта имени И. П. Кулибина с судоводительским, судомеханическим и подготовительным отделениями.

За свою многолетнюю историю училище подготовило свыше 55 тысяч специалистов. Сегодня кабинеты и лаборатории училища оснащены компьютерными классами, судоводительскими тренажерами. Практика для курсантов проходит на базе СОЛ «Водник», УТК «Академик», а также в штатных должностях на судах многих судоходных компаний. Курсантов и выпускников Нижегородского речного училища им. И. П. Кулибина можно встретить трудящимися практически на любой реке РФ, а также за пределами Российской Федерации.

С 2007 года НРУ входит в структуру Волжского государственного университета водного транспорта, крупнейшего отраслевого образовательного учреждения Росморречфлота в Поволжье и Центральной России.

# В память о строителях канала

В День памяти жертв политических репрессий, 30 октября, работники ФГБУ «Канал имени Москвы» и представители краеведческого общества «Москва-Волга» возложили цветы на местах массовых захоронений строителей канала, погибших в 1930-е гг. от невыносимых условий труда и репрессий. Только по приблизительным данным, на участке 128 км от Дубны до Тушина умерли и были расстреляны около 30 тысяч человек — узники Дмитлага и вольнонаемные каналоармейцы.



«Канал имени Москвы имеет свою трагическую историю. Как и большинство грандиозных строек советской эпохи, он был омыт потом и кровью тысяч людей. 80 лет назад они стояли за каждым камнем, вынутым из земли, за каждым шлюзом и механизмом. Мы чтим память строителей Канала и надеемся, что их подвиг не будет предан забвению», — заявил руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин.

Напомним, что специально для возведения канала 14 сентября 1932 года был организован Дмитровский исправительно-трудовой лагерь (Дмитлаг), ставший тогда крупнейшим лагерным формированием СССР. Управление лагеря расположилось в Дмитрове в Борисоглебском монастыре. Инженерный состав и вольнонаемные жили, в основном, в городе, а лагеря с заключенными располагались вдоль всей трассы канала.

На 1 апреля 1935 года в лагере содержались 195648 человек. После ввода Канала в эксплуатацию летом 1937 года 55000 человек были освобождены досрочно, остальных перевели в другие лагеря.

За время существования Дмитлага с 14 сентября 1932 года по

31 января 1938 года, только по официальным данным, погибли 22842 человека. Эти данные не учитывают расстрелянных в ходе строительства канала и после его окончания. Очень много каналоармейцев были арестованы и казнены в 1937 году уже на заключительном этапе строительства. Их обвинили в организации государственного переворота силами заключенных. Среди погибших — руководители строительства, архитекторы, инженеры и простые рабочие.

Умерших строителей канала хоронили непосредственно на стройплощадке вдоль трассы. На печально известном Бутовском полигоне с 08 августа 1937 года по 19 октября 1938 года были расстреляны и захоронены по меньшей мере 2500 каналоармейцев — вольнонаемных и заключенных. Более 300 человек погребены на Донском кладбище.

Почтить память строителей канала можно у мемориалов в Москве и Подмосковье. Это расстрельные курганы Бутовского полигона и захоронения на Донском кладбище, а также поклонный крест на братской могиле каналоармейцев в 1,5 км от поселка Темпы, стальной 13-метровый крест на западном берегу канала у Дмитрова и памятник в районе ГЭС-191 в Дубне.

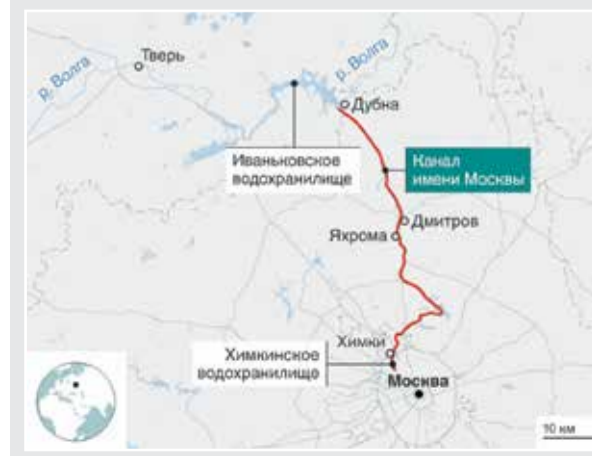


## Об истории канала

15 июня 1931 года Пленум ЦК ВКП(б) постановил: «...коренным образом разрешить задачу обводнения Москвы-реки путем соединения ее с верховьем реки Волги». Трасса должна была пройти по кратчайшему пути между реками Волгой и Москвой. Согласно проекту, длина канала составляла 128 км, а глубина — 12 м. 3 сентября 1932 года началось строительство.

К весне 1937 года было вынута 151,4 млн куб. м земли, 56 млн куб. м гравия, песка и глины. Уложено 3,11 млн куб. м бетона и железобетона. Почти 6,5 млн кв. м откосов канала было укреплено камнем.

Для сооружения канала потребовалось 35 тыс. тонн металлоконструкций, 2,35 млн куб. м лесоматериалов, 850 тыс. тонн цемента, около 7 млн куб. м камня и гравия, 110 млн штук кирпича. На стройке работали 170 экскаваторов, 1600 автомобилей, 275 тракторов, 150 паровозов, 225 мотовозов, 2113 железнодорожных платформ, 240 бетономешалок, 1100 электровибраторов, 5750 электромоторов. К трассе канала было подведено свыше 600 км железных дорог, по которым можно было увезти почти 50 тыс. тонн груза.



23 марта 1937 года было принято решение «остановить Волгу», то есть приступить к наполнению Московского моря и самого Канала. К 17 апреля 1937 года вода наполнила все 128 км Канала Москва-Волга. Работы, начатые в конце 1932 года, были выполнены за 4 года и 8 месяцев. 2 мая 1937 года флотилия специально построенных для плавания по каналу теплоходов впервые прошла по шлюзам с верхней Волги в Северный речной порт и остановилась у Химкинского речного вокзала. 15 июля 1937 года канал был торжественно открыт для движения пассажирских и грузовых судов.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2017

ТРАНСПОРТ РОССИИ

**XI** МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА  
6-8 ДЕКАБРЯ 2017 ГОДА  
ГОСТИНЫЙ ДВОР, МОСКВА

Системный партнер: **РТД**

Партнер: **СКО**, **АЭРОВАЗОТ**, **АВТОМАШ**

Спонсор: **ГТК**, **ВАД**, **МРПО**, **АВТОВАН**, **МОСГОТРИСТ**

Высокотехнологичный партнер: **ТРАНСКОЛОДИ**

Генеральный информационный партнер: **Транспорт**

Общественная газета: **Водный транспорт**

Организатор: **ВНИИТ**

# Старт «Пионера-М»

«Центр судоремонта «Звездочка» (входит в Объединенная судостроительную корпорацию, ОСК) и Севастопольский государственный университет договорились о софинансировании проекта создания научно-исследовательского инновационного судна «Пионер-М». Между организациями подписан соответствующий договор, в результате чего проектирование судна вступит в активную стадию.

ОСК выступает индустриальным партнером Министерства образования и науки Российской Федерации в создании уникального инновационного судна для комплексных исследований морской прибрежной акватории. При проектировании НИС «Пионер-М» будут применяться инновационные методологии, разработана система управления жизненным циклом с внедрением режима безэкипажного движения, сообщает пресс-служба ОСК.

Финансирование создания судна, которое займет три года, будет осуществляться на паритетных условиях Объединенной судостроительной корпорацией в лице АО «ЦС «Звездочка» и Министерством образования и науки России в лице Севастопольского государственного университета.

В ходе работ планируется апробировать и внедрить в профильном конструкторском бюро «Коралл» новую методологию проектирования, основанную на 100% цифровом моделировании всех этапов жизненного цикла

судна от эскизного проекта до утилизации. Будет создана система управления жизненным циклом судна по параметрам эксплуатации и готовности, подготовлены к тиражированию на другие типы судов технологии безэкипажного судоходства, отработанные и использованные в НИС «Пионер-М».

Проект «Создание маломерного научно-исследовательского судна для комплексных исследований морской прибрежной

акватории с применением инновационной методологии проектирования, разработкой системы управления жизненным циклом изделия (судна) и внедрением режима безэкипажного управления движением» победил на конкурсе прикладных научных исследований в рамках федеральной целевой программы «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014–2020 годы».



# Севморзавод приступил к резке металла для строительства плавкрана

На Инкерманской производственной площадке Филиала «Севастопольский морской завод» Центра судоремонта «Звездочка» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) началась резка металла

для строительства закладной секции плавучего крана грузоподъемностью 400 тонн по проекту ЦКБ «Коралл». Плавкран получил заводской номер 0001 и официальное название «ПК-400 «Севастополь».

Напомним, что последний

в своей истории плавкран построен на «Севморзаводе» в 2005 году. Всего с 1950-х годов на «Севастопольском морском заводе» заказчикам передано более 70 плавкранов грузоподъемностью от 50 до 1600 тонн.

# Дальний Восток ищет судостроителей

Амурский судостроительный завод начал проведение набора по нескольким специальностям в европейской части России. Так, собеседования начались в центрах занятости в Керчи, Архангельске и Санкт-Петербурге.

Предприятию требуются газорезчики, сборщики корпусов металлических судов, судовые слесари-монтажники и трубопроводчики, электросварщики, электромонтажники и другие специалисты. Специалисты в области судостроения и судоремонта входят в топ-5 самых востребованных на Дальнем Востоке профессий.

«На Дальнем Востоке сейчас огромный спрос на специалистов судостроительной отрасли, только на Амурский судостроительный завод при содействии Агентства ранее было набрано 130 сборщиков корпусов металлических судов, 60 судовых сборщиков-доставщиков и 50

судовых слесарей-монтажников по установке главных двигателей. На СК «Звезда» — почти 150 сборщиков металлических корпусов металлических 4–5 разряда», — сообщает Агентство по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке, уточняя, что в ближайшие годы рынок труда судостроительной промышленности на Дальнем Востоке покажет 40%-й рост.

«На сегодняшний день в судостроительной отрасли на Дальнем Востоке заняты около 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 судо-

строительной отрасли вырастет на 40–45%. В связи с этим на Дальнем Востоке отмечается дефицит специалистов на местном рынке труда. В таких случаях агентство расширяет зону поиска специалистов на другие российские регионы», — добавили в АРЧК ДВ.

Так, по результатам встреч представителей АРЧК ДВ и работодателей со студентами Санкт-Петербургского государственного морского технического университета и Нижегородского государственного технического университета имени Алексея, многие из них заинтересовались работой на Дальнем Востоке и прошли стажировку в Приморье.

# «Полярник» отправится в первый рейс в декабре

Очередное судно на воздушной подушке приобретено для муниципального предприятия Заполярного района «Северная транспортная компания» по инициативе районной администрации. Средства на покупку, 13 млн руб., выделены из бюджета Заполярного района НАО.



В первый рейс новое судно «Полярник» отправится в декабре 2017 года. После оформления всех документов и получения разрешения на эксплуатацию транспортное средство будет выполнять пассажирские перевозки по Нижнепечорью.

Судно на воздушной подушке амфибийного типа «Нептун-23» изготовлено в России, в Ленинградской области, в ООО «Ховеркрафт». Оно специально оборудовано для перевозки пассажиров и багажа и отличается от аналогичного «Нептуна-23», закупленного в 2016 году, повышенной

комфортностью.

Новое судно оснащено удобными пассажирскими креслами автобусного типа. Они расположены таким образом, чтобы обеспечить равномерное распределение нагрузки. Для багажа предусмотрены рундуки по обоим бортам судна. В салоне «подушки» есть помещение для биотуалета. Амфибийное транспортное средство укомплектовано двумя надувными спасательными плотами. Для удобства работы капитана новое судно оборудовано обогревом зеркал, системой навигации.

# Готовим специалистов для себя

«Завод им. Гаджиева» ведет строительство нового производства на инвестиционной площадке «Уйташ» в моногороде Каспийске, куда будут в первую очередь вынесены вредные цеха — литейный и кузнечно-прессовый.

Все цеха на новую промышленную зону планируется вынести до 2022 года. Об этом генеральный директор завода Абдулвагаб Папалашов сообщил журналистам в ходе пресс-тура на завод представителей региональных СМИ.

Объектами посещения журналистов стали действующие на заводе цехов в Махачкале, где производятся изделия для подводных лодок и кораблей, глубинных насосов для добычи нефти, и где имеется единственный в России пресс усилием 1500 тонн.

Основными заказчиками продукции предприятия являются калининградский завод «Янтарь», «Средненевский судостроитель-

ный завод», «Балтийский завод», «Адмиралтейские Верфи», «Северная верфь», «Ярославский судостроительный завод», «Рыбинский судостроительный завод», а также предприятия Дальнего Востока.

Говоря о проблемах, гендиректор завода рассказал, что предприятию не хватает молодых кадров. «Профессиональные начальные учебные заведения не готовят специалистов для нашего предприятия. В итоге мы научились сами себе готовить специалистов, в том числе литейщиков и кузнецов», — сообщил директор. Всего в настоящее время на заводе им. Гаджиева трудятся около 650 человек.



## Ушаковка приняла Маринет

Региональная конференция Маринет Национальной технологической инициативы (НТИ) состоялась в Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова (ГМУ) в Новороссийске. В рамках мероприятия были рассмотрены промежуточные результаты 20 научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР), реализуемых в рамках программы Развитие-НТИ по направлению Маринет.

На региональной конференции, в которой приняли участие представители региональных компаний и организаций, а также участники и эксперты Рабочей группы Маринет, работали свыше 30 преподавателей в ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова. Как сообщили «Водному транспорту» в университете, «ушаковцы» имеют собственные разработки, объединяющие мировой опыт морского образования.

В ходе конференции заместитель руководителя Рабочей группы Маринет познакомил участни-

ков с основными направлениями работы и проектами Маринет, результатами и планами деятельности Рабочей группы, возможностями участия в Маринет.

Представители региональных организаций выразили заинтересованность в реализации проектов в области средств подводной робототехники, контроля и сокращения выбросов в атмосферу судовых двигательных установок, а также сервисов e-Навигации для акватории Керченского пролива.

Также в рамках конференции были представлены промежуточные результаты и планы

коммерциализации 20 НИОКР, реализуемых в рамках программы «Развитие-НТИ» Фонда содействия инновациям по направлению Маринет. Об этом сообщает пресс-служба Маринет.



## Осенняя Ассамблея

В «Ушаковке» прошел традиционный курсантский бал «Осенняя Ассамблея», который проводится с 2004 года. В ежегодном бале первокурсников в 2017 году приняли участие более 40 танцевальных пар.

На подготовку к балу — ежедневные репетиции, поиск подходящих платьев и костюмов, выбор музыкальной композиции, изучение этикета — отводится более двух месяцев.

Как сообщили «Водному транспорту» в университете, правила бала таковы: каждый факультет готовит свою команду, которая исполняет танцевальную композицию. В этом году от факультета эксплуатации водного транспорта и судовождения выступили 16 пар, от судомеханического факультета — 11 пар, от Института морского транспортного менеджмента, экономики и права — 8 пар и от Транспортного колледжа — 6 пар участников. Тренерами команд выступают старшекурсники, которые сами

ежегодно принимают участие в «Ассамблее».

Программа вечера включала: выступление пар с традиционным вальсом, дефиле, в котором участвуют девушки, и викторина по правилам этикета для всех участников бала.

Поскольку подобные ассамблеи начали проводиться во времена Петра I, то и бал соответствовал духу XVIII века. Вели и оживляли бал исторические фигуры Петра I, Александра Меншикова, Екатерины Второй с фрейлинами, а также распорядитель бала. Все эти артисты — курсанты университета, участники шоу-группы «Терра».

В жюри были приглашены профессиональные режиссеры, хореографы и мастера спорта по бально-спортивным танцам. В упорной борь-

бе в полуфинал выходит лучшая пара каждого факультета, а в финале определяется Король и Королева Вальса.

Бал является не только самым живописным, но и общественно значимым событием университета и всего Новороссийска, неизменно собирая большое количество зрителей из числа родителей курсантов, преподавателей и учащихся. В этом году в празднике приняли участие более 200 человек.

Победителями «Осенней ассамблеи-2017» стали курсанты факультета эксплуатации водного транспорта и судовождения.



## Глобальные перспективы в морском образовании

Представители ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова приняли участие в 18-й генеральной ассамблее Международной ассоциации морских университетов и конференции, приуроченной к ней. Мероприятия прошли в Варне (Болгария), на базе военно-морской академии имени Николы Вапцарова.

Конференция «Глобальные перспективы в морском образовании» объединила ученых, педагогов и других специалистов, работающих в морской отрасли со всего мира для обсуждения актуальных вопросов морского образования и перспектив его дальнейшего развития.

Ученые «Ушаковки» представили презентации по трем докладам, посвященным вопросам организации дистанционного образования и системе оценки

его качества. ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова является членом Международной ассоциации морских университетов, куда входит более 50 вузов, представляющих все континенты. В 2010 году университет вошел в число учредителей нового объединения вузов — Ассоциации морских институтов Черного моря.

Ежегодно курсанты проходят стажировку и практику в зарубежных университетах и других организациях. Сотрудники ГМУ

регулярно посещают морские вузы всего мира, обмениваются опытом и изучают систему подготовки студентов в странах Европы, сообщили «Российскому судостроению» в университете.



## Вместе мы — будущее

Победители конкурса ОСК примут участие во Всероссийском инженерном конкурсе

Победители третьего инженерно-управленческого конкурса Объединенной судостроительной корпорации «Вместе мы — будущее» примут участие во Всероссийском инженерном конкурсе, который пройдет на базе Самарского национального исследовательского университета имени академика С. П. Королева.



информационных технологий СПбМТУ Андрей Куркин, заведующий кафедрой судостроения и судоремонта МГАВТ Виктор Амелин, представитель ФГУП «Крыловский государственный научный центр» Александр Кузнецов и другие эксперты.

Основными критериями оценки конкурсных работ были технологическая и организационная инновационность, соответствие предлагаемых решений поставленным задачам, системность, экономическая обоснованность и возможность внедрения в производство. Лучшие предложения молодых специалистов будут включены в план работ Департамента технического развития ОСК, а победители станут участниками инновационных проектов.

Победителями Инженерно-управленческого конкурса примут участие во Всероссийском инженерном конкурсе 7–8 декабря 2017 года на базе Самарского национального исследовательского университета имени академика С. П. Королева, а также получат денежные премии.



Департамент управления персоналом ОСК организовал инженерно-управленческий конкурс, в котором приняли участие молодые специалисты обществ группы, а также студенты профильных вузов. Впервые мероприятие проводилось в формате командной работы, в результате которой участники формировали инженерно-управленческие решения по актуальным для корпорации направлениям деятельности.

Тематика конкурсных работ была разработана Департаментом технического развития ОСК. Команды готовили презентации по заданным темам, которые защищали на второй день работы перед конкурсной комиссией. В состав комиссии вошли: вице-президент ОСК по техническому развитию Дмитрий Колодяжный и руководители подразделений корпорации, начальник управления

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА  
**ВОДНЫЙ  
ТРАНСПОРТ**

**УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ  
НА ГАЗЕТУ «ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»**

Газета распространяется по подписке, и по адресной рассылке. Свежий номер газеты всегда можно бесплатно получить в фойе Росморречфлота и в офисе Российской палаты судостроения.

Вариант подписки	Стоимость в рублях*
НДС не облагается	
Один экземпляр газеты ежемесячно (всего 12 экземпляров в год)	2400
Два экземпляра газеты ежемесячно (всего 24 экземпляра в год)	3600

\*Стоимость доставки газеты указана, с учетом отправки подписчику Почтой России.

Подписаться на газету можно оформив и прислав заявку с реквизитами плательщика на электронный адрес reklama@portnews.ru